

A blurred photograph of a subway platform with a train passing by, creating a sense of motion and speed. The lights are streaked, and the train is out of focus.

GEMEINSAM DIE
**VERKEHRSWENDE
VORANBRINGEN.**

VORWORT DES VORSTANDS

Liebe Kunden¹ und Partner*innen der VAG,

im Jahr 2024 haben wir bei der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erneut bewiesen, dass wir weit mehr leisten, als nur Menschen von A nach B zu bringen. Wir ermöglichen nicht nur Mobilität für alle, sondern leisten einen erheblichen Beitrag zur Verkehrswende – und damit zum Umwelt- und Klimaschutz. Das sind hohe Güter, die es verdienen, gefördert und weiterentwickelt zu werden.

Gerade in herausfordernden Zeiten zeigt sich, wie wichtig eine leistungsstarke und nachhaltige Mobilität für die Region ist. Auch wenn derzeit andere Problemstellungen die öffentliche Diskussion prägen: Wir sind der Überzeugung, dass die Verkehrswende weiterhin größtmögliche Unterstützung verdient. Denn ein funktionierender ÖPNV ist als Daseinsvorsorge Teil einer verlässlichen Wirtschaftspolitik und entscheidend für die Lebensqualität. Wir sind bereit, dabei unseren Teil der Verantwortung zu übernehmen und weiterhin innovative Wege zu gehen.

2024 hat sich deutlich gezeigt, wie positiv sich Investitionen in den Nahverkehr auswirken: Mit mehr als 160 Millionen Fahrgästen (Vorjahr: 154 Millionen) können wir einen neuen Rekord verbuchen. Wesentliche Faktoren für diesen Erfolg waren die Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 sowie die hohe Nachfrage nach dem Deutschlandticket. Auch die Zahl der Abonnements erreichte 2024 einen neuen Höchststand: Mit insgesamt 281.000 Abos, davon 259.000 Deutschlandtickets, war die Nachfrage nach Abos oder Jahreskarten so hoch wie nie zuvor. Das entspricht einem Plus von mehr als 180 Prozent im Vergleich zum April 2023, dem letzten Monat vor Einführung des Deutschlandtickets.

Dass die Menschen unser Angebot gern annehmen, beweisen auch die Ergebnisse der Marktforschung: Jeder vierte Weg (24,7 Prozent) in der Stadt wurde 2024 mit Bus oder Bahn zurückgelegt – im Jahr zuvor lag der Anteil noch bei 23,3 Prozent. Das entspricht einer Steigerung um sechs Prozent. Auf den Streckenabschnitten, die sich die Ende 2023 eingeführten Straßen-

¹Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird an manchen Stellen auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.



TIM DAHLMANN-RESING

Sprecher des Vorstands



MAGDALENA WEIGEL

Mitglied des Vorstands, Arbeitsdirektorin

bahnlinien 10 und 11 mit anderen Linien teilen, beträgt der Fahrgastzuwachs über 30 Prozent. Diese Erfolge belegen eindeutig, dass es sich lohnt, Finanzmittel in den Ausbau des Angebots zu investieren.

Allerdings erfordern knappe Kassen die Fokussierung auf wesentliche Maßnahmen. So wurde im Frühjahr 2025 im Verkehrsausschuss das Angebot geringfügig reduziert. Unser Ziel bleibt es dennoch, weiter Kurs in Richtung Mobilitätswende zu halten. Die Ausbaumaßnahmen Stadtparkschleife, Brunecker Straße und Minervastraße werden deshalb weiter vorangetrieben. Mit den vorhandenen Ressourcen sorgsam umzugehen, versteht sich dabei von selbst.

Unser Dank gilt in erster Linie unseren treuen Fahrgästen, unseren Geschäftspartnern aus Industrie und Verwaltung sowie natürlich unseren Mitarbeitenden. Sie setzen sich Tag für Tag mit ihrer Kreativität und Einsatzbereitschaft dafür ein, den öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg noch besser zu machen. Ohne sie wären die Erfolge des Jahres 2024 nicht möglich gewesen. Einige Meilensteine haben wir hier für Sie zusammengestellt: blog.vag.de

Lassen Sie uns gemeinsam weiter daran arbeiten, die Mobilität der Zukunft zu gestalten – nachhaltig, effizient und für alle zugänglich.

Ihr VAG-Vorstand

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel



- 1 VORWORT**
Seite 2
- 2 BEST OF 2024**
Seite 4
- 3 AUF EINEN BLICK**
Seite 5
- 4 SUMMARY**
Seite 6
- 5 LAGEBERICHT**
Seite 8
- 6 BILANZ**
Seite 22
- 7 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**
Seite 23
- 8 ANHANG**
Seite 24
- 9 ANLAGEVERMÖGEN**
Seite 33
- 10 BESTÄTIGUNGSVERMERK**
Seite 34
- 11 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**
Seite 38
- 12 IMPRESSUM**
Seite 39

BEST OF 2024

Im Jahr 2024 hat die VAG erneut gezeigt, dass sie eine treibende Kraft für die Mobilität in der Region ist. Wesentliche Faktoren für diesen Erfolg waren die Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 sowie die hohe Nachfrage nach dem Deutschlandticket.

281.000 ABOS

ABONNEMENTS AUF REKORDNIVEAU

Immer mehr Menschen nutzen den ÖPNV in Nürnberg regelmäßig. Mit insgesamt 281.000 Abos war die Nachfrage nach Abos oder Jahreskarten so hoch wie nie zuvor. Den größten Anteil am Erfolg hat das Deutschlandticket mit über 90 Prozent.

[Rekorde bei der VAG – der VAG-Blog aus Nürnberg](#)

MEHR ALS 160 MIO FAHRGÄSTE

UMWELTVERBUND GESTÄRKT

Mit der Erweiterung von VAG_Rad nach Erlangen, Fürth und Schwabach hat die VAG den Umweltverbund in der gesamten Städteachse gestärkt. Mit 1,3 Millionen Ausleihen erreichte VAG_Rad 2024 einen neuen Rekord. Insgesamt 53.000 aktive Nutzer*innen verzeichnete die VAG, darunter rund ein Drittel neue Kund*innen. Ihnen stehen 2.550 VAG_Räder zur Verfügung.

[VAG_Rad wächst: jetzt auch in Erlangen, Fürth und Schwabach](#)

2.550 VAG_RÄDER

MARKTANTEIL GESTEIGERT

Ein Meilenstein für den ÖPNV in Nürnberg: Mit einem Marktanteil von rund 25 Prozent zieht der öffentliche Nahverkehr mit den Pkw-Fahrten gleich und zeigt sich als echte Alternative zum Individualverkehr. Jeder vierte Weg (24,7 Prozent) in der Stadt wurde 2024 mit Bus oder Bahn zurückgelegt – im Jahr zuvor lag der Anteil bei 23,3 Prozent. Das entspricht einer Steigerung um sechs Prozent.

[Rekorde bei der VAG – der VAG-Blog aus Nürnberg](#)

24.7% MARKTANTEIL

VAG BLEIBT ECKPFEILER FÜR DIE MOBILITÄT IN NÜRNBERG

Die VAG ermöglicht nicht nur Mobilität für alle, sondern leistet einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende. Das sind hohe Güter, die es verdienen, gefördert und weiterentwickelt zu werden. Denn ein funktionierender ÖPNV ist Teil einer verlässlichen Wirtschaftspolitik und entscheidend für die Lebensqualität.

[Mehr erfahren](#)

3 AUF EINEN BLICK

		2024	2023	2022	2021	2020
GESAMTUNTERNEHMEN						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen (Buchwert)	Mio. €	455	466	449	434	369
Umlaufvermögen	Mio. €	204	166	216	182	191
Investitionen	Mio. €	29	54	48	92	66
Umsatzerlöse	Mio. €	219	193	141	138	135
Personalaufwendung	Mio. €	145	134	137	135	127
Beschäftigte (Durchschnitt)		2.249	2.188	2.140	2.080	1.973
Jahresfehlbetrag	Mio. €	110	98	102	81	89
VERKEHRSGEBIET						
Größe	km ²	567	417	417	417	417
Einwohner	in 1.000	935	786	786	786	786
VERKEHRS- UND BETRIEBSLEISTUNGEN						
Fahrgäste	Mio.	161	154	136	120	122
Linienlänge	km	620	620	628	610	611
Betriebsstreckenlänge	km	404	330	422	413	412
Wagen-km	Mio.	30	29	28	28	26
Platz-km	Mio.	5.214	4.970	5.108	5.108	4.532

		2024	2023	2022	2021	2020
U-BAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	41	41	41	41	41
Betriebsstreckenlänge	km	37	37	37	37	37
Linien		3	3	3	3	3
Haltestellen		49	49	49	49	49
Doppeltriebwagen		81 inkl. 35 Stück G1	81 inkl. 35 Stück G1	81 inkl. 35 Stück G1	92 inkl. 27 Stück G1	100
STRAßENBAHNBETRIEB						
Linienlänge	km	59	59	39	39	40
Betriebsstreckenlänge	km	36	36	36	36	35
Linien		7	7	5	5	5
Haltestellen		78	78	78	78	78
Triebwagen		62	60	48	48	48
OMNIBUSBETRIEB						
Linienlänge	km	520	520	548	530	530
Betriebsstreckenlänge	km	330	330	350	340	340
Linien		54	53	53	52	52
Haltestellen		628	627	627	627	629
Omnibusse		210	207	213	213	205

4 SUMMARY

OVERALL ECONOMIC PICTURE

The German economy remained in a phase of weakness that persisted throughout 2024. According to initial forecasts, price-adjusted gross domestic product fell by 0.2% (previous year 0.3%). The main reasons for this were declining investments in equipment and stagnating imports and exports. Despite these influences, the labour market remained comparatively stable. The national unemployment rate rose slightly from 5.7% to 6.0%.

Around 9.8 billion passenger journeys were made using local public transport services nationwide – an increase of 300 million compared to the previous year. Nevertheless, the volume of passengers remained below the level of the record year 2019 (10.4 billion passengers).

VAG'S 2024 FISCAL YEAR AT A GLANCE

The central importance of public transport, rising costs, tight public budgets and labour shortages, particularly for drivers, all had an impact on VAG's 2024 fiscal year. The Deutschlandticket, introduced last year, again proved to be extremely important. It not only changed the ticket and demand structure, but also the mobility behaviour of passengers and placed new demands on sales, marketing and customer service.

The number of subscribers rose to around 281,000 by the end of the year (previous year 239,000), including 259,000 Deutschlandticket users. The resulting demand for services was correspondingly high.

The calculated total number of passengers – based on the frequency of use of tickets sold in the VGN – rose by 4.7% to a new high of 161.3 million (previous year 154.0

million). Market research results showed a market share of 24.7% for public transport in Nuremberg (previous year 23.3%) – the highest value measured to date. The satisfaction index rose to +58 points (previous year +51). The criteria „fare“, „information in the event of disruption“ and „safety in the evening/at night at underground stations“ were rated particularly positively.

The result from operating activities (EBT) totalled T€ -109,586, which corresponds to a decrease of T€ 12,010 compared to the previous year, but was significantly higher than the planned result of around T€ -134,710.

In 2024, VAG had an average of 2,143 employees on its payroll (previous year 2,083) and 105 trainees (as in the previous year).

Despite high sickness rates, passenger operations remained stable overall in 2024. Construction site-related additional services led to slight timetable adjustments in the bus sector from January onwards, most of which were reversed during the course of the year.

Delivery of the new GTA8 („Avenio“) tram vehicles continued. By the end of the year, 21 of the 26 vehicles ordered were in use.

The tram lines 10 and 11, which were newly opened to coincide with the changes to the timetable in 2023, also operated stably in 2024 despite high volumes of passenger use in the Südstadt and Hauptbahnhof areas. After the track renovation was completed, the route through Scheurlstraße went back into operation with the timetable change on December 15, 2024.

4 SUMMARY

In the bus sector, VAG continued to focus on electromobility. All the electric buses procured in 2023 have been in regular service since January. VAG now operates a total of 92 eBuses. Additional charging points have been installed in the renovated yard hall on Jaeckelstrasse. This will help to meet the demand for charging.

The VAG_Rad rent-a-bike system was successfully extended to Fürth, Erlangen and Schwabach in the spring. A total of around 1.3 million journeys were counted in 2024 – an increase of 15.5% compared to the previous year.

OUTLOOK

VAG continues to see public transport as a key element in achieving the climate targets. Services should be expanded accordingly – even if financing projects is an increasingly challenging task. The aim remains to further increase the share of public transport in the modal split and thus meet the requirements of the transition to more environmentally friendly means of transport.

VAG expects personnel and material expenses to rise in 2025, in particular due to higher costs for traction current, as well as increasing depreciation and amortisation. At the same time, an increase in revenues is expected.

The Supervisory Board has approved investments totalling around T€ 110,000 in the 2025 business plan. VAG expects to receive public subsidies totalling around T€ 33,000. The subsidy varies according to the investment concerned.

5 LAGEBERICHT

A GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (StWN) mit Sitz in Nürnberg. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen. Die VAG bietet Verkehrsleistungen im Stadtgebiet Nürnberg und einigen Nachbarortslinien an. Die VAG ist durch die Stadt Nürnberg auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Nürnberg, einschließlich einiger Stadtgrenzen überschreitender Linien, betraut worden.

B WIRTSCHAFTSBERICHT

B.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Die deutsche Wirtschaft befand sich auch zur Jahreswende in einer wirtschaftlichen Schwächephase. Nach ersten Prognosen verringerte sich das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 0,2 % (Vorjahr 0,3 %), ausgelöst überwiegend durch die deutlich rückläufigen Anlageninvestitionen sowie stagnierende Im- und Exporte. Positiv dem gegenüber standen vor allem die öffentlichen und privaten Konsumausgaben. Die Inflationsrate lag im Dezember nach ersten Einschätzungen bei 2,6 % und damit über dem Vormonatsniveau. Diese Entwicklung ist überwiegend auf den Preisanstieg im Bereich der Dienstleistungen sowie den erwartungsgemäß geringeren Rückgang der Energiepreise zurückzuführen. Prägend auf die Inflationsentwicklung dürfte sich der anhaltende Druck auf die Verbraucherpreise ausgewirkt haben. Zu den inflationsdämpfenden Faktoren gehörten die moderate Preisentwicklung auf vorgelagerten Wirtschaftsstufen und Nachwirkungen der restriktiven Geldpolitik.

Arbeitsmarkt

Der Arbeitsmarkt in Deutschland behauptete sich weiterhin vor dem Hintergrund einer schwachen Wirtschaftsentwicklung. Bundesweit stieg die Arbeitslosenquote von 5,7 % im Vorjahr auf 6,0 %. Im Stadtgebiet Nürnberg erhöhte sich der Wert zum 31. Dezember 2024 auf 6,7 % (Vorjahr 6,1 %).

5 LAGEBERICHT

Fahrgastzahlen

Im Berichtsjahr verzeichnete der deutsche ÖPNV rund 9,8 Milliarden Fahrgäste, was einem Anstieg um 300 Millionen im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Trotz dieser positiven Entwicklung blieb das Fahrgastaufkommen in der deutschlandweiten Betrachtung unter dem Niveau des Rekordjahres 2019 mit 10,4 Milliarden Fahrgästen. Gleichzeitig war die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen weiterhin angespannt, was unter anderem auf sinkende Fahrgeldeinnahmen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket (D-Ticket) sowie auf gestiegene Kosten zurückzuführen ist.

B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Der Geschäftsverlauf 2024 der VAG spiegelt einerseits die hohe Bedeutung des Personennahverkehrs, andererseits aber auch die Auswirkungen der allgemeinen Kostenentwicklung und der Angebotserweiterung sowie die schwierige Personallage insbesondere im Bereich des Fahrpersonals wider. Eine besondere Rolle spielten auch wieder das im Vorjahr eingeführte D-Ticket und dessen Sonderformen (D-Ticket Job, Bayerisches Ermäßigungsticket, D-Ticket Nürnberg-Pass).

Markt und Kunde

Zum 1. Januar 2024 wurden die **Fahrpreise** im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) über alle Tarifstufen um durchschnittlich 7,7 % erhöht. Der Preis des **D-Tickets** blieb gleichzeitig unverändert. Die mit dem D-Ticket entstehenden Fahrgeldminderungen und vertrieblichen Umsetzungskosten werden auf Basis der Richtlinien D-Ticket ÖPNV Bayern 2024 vom 22. Januar 2024 vollständig ausgeglichen. Der vorläufige Ausgleich für das Jahr 2024 lag bei rund 62.254 T€.

Das D-Ticket hatte weiterhin einen wesentlichen Einfluss auf die operativen Geschäftsprozesse im Vertrieb und Marketing, die Ticket- und Nachfragestruktur sowie das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste. Insgesamt stieg die Anzahl der Abonentinnen und Abonnenten bei der VAG (einschließlich 365-Euro-Ticket VGN für Selbstzahlende) bis zum Jahresende (Stand 10. Dezember 2024) auf rund 281.000 (Vorjahr 239.000), davon 259.000 D-Tickets. Die Zahl der betreuten Firmen im Jobticket erhöhte sich zum Jahresende (Stand 31. Dezember 2024) auf 593 (Vorjahr 499). In der Kundenkommunikation sowie im Kundenservice resultierte hieraus ein hoher Servicebedarf.

Im Auftrag der VAG durchgeführte kontinuierliche **Marktanalysen** zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung wiesen für den ÖPNV in Nürnberg für die Monate Oktober 2023 bis September 2024 mit einem Marktanteil von 24,7 % (Vorjahr 23,3 %) den höchsten bislang gemessenen Wert aus. Der ebenfalls gemessene Zufriedenheitsindex (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kunden) lag im Befragungszeitraum bei +58 und somit sieben Punkte höher als im Vorjahr. Insbesondere die Zufriedenheitsmerkmale „Fahrpreis“, „Information im Störfall“ sowie die „Sicherheit abends/nachts an U-Bahnhöfen“ wurden positiver als im Vorjahr bewertet.

Die auf Basis von Nutzungshäufigkeit der im VGN verkauften Fahrausweisarten rechnerisch ermittelte **Gesamtzahl der Fahrgäste** stieg im Jahr 2024 um 4,7 % auf 161,3 Mio. (Vorjahr 154,0 Mio.) Personen und damit auf einen neuen Höchstwert. Die lokale Entwicklung war damit positiver als die bundesweite. Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (145,2 Mio.), Schwerbehindertenbeförderung (8,5 Mio.) und Sonstige (7,6 Mio.). Die Zahlen unterliegen wegen nicht abbildbarer struktureller Veränderungen der Fahrausweisnutzung statistischen Unsicherheiten.

Die **App NürnbergMOBIL** stellte auch 2024 ein umfassendes digitales Serviceangebot für alle Verkehrslösungen der VAG dar.

5 LAGEBERICHT

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Der **Fahrgastbetrieb** konnte im Jahr 2024 weitgehend stabil erbracht werden. Wegen baustellenbedingter Zusatzleistungen bei gleichzeitig hohen Krankenständen wurden in Absprache mit dem Aufgabenträger ab Januar 2024 geringfügige Fahrplananpassungen im Busbereich erforderlich, die im Laufe des Jahres sukzessive fast vollständig wieder zurückgenommen werden konnten. Die Infrastruktur stand ohne größere Störungen für den Betrieb zur Verfügung.

Insgesamt wurde eine **Verkehrsleistung** von 24,0 Mio. Kilometern erbracht. Auf die U-Bahn entfielen davon 5,8 Mio. Kilometer, auf die Straßenbahn 4,0 Mio. Kilometer und auf den Busverkehr 14,2 Mio. Kilometer.

Alle neuen **U-Bahn-Fahrzeuge** des Typs G1 sind in Betrieb. Es bestehen Auflagen zur IT-Sicherheit, die zu weiterhin befristeten Inbetriebnahmegenehmigungen seitens der Technischen Aufsichtsbehörde führen.

Die Auslieferung der neuen **Straßenbahnfahrzeuge** der Baureihe GTA8 („Avenio“) wurde im Jahr 2024 fortgesetzt. Bis zum Jahresende wurden 21 der insgesamt 26 bestellten Fahrzeuge in den Fahrgastbetrieb überführt.

Der Betrieb der zum Fahrplanwechsel 2023 eröffneten **Straßenbahnlinien** 10 und 11 wurde im Jahr 2024 trotz der hohen Verkehrsbelastung und der insbesondere in der Nürnberger Südstadt und am Verkehrsknoten Hauptbahnhof besonderen Verkehrssituation stabil durchgeführt. Die Straßenbahnstrecke durch die Scheurlstraße wurde nach Sanierung des Gleiskörpers zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 wieder in Betrieb genommen.

Im **Busbereich** setzte die VAG weiter konsequent auf **Elektromobilität**, um ihrer Verantwortung für den Umweltschutz gerecht zu werden. Im Jahr 2023 wurden 46 neue Busse des Typs eCitaro von Mercedes-Benz nach Nürnberg überführt und zum großen Teil in Betrieb genommen. Seit Januar 2024 waren dann alle Neufahrzeuge im Regaleinsatz. Die VAG betreibt damit insgesamt 92 eBusse.

Um diese bedarfsgerecht elektrisch laden zu können, wurden **zusätzliche Ladepunkte** in der **fertig umgebauten Abstellhalle** in der Jaeckelstraße eingerichtet. Durch den Umbau wurden 24 zusätzliche überdachte Abstellplätze gewonnen. Darüber hinaus wurden auf dem neu errichteten Vordach Grünflächen und eine leistungsstarke PV-Anlage errichtet, die lokal und emissionsfrei Ladestrom für die eBusse generiert.

Das **Fahrradverleihsystem VAG_Rad** wurde im Frühjahr 2024 erfolgreich in die Nürnberger Nachbarstädte Fürth, Erlangen und Schwabach ausgeweitet. Im Jahr 2024 wurden 1,3 Mio. Fahrten mit dem VAG_Rad durchgeführt. Die Nachfrage konnte damit gegenüber dem Vorjahr um 15,5 % gesteigert werden.

5 LAGEBERICHT

B.3 UMWELT

Die VAG investiert bei Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen auch künftig in umweltfreundliche Technologien. Bei den elektrischen Betriebsmitteln setzt die VAG auch 2024 vollständig auf Ökostrom. Für den Betrieb von Erdgasbussen konnte der gesamte Bedarf als Bioerdgas beschafft werden, womit die entsprechende Betriebsleistung CO₂-neutral erbracht wurde.

Ihrem Anspruch, Fahrgästen eine umweltschonende Alternative zum Pkw zu bieten, wird die VAG damit weiterhin gerecht. Der entstehende CO₂-Ausstoß pro Person und Kilometer liegt im Mix über alle VAG-Fahrzeuge deutlich unter dem entsprechenden Pkw-Wert. Mit dem komplett CO₂-frei gewonnenen Ökostrom aus Wasserkraft ist die CO₂-Bilanz bei der U-Bahn, der Straßenbahn sowie den Elektrobussen weiterhin neutral.

B.4 PERSONAL

Im Jahr 2024 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 2.143 Mitarbeitende (Vorjahr 2.083) und 105 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr 105).

Personalgewinnung, -bindung und -entwicklung

Von 2023 auf 2024 haben sich die Stellenausschreibungen um rund 50 Prozent erhöht. Gleichzeitig verdoppelte sich die Bewerberanzahl. Dies lässt sich unter anderem auf die erfolgreichen, gezielten Rekrutierungs- und Employer-Branding-Maßnahmen sowie auf die Positionierung als attraktiver und zukunftsicherer Arbeitgeber zurückführen. Dazu gehören u. a. ein konzernweites Mitarbeiterempfehlungsprogramm, Social Media Präsenz, Print- und Radio- sowie Plakat- und Außenwerbung (auch auf Fahrzeugen), Teilnahme an Jobmessen und Events. Als zusätzlicher Baustein zur Nachwuchssicherung werden seit 2023 neben der beruflichen Ausbildung ein Duales

Studium für technische Studiengänge sowie seit März 2024 Werkstudierendenjobs als Tramfahrer*innen angeboten.

Innerhalb des Unternehmens ist die Personalklausur ein entscheidendes Instrument für die systematische Nachfolgeplanung und -entwicklung zur Förderung der Qualifikationen und Kompetenzen der Beschäftigten. Passgenaue Weiterbildungsangebote machen Mitarbeitenden ihre persönlichen Perspektiven transparent und begleiten sie bei deren Erreichung.

Unternehmenskultur stärken

Führungskräfte spielen bei der Fortentwicklung der Unternehmenskultur eine Schlüsselrolle. Um die Zufriedenheit der Beschäftigten nachhaltig zu fördern, haben Führungskräfte unter dem Motto „Einfach mal machen“ zahlreiche Ideen erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Gleichzeitig besteht seit vielen Jahren das Projekt „Wir alle sind die VAG“. Dazu zählen teamübergreifende Veranstaltungen und verschiedene Austauschformate, um die Werte der VAG erlebbar zu machen sowie ein ganzheitliches Verständnis und die Zusammenarbeit untereinander zu fördern.

Unternehmenserklärung

Gemäß der gesetzlichen Verpflichtungen nach § 289f Abs. 4 HGB gibt die VAG nachfolgende Erklärung zur Unternehmensführung ab:

Für den Zeitraum bis 30. Juni 2027 beschloss der Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des eigenen Gremiums einen Anteil von 25,0 % weiblicher Mitglieder sowie für das Vorstandsgremium eine Quote von 33,3 %. Die Zielgröße des Anteils der Frauen für die erste Führungsebene liegt bei mindestens 11,1 %, für die zweite Führungsebene bei mindestens 20,0 %. Beide Zielgrößen wurden bis 30. Juni 2027 beschlossen.

5 LAGEBERICHT

B.5 LAGE

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation des Unternehmens besser als erwartet – trotz der Auswirkungen der allgemeinen Kostenentwicklung infolge der hohen Inflation sowie der schwierigen Personallage insbesondere im Bereich des Fahrpersonals.

Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Steuerungsgrößen der VAG sind die im Folgenden beschriebenen Leistungsindikatoren: Die zentrale Steuerungsgröße stellt das Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT) dar, das gemäß der Gewinn- und Verlustrechnung (Position 10) ermittelt wurde. Daneben ist die Kundenzufriedenheit ein nichtfinanzieller Leistungsindikator. Die Kundenzufriedenheitsanalyse erfolgt mittels Testkunden sowie regelmäßig durchgeführter Kundenumfragen durch die PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH im Namen der VAG.

Ertragslage	2024	2023	Veränderung*	
	T€	T€	T€	%
Umsatzerlöse	218.594	192.790	+ 25.804	+ 13,4
Sonstige Erträge	11.292	20.160	- 8.868	- 44,0
Materialaufwand	- 95.761	- 85.265	- 10.496	- 12,3
Personalaufwand	- 144.811	- 134.067	- 10.744	- 8,0
Abschreibungen	- 39.183	- 35.935	- 3.248	- 9,0
Sonstige Aufwendungen	- 54.368	- 49.629	- 4.739	- 9,5
Finanzergebnis	- 5.349	- 5.630	+ 281	+ 5,0
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	- 109.586	- 97.576	- 12.010	- 12,3

* + = Ergebnisverbesserung /
- = Ergebnisverschlechterung

Das **Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT)** des Geschäftsjahres 2024 lag bei - 109.586 T€ und damit 12.010 T€ bzw. 12,3 % unter dem Vorjahresniveau, aber deutlich positiver als das Planergebnis von rund -134.710 T€. Nachfolgend werden die wesentlichen Einflüsse auf das Ergebnis dargestellt:

Die Umsatzerlöse entwickelten sich wie folgt:

	2024	2023
	T€	T€
Verkehrserlöse	205.506	179.331
Sonstige Umsatzerlöse	13.088	13.459
	218.594	192.790

5 LAGEBERICHT

Im Berichtsjahr erhöhten sich die **Umsatzerlöse** insgesamt um 25.804 T€ bzw. 13,4 % auf 218.594 T€. Hierbei nahmen insbesondere die Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu.

Die Fahrgeldeinnahmen sanken leicht, trotz der Erhöhung der Fahrpreise im VGN um durchschnittlich 7,7 % über alle Tarifstufen hinweg, aufgrund der Verschiebung von den Bartarifen hin zum D-Ticket. Kompensiert wurde dieser Rückgang durch die vorläufigen Ausgleichszahlungen für die entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen und vertrieblichen Umsetzungskosten aufgrund des D-Tickets. Diese Ausgleichsleistungen führten im Vergleich zum Vorjahr zu einem Anstieg der Erlöse und lagen im Jahr 2024 bei rund 58.214 T€ (Vorjahr 25.812 T€).

Die **sonstigen Erträge** reduzierten sich deutlich aufgrund geringerer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, vor allem für Verbund-Einnahmen, und dem Wegfall der Zuschüsse aus dem Corona-Rettungsschirm von Bund und Ländern (Vorjahr 4.000 T€).

Der **Materialaufwand** stieg im Vorjahresvergleich um 10.496 T€ auf 95.761 T€. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für den Bezug von Energie und Fahrstrom sowie gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen von Fremden.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,0 % und war vor allem Folge des gestiegenen Personalstands und der Entgelterhöhungen im Rahmen des Tarifvertrags.

Die **Abschreibungen** lagen bedingt durch die getätigten Investitionen 3.248 T€ über dem Vorjahreswert.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 4.739 T€. Dies war hauptsächlich auf die höhere Zuführung zu den Rückstellungen für Verbund-Einnahmen und die gestiegenen Aufwendungen für Konzern-IT-Leistungen zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr fiel das **EGT** um 18,7 % besser aus als das **geplante** Ergebnis. Die Hauptgründe für diese Ergebnisverbesserung im Vergleich zur Planung waren niedrigere Aufwendungen im Bereich Materialaufwand und Personalaufwand sowie bei den Abschreibungen.

Das **negative Jahresergebnis** und somit der Zuschussbedarf erhöhten sich im **Vergleich zum Vorjahr**. Während sich die Umsatzerlöse infolge der Ausgleichsleistungen für das D-Ticket erhöhten, reduzierten sich die sonstigen Erträge aufgrund der geringeren Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie dem Wegfall der Zuschüsse aus dem Corona-Rettungsschirm. Infolge des gestiegenen Material- und Personalaufwands sowie der gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen lag das negative Jahresergebnis mit 109.724 T€ um 12.011 T€ unter dem des Vorjahres. Dieses wird auf Basis des bestehenden Organschaftsvertrags von der Muttergesellschaft StWN ausgeglichen.

5 LAGEBERICHT

Finanzlage

Die finanzielle Entwicklung der Gesellschaft wird in folgender Kapitalflussrechnung in Anlehnung an DRS 21 dargestellt:

	2024
	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	- 80.878
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 66.079
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	141.362
Veränderung des Finanzmittelfonds	- 5.595
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	7.276
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.681

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit und der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit konnten fast vollständig durch den positiven Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit gedeckt werden. Zur Finanzierung der Investitionen und zur Refinanzierung bestehender Verbindlichkeiten wurde im Berichtsjahr ein Gesellschafterdarlehen von der StWN aufgenommen. Insgesamt verringerte sich der Finanzmittelfonds 2024 um 5.595 T€ auf 1.681 T€.

Im negativen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wirkte sich vor allem das negative Periodenergebnis aus.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit war insbesondere von den Auszahlungen für die Fahrzeugbeschaffung und Gleiserneuerung sowie den kurzfristigen Finanzmittelanlagen im Rahmen des Cash-Pools geprägt.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus dem Verlustausgleich 2023 der StWN sowie dem aufgenommenen Gesellschafterdarlehen der StWN in Höhe von 50.000 T€.

Der positive Finanzmittelfonds in Höhe von 1.681 T€ (Vorjahr 7.276 T€) bestand wie im Vorjahr aus den flüssigen Mitteln.

Die VAG ist in das Cash-Pooling der StWN eingebunden, über das die Liquidität gesteuert wird. Die Zahlungsfähigkeit ist damit sichergestellt. Zum Stichtag bestanden keine Kreditlinien.

5 LAGEBERICHT

Vermögenslage

In der nachfolgenden Vermögens- und Kapitalstruktur wurden Rechnungsabgrenzungsposten dem Umlaufvermögen zugeordnet. Rückstellungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden im mittel- und langfristigen Fremdkapital ausgewiesen.

Die Vermögens- und Kapitalstruktur zeigte folgende Entwicklung:

	31.12.2024		31.12.2023	
	T€	%	T€	%
VERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.543	0,4	4.261	0,7
Sachanlagen	440.329	66,8	449.609	71,1
Finanzanlagen	11.745	1,8	11.832	1,9
Umlaufvermögen langfristig	41	0,0	46	0,0
Umlaufvermögen kurzfristig	203.975	31,0	165.947	26,3
	658.633	100,0	631.695	100,0
KAPITAL				
Eigenkapital	89.860	13,7	89.860	14,2
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	498.692	75,7	472.471	74,8
Kurzfristiges Fremdkapital	70.081	10,6	69.364	11,0
	658.633	100,0	631.695	100,0

Die **Bilanzsumme** zum 31. Dezember 2024 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 26.938 T€ bzw. 4,3 % auf 658.633 T€. Während auf der Aktivseite insbesondere das Sachanlagevermögen aufgrund der geringeren Investitionen im Vergleich zum Vorjahr abnahm, erhöhten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen überwiegend durch die kurzfristigen Gelder, die im Rahmen des Cash-Pools zur Verfügung gestellt wurden. Ebenfalls ist hier die Verlustübernahme in Höhe von 109.724 T€ (Vorjahr 97.713 T€) enthalten. Auf der Passivseite reduzierten sich die Pensionsrückstellungen und die Rückstellungen für Verbund-Einnahmen. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen durch die Aufnahme eines Gesellschafterdarlehens der StWN in Höhe von 50.000 T€.

Am Ende des Geschäftsjahres betrug die Eigenkapitalquote 13,7 % (Vorjahr 14,2 %). Bei der Beurteilung der Vermögens- und Kapitalstruktur ist die wirtschaftliche Einbindung der VAG in den StWN-Konzern zu berücksichtigen. Durch den Verlustausgleich der StWN und die Verlustübernahmen der Stadt Nürnberg ist die Vermögensstruktur ausreichend.

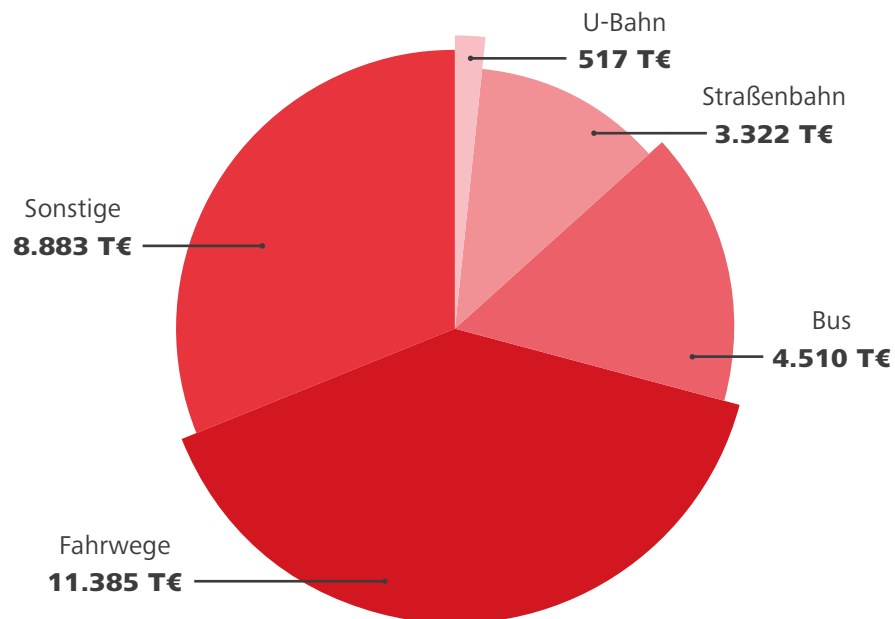
5 LAGEBERICHT

Investitionen und Finanzierung

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen (vor Abzug der erhaltenen Zuschüsse) betrug 39.903 T€.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2024 Zuschüsse in Höhe von 5.953 T€ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 4.472 T€ nach dem bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 451 T€ vom VGN, 230 T€ nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, 130 T€ von den Straßenbahnfreunden, 30 T€ von der Stadt Nürnberg und 20 T€ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Investitionszuschüsse wurden von den Investitionen abgesetzt.

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse umfasste 28.617 T€.



Die Investitionen 2024 entfielen im Wesentlichen auf die Geschäftsbereiche Fahrweg und Sonstiges. Sie betrafen vor allem Anlagen im Bau für die Gleiserneuerung. Die Investitionen im Bereich Sonstige betrafen insbesondere Gebäude.

Das **Anlagevermögen** war zu 19,8 % (Vorjahr 19,3 %) durch Eigenkapital bzw. vollständig durch mittel- und langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt.

5 LAGEBERICHT

C CHANCEN-, RISIKO- UND PROGNOSEBERICHT

C.1 Risikomanagement sowie Risiko- und Chancenbericht

Ziel des Risikomanagementsystems der VAG ist es, frühzeitig Abweichungen vom geplanten Ergebnis sowie bestandsgefährdende Risiken zu erkennen, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Risikomanagementprozess sind das von StWN für die VAG zugeteilte Risikokapital sowie die Definition von Schwellenwerten für einzelne unternehmerische Teilaktivitäten. Durch die regelmäßige Überwachung der Risikosituation sowie der Schwellenwerte wird sichergestellt, dass Veränderungen in der Risikosituation deutlich aufgezeigt und die Möglichkeit zur rechtzeitigen Gegensteuerung gegeben werden.

Die Risiko- und Chancenidentifikation sowie deren Bewertung finden systematisch und fortlaufend statt. Die Dokumentation aller identifizierten Risiken und Chancen inklusive Gegenmaßnahmen erfolgt in einer zentralen Datenbank. Den erfassten Risiken und Chancen werden statistische Verteilfunktionen und Eintrittswahrscheinlichkeiten zugeordnet. Die Gesamtheit der Risiken und Chancen wird unter Berücksichtigung der ihnen zugeordneten Verteilfunktionen und Eintrittswahrscheinlichkeiten mittels Simulationen aggregiert und aufbereitet. Ein regelmäßiges Berichtswesen an alle relevanten Empfänger ist implementiert. Betrachtungszeitraum ist das jeweils laufende Jahr sowie die fünf Planjahre des aktuell genehmigten mittelfristigen Wirtschaftsplans. Wesentliche Veränderungen einzelner Risiken und Chancen werden ad hoc berichtet.

Die wesentlichen Chancen und Risiken werden nachfolgend aufgeführt:

Politische und regulatorische Risiken

Die allgemeine Verfügbarkeit von ÖPNV-Zuschüssen durch den Bund und die Landesmittel des Freistaats Bayern stellen ein wesentliches Risikopotenzial dar. Das Umdenken in der Politik führte in den letzten Jahren zu punktuellen Erhöhungen von Zuschussquoten und einer teilweisen Ausweitung von Zuschussprogrammen (z. B. Grunderneuerung). Jedoch besteht die Möglichkeit, dass zukünftig Zuschussmittel nicht immer bis zum Projektende im erforderlichen Umfang abgerufen werden können, u. a. aufgrund der angestiegenen Genehmigungslaufzeiten, welche zu Projektverzögerungen führen können. Die aktuelle Lage der öffentlichen Haushalte, insbesondere des aktuellen Bundeshaushaltes, kann die Wahrscheinlichkeit eines kompletten Entfalls von Zuschussmitteln oder einer Deckelung von zukünftig bewilligten Zuschüssen (Höchstbetragsförderung) erhöhen.

Die Fortführung des D-Tickets und dessen Sonderformen übte weiterhin einen entscheidenden Einfluss auf die Erlössituation der VAG aus. Die durch deren Einführung entstandenen Mindereinnahmen wurden im Jahr 2024 durch einen Sollabgleich mit einem fortgeschriebenen Basisjahr 2019 vollständig ausgeglichen. Die bisherige Ausgleichsregelung bleibt 2025 in einer leicht modifizierten Form erhalten. Maßgeblich sind hier die Richtlinien D-Ticket ÖPNV Bayern 2025. Das 10. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes ermöglicht, dass die nicht in Anspruch genommenen Mittel des Jahres 2023 nun überjährig im Gesamtzeitraum bis 2025 für die Finanzierung des D-Tickets verwendet werden können. Damit ist allerdings auch die Finanzierungsbeteiligung des Bundes für das D-Ticket auf 4,5 Mrd. € gedeckelt, was ein gewisses Risiko für 2025 darstellt. Für die Folgejahre ergibt sich aus den ab 2026 geltenden, noch unbekanntem Einnahmenaufteilungs- und Ausgleichsregelungen

5 LAGEBERICHT

ein Risikopotenzial. Der Fortbestand des D-Tickets und dessen Finanzierung hängt darüber hinaus vom politischen Willen der neuen Bundesregierung ab.

Marktrisiken und -chancen

Die jeweiligen Marktpreise wirkten auf die Kosten für Treibstoff sowie für Ladestrom der eBusse. Dem Marktpreisrisiko für den planbaren Fahrstrom der Schienenfahrzeuge wurde mit längerfristiger Beschaffung entgegengewirkt. Der VAG ist es gelungen, einen Teil der zusätzlichen Leistungen, z. B. Schienenersatzverkehre, die ursprünglich von privaten Verkehrsunternehmen ausgeführt werden sollten, selbst zu übernehmen. Darüber hinaus wurde der Umfang der geplanten Sonderverkehre reduziert. Dadurch konnte 2024 eine Ergebnisverbesserung bei den Anmiet-Leistungen erzielt werden. Grundsätzlich soll die Anmietquote in den nächsten Jahren ausgebaut werden, sodass die Lohnentwicklung der privaten Verkehrsunternehmen und das verfügbare Angebot an Anmiet-Leistung weiterhin ein gewisses Risikopotenzial birgt.

Technische Risiken

Durch eine vorausschauende Instandhaltung (Wartung, Inspektion und Instandsetzung), das Qualitätsmanagementsystem gemäß DIN ISO 9001 und die laufende Aktualisierung und Anpassung von Notfallplänen werden die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs gewährleistet. Zudem wird durch eine vorausschauende Instandhaltung und Ersatzteilhaltung das Risiko von Verzögerungen bei Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen aufgrund von Lieferengpässen und hoher Auslastung bestimmter Hersteller bzw. Lieferanten minimiert.

Informationssicherheit

Die VAG als Betreiberin kritischer Anlagen im Sinne der BSI KRITIS-Verordnung betreibt ein Informationssicherheitsmanagementsystem, in dem Risiken der Informationssicherheit kontinuierlich betrachtet, bewertet und behandelt werden. In Übereinstimmung mit dem Konzern-Informationssicherheitsmanagementsystem werden

dezentrale Regelungen und Vorgaben getroffen, um einen angemessenen Schutz vor Cyber-Angriffen zu erzielen und aufrechtzuerhalten. Zusätzlich zu technischen oder administrativen Maßnahmen werden unter anderem die Mitarbeitenden für das Thema sensibilisiert und geschult. Das Managementsystem wird kontinuierlich an neue gesetzliche Anforderungen angepasst.

Personalwirtschaftliche Risiken und Chancen

Die im Rahmen der TVÖD-Tarifverhandlungen von den Gewerkschaften erhobenen hohen Forderungen stellen ein erhebliches finanzielles Risiko dar. Es ist davon auszugehen, dass diese sich auch in den Forderungen für den TV-N Bayern widerspiegeln werden.

Zudem stellen der demografische Wandel und der Fachkräftemangel ein großes Risikopotenzial dar. Um dies zu bewältigen, setzt die VAG auf eine vorausschauende Personalstrategie, die Gewinnung, Entwicklung und Bindung von neuen und bestehenden Beschäftigten umfasst. Die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung erleichtert aktuell die Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Die im zweiten Halbjahr 2022 eingetretene Zinswende führte zu einem Zinsanstieg der Finanzierungskosten. Dadurch wird es auch künftig herausfordernd sein, die anstehenden Neu- und Ersatzinvestitionen sowie den kurzfristigen Liquiditätsbedarf in der Finanzmittelbeschaffung darzustellen. Hinzu kommen die stark gestiegenen Anforderungen der finanzierenden Banken bezüglich der ESG-Berichterstattung (environmental, social and governance) sowie die Entwicklung des Konzernverschuldungsgrads. Seit der Zinswende sind wieder positive Verzinsungen am Anlagemarkt erzielbar, diese werden durch die höheren Zinsaufwendungen für Darlehen aber überkompensiert.

5 LAGEBERICHT

Die Versorgungssysteme der Beschäftigten der VAG (Pensionsverpflichtungen) profitieren von der aktuellen Zinsentwicklung. Chancenbehaftet ist zusätzlich die diskutierte Umstellung des HGB-Zinssatzes von einem 10-Jahres- zurück auf einen 7-Jahresdurchschnitt, mit einer weiteren Zinserhöhung mit positiver Wirkung.

Steuerliche Risiken

Durch die kurzfristigen und vielfältigen Änderungen in der steuerlichen Gesetzgebung, Rechtsprechung und Finanzverwaltungsauffassung besteht für die VAG das Risiko, steuerlich relevante Sachverhalte nicht korrekt und zeitnah abzubilden. Die Dauer der steuerlichen Außenprüfungen durch die Finanzverwaltung, die mit großem Zeitversatz erfolgen, ist erfahrungsgemäß überdurchschnittlich lang, der Abschluss der Außenprüfungen ist nicht beeinflussbar. Um unter anderem diesen Risiken zu begegnen, besteht ein konzernweites Tax Compliance Management System, das die Beachtung aller steuerrechtlichen Vorschriften sicherstellen soll.

Gesamtbeurteilung

Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Einbindung der VAG in den StWN-Konzern zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

C.2 PROGNOSEBERICHT

Markt und Kunde

Die VAG strebt weiterhin eine **Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split** sowie eine **Steigerung der Kundenzufriedenheit** an, um den politisch und öffentlich formulierten Zielsetzungen zu Klimaschutz und Verkehrswende gerecht zu werden. Die Einführung des D-Tickets wirkt hier positiv, wobei dessen nachhaltige Finanzierung nicht gesichert ist. Wichtig bleibt die Platzierung des ÖPNV als Mobilitätsalternative in der öffentlichen Wahrnehmung. Die für eine Mobilitätswende erforderliche, zusätzliche öffentliche Finanzierung zur weiteren Verbesserung des Verkehrsangebots wird durch die angespannte gesamtwirtschaftliche Lage sowie die schwierigen Haushaltslagen der Länder und Kommunen stark gefährdet.

Die **Tariferhöhung der klassischen VGN-Tarife** lag zum 1. Januar 2025 auf Basis des VGN-Mobilitätsindex bei durchschnittlich 6,3 %. Zum 1. Januar 2026 ist die nächste turnusmäßige, verbundweite Tariferhöhung vorgesehen.

Außerdem wurde der Monatspreis des **D-Tickets** zum 1. Januar 2025 auf 58 € angehoben. Durch die Fahrpreiserhöhung sowie durch die Feststellung der Überjährigkeit der seit 2023 zur Verfügung stehenden öffentlichen Ausgleichsmittel in Höhe von 3 Mrd. € pro Jahr konnte die Finanzierung des D-Tickets zumindest für das Jahr 2025 gesichert werden. Mit Blick auf das Unternehmensergebnis wird ein vollständiger Ausgleich der mit der Umsetzung verbundenen Kosten bzw. Fahrgeldmindereinnahmen durch die öffentliche Hand erwartet. Die Geschäftsprozesse im Ticketing, in der Kundenkommunikation sowie im Kundenservice werden auch künftig stark von der Umsetzung und Weiterentwicklung des Tickets geprägt sein.

5 LAGEBERICHT

Die Plattform **NürnbergMOBIL** wird als digitaler Service strategisch weiterentwickelt und durch die Anbindung eines Carsharing-Anbieters ausgebaut. Pläne, sie als Basis für eine gemeinsame Mobilitätsplattform im VGN zu nutzen, wurden mangels Finanzierung bis auf Weiteres zurückgestellt.

Die Pilotierung des **VGN eTarif-Modells egon** wird im Jahr 2025 fortgesetzt. Die Fahrpreise wurden zum 1. Januar 2025 weitgehend an das Tarifniveau des klassischen Tarifs angeglichen. Über eine Fortsetzung des Projekts sowie die grundsätzliche Digitalisierungsstrategie in Tarif und Vertrieb ist in den VGN-Gremien im Laufe des Jahres 2025 abzustimmen.

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Die VAG geht weiterhin von steigenden Fahrgastzahlen aus. Die Angebotsqualität steht mit Blick auf die Fahrgastgewinnung im Zuge der Einführung des D-Tickets sowie Maßnahmen des Angebotsausbaus weiter im Fokus. Die VAG investiert daher fortlaufend in Fahrzeugbestand und Infrastruktur.

Nach erfolgter Auslieferung und Inbetriebnahme der bislang bestellten **Straßenbahnfahrzeuge** wird das GTA8-Beschaffungsprojekt mit einer Bestellung über 14 weitere Fahrzeuge dieses Typs als Ersatz für den Fahrzeugtyp fortgesetzt, die im Frühjahr 2025 ausgelöst wurde.

Für die ursprünglich für die Jahre 2024 und 2025 vorgesehenen **Busbeschaffungen** von weiteren 52 Elektrogelenkbussen sowie der zugehörigen Ladeinfrastruktur besteht eine Förderzusage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über ein Gesamtvolumen von 18,4 Mio. €. Durch weitreichende Lieferengpässe in der Automotive-Branche verschiebt sich die Lieferung der offenen Lieferlose stufenweise bis ins Jahr 2026. Die Förderzusage bleibt nach Zustimmung des verantwortlichen Projekt-

trägers davon unberührt. Die VAG verfolgt damit ihr mittelfristiges Ziel weiter, die Busflotte vollständig mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen auszustatten.

Durch einen bedarfsgerechten weiteren Ausbau von **VAG_Rad** in Nürnberg sowie den Nachbarstädten sollen weitere Nachfragepotenziale erschlossen werden.

Im Januar 2025 wurde die Möglichkeit des bargeldlosen **Bezahlens in Bussen** eingeführt. Nach Etablierung dieser Zahlungsmethode soll mit der Abschaffung der Bargeldannahme in Fahrzeugen gegen Ende des Jahres 2025 ein weiterer Schritt zur Digitalisierung des Ticketings vollzogen werden.

Allgemeine Risiken für die VAG bestehen weiterhin im Bereich der Finanzierung des Betriebes sowie der Personalverfügbarkeit. Die **Personalbeschaffung** gewinnt weiter an Bedeutung. Die Ausweitung von Teilzeitmodellen und der Umgang mit Sprachbarrieren bleiben zentrale Herausforderungen in den nächsten Jahren.

5 LAGEBERICHT

Gesamtprognose und Ausblick 2025

Die VAG geht nach wie vor davon aus, dass dem ÖPNV eine tragende Rolle bei der Erreichung der Klimaziele zukommt und hierfür der Ausbau des Verkehrsangebots fortgesetzt wird, wenngleich die Finanzierung der Projekte schwieriger werden dürfte. Auch für die kommenden Jahre wird eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split angestrebt, um den politisch und öffentlich formulierten Zielsetzungen zu Klimaschutz und Verkehrswende gerecht zu werden.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2025 mit einem negativen EGT in Höhe von rund 125.000 T€ bis 135.000 T€ gerechnet. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 werden sich die Personalaufwendungen, der Materialaufwand infolge höherer Kosten für den Fahrstrom sowie die Abschreibungen aller Voraussicht nach erhöhen, während sich vor allem die Umsatzerlöse verbessert zeigen werden. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2025 Investitionen in Höhe von rund 110.000 T€. Die VAG rechnet für 2025 mit rund 33.000 T€ Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Förderquote für den ÖPNV durch die öffentliche Hand variiert dabei je nach Investitionsmaßnahme.

Nürnberg, 17. April 2025

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Tim Dahlmann-Resing, Magdalena Weigel

6 BILANZ

Aktivseite	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
		T€	T€
A. ANLAGEVERMÖGEN	C.1		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		2.543	4.261
II. Sachanlagen		440.329	449.609
III. Finanzanlagen		11.745	11.832
		454.617	465.702
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		28.709	29.098
2. Unfertige Leistungen		1.492	1.329
		30.201	30.427
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände	C.2		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		19.579	18.573
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		149.646	107.458
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		325	207
4. Sonstige Vermögensgegenstände		2.556	2.043
		172.106	128.281
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		1.681	7.276
		203.988	165.984
B. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		28	9
		658.633	631.695

Passivseite	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
		T€	T€
A. EIGENKAPITAL	C.3		
I. Gezeichnetes Kapital		38.400	38.400
II. Kapitalrücklagen		30.000	30.000
III. Gewinnrücklagen			
1. Andere Gewinnrücklagen		21.460	21.460
		89.860	89.860
B. RÜCKSTELLUNGEN	C.4		
1. Rückstellungen für Pensionen		244.250	253.018
2. Steuerrückstellungen		27	51
3. Sonstige Rückstellungen		27.041	33.549
		271.318	286.618
C. VERBINDLICHKEITEN	C.5		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		204.222	218.487
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		12.235	15.471
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		57.135	5.438
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		415	189
5. Sonstige Verbindlichkeiten		21.504	13.922
		295.511	253.507
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		1.944	1.710
		658.633	631.695

7 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2024	2023
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	218.594	192.790
2. Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		162	- 131
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.407	2.526
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	9.723	17.765
5. Materialaufwand	D.3	- 95.761	- 85.265
6. Personalaufwand	D.4	- 144.811	- 134.067
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		- 39.183	- 35.935
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		- 54.368	- 49.629
9. Finanzergebnis	D.5	- 5.349	- 5.630
10. Ergebnis der Geschäftstätigkeit		- 109.586	- 97.576
11. Ergebnis nach Steuern		- 109.586	- 97.576
12. Sonstige Steuern		- 138	- 137
13. Erträge aus Verlustübernahme		109.724	97.713
14. Jahresüberschuss		0	0

8 ANHANG

A ALLGEMEINE ANGABEN

Die Firma VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft mit Sitz in Nürnberg ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Nürnberg unter der Nummer HRB 1072 eingetragen.

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften und ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt. Der Jahresabschluss ist auf Tausend Euro gerundet. Durch die Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund der kaufmännischen Rundung Differenzen auftreten. Besonderheiten des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen bzw. erläutert. Des Weiteren werden alle Davon-Vermerke im Anhang ausgewiesen. Die Ziffern in der Vorspalte der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung entsprechen den Erläuterungen im Anhang.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde um die Zwischensumme „Ergebnis der Geschäftstätigkeit“ (Position 10) ergänzt. Dieses Ergebnis stellt eine Steuerungsgröße dar.

B BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bilanziert. Die Abschreibungen erfolgten grundsätzlich linear über die betriebsindividuelle Nutzungsdauer und beginnen im Zugangsmonat.

Den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen liegen im Wesentlichen folgende Nutzungsdauern zu Grunde:

	Nutzungsdauer in Jahren
Immaterielle Vermögensgegenstände	3 – 5
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5 – 66
Technische Anlagen und Maschinen	6 – 75
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 25

Die Abschreibungszeiträume werden ausgehend von den in den steuerlichen AfA-Tabellen angegebenen kürzesten Nutzungsdauern ermittelt, soweit nicht im Einzelfall Anhaltspunkte für eine abweichende betriebsindividuelle Nutzungsdauer vorliegen.

Geleistete Anzahlungen sind zum Nominalwert und Anlagen im Bau sind mit den bisher angefallenen Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen (aktivierte Eigenleistungen) umfassen den in § 255 Abs. 2 Satz 1 HGB definierten Mindestumfang der aktivierungspflichtigen Kostenbestandteile. Zinsen für Fremdkapital werden nicht einbezogen. Die erhaltenen Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der betroffenen Vermögensgegenstände abgesetzt.

Selbstständig nutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten 250 €, aber nicht 800 € übersteigen, werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben.

8 ANHANG

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Wertpapiere sind zu Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bei dauernder Wertminderung bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen unverzinslichen Darlehen sind zum Barwert bilanziert.

Umlaufvermögen

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zum durchschnittlichen Einstandspreis unter Beachtung des Niederstwertprinzips aktiviert. Die unfertigen Leistungen sind mit Herstellungskosten bilanziert. Die Herstellungskosten umfassen den in § 255 Abs. 2 Satz 1 HGB definierten Mindestumfang der aktivierungspflichtigen Kostenbestandteile. Zinsen für Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

Flüssige Mittel sind zum Nennwert ausgewiesen.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Stichtag ausgewiesen, soweit sie einen Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Eigenkapital

Der Ansatz des gezeichneten Kapitals erfolgt zum Nennbetrag.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren ermittelt. Grundlagen des Gutachtens sind die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und der durch die Deutsche Bundesbank bekannt gegebene Rechnungszinsfuß von 1,90 % (Vorjahr 1,82 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht. Zudem wird ein Gehaltstrend von 2,1 % (Vorjahr 2,1 %) berücksichtigt. Eine Fluktuationsrate wird nicht unterstellt. Der Rentenanpassung wird mit 2,8 % (Vorjahr 2,8 %) für allgemeine Versorgung und mit 2,5 % (Vorjahr 2,5 %) für Einzelzusagen Rechnung getragen.

Die sonstigen Rückstellungen und Steuerrückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten gemäß § 249 Abs. 1 HGB und sind in der Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen, Verpflichtungen aus Alterszeit sowie Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren, einem Rechnungszinsfuß von 1,96 % (Vorjahr 1,74 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre entspricht, und einem Gehaltstrend von 2,0 % (Vorjahr 2,0 %) bewertet.

Alle weiteren langfristigen Rückstellungen wurden, entsprechend ihrer Restlaufzeit, mit dem von der Deutschen Bundesbank bekanntgegebenen durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst; die Dotierung erfolgte nach der Nettomethode.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

8 ANHANG

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Passivseite Einnahmen vor dem Stichtag ausgewiesen, soweit sie einen Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

C ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

C.1 ANLAGEVERMÖGEN

Die Gliederung und Entwicklung des Anlagevermögens werden im Einzelnen in dem als Anlage zum Anhang beigefügten Anlagengitter dargestellt. Der Anteilsbesitz ist unter E.3 detailliert aufgeführt.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um Anteile an Wertpapierfondvermögen (Mischfonds auf Basis von Renten und Aktien). Der Marktwert zum 31. Dezember 2024 beträgt insgesamt 18.821 T€ und liegt somit 7.790 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr wurden 442 T€ ausgeschüttet.

C.2 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Es handelt sich bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen um Forderungen gegen die Gesellschafterin aus dem Verlustausgleich in Höhe von 109.724 T€ (Vorjahr 97.713 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 38.894 T€ (Vorjahr 8.526 T€). Daneben sind sonstige Forderungen von 565 T€ (Vorjahr 567 T€) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 463 T€ (Vorjahr 652 T€) gegen verbundene Unternehmen enthalten.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen, wie im Vorjahr, ausschließlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 41 T€ (Vorjahr 46 T€) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

C.3 EIGENKAPITAL

Das Grundkapital von 38.400 T€ ist eingeteilt in 75.000 nennwertlose Stamm-Stückaktien. Der rechnerische Wert ergibt 512 € je Stamm-Stückaktie.

Die Städtische Werke Nürnberg GmbH (StWN), Nürnberg, hat uns gemäß § 20 Abs. 1 und Abs. 4 AktG sowie § 21 Abs. 1 AktG mitgeteilt, dass die StWN seit 1959 100,0 % der Aktien an unserer Gesellschaft hält. An der StWN ist seit 1959 wiederum die Stadt Nürnberg mit 100,0 % beteiligt.

C.4 RÜCKSTELLUNGEN

Der Unterschiedsbetrag aus dem Ansatz der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Jahren beträgt -1.798 T€.

Mit den sonstigen Rückstellungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand im ausreichenden Umfang Vorsorge für künftige Verpflichtungen und Risiken getroffen. Sie enthalten in der Hauptsache Risiken aus der Korrektur von Verbundeinnahmen (8.953 T€), ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich (11.469 T€), unter anderem Überstunden- und Gleitzeitüberhänge sowie Rückbaukosten für stillgelegte Gleise (3.888 T€).

8 ANHANG

C.5 VERBINDLICHKEITEN

	davon mit einer Restlaufzeit			
	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	204.222	14.265	189.957	132.897
<i>Vorjahr</i>	<i>218.487</i>	<i>14.265</i>	<i>204.222</i>	<i>147.162</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.235	12.228	7	0
<i>Vorjahr</i>	<i>15.471</i>	<i>15.460</i>	<i>11</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	57.135	7.135	50.000	50.000
<i>Vorjahr</i>	<i>5.438</i>	<i>5.438</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	415	415	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>189</i>	<i>189</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	21.504	21.504	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>13.922</i>	<i>13.922</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Steuern	977	977	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>71</i>	<i>71</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	167	167	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>157</i>	<i>157</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Gesamt	295.511	55.547	239.964	182.897
<i>Vorjahr</i>	<i>253.507</i>	<i>49.274</i>	<i>204.233</i>	<i>147.162</i>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 7.135 T€ (Vorjahr 5.438 T€). Zusätzlich bestehen noch Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin aus einem Gesellschafterdarlehen in Höhe von 50.000 T€ (Vorjahr 0 T€).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten, wie im Vorjahr, nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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

8 ANHANG

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

D.1 UMSATZERLÖSE

	2024	2023
	T€	T€
Verkehrserlöse	205.506	179.331
Sonstige Umsatzerlöse	13.088	13.459
	218.594	192.790

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von 1.510 T€ (Vorjahr 2.800 T€). Die Umsatzerlöse entstanden ausschließlich im Inland.

D.2 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 5.637 T€ (Vorjahr 16.546 T€) enthalten. Diese resultieren hauptsächlich aus der Auflösung von Rückstellungen.

D.3 MATERIALAUFWAND

	2024	2023
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	37.153	33.294
Aufwendungen für bezogene Leistungen	58.608	51.971
	95.761	85.265

D.4 PERSONALAUFWAND

	2024	2023
	T€	T€
Löhne und Gehälter	114.209	106.043
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und für Unterstützung	30.602	28.024
<i>davon für Altersvorsorge</i>	6.399	5.639
	144.811	134.067

8 ANHANG

D.5 FINANZERGEBNIS	2024	2023
	T€	T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	564	567
Erträge aus Beteiligungen	34	68
Abschreibungen auf Finanzanlage	0	- 995
Beteiligungsergebnis	598	- 360
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	448	337
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.827	2.776
<i>davon: aus verbundenen Unternehmen</i>	1.786	2.690
<i>Abzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	10	58
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 8.222	- 8.383
<i>davon: an verbundene Unternehmen</i>	- 27	- 30
<i>Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	- 4.556	- 4.616
Zinsergebnis	- 5.947	- 5.270
Finanzergebnis	- 5.349	- 5.630

E ERGÄNZENDE ANGABEN

E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Pachtverträgen

	davon gegenüber verbundenen Unternehmen		davon gegenüber assoziierten Unternehmen
	T€	T€	T€
fällig 2025	7.792	1.342	0
fällig 2026 bis 2029	30.828	5.369	0
fällig nach 2029	7.654	1.342	0
	46.274	8.054	0
Bestellobligo für Investitionen des Anlagenvermögens	76.406	347	1.177
Gesamtbetrag	122.679	8.401	1.177

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

E.2 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

8 ANHANG

E.3 BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENS-VERBINDUNGEN

Der Jahresabschluss der VAG ist in den Konzernabschluss der StWN (kleinster und größter Konsolidierungskreis) einbezogen. Der Konzernabschluss wird beim elektronischen Unternehmensregister offengelegt.

Aufgrund der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Muttergesellschaft StWN, einschließlich sämtlicher Töchter der VAG, wird die befreiende Wirkung gemäß § 291 HGB in Anspruch genommen und auf die Erstellung eines eigenen Konzernabschlusses verzichtet.

Die Beteiligungsunternehmen werden nachfolgend aufgezeigt:

Name der Gesellschaft <i>Sitz der Gesellschaft</i>	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in T€	Jahresergebnis in T€
KVN Kommunalen Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, <i>Nürnberg</i>	100,00	121	0 ¹
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, <i>Nürnberg</i>	50,00	1.287	164 ²
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, <i>Nürnberg</i>	50,00	286	67 ²
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, <i>Nürnberg</i>	25,92	54	0 ²
Mobility Inside Verwaltungs GmbH, <i>Frankfurt am Main</i>	5,00	55	1 ²
Mobility inside Holding & Co. KG, <i>Frankfurt am Main</i>	4,36	3.478	- 15.643 ²
beka GmbH, <i>Köln</i>	0,46	1.285	110 ²

¹ Ergebnisabführungsvertrag, ² Jahresabschluss 2023

E.4 PERSONALBESTAND

Während des Berichtsjahres war im Jahresdurchschnitt die folgende Anzahl an Mitarbeitenden beschäftigt:

	2024	2023
Beschäftigte	2.143	2.083
<i>davon Vollzeitbeschäftigte</i>	1.785	1.762
<i>davon Teilzeitbeschäftigte</i>	358	321

E.5 NACHTRAGSBERICHT

Nach Ende des Geschäftsjahres wurden keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Einbindung der VAG in den StWN-Konzern den Fortbestand des Unternehmens gefährden oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

8 ANHANG

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

Christian Vogel	dritter Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats	Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	Konrad Schmidt	Geschäftsbereichsleiter Fahrweg der VAG
Dr. Nasser Ahmed	Stadtrat und Referent für Kommunikation der Tennet TSO GmbH	Rita Wittmann	Bezirksgeschäftsführerin ver.di Mittelfranken
Mike Bock	Stadtrat und freiberuflicher Ingenieur für Maschi- nensicherheit „Safety 4 Future – Mike Bock“	Stefan Wolf	Gewerkschaftssekretär ver.di Ingolstadt
Daniel Frank	Stadtrat und Lehrer am Wolfram-von-Eschenbach- Gymnasium in Schwabach	Walter Wunsiedler	Rentner, NahVG
Andreas Gerstmeier	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG	Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Fachassistentin bei ZAV International Services (Bayern) – Dienststelle der Bundesagentur für Arbeit
Natalie Keller	Stadträtin und Geschäftsleiterin Haus der Heimat e. V. Nürnberg		
Aynur Kir	Stadträtin und Diplom-Sozialpädagogin am Klinikum Nürnberg		
Andreas Krieglstein	Stadtrat und Bereichsleiter Unternehmensentwick- lung der VR Bank Metropolregion Nürnberg eG		
Dieter Leikauf	Straßenbahnfahrer der VAG		
Jürgen Meierhöfer	Straßenbahnfahrer der VAG		
Maximilian Müller	Stadtrat und Geschäftsführer für Projektentwicklung und Transaktion der Alpha Gruppe in Nürnberg		
Roland Müller	Busfahrer der VAG		
Marion Padua	Stadträtin und pädagogische Fachkraft in einer offenen Ganztagschule		

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 39 T€.

8 ANHANG

VORSTAND

Tim Dahlmann-Resing Sprecher des Vorstands,
Vorstand für Technik und Markt,
Ressorts: VGN-Angelegenheiten, Technik und Innovation, Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge sowie Verkauf, Controlling und Wirtschaftsplanung
Mitglied der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg

Magdalena Weigel Vorstand und Arbeitsdirektorin,
Ressort: Fahrbetrieb und Service
Sprecherin der Geschäftsführung und Arbeitsdirektorin der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg
Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands betragen 509 T€. Die Vergütung des Vorstands betragen im Einzelnen für Tim Dahlmann-Resing Fixum 261 T€, Variabel 100 T€ sowie Sachleistungen 9 T€ und für Magdalena Weigel Fixum 137 T€ sowie Sachleistungen 2 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 3.423 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 139 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.416 T€ zurückgestellt.

Nürnberg, den 17. April 2025

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Tim Dahlmann-Resing, Magdalena Weigel

9 ANLAGEVERMÖGEN

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand am 01.01.2024	Zugang	Abgang	Umbuchung	Stand am 31.12.2024	Stand am 01.01.2024	Abschreibungen des Geschäftsjahres	kumulierte Abschreibungen auf Anlagenab- gänge und Umbuchungen	Zuschreibung des Geschäfts- jahres	Stand am 31.12.2024	Stand am 31.12.2024	Stand am 31.12.2023
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.280	363	1.263	203	12.583	11.080	1.023	1.263	0	10.840	1.743	2.200
2. Geleistete Anzahlungen	2.061	72	85	- 1.248	800	0	0	0	0	0	800	2.061
	15.341	435	1.348	- 1.045	13.383	11.080	1.023	1.263	0	10.840	2.543	4.261
II. SACHANLAGEN												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	16.373	1.171	116	4.847	22.275	7.545	490	117	0	7.918	14.357	8.828
b) Bahnkörpern und Bauten des Schienenweges	62.579	935	276	197	63.435	39.629	1.106	140	0	40.595	22.840	22.950
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	419	0	0	0	419	409	4	0	0	413	6	10
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	213	0	16	0	197	82	4	16	0	70	127	131
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	2.652	76	42	32	2.718	719	83	41	0	761	1.957	1.933
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	146.866	2.034	1.324	2.018	149.594	90.998	5.081	1.321	0	94.758	54.836	55.868
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	523.367	2.824	7.949	22.221	540.463	225.302	28.839	7.949	0	246.192	294.271	298.065
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	15.126	726	156	3.111	18.807	9.992	683	154	0	10.521	8.286	5.134
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	45.491	3.145	6.120	1.338	43.854	37.869	1.870	6.069	0	33.670	10.184	7.622
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	49.068	17.271	155	- 32.719	33.465	0	0	0	0	0	33.465	49.068
	862.154	28.182	16.154	1.045	875.227	412.545	38.160	15.807	0	434.898	440.329	449.609
III. FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	26	0	0	0	26	0	0	0	0	0	26	26
2. Beteiligungen	1.062	0	0	0	1.062	995	0	0	0	995	67	67
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.031	0	0	0	11.031	0	0	0	0	0	11.031	11.031
4. Sonstige Ausleihungen	823	0	93	0	730	115	0	0	6	109	621	708
	12.942	0	93	0	12.849	1.110	0	0	6	1.104	11.745	11.832
ANLAGEVERMÖGEN	890.437	28.617	17.595	0	901.459	424.735	39.183	17.070	6	446.842	454.617	465.702

10 BESTÄTIGUNGSVERMERK

An die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die im Abschnitt B.4 des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB.

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

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

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

10 BESTÄTIGUNGSVERMERK

SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in Abschnitt B.4 des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

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

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

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN JAHRESABSCHLUSS UND DEN LAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und

Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und 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 im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

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

10 BESTÄTIGUNGSVERMERK

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken

durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem

10 BESTÄTIGUNGSVERMERK

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

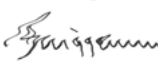
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein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

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


Nürnberg, den 17. April 2025

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

DocuSigned by:

 EC7ZZF34T01147F...

Dr. Benedikt Brüggemann
 Wirtschaftsprüfer

DocuSigned by:

 6FC8CB87A9004EZ...

Markus Putz
 Wirtschaftsprüfer



11 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

AKTIVITÄTEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2024 entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben überwacht und eng begleitet. Er hat sich regelmäßig und umfassend über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft in den Aufsichtsratssitzungen sowie durch schriftliche Berichte unterrichten lassen und Einblick in die Geschäftsführung genommen. Er wurde über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und hat darüber mit dem Vorstand beraten. Wichtige geschäftliche Einzelvorgänge wurden erörtert und die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt. So hat der Aufsichtsrat unter anderem Magdalena Weigel mit Wirkung ab 1. Juli 2024 bis 30. Juni 2029 erneut als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin bestellt.

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

Im Geschäftsjahr 2024 trat der Aufsichtsrat zu drei ordentlichen Sitzungen zusammen. Zwei Aufsichtsratsmitglieder haben an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

Außerdem fanden eine Sitzung des Vergabeausschusses, eine Sitzung des Personal- und Präsidialausschusses und eine gemeinsame Sitzung der Personal- und Präsidialausschüsse der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, der Städtische Werke Nürnberg GmbH und der N-ERGIE Aktiengesellschaft statt.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Im Berichtszeitraum gab es keine Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats.

JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und der Lagebericht wurden von der Deloitte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vorgelegt.


Die Abschlussprüfer*innen haben bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 28. Mai 2025 berichtet. Die Prüfungen haben nach ihrem abschließenden Ergebnis keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben. Der Jahresabschluss wurde mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 Aktiengesetz festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

DANK AN VORSTAND, BETRIEBSRAT UND UNTERNEHMENSANGEHÖRIGE

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

Nürnberg, 28. Mai 2025



Christian Vogel
Vorsitzender des Aufsichtsrats

12 IMPRESSUM

VAG VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

Telefon: 0911 283-0

E-Mail: presse@vag.de

Web: www.vag.de

Redaktion Konzernkommunikation

Barbara Lohss, Bianka Rebhan

Konzept, Gestaltung, Realisation

petitio gmbh werbeagentur, Nürnberg

Fotografie

Titel: Claus Felix

Seite 2: SIMOarts.com - Simone Kessler

Stand: Mai 2025



BLOG.VAG.DE