



GESCHÄFTSBERICHT 2025

*Was Nürnberg bewegt:
Mobilitätswende mit jeder Fahrt.*



VAG

Inhalt

01 ***Vorwort***

Seite 3

02 ***Best of 2025***

Seite 5

03 ***Auf einen Blick***

Seite 6

04 ***Summary***

Seite 7

05 ***Lagebericht***

Seite 9

06 ***Bilanz***

Seite 23

07 ***Gewinn- und Verlustrechnung***

Seite 24

08 ***Anhang***

Seite 25

09 ***Anlagevermögen***

Seite 36

10 ***Bestätigungsvermerk***

Seite 37

11 ***Bericht des Aufsichtsrats***

Seite 41

12 ***Impressum***

Seite 43



01 *Vorwort des Vorstands*

Liebe Kunden und Partner*innen der VAG,

2025 haben wir unsere Rekordserie fortgesetzt: Zum dritten Mal in Folge erzielten wir neue Höchstwerte bei Fahrgästen, Abonnements, App-Nutzung und VAG_Rad-Ausleihen – und verzeichneten zugleich deutlich mehr Bewerbungen als in den Vorjahren.

Das bestätigt: Unsere Busse und Bahnen sind das Rückgrat der innerstädtischen Mobilität und Wegbereiter einer klimaschonenden Zukunft des Verkehrs. Täglich bringen wir rund eine halbe Million Menschen zuverlässig zur Arbeit, in die Schule und zu Freizeitaktivitäten – und schaffen damit eine stabile Grundlage für ihren Alltag. Das ist nur möglich, indem sich 2.300 Kolleg*innen Tag für Tag mit Kompetenz, Verantwortung und großer Leidenschaft für eine verlässliche Mobilität einsetzen. Ihnen gilt unser herzlicher Dank. Das ist gelebte Daseinsvorsorge!

Der Zuspruch zeigt sich auch in den Zahlen: Mit 163,9 Millionen Fahrgästen lagen wir um 1,6 Prozent über dem Vorjahr. Die Zahl der Abonnements stieg um rund fünf Prozent auf 294.000. Besonders dynamisch entwickelte sich das Deutschlandticket Job: Alleine im letzten Jahr haben wir 14 Prozent mehr Partnerunternehmen gewonnen. Das zeigt, dass viele Institutionen in der Region klimaschonende Mobilität aktiv unterstützen. Ein zumindest mittelfristig verlässlicher politischer Rahmen für das Deutschlandticket hat zu dieser positiven Entwicklung beigetragen.

Gemeinsam mit der Stadt Nürnberg treiben wir den Ausbau der Infrastruktur konsequent voran. Neue Fahrzeuge und digitale Angebote erhöhen die Attraktivität des Nahverkehrs. 2025 nahmen wir unseren 100. eBus in Betrieb – inzwischen ist deutlich mehr als die Hälfte unserer Flotte emissionsfrei unterwegs. Mit 26 neuen Straßenbahnen des Typs Avenio ist auch unsere Straßenbahnflotte modernisiert und bestens auf die Zukunft vorbereitet.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die NürnbergMOBIL-App. Rund 120.000 Nutzer*innen bedeuten ein Plus von 15 Prozent. Die App bündelt Leihfahrräder, eScooter und seit Kurzem auch scouter Carsharing zu einem umfassenden Angebot urbaner Mobilität. Damit können unsere Kund*innen für jede Strecke flexibel das passende Verkehrsmittel wählen – komfortabel und ohne eigenes Auto. Die Fahrplanauskunft ist sogar deutschlandweit verfügbar.

Auch VAG_Rad entwickelte sich erfreulich: Mehr als 1,3 Millionen Ausleihen und 56.000 Nutzer*innen – neun Prozent mehr als im Vorjahr – sprechen für sich. Neue und erweiterte Flexzonen in Schwabach und Erlangen sowie 80 Pedelects, die seit September im Rahmen eines Pilotprojekts in Nürnberg im Einsatz sind, haben zusätzliche Impulse gesetzt.

01 *Vorwort des Vorstands*

2025 bot zudem Anlass zum Feiern: 25 Jahre VAG-KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof, 40 Jahre Straßenbahndepot St. Peter mit der Präsentation des restaurierten Zeppelinwagens sowie das 100-jährige Jubiläum der Straßenbahnerkapelle, das im November mit einem fulminanten Konzert begangen wurde.

Auch als Arbeitgeberin gewinnen wir weiter an Attraktivität. Die Zahl der Bewerbungen hat sich in den vergangenen drei Jahren verdreifacht. Wir werden als sichere Arbeitgeberin mit sinnstiftenden Aufgaben wahrgenommen – und können offene Stellen erfolgreich besetzen.

Bei aller positiven Entwicklung bleibt viel zu tun. Der weitere Ausbau eines leistungsfähigen, klimafreundlichen Nahverkehrs erfordert erhebliche Investitionen. Öffentliche Förderprogramme – etwa für zusätzliche Elektrobusse und Infrastrukturprojekte – sind dafür unverzichtbar. Nur mit verlässlicher finanzieller Unterstützung können wir die Mobilitätswende weiter entschlossen gestalten und unseren Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunft leisten.

Ihr VAG-Vorstand

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel



Magdalena Weigel
Mitglied des Vorstands,
Arbeitsdirektorin

Tim Dahlmann-Resing
Sprecher des Vorstands

**BEST OF
2025**

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg setzt ihre Rekordserie weiter fort: Zum dritten Mal in Folge verzeichnet das Unternehmen neue Höchstwerte bei Fahrgästen und Abos. Gestiegene Bewerberzahlen belegen die Attraktivität als Arbeitgeber.

EIN MEILENSTEIN FÜR NÜRNBERGS STRAßENBAHN:

Alle 26 neuen Fahrzeuge vom Typ Avenio sind seit Juli im Fahrgastbetrieb. Für das VAG-Projektteam ein besonderer Moment – und der Start in die nächste Projektphase mit weiteren Bahnen und optimierter Wartung.

[mehr erfahren](#)

26 **NEUE
STRAßENBAHNEN
IM EINSATZ**

294.000+
ABOS

ABONNEMENTS AUF REKORDNIVEAU

Auch die Zahl der Abonnements stieg 2025 weiter an: Die VAG zählte am Jahresende über 294.000 Abos, darunter 269.000 Deutschlandtickets. Das sind rund fünf Prozent mehr als im Vorjahr. Großen Anteil am Erfolg hat auch das KundenCenter am Hauptbahnhof, das im April 25-jähriges Bestehen feierte.

[mehr erfahren](#)

KLIMAFREUNDLICH UNTERWEGS

Im Mai wurde der 100. Elektrobus in Betrieb genommen. Bis zum Sommer kamen weitere neue Fahrzeuge hinzu – insgesamt sind inzwischen 123 batterieelektrische Busse unterwegs, geladen mit Ökostrom und deutlich leiser im Stadtverkehr.

[mehr erfahren](#)

100
E-BUSSE

REKORD:

163
MIO.
FAHRGÄSTE

RÜCKENWIND FÜR VAG_RAD

Die Bilanz nach einem Jahr VAG_Rad in der Städteachse fällt durchweg positiv aus. Die Erweiterung wurde von den Nutzenden sehr gut angenommen. Im Jahr 2025 erreichte VAG_Rad einen neuen Rekord: 1.315.000 Ausleihen – das entspricht einem Anstieg von rund 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (1,1 Millionen).

[mehr erfahren](#)

03 Auf einen Blick

		2025	2024	2023	2022	2021
GESAMTUNTERNEHMEN						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen (Buchwert)	Mio. €	477	455	466	449	434
Umlaufvermögen	Mio. €	197	204	166	216	182
Investitionen	Mio. €	64	29	54	48	92
Umsatzerlöse	Mio. €	239	219	193	141	138
Personalaufwendungen	Mio. €	153	145	134	137	135
Beschäftigte (Durchschnitt)		2.332	2.249	2.188	2.140	2.080
Jahresfehlbetrag	Mio. €	98	110	98	102	81
VERKEHRSGEBIET						
Größe	km ²	567	567	417	417	417
Einwohner	in 1.000	934	935	786	786	786
VERKEHRS- UND BETRIEBSLEISTUNGEN						
Fahrgäste	Mio.	164	161	154	136	120
Linienlänge	km	625	620	620	628	610
Betriebsstreckenlänge	km	407	403	403	423	413
Wagen-km	Mio.	31	30	29	28	28
Platz-km	Mio.	5.250	5.214	4.970	5.108	5.108

		2025	2024	2023	2022	2021
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	81 inkl. 35 Stück G1	92 inkl. 27 Stück G1
STRAßENBAHNBETRIEB						
Linienlänge	km	59	59	59	39	39
Betriebsstreckenlänge	km	36	36	36	36	35
Linien		7	7	7	5	5
Haltestellen		78	78	78	78	78
Triebwagen		74	62	60	48	48
OMNIBUSBETRIEB						
Linienlänge	km	526	520	520	548	530
Betriebsstreckenlänge	km	334	330	330	350	340
Linien		54	54	53	53	52
Haltestellen		628	628	627	627	627
Omnibusse		203	210	207	213	213

04 Summary

OVERALL ECONOMIC PICTURE

Compared with the previous year, the economic situation in Germany remained largely unchanged. Gross domestic product rose by 0.2 % after adjustment for price, seasonal and calendar effects (previous year: -0.2 %). The labour market was weaker than in the previous year, with an unemployment rate of 6.3 % (previous year: 6.0 %). In the 2025 reporting year, around 9.86 billion passengers travelled by bus and train, 0.8 % more than in the previous year. The positive trend in demand was supported in particular by the Deutschlandticket, which was used by around 14.6 million people by the end of the year.

THE VAG FINANCIAL YEAR IN BRIEF

The operating result (EGT) for the 2025 financial year fell by € 12,297,000 or 11.2. % compared with the previous year to € -97,289,000. Compared with the planning (€ -129,450,000), the EGT is significantly better.

In 2025, VAG employed an average of 2,225 staff (previous year: 2,143) and 107 apprentices (previous year: 105).

The total number of passengers, calculated on the basis of the frequency of use of the ticket types sold within the VGN, rose by 1.62 % in 2025 to 163.9 million passengers, reaching a new record high.

The Deutschlandticket continued to have a significant impact on operational business processes in sales and marketing, the ticket and demand structure, and passengers' travel behaviour. Overall, the number of VAG season ticket holders rose to 294,000 by the end of the year (previous year: 281,000), of which 269,000 were Deutschlandtickets. The number of companies covered by the Jobticket scheme increased to 676 by the end of the year (previous year: 593).

New trams and buses

The commissioning of the new GTA8 (Avenio) series trams was completed in October 2025. The 26 vehicles ordered were able to enter passenger service. In addition, as part of an existing contract option, a further 14 vehicles of the same type were ordered from Siemens and initial payments were made.

In the bus sector, VAG consistently focused on electric mobility in order to continue fulfilling its responsibility for environmental protection. In 2025, a further 31 new eCitaro G electric buses from Mercedes-Benz were procured and put into service. VAG received funding of € 13.5 million for this from the German federal government and the Free State of Bavaria. A total of 123 e-buses are now in daily service.

04 *Summary*

OUTLOOK

The aim for the coming years is to increase the share of public transport in the modal split in order to meet the political and publicly stated objectives regarding climate protection and the transport transition.

The Deutschlandticket continues to have a positive impact, although its long-term funding is insufficiently secured due to a cap of three billion euros on the federal and state funds made available, and it is therefore likely that disproportionate price adjustments will be necessary in the coming years. The objective for the coming years remains at least to maintain the current transport provision, combined with the implementation of expansion measures already decided upon in the rail transport sector. The additional public funding required for a mobility transition to further improve transport provision is severely jeopardised by the strained macro-economic situation and the difficult budgetary situations of the federal states and local authorities. It remains important to position public transport as a mobility alternative in the public perception.

The NürnbergMOBIL app will be strategically developed further and expanded in April 2026 through the integration of a car-sharing provider. In addition, functionalities for the sale of the VGN eTarif egon are to be integrated in the course of 2026.

05 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 auf 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

Im Vergleich zum Vorjahr veränderte sich die wirtschaftliche Lage in Deutschland kaum. Das Bruttoinlandsprodukt erhöhte sich preis-, saison- und kalenderbereinigt um 0,2 % (Vorjahr -0,2 %). Positive Impulse kamen dabei insbesondere von Infrastruktur- und Ausrüstungsinvestitionen des Bundes. Trotz dieser Verbesserung blieb die wirtschaftliche Dynamik 2025 insgesamt verhalten, da vor allem der Außenhandel und die private Nachfrage weiterhin nur schwache Beiträge leisteten. Die Inflationsrate lag im Dezember bei 1,8 % und damit erstmals seit Herbst 2024 unter 2 %. Rückläufige Energiepreise und unterproportionale Zuwächse bei Nahrungsmitteln wirkten inflationsdämpfend, während Dienstleistungen preistreibend blieben. [Quelle: www.bundeswirtschaftsministerium.de]

Arbeitsmarkt

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Wirtschaftsschwäche zeigte sich der Arbeitsmarkt in Deutschland schwächer als vor einem Jahr. Bundesweit stieg die Arbeitslosenquote von 6,0 % im Vorjahr auf 6,3 %. Im Stadtgebiet Nürnberg erhöhte sich der Wert zum 31. Dezember 2025 auf 7,1 % (Vorjahr 6,7 %). [Quelle: www.statistik.arbeitsagentur.de]

Fahrgastzahlen

Im Berichtsjahr 2025 nutzten rund 9,9 Milliarden Fahrgäste die Angebote des deutschen ÖPNV und damit 0,8 % mehr als im Vorjahr. Die positive Nachfrageentwicklung wurde insbesondere durch das weiterhin stark nachgefragte Deutschlandticket (D-Ticket) gestützt, das zum Jahresende von rund 14,6 Millionen Menschen genutzt wurde; auch die erneute Preiserhöhung zum Jahresbeginn 2026 führte nicht zu überproportionalen Kündigungen. Gleichzeitig blieb die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen angespannt: Deutlich steigende Personalkosten bei zugleich sinkender Produktivität im Fahrdienst sowie strukturelle Defizite bei Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung und Personalgewinnung belasteten die Branche nach wie vor. [Quelle: www.vdv.de]

B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Der Geschäftsverlauf 2025 der VAG spiegelt einerseits die hohe Bedeutung des Personennahverkehrs, andererseits aber auch die Auswirkungen der allgemeinen Kostenentwicklung wider. Eine besondere Rolle spielt weiterhin das im Jahr 2023 eingeführte D-Ticket und dessen Sonderformen (D-Ticket Job, Bayerisches Ermäßigungsticket, D-Ticket Nürnberg-Pass).

05 Lagebericht

Markt und Kunde

Zum 1. Januar 2025 wurden die **Fahrpreise** im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) über alle Tarifstufen um durchschnittlich 6,28 % erhöht. Der Monatspreis des **D-Tickets** stieg gleichzeitig von 49 € auf 58 €. Die mit dem D-Ticket entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen werden auf Basis der Richtlinien D-Ticket ÖPNV Bayern 2025 vom 22. November 2024 vollständig ausgeglichen. Der vorläufige Ausgleich für das Jahr 2025 lag bei rund 56.170 T€. Aus einer Anreizregelung für die vertriebliche Umsetzung des D-Tickets erhielt die VAG im Rahmen der Einnahmenaufteilung außerdem vorläufige Erlöse in Höhe von 7.369 T€.

Das D-Ticket hatte weiterhin einen deutlichen 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 Abonenten bei der VAG (einschließlich 365-Euro-Ticket VGN für Selbstzahlende) bis zum Jahresende (Stand 10. Dezember 2025) auf 294.000 (Vorjahr 281.000), davon 269.000 D-Tickets. Die Zahl der betreuten Firmen im Jobticket erhöhte sich zum Jahresende (Stand 31. Dezember 2025) auf 676 (Vorjahr 593). In der Kundenkommunikation sowie im Kundenservice resultierte hieraus ein anhaltender Servicebedarf.

Im Auftrag der VAG durchgeführte kontinuierliche **Marktanalysen** zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung wiesen für den ÖPNV in Nürnberg für die Monate Januar 2025 bis Dezember 2025 mit 25,2 % den höchsten bislang gemessenen Wert aus. Der ebenfalls gemessene Zufriedenheitsindex mit dem ÖPNV in Nürnberg (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kunden) lag im Befragungszeitraum bei +62 und somit vier Indexpunkte über dem Niveau des Vorjahres. Bei der merkmalsgestützten Kundenzufriedenheit spielt die erneute Verbesserung bei der Bewertung des Fahrzeugkomforts weiterhin eine wichtige Rolle.

Die auf Basis von Nutzungshäufigkeit der im VGN verkauften Fahrausweisarten rechnerisch ermittelte **Gesamtzahl der Fahrgäste** stieg im Jahr 2025 um 1,6 % auf 163,9 Mio. (Vorjahr 161,3 Mio.) Personen und damit auf einen neuen Höchstwert. Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (147,5 Mio.), Schwerbehindertenbeförderung (8,6 Mio.) und Sonstige (7,8 Mio.). Die Zahlen unterliegen wegen nicht abbildbarer struktureller Veränderungen der Fahrausweisnutzung statistischen Unsicherheiten.

Die **App NürnbergMOBIL** stellte auch 2025 ein umfassendes digitales Serviceangebot für alle Verkehrslösungen der VAG dar.

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Der **Fahrgastbetrieb** wurde im Jahr 2025 weitgehend stabil erbracht. Die Infrastruktur stand planmäßig ohne größere Störungen für den Betrieb zur Verfügung.

Insgesamt wurde eine zum Vorjahr in Summe unveränderte **Verkehrsleistung** von 24,0 Mio. Kilometern erbracht. Auf die U-Bahn entfielen davon 5,7 Mio. Kilometer, auf die Straßenbahn 3,9 Mio. Kilometer und auf den Busverkehr 14,4 Mio. Kilometer.

Alle neuen **U-Bahn-Fahrzeuge** des Typs G1 sind in Betrieb. Es bestanden weiterhin Auflagen zur IT-Sicherheit, die zu befristeten Inbetriebnahmegenehmigungen seitens der Technischen Aufsichtsbehörde führten. Seit Anfang 2026 liegt eine unbefristete Genehmigung vor.

Die Inbetriebnahme der neuen **Straßenbahnfahrzeuge** der Baureihe GTA8 („Avenio“) wurde bis Oktober 2025 mit der Überführung aller 26 bestellten Fahrzeuge in den Fahrgastbetrieb abgeschlossen. Zudem wurden im Zuge einer bestehenden

05 Lagebericht

Vertragsoption 14 weitere Fahrzeuge desselben Typs bei der Firma Siemens bestellt und erste Anzahlungen geleistet.

Die im Jahresverlauf überwiegend nicht befahrbare Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof nach Erlenstegen wurde nach Sanierung des Gleiskörpers am Rathenauplatz zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 wieder in Betrieb genommen.

Im **Busbereich** setzte die VAG weiter konsequent auf **Elektromobilität**. Im Jahr 2025 wurden, mithilfe von Fördermitteln durch Bund und Freistaat Bayern in Höhe von 13,5 Mio. €, weitere 31 neue eBusse des Typs eCitaroG von Mercedes Benz beschafft und erfolgreich in Betrieb genommen. Die VAG hat damit insgesamt 123 eBusse im täglichen Einsatz.

Um diese eBusse bedarfsgerecht elektrisch laden zu können, wurden zusätzliche Ladepunkte in der Abstellhalle eingerichtet. Insgesamt stehen damit mehr als **110 DC-Schnellladepunkte** zur Verfügung, wovon ein Teil über eine eigene lokale Photovoltaikanlage auf dem Vordach der Abstellhalle versorgt wird. Die installierte Ladeinfrastruktur kann den bis Ende 2026 bestehenden Bedarf an Ladekapazität vollständig abdecken.

Der Betrieb des **Fahrradverleihsystems VAG_Rad** in der Städteachse verlief stabil. Die Nachfrage hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % auf 1,34 Mio. Fahrten erhöht.

B.3 UMWELT

Die VAG investiert bei Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen auch künftig in umweltfreundliche Technologien. Bei den elektrischen Betriebsmitteln setzte die VAG

auch 2025 vollständig auf Ökostrom. Für den Betrieb von Erdgasbussen konnte der gesamte Bedarf als Bioerdgas beschafft werden, womit die entsprechende Betriebsleistung CO₂-neutral erbracht wurde.

Die Zielsetzung, Fahrgästen eine umweltschonende Alternative zum Pkw zu bieten, verfolgt die VAG damit weiterhin. 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 war die CO₂-Bilanz bei der U-Bahn, der Straßenbahn sowie den Elektrobussen auch 2025 neutral.

B.4 PERSONAL

Im Jahr 2025 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 2.225 Mitarbeitende (Vorjahr 2.143) und 107 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr 105).

Personalgewinnung, -bindung und -entwicklung

Die VAG wurde im Jahr 2025 mit dem CNA-Signet „Top Arbeitgeber | Mobilität | Transport | Logistik“ ausgezeichnet. Für die Vergabe des Signets hat der CNA e. V. sieben zentrale Bereiche bewertet, unter anderem Karriere, Arbeitszeit und Flexibilität, Beruf und Familie sowie Weiterbildungsangebote.

Mit sechs Ausbildungsberufen und 40 Ausbildungsplätzen startete die Gesellschaft in das Ausbildungsjahr 2025. Als zusätzlicher Baustein zur Nachwuchssicherung wird seit 2023 neben der beruflichen Ausbildung ein duales Studium für technische Studiengänge angeboten.

05 Lagebericht

Aufgrund der hohen Einstellungszahlen beschäftigt sich die Gesellschaft seit Anfang 2025 sehr intensiv mit dem Thema Onboarding. Dabei legt die VAG den Fokus auf Vernetzung und Kennenlernen. In der Fahrschule wird das Onboarding um eine sechsmonatige Einarbeitung ergänzt.

Im Jahr 2024 wurde im Fahrdienst der bisherige Urlaubsplan mit einem festen Acht-Jahres-Zyklus auf einen Wunschurlaubsplan umgestellt. Ab 2027 wird das Wunschurlaubsmodell dauerhaft fortgeführt. Damit können auch künftig alle Mitarbeitenden Wunschzeiträume samt Wichtigkeit angeben.

Unternehmenskultur stärken

Neu entwickelte Führungsleitsätze geben Orientierung zu einer wertegestützten Haltung sowie entsprechendem Handeln im Führungsalltag. Das „Netzwerk Führungskräfte“ begleitet die Führungskräfteentwicklung. Damit die Transformation gelingen kann, hat die VAG in diesem Jahr zusätzlich die Mitarbeiterleitsätze neu aufgesetzt.

Im Juni setzte die Gesellschaft auch 2025 als Partner des Christopher-Street-Day (CSD) ein Zeichen für Vielfalt. Unter dem bundesweiten Motto „Nie wieder still!“ war die VAG mit dem Vielfalts-Bus sowie zahlreichen Mitarbeitenden dabei.

Langfristiges Ziel bleibt, den Anteil an Frauen im Führungsteam zu erhöhen. Ein Baustein unserer Frauenförderung besteht darin, Frauen in Führungspositionen zu vernetzen. So entsteht ein konzernweites Netzwerk, das Unterstützung bei alltäglichen Führungsherausforderungen und für neue weibliche Führungskräfte bietet.

Mit dem AI Assisted System (AIAS) haben die Mitarbeitenden im Fahrdienst ein neues Hilfsmittel, das betriebliche Fragen unter Einsatz von künstlicher Intelligenz

schnell beantworten kann. Fragen zu Dienstanweisungen, Fahrzeugbedienung usw. können direkt in fast 30 Sprachen auf der AIAS-Webseite eingegeben werden. Nach wenigen Sekunden wird eine mit KI erzeugte Antwort ausgegeben. Dafür greift AIAS auf VAG-Regelwerke und Fahrzeugbeschreibungen zurück.

B.5 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.

05 Lagebericht

B.6 LAGE

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation des Unternehmens im Geschäftsjahr 2025 besser als erwartet.

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	2025	2024	Veränderung*	
	T€	T€	T€	%
Umsatzerlöse	238.572	218.594	+ 19.978	+ 9,1
Sonstige Erträge	22.292	11.292	+ 11.000	+ 97,4
Materialaufwand	- 93.654	- 95.761	+ 2.107	+ 2,2
Personalaufwand	- 152.969	- 144.811	- 8.158	- 5,6
Abschreibungen	- 42.290	- 39.183	- 3.107	- 7,9
Sonstige Aufwendungen	- 63.106	- 54.368	- 8.738	- 16,1
Finanzergebnis	- 6.134	- 5.349	- 785	- 14,7
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	- 97.289	- 109.586	+ 12.297	+ 11,2

* + = Ergebnisverbesserung
- = Ergebnisverschlechterung

Das **Ergebnis der Geschäftstätigkeit** des Geschäftsjahres 2025 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 12.297 T€ bzw. 11,2 % auf -97.289 T€ reduziert. Im Vergleich zur Planung (-129.450 T€) fällt das EGT deutlich besser aus. Nachfolgend werden die wesentlichen Einflüsse auf das Ergebnis dargestellt:

Die Umsatzerlöse entwickelten sich wie folgt:

	2025	2024
	T€	T€
Verkehrserlöse	218.889	205.506
Sonstige Umsatzerlöse	19.683	13.088
	238.572	218.594

Im Berichtsjahr erhöhten sich die **Umsatzerlöse** insgesamt um 19.978 T€ bzw. 9,1 % auf 238.572 T€. Hierbei nahmen sowohl die Verkehrserlöse als auch die sonstigen Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr zu.

Der Anstieg der Fahrgeldeinnahmen geht auf die Erhöhung der Fahrpreise zurück. Im VGN wurden sie um durchschnittlich 6,3 % erhöht. Der Preis des D-Tickets stieg von 49 € auf 58 €. Gegenläufig entwickelten sich die Ausgleichszahlungen für die entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen und vertrieblischen Umsetzungskosten aufgrund des D-Tickets.

Diese Ausgleichsleistungen führten im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang der Erlöse und lagen im Jahr 2025 bei rund 52.357 T€ (Vorjahr 58.214 T€). Der Anstieg der sonstigen Umsatzerlöse resultiert aus gestiegenen periodenfremden Erlösen, vor allem aus Ausgleichszahlungen für das D-Ticket.

05 Lagebericht

Die **sonstigen Erträge** stiegen deutlich aufgrund höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 13.080 T€, vor allem für Pensionsverpflichtungen und Verbundeinnahmen.

Der **Materialaufwand** reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 2.107 T€ auf 93.654 T€. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus preisbedingt geringeren Aufwendungen für den Bezug von Energie und Fahrstrom sowie aus gesunkenen Aufwendungen für bezogene Leistungen von Fremden.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,6 % auf 152.969 T€ und war vor allem Folge des gestiegenen Personalstands.

Die **Abschreibungen** lagen bedingt durch die getätigten Investitionen 3.107 T€ über dem Vorjahreswert.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 8.738 T€. Dies war hauptsächlich auf die höhere Zuführung zu den Rückstellungen für Verbundeinnahmen und die gestiegenen Aufwendungen für Konzernleistungen zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr fiel das **EGT** um 24,8 % besser aus als das **geplante** Ergebnis. Die Hauptgründe für diese Ergebnisverbesserung im Vergleich zur Planung waren vor allem höhere Erlöse im Zusammenhang mit der Abrechnung des D-Tickets und marktbedingt niedrigere Aufwendungen beim Fahrstrom. Zusätzlich wirkten sich geringere Personalaufwendungen, unter anderem aufgrund der nicht umgesetzten Tarifierhöhung, sowie geringere Abschreibungen bei gleichzeitig höheren sonstigen Erträgen, vor allem durch die Auflösung von Pensionsrückstellungen, aus.

Das **negative Jahresergebnis** reduzierte sich im **Vergleich zum Vorjahr**. Dabei erhöhten sich die Umsatzerlöse infolge der gestiegenen Fahrgeldeinnahmen und die sonstigen Erträge aufgrund der gestiegenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Im Gegenzug stiegen der Personalaufwand sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nur leicht an, wodurch das negative Jahresergebnis mit 97.653 T€ um 12.071 T€ besser als das Vorjahr lag. Dieses wird auf Basis des bestehenden Organschaftsvertrags von der Muttergesellschaft StWN ausgeglichen.

Finanzlage

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

	2025
	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	- 61.398
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 81.098
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	142.313
Veränderung des Finanzmittelfonds	- 183
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.681
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.498

Der negative Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit und der Cashflow aus der Investitionstätigkeit konnten fast vollständig durch den positiven Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit gedeckt werden. Insgesamt verringerte sich der Finanzmittelfonds 2025 um 183 T€ auf 1.498 T€.

05 *Lagebericht*

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 geprägt.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus dem Verlustausgleich 2024 der StWN sowie den erhaltenen Zuschüssen.

Der positive Finanzmittelfonds in Höhe von 1.498 T€ (Vorjahr 1.681 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.

05 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:

	31.12.2025		31.12.2024	
	T€	%	T€	%
VERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.446	0,4	2.543	0,4
Sachanlagen	462.435	68,7	440.329	66,8
Finanzanlagen	11.667	1,7	11.745	1,8
Umlaufvermögen langfristig	37	0,0	41	0,0
Umlaufvermögen kurzfristig	196.900	29,2	203.975	31,0
	673.485	100,0	658.633	100,0
KAPITAL				
Eigenkapital	139.860	20,8	89.860	13,7
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	453.970	67,4	498.692	75,7
Kurzfristiges Fremdkapital	79.655	11,8	70.081	10,6
	673.485	100,0	658.633	100,0

Die **Bilanzsumme** zum 31. Dezember 2025 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 14.852 T€ bzw. 2,3 % auf 673.485 T€. Während auf der Aktivseite insbesondere das Sachanlagevermögen aufgrund der höheren Investitionen zunahm, reduzierten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen aufgrund der geringeren Verlustübernahme in Höhe von 97.653 T€ (Vorjahr 109.724 T€). Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital durch eine Einzahlung der StWN in die Kapitalrücklage in Höhe von 50.000 T€. Dafür wurde das Gesellschafterdarlehen der StWN in Höhe von 50.000 T€, das im Vorjahr unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen war, zurückgezahlt. Zusätzlich nahmen die Rückstellungen, hier im Wesentlichen die Rückstellungen für Pensionen, ab, während die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen.

Am Ende des Geschäftsjahres betrug die Eigenkapitalquote aufgrund der Einzahlung in die Kapitalrücklage 20,8 % (Vorjahr 13,7 %).

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.

05 Lagebericht

Investitionen

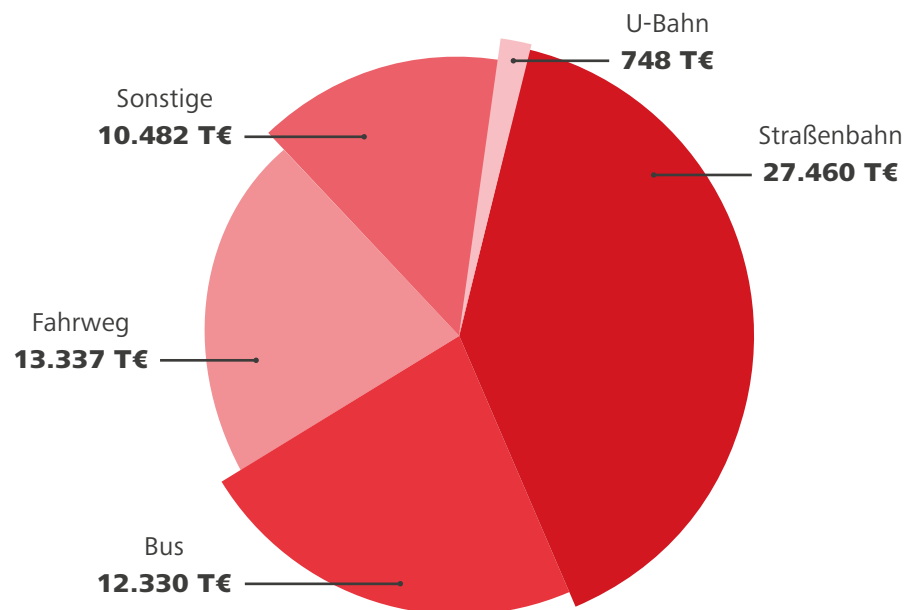
Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen (vor Abzug der erhaltenen Zuschüsse) betrug 85.684 T€.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2025 Zuschüsse in Höhe von 11.501 T€ nach dem bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 9.680 T€ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 130 T€ nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und 16 T€ von den Straßenbahnfreunden. Die Investitionszuschüsse wurden von den Investitionen abgesetzt.

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse umfasste 64.357 T€.

Die Investitionen 2025 entfielen im Wesentlichen auf die Geschäftsbereiche Straßenbahn, Fahrweg und Bus. Sie betrafen im Geschäftsbereich Straßenbahn vor allem geleistete Anzahlungen für Straßenbahnen, im Bereich Fahrweg Gleisarbeiten und im Geschäftsbereich Bus die Beschaffung neuer eBusse.

Das **Anlagevermögen** war zu 29,3 % (Vorjahr 19,8 %) durch Eigenkapital bzw. vollständig durch mittel- und langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt.



05 Lagebericht

C CHANCEN-, RISIKO- UND PROGNOSEBERICHT

C.1 RISIKOMANAGEMENT SOWIE RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Ziel des Risikomanagementsystems der VAG ist es, frühzeitig bestandsgefährdende Entwicklungen zu erkennen, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Risikomanagementprozess sind das von der 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 aufgezeigt und die Möglichkeit zur rechtzeitigen Gegensteuerung gegeben werden.

Die Risiko- und Chancenidentifikation sowie deren Bewertung finden systematisch und fortlaufend statt. Für jedes Risiko und jede Chance, die quantifizierbar sind, werden Wahrscheinlichkeiten sowie statistische Verteilungen bestimmt. Anschließend werden alle Risiken sowie Chancen mithilfe von Simulationen zusammengeführt und ausgewertet. Betrachtungszeitraum ist das jeweils laufende Jahr sowie die fünf Planjahre des aktuell genehmigten mittelfristigen Wirtschaftsplans. Es gibt einen regelmäßigen Berichtsprozess für alle relevanten Empfänger. 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, die aktuell bis 2030 befristet ist). Jedoch besteht die Möglichkeit, dass zukünftig Zuschussmittel nicht immer bis zum Projektende im erforderlichen Umfang abgerufen werden können, u. a. aufgrund längerer Genehmigungslaufzeiten, die zu Projektverzögerungen führen können. Die aktuelle Lage der öffentlichen Haushalte, insbesondere des aktuellen Bundeshaushaltes, kann die Wahrscheinlichkeit eines Entfalls von Zuschussmitteln oder einer Deckelung von zukünftig bewilligten Zuschüssen (Höchstbetragsförderung) erhöhen.

Die Fortführung des D-Tickets und dessen Sonderformen hat weiterhin einen entscheidenden Einfluss auf die Erlössituation der VAG. Die durch deren Einführung entstandenen Mindereinnahmen wurden 2025 letztmalig durch einen Sollabgleich mit fortgeschriebenen Erlösen des Basisjahres 2019 ausgeglichen. Das neue, bundesweite Aufteilungsverfahren der D-Ticket-Einnahmen und der Vertriebskostenausgleich haben sich positiv auf die Fahrgeldeinnahmen der VAG ausgewirkt. Gleichzeitig sind die Zuschüsse aufgrund der Deckelung zurückgegangen. Im November 2025 haben die politischen Entscheidungsträger einer Finanzierung des D-Tickets bis 2030 zugestimmt. Allerdings sind die Zuschüsse von Bund und Länder auf jeweils 1,5 Mrd. € pro Jahr begrenzt, was ein gewisses Risikopotenzial birgt, da die verbleibende Finanzierungslücke durch die Erhöhung des Ticketpreises und damit durch Mehrerlöse ausgeglichen werden sollen, deren Realisierung jedoch von der Akzeptanz der Fahrgäste abhängig ist. Nach wie vor nimmt die Einnahmenaufteilung innerhalb des Verkehrsverbundes Einfluss auf die Erlössituation der VAG, nicht zuletzt, wenn zukünftig die Ergebnisse der 2023 erfolgten VGN-Verkehrserhebung greifen, die auch bei den Einnahmen aus dem D-Ticket angewendet werden.

Durch die politische und regulatorische Unsicherheit sind die Erlörisiken wie im Vorjahr wesentlich für die Gesamtrisikosituation.

05 Lagebericht

Marktrisiken und -chancen

Die jeweiligen Marktpreise wirkten auf die Kosten für Treibstoff sowie für Lade-
strom der eBusse. Dem Marktpreisrisiko für den planbaren Fahrstrom der Schie-
nenfahrzeuge wurde mit längerfristiger Beschaffung effektiv entgegengewirkt. Ein
wesentliches Risiko ergibt sich aus dem noch unbekannten zukünftigen Markt-
preisniveau. Die Übernahme von einigen Schienenersatzverkehrs-Leistungen durch
die VAG, die ursprünglich durch private Verkehrsunternehmen gefahren werden
sollten, wurde 2025 fortgesetzt. So ist es gelungen, die geplanten Anmietleis-
tungen nicht voll in Anspruch nehmen zu müssen und eigene Ressourcen besser
auszulasten. Die Nachfrage anderer Verkehrsunternehmen nach Anmietleistungen
(insbesondere im Bahn-Sektor in Bayern) und die gesetzlichen Vorgaben zur Wahl
der eingesetzten Fahrzeuge nehmen auch zukünftig Einfluss auf die Anmietkosten,
die dadurch weiterhin mit einem gewissen Risikopotenzial behaftet sind.

Technische Risiken

Durch eine vorausschauende Instandhaltung (Wartung, Inspektion und Instand-
setzung), das Qualitätsmanagementsystem gemäß DIN ISO 9001 und die laufende
Aktualisierung und Anpassung von Notfallplänen werden die Sicherheit, Zuver-
lässigkeit und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs gewährleistet. Zudem wird
durch eine vorausschauende Instandhaltung und Ersatzteilkhaltung das Risiko von
Verzögerungen bei Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen aufgrund von Liefer-
engpässen und hoher Auslastung bestimmter Hersteller bzw. Lieferanten minimiert.
Insgesamt sind die technischen Risiken mit dem Vorjahr vergleichbar.

Informationssicherheit

Die VAG als Betreiberin kritischer Anlagen im Sinne der BSI KRITIS-Verordnung
betreibt ein Informationssicherheitsmanagementsystem, in dem Risiken der Infor-
mationssicherheit 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. Das Risiko ist da-
durch nicht auszuschließen, wird aber insgesamt als unwahrscheinlich eingestuft.
Zusätzlich zu technischen oder administrativen Maßnahmen werden unter anderem
die Mitarbeitenden für das Thema sensibilisiert und geschult. Das Managementsys-
tem wird kontinuierlich an neue gesetzliche Anforderungen angepasst und beinhal-
tet auch Maßnahmen, die den Objektschutz betreffen. Dem physischen Angriffsri-
siko wird u. a. durch die strikte Einhaltung der KRITIS-Verordnung und Maßnahmen
wie Ersatzteilbevorratung und Objektüberwachung entgegengewirkt.

Personalwirtschaftliche Risiken und Chancen

Die im Rahmen der aktuellen Tarifverhandlungen von den Gewerkschaften erhobe-
nen Forderungen stellen ein finanzielles Risiko dar. Zudem stellen der demografi-
sche Wandel und der Fachkräftemangel ein wesentliches Risikopotenzial dar. Um
dieses zu bewältigen, setzt die VAG auf eine vorausschauende Personalstrategie,
die Gewinnung, Entwicklung und Bindung von neuen und bestehenden Beschäf-
tigten umfasst. Die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung erleichtert aktuell die
Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Das Zinsniveau für Fremdkapital blieb im Jahr 2025 weitgehend stabil und ver-
bessert die Planbarkeit langfristiger Finanzierungen. Gleichzeitig bleibt der An-
lagemarkt weiter attraktiv für kurz- und langfristige Geldanlagen. Die gestiege-
nen Anforderungen der finanzierenden Banken an die Environmental, Social und
Governance (ESG)-Berichterstattung, insbesondere durch die Europäische Banken-
aufsichtsbehörde (EBA)-Leitlinien 2025, erhöhen die Anforderungen an die Kredit-
würdigkeit und die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsrisiken, auch wenn die

05 Lagebericht

Berichtspflichten für die Unternehmen selbst ausgesetzt wurden. Insgesamt steigen die Finanzierungskosten infolge der hohen Investitionen weiter an, jedoch boten die Kapitalmärkte im Jahr 2025 auch Chancen durch stabile Zinsentwicklung und nachhaltige Investitionstrends. Die Versorgungssysteme der Beschäftigten der VAG (Pensionsverpflichtungen) profitieren von der aktuellen Zinsentwicklung. Chancenbehaftet ist zusätzlich die diskutierte Umstellung des HGB-Zinssatzes von einem Zehn-Jahres- zurück auf einen Sieben-Jahres-Durchschnitt, mit einer weiteren Zinserhöhung mit positiver Wirkung.

Insgesamt sind die Risiken und Chancen mit dem Vorjahr vergleichbar.

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 den oben genannten Risiken zu begegnen, besteht ein konzernweites Tax Compliance Management System, das die Beachtung aller steuerrechtlichen Vorschriften sicherstellen soll. Der Eintritt eines Risikos wird als unwahrscheinlich gesehen.

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 leichte **Steigerung der Kundenzufriedenheit** im Vergleich zum Vorjahr an. Das D-Ticket wirkt hier immer noch positiv, wobei dessen nachhaltige Finanzierung durch eine Deckelung der zur Verfügung gestellten Bundes- und Landesmittel bei 3 Mrd. € nur unzureichend gesichert und daher von der Notwendigkeit überproportionaler Preisanpassungen in den nächsten Jahren auszugehen ist. Ziel in den kommenden Jahren bleibt mindestens die Erhaltung des derzeitigen Verkehrsangebots, verbunden mit der Umsetzung bereits beschlossener Ausbaumaßnahmen im Bereich der schienengebundenen Verkehrsträger. 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. Wichtig bleibt die Platzierung des ÖPNV als Mobilitätsalternative in der öffentlichen Wahrnehmung.

Die **Tarifierhöhung der klassischen VGN-Tarife** lag zum 1. Januar 2026 auf Basis des VGN-Mobilitätsindex bei durchschnittlich 2,96 %. Zum 1. Januar 2027 ist die nächste turnusmäßige, verbundweite Tarifierhöhung vorgesehen.

Außerdem wurde der Monatspreis des **D-Tickets** zum 1. Januar 2026 noch einmal von 58 € auf 63 € angehoben. Mit Blick auf das Unternehmensergebnis wird trotz eines veränderten Verfahrens zur Bemessung und Ausreichung der Mittel ein vollständiger Ausgleich des mit der Umsetzung verbundenen finanziellen Schadens erwartet. Die Geschäftsprozesse im Ticketing, in der Kundenkommunikation sowie im Kundenservice werden auch weiterhin deutlich von der Umsetzung und Weiter-

05 Lagebericht

entwicklung des Tickets sowie von dessen Abhängigkeit u. U. auch weiterer Sortimentsteile geprägt sein.

Die Plattform **NürnbergMOBIL** wird als digitaler Service strategisch weiterentwickelt und durch Anbindung eines Carsharing-Anbieters im März 2026 ausgebaut. Zudem sollen im weiteren Jahresverlauf 2026 Funktionalitäten zum Verkauf des VGN eTarifs egon integriert werden.

Die Pilotierung des **VGN eTarif-Modells egon** wird im Jahr 2026 fortgesetzt. Die Fahrpreise wurden zum 1. Januar 2026 an das Tarifniveau des klassischen Tarifs angeglichen. Das Ticketing wurde in die App „VGN Fahrplan & Tickets“ integriert, wobei die VAG als Kundenvertragspartner agiert. Über die grundsätzliche Digitalisierungsstrategie in Tarif und Vertrieb ist in den VGN-Gremien im Laufe des Jahres 2026 abzustimmen.

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Die VAG geht weiterhin von steigenden Fahrgastzahlen aus. Die **Angebotsqualität** steht mit Blick auf die Fahrgastgewinnung durch die für die kommenden Jahre bereits beschlossenen Maßnahmen im U-Bahn- und Straßenbahnnetz weiter im Fokus. Die VAG investiert entsprechend in Fahrzeugbestand und Infrastruktur.

Das **GTA8-Beschaffungsprojekt** (Straßenbahn) wird durch die bereits 2025 erfolgte Bestellung über 14 weitere Fahrzeuge dieses Typs fortgesetzt. Ab 2026 sollen diese schrittweise die seit den 1990er-Jahren betriebenen GT6N-Fahrzeuge ablösen. Die Vereinheitlichung des Fuhrparks erhöht die Wirtschaftlichkeit und bietet zahlreiche Vorteile für Betrieb und Fahrgäste. In diesem Zuge wird der Straßenbahn-Betriebshof weiter ertüchtigt. Die bereits begonnenen Umbauten werden im Jahr 2026 fortgesetzt.

Die ursprünglich für 2025 geplante **Beschaffung von 21 eGelenkbussen** von MAN wurde aufgrund von Verzögerungen bei der Fahrzeughomologation in Abstimmung mit dem Hersteller und den Fördermittelgebern verschoben. Die Auslieferung soll 2026 erfolgen. Die VAG verfolgt damit ihr mittelfristiges Ziel weiter, die Busflotte vollständig mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen auszustatten. Für weitere Beschaffungsmaßnahmen im Busbereich konnten bislang keine Fördermittel akquiriert werden.

Durch einen moderaten, bedarfsgerechten Ausbau von **VAG_Rad** in Nürnberg sowie ggf. 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 im zweiten Quartal 2026 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. Der **Personalbeschaffung** kommt nach wie vor hohe Bedeutung zu. Die Ausweitung von Teilzeitmodellen und der Umgang mit Sprachbarrieren bleiben zentrale Herausforderungen in den nächsten Jahren.

05 Lagebericht

Gesamtprognose und Ausblick 2026

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. Die Angebotsqualität steht mit Blick auf die Fahrgastgewinne durch das D-Ticket sowie Maßnahmen des Angebotsausbaus weiter im Fokus. Die VAG investiert daher fortlaufend in Fahrzeugbestand und Infrastruktur. Infolge der kriegesischen Auseinandersetzungen in der Golf-Region zeichnen sich neue Unsicherheiten bei den Öl- und Gaspreisen ab. Wie sich dies auf die VAG auswirken wird, ist derzeit nicht abschätzbar.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2026 mit einem negativen EGT in Höhe von 126.795 T€ gerechnet. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2025 werden sich die Personalaufwendungen, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie der Materialaufwand aller Voraussicht nach erhöhen. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2026 Investitionen in Höhe von rund 67.000 T€. Die VAG rechnet für 2026 mit rund 23.000 T€ Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Förderquote für den ÖPNV durch die öffentliche Hand variiert dabei je nach Investitionsmaßnahme.

Nürnberg, 8. April 2026

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel

06 Bilanz

Aktivseite	Anhang	31.12.2025	31.12.2024	Passivseite	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
	TZ	T€	T€		TZ	T€	T€
A. ANLAGEVERMÖGEN	C.1			A. EIGENKAPITAL	C.3		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		2.446	2.543	I. Gezeichnetes Kapital		38.400	38.400
II. Sachanlagen		462.435	440.329	II. Kapitalrücklagen		80.000	30.000
III. Finanzanlagen		11.667	11.745	III. Gewinnrücklagen			
		476.548	454.617	1. Andere Gewinnrücklagen		21.460	21.460
						139.860	89.860
B. UMLAUFVERMÖGEN				B. RÜCKSTELLUNGEN	C.4		
I. Vorräte				1. Rückstellungen für Pensionen		229.118	244.250
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		30.803	28.709	2. Steuerrückstellungen		27	27
2. Unfertige Leistungen		1.950	1.492	3. Sonstige Rückstellungen		30.380	27.041
		32.753	30.201			259.525	271.318
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände	C.2			C. VERBINDLICHKEITEN	C.5		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		21.346	19.579	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		219.957	204.222
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		138.728	149.646	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		14.439	12.235
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		121	325	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		9.354	57.135
4. Sonstige Vermögensgegenstände		2.422	2.556	4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		678	415
		162.617	172.106	5. Sonstige Verbindlichkeiten		27.636	21.504
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		1.498	1.681			272.064	295.511
		196.868	203.988	D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		2.036	1.944
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		69	28			673.485	658.633
		673.485	658.633				

07 Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	2025	2024
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	238.572	218.594
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		467	162
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.625	1.407
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	20.200	9.723
5. Materialaufwand	D.3	- 93.654	- 95.761
6. Personalaufwand	D.4	- 152.969	- 144.811
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		- 42.290	- 39.183
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		- 63.106	- 54.368
9. Finanzergebnis	D.5	- 6.134	- 5.349
10. Ergebnis der Geschäftstätigkeit		- 97.289	- 109.586
11. Ergebnis nach Steuern		- 97.289	- 109.586
12. Sonstige Steuern		- 364	- 138
13. Erträge aus Verlustübernahme		97.653	109.724
14. Jahresüberschuss		0	0

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

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 denen der Erläuterungen im Anhang.

B BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Anlagevermögen

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

	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.

08 Anhang

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

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. Ausleihungen werden zu ihrem Nenn- oder Barwert angesetzt bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bei dauernder Wertminderung bewertet. Sofern die Gründe, die zu einem niedrigeren Wertansatz geführt haben, am Bilanzstichtag nicht mehr bestehen, wurde eine Zuschreibung auf den beizulegenden Wert maximal bis zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten vorgenommen.

Umlaufvermögen

Der Ansatz der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe entspricht dem geleitenden Durchschnitt aus Anschaffungskosten oder den niedrigeren Wiederbeschaffungskosten. Unfertige 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.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zu Nominalbeträgen bewertet, vermindert um ausreichend bemessene Einzel- und Pauschalwertberichtigungen. Unverzinsliche Gehaltsvorschüsse werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Die flüssigen Mittel werden zum Nominalbetrag bewertet.

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 Heubeck-Richttafeln 2018 G von der Heubeck-Richttafeln-GmbH und der durch die Deutsche Bundesbank bekannt gegebene Rechnungszinsfuß von 2,06 % (Vorjahr 1,90 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht. Zudem wird ein Gehaltstrend von 2,10 % (Vorjahr 2,10 %) berücksichtigt. Eine Fluktuationsrate wird nicht unterstellt. Der Rentenanpassung wird mit 2,80 % (Vorjahr 2,80 %) für allgemeine Versorgung und mit 2,50 % (Vorjahr 2,50 %) 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 Altersteilzeit sowie Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren, einem Rechnungszinsfuß von 2,22 % (Vorjahr 1,96 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre entspricht, und einem Gehaltstrend von 2,00 % (Vorjahr 2,00 %) bzw. 2,10 % bei Sterbegeldern bewertet.

08 Anhang

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

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

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 setzt sich wie folgt zusammen:

Name der Gesellschaft <i>Sitz der Gesellschaft</i>	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in T€	Jahresergebnis in T€
KVN Kommunalen Versicherungs- dienst Nürnberg GmbH, <i>Nürnberg</i>	100,00	121	0 ¹
PB-Consult Planungs- und Betriebs- beratungsgesellschaft mbH, <i>Nürnberg</i>	50,00	1.534	248 ²
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, <i>Nürnberg</i>	50,00	267	47 ²
Verkehrsverbund Großraum Nürn- berg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, <i>Nürnberg</i>	25,92	54	0 ²
Mobility Inside Verwaltungs GmbH, <i>Frankfurt am Main</i>	5,00	57	2 ²
Mobility inside Holding & Co. KG, <i>Frankfurt am Main</i>	4,36	2.682	- 811 ²
beka GmbH, <i>Köln</i>	0,46	1.356	104 ²

¹ Ergebnisabführungsvertrag, ² Jahresabschluss 2024

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um Anteile an Wertpapier-sondervermögen (Mischfonds auf Basis von Renten und Aktien). Der Marktwert zum 31. Dezember 2025 beträgt insgesamt 18.942 T€ und liegt somit 7.911 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr wurden 438 T€ ausgeschüttet.

08 Anhang

C.2 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Es handelt sich bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen um Forderungen gegen die Gesellschafterin Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (StWN), Nürnberg, aus dem Verlustausgleich in Höhe von 97.653 T€ (Vorjahr 109.724 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 39.869 T€ (Vorjahr 38.894 T€). Daneben sind sonstige Forderungen von 637 T€ (Vorjahr 565 T€) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 569 T€ (Vorjahr 463 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 37 T€ (Vorjahr 41 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 StWN 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 Geschäftsjahren beträgt -4.326 T€ (Vorjahr -1.798 T€).

Mit den sonstigen Rückstellungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand im ausreichendem Umfang Vorsorge für künftige Verpflichtungen und Risiken getroffen. Sie enthalten in der Hauptsache Risiken aus der Korrektur von Verbundeinnahmen (13.999 T€), ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich (11.083 T€), unter anderem Überstunden- und Gleitzeitüberhänge sowie Rückbaukosten für stillgelegte Gleise (3.740 T€).

08 Anhang

C.5 VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	davon mit einer Restlaufzeit			
	31.12.2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	219.957	14.265	205.692	144.661
<i>Vorjahr</i>	204.222	14.265	189.957	132.897
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.439	14.345	94	0
<i>Vorjahr</i>	12.235	12.228	7	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.354	9.354	0	0
<i>Vorjahr</i>	57.135	7.135	50.000	50.000
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	678	678	0	0
<i>Vorjahr</i>	415	415	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	27.636	27.636	0	0
<i>Vorjahr</i>	21.504	21.504	0	0
davon aus Steuern	1.023	1.023	0	0
<i>Vorjahr</i>	977	977	0	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	156	156	0	0
<i>Vorjahr</i>	167	167	0	0
Gesamt	272.064	66.278	205.786	144.661
<i>Vorjahr</i>	295.511	55.547	239.964	182.897

08 *Anhang*

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 9.354 T€ (Vorjahr 7.135 T€). Zusätzlich bestanden im Vorjahr noch Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin aus einem Gesellschafterdarlehen in Höhe von 50.000 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.

08 Anhang

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

D.1 UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt nach Sparten:

	2025	2024
	T€	T€
Verkehrserlöse	218.889	205.506
Sonstige Umsatzerlöse	19.683	13.088
	238.572	218.594

Die Position enthält wesentliche periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von 6.525 T€ (Vorjahr 1.510 T€). Diese enthalten im Wesentlichen Abgeltungszahlungen für das Deutschlandticket. Die Umsatzerlöse entstanden ausschließlich im Inland.

D.2 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 16.464 T€ (Vorjahr 5.637 T€) enthalten. Diese resultieren hauptsächlich aus der Auflösung von Rückstellungen.

D.3 MATERIALAUFWAND

	2025	2024
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	36.756	37.153
Aufwendungen für bezogene Leistungen	56.898	58.608
	93.654	95.761

D.4 PERSONALAUFWAND

	2025	2024
	T€	T€
Löhne und Gehälter	119.188	114.209
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersvorsorgung und für Unterstützung	33.781	30.602
<i>davon für Altersvorsorgung</i>	7.153	6.399
	152.969	144.811

08 Anhang

D.5 FINANZERGEBNIS

	2025	2024
	T€	T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	637	564
Erträge aus Beteiligungen	99	34
Beteiligungsergebnis	736	598
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	438	448
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.950	1.827
<i>davon: aus verbundenen Unternehmen</i>	1.915	1.786
<i>Abzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	0	10
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 9.258	- 8.222
<i>davon: an verbundene Unternehmen</i>	- 1.251	- 27
<i>Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	- 4.626	- 4.556
Zinsergebnis	- 6.870	- 5.947
Finanzergebnis	- 6.134	- 5.349

E ERGÄNZENDE ANGABEN

E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Es ergeben sich nachfolgende Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Pachtverträgen:

		davon gegenüber verbundenen Unternehmen	davon gegenüber assoziierten Unternehmen
	T€	T€	T€
fällig 2026	7.692	1.318	0
fällig 2027 bis 2030	32.764	7.397	0
fällig nach 2030	8.259	1.849	0
	48.715	10.565	0

Außerdem sind in der Gesellschaft folgende Bestellobligos enthalten:

		davon gegenüber verbundenen Unternehmen	davon gegenüber assoziierten Unternehmen
	T€	T€	T€
Bestellobligo für Investitionen des Anlagenvermögens	59.212	171	512

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen resultieren im Wesentlichen aus regelmäßig wiederkehrenden Leistungsverpflichtungen, die sich aus dem laufenden Betrieb ergeben.

08 Anhang

E.2 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

E.3 BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSVERBINDUNGEN

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 sowie Konzernlagebericht verzichtet.

E.4 PERSONALSTAND

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

	2025	2024
Beschäftigte	2.225	2.143
davon Vollzeitbeschäftigte	1.839	1.785
davon Teilzeitbeschäftigte	386	358

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.

08 Anhang

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

Christian Vogel	dritter Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats	Roland Müller	und Transaktion der Alpha Gruppe in Nürnberg
Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	Marion Padua	Busfahrer der VAG, bis 31. Oktober 2025
Dr. Nasser Ahmed	Stadtrat und Projektleiter bei der Fränkischen Verlagsanstalt und Buchdruckerei GmbH	Stefanie Sattler	Stadträtin und pädagogische Fachkraft in einer offenen Ganztagschule
Mike Bock	Stadtrat und freiberuflicher Ingenieur für Maschi- nensicherheit unter dem Namen „Safety 4 Future – Mike Bock“	Konrad Schmidt	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
Daniel Frank	Stadtrat und Lehrer am Wolfram-von-Eschenbach- Gymnasium in Schwabach	Rita Wittmann	Geschäftsbereichsleiter Fahrweg der VAG
Andreas Gerstmeier	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG	Stefan Wolf	Bezirksgeschäftsführerin ver.di Mittelfranken
Natalie Keller	Stadträtin und Geschäftsleiterin Haus der Heimat e. V. Nürnberg	Walter Wunsiedler	Gewerkschaftssekretär ver.di Ingolstadt
Tobias Kern	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der VAG, ab 1. November 2025	Yasemin Yilmaz	Rentner, NahVG
Aynur Kir	Stadträtin und Diplom-Sozialpädagogin am Klinikum Nürnberg		Stadträtin und Erste Fachkraft am Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
Andreas Krieglstein	Stadtrat und Bereichsleiter Unternehmensent- wicklung der VR Bank Metropolregion Nürnberg eG		
Dieter Leikauf	Straßenbahnfahrer der VAG		
Jürgen Meierhöfer	Straßenbahnfahrer der VAG		
Maximilian Müller	Stadtrat und Geschäftsführer für Projektentwicklung		

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

08 Anhang

VORSTAND

Tim Dahlmann-Resing Vorstand (Sprecher)
Ressort Technik und Markt

Magdalena Weigel Vorstand und Arbeitsdirektorin
Ressort Personal und IT

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands betrugen 508 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 1 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 3.332 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebene erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 138 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.074 T€ zurückgestellt.

Nürnberg, den 8. April 2026

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel

09 Anlagevermögen

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand am 01.01.2025	Zugang	Abgang	Umbuchung	Stand am 31.12.2025	Stand am 01.01.2025	Abschreibungen des Geschäftsjahres	kumulierte Abschreibungen auf Anlagenabgänge und Umbuchungen	Umbuchungen des Geschäftsjahres	Stand am 31.12.2025	Stand am 31.12.2025	Stand am 31.12.2024
	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	12.583	394	0	614	13.591	10.840	1.213	0	0	12.053	1.538	1.743
2. Geleistete Anzahlungen	800	503	40	- 355	908	0	0	0	0	0	908	800
	13.383	897	40	259	14.499	10.840	1.213	0	0	12.053	2.446	2.543
II. SACHANLAGEN												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	22.275	1.183	0	43	23.501	7.918	704	0	0	8.622	14.879	14.357
b) Bahnkörpern und Bauten des Schienenweges	63.435	1.257	1	337	65.028	40.595	1.152	1	0	41.746	23.282	22.840
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	419	0	0	0	419	413	4	0	0	417	2	6
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	197	0	0	0	197	70	4	0	0	74	123	127
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	2.718	21	13	153	2.879	761	91	6	0	846	2.033	1.957
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	149.594	4.757	925	2.939	156.365	94.758	5.194	922	6	99.036	57.329	54.836
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	540.463	14.368	6.494	11.017	559.354	246.192	30.658	6.494	0	270.356	288.998	294.271
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	18.807	3.036	110	1.674	23.407	10.521	1.039	110	- 143	11.307	12.100	8.286
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	43.854	949	159	402	45.046	33.670	2.231	151	137	35.887	9.159	10.184
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	33.465	37.889	0	- 16.824	54.530	0	0	0	0	0	54.530	33.465
	875.227	63.460	7.702	- 259	930.726	434.898	41.077	7.684	0	468.291	462.435	440.329
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	730	0	77	0	653	109	1	0	6	110	543	621
	12.849	0	77	0	12.772	1.104	1	0	6	1.105	11.667	11.745
ANLAGEVERMÖGEN	901.459	64.357	7.819	0	957.997	446.842	42.291	7.684	6	481.449	476.548	454.617

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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt B.5 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 handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung 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.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung (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.

10 *Bestätigungsvermerk*

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 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.

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

10 *Bestätigungsvermerk*

Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

10 *Bestätigungsvermerk*

- 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 8. April 2026

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Markus Putz
Wirtschaftsprüfer

gez. Christian Grasruck
Wirtschaftsprüfer

11 *Bericht des Aufsichtsrats*

AKTIVITÄTEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2025 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 einer neuen Ressortverteilung des Vorstands zugestimmt, dessen Geschäftsordnung geändert und Tim Dahlmann-Resing mit Wirkung ab 1. Juli 2026 bis 30. Juni 2031 erneut zum Mitglied und Sprecher des Vorstands bestellt.

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

Im Geschäftsjahr 2025 trat der Aufsichtsrat zu drei ordentlichen Sitzungen zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

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

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Mit dem Ablauf des 31. Oktober 2025 schied Roland Müller wegen seines Eintritts in den Ruhestand aus dem Aufsichtsrat aus. Tobias Kern wurde gerichtlich zu seinem Nachfolger bestellt. Der Aufsichtsrat dankt Roland Müller für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 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 29. April 2026 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 2025 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 Aktiengesetz festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

11 Bericht des Aufsichtsrats

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, 29. April 2026

Christian Vogel
Vorsitzender des Aufsichtsrats

12 Impressum

VAG VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

Tel: 0911 283-0

Mail: presse@vag.de

Web: www.vag.de

Redaktion Konzernkommunikation

Barbara Lohss, Bianka Rebhan

Konzept, Gestaltung, Realisation

petitio gmbh werbeagentur, Nürnberg

Fotografie

Titel: oben links: Bernhard Bergauer; oben rechts: Daniel Karmann;

Mitte links: Claus Felix; Mitte rechts: Daniel Karmann;

unten links: Claus Felix; unten rechts: Claus Felix

S. 4: SIMOarts.com - Simone Kessler

Stand: Mai 2026

MEHR NEWS UNTER:
BLOG.VAG.DE

