

**Beteiligungsbericht
des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)
für das Geschäftsjahr 2022** *(Stand: 10/2023)*

nach § 58 Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG)
i. V. m. § 99 Sächsische Gemeindeordnung (SächsGemo)

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Einleitung und Übersicht Beteiligungen | 4 |
| 1.1 | Gegenstand des Beteiligungsberichtes | 4 |
| 1.2 | Unternehmen in privater Rechtsform | 4 |
| 2 | Überblick über die Beteiligungen des ZVOE | 5 |
| 2.1 | Beteiligungsstruktur | 5 |
| 2.2 | Übersichten zu den Beteiligungen | 6 |
| 3 | Beteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen | 7 |
| 3.1 | Verkehrsverbund Oberelbe GmbH..... | 7 |
| 3.1.1 | Überblick | 7 |
| 3.1.2 | Verlauf des Geschäftsjahres 2022 der VVO GmbH | 9 |
| 3.1.3 | Wirtschaftliche Daten der VVO GmbH | 11 |
| 3.1.4 | Finanzbeziehungen zwischen dem Zweckverband und der VVO GmbH..... | 12 |
| 3.1.5 | Prognose-, Chancen und Risikobericht | 13 |
| 3.1.6 | Beteiligungen der VVO GmbH..... | 14 |
| 3.2 | SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH | 15 |
| 3.2.1 | Überblick | 15 |
| 3.2.2 | Verlauf des Geschäftsjahres 2022 | 17 |
| 3.2.3 | Wirtschaftliche Daten der SDG | 19 |
| 3.2.4 | Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und der SDG GmbH | 20 |
| 3.2.5 | Ausblick, Chancen und Risiken | 21 |
| 3.3 | Deutschlandverbundtarif GmbH (DTVG) informativ | 23 |
| 3.3.1 | Überblick | 23 |
| 3.3.2 | Verlauf des Geschäftsjahres 2022 | 25 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.3.3 | Wirtschaftliche Daten der Deutschlandtarifverbund GmbH..... | 25 |
| 3.3.4 | Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und Deutschlandtarifverbund GmbH | 28 |
| 3.3.5 | Ausblick, Chancen und Risiken | 28 |

1 Einleitung und Übersicht Beteiligungen

1.1 Gegenstand des Beteiligungsberichtes

Der vorliegende Beteiligungsbericht ermöglicht einen aussagekräftigen Überblick über die Beteiligungen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE). Abgebildet werden die Beteiligungsverhältnisse, die Zusammensetzung der Organe sowie die wesentlichen Daten der Beteiligung. Mit dem Beteiligungsbericht sollen der Geschäftsverlauf und die Lage der Unternehmen, an denen der ZVOE beteiligt ist, so dargestellt werden, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Gesamtbild vermittelt wird. Hier soll insbesondere auf Unternehmensvorgänge eingegangen werden, die während des letzten Geschäftsjahres von besonderer Bedeutung gewesen sind und die voraussichtliche Entwicklung der Unternehmen im kommenden Jahr abbilden. Weiterhin bildet der Beteiligungsbericht für die interessierte Öffentlichkeit die Grundlage, um sich einen Überblick über die Mittelverwendung zu verschaffen.

Der vorliegende Bericht umfasst die unmittelbaren Unternehmensbeteiligungen des ZVOE und basiert auf den Daten der geprüften und festgestellten Jahresabschlüsse 2022.

1.2 Unternehmen in privater Rechtsform

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben darf die Gemeinde ein Unternehmen in einer Rechtsform des privaten Rechts nur errichten, übernehmen, unterhalten, wesentlich verändern oder sich daran mittelbar oder unmittelbar beteiligen, wenn

- durch die Ausgestaltung des Gesellschaftsvertrages oder der Satzung die Erfüllung der Aufgaben der Gemeinde sichergestellt sind,
- die Gemeinde einen angemessenen Einfluss, insbesondere im Aufsichtsrat oder in einem entsprechenden Überwachungsorgan des Unternehmens, erhält und
- die Haftung der Gemeinde auf einen ihrer Leistungsfähigkeit angemessenen Betrag begrenzt ist.

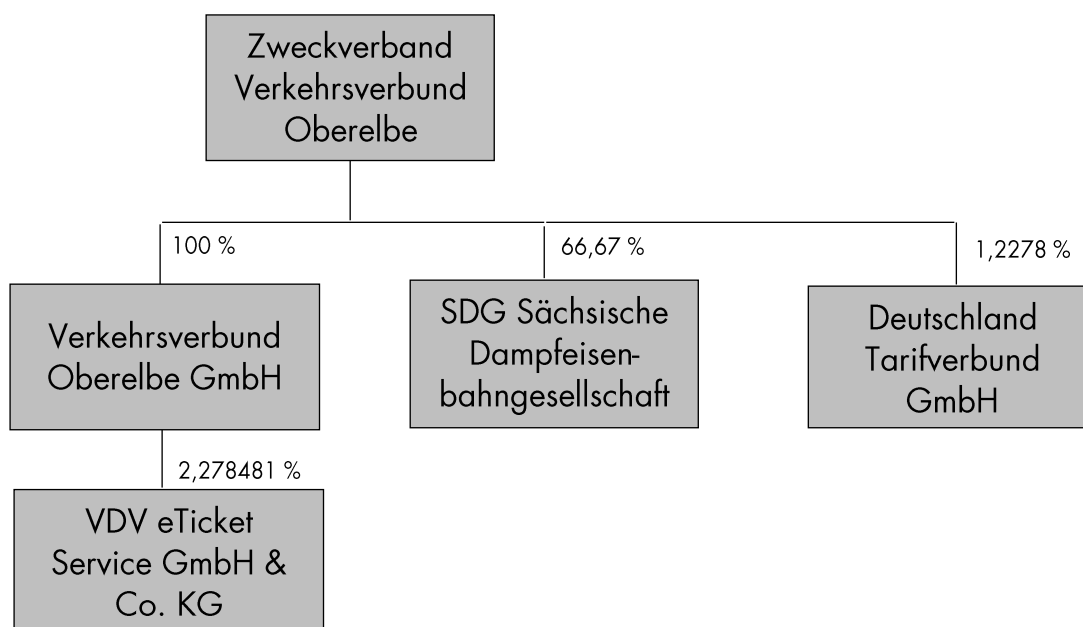
An die Stelle der Gemeinde kann auch ein Zweckverband treten und die Regelungen gelten entsprechend.

2 Überblick über die Beteiligungen des ZVOE

2.1 Beteiligungsstruktur

Der ZVOE hat mit Stand zum 31. Dezember 2022 drei unmittelbare Beteiligungen. Die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH mit der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, an denen der ZVOE zu 100 % beteiligt ist und die SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH, an der der ZVOE zu 66,67 % beteiligt ist sowie an der Deutschlandtarifverbund-GmbH zu 1,2278 %.

Die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH hält 2,278481 % der Kommanditanteile in Höhe von 22.500 EUR an der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln (VDV).



2.2 Übersichten zu den Beteiligungen

Nachfolgend werden die wichtigsten Daten der Beteiligungen in einer Übersicht dargestellt

| | | Jahr | VVO GmbH | SDG mbH | DTVG |
|---------------------------|-----|-------------|-----------------|----------------|-------------|
| Stammkapital | EUR | 2020 | 25.000 | 30.000 | 32.700 |
| | | 2021 | 25.000 | 30.000 | 54.075 |
| | | 2022 | 25.000 | 30.000 | 54.975 |
| Beteiligungsquote ZVOE | % | 2020 | 100,00 | 66,67 | 1,29 |
| | | 2021 | 100,00 | 66,67 | 1,29 |
| | | 2022 | 100,00 | 66,67 | 1,23 |
| Bilanzsumme | EUR | 2020 | 3.750.981 | 7.285.099 | 382.997 |
| | | 2021 | 4.016.725 | 8.176.818 | 397.306 |
| | | 2022 | 4.656.685 | 8.780.773 | 4.175.938 |
| Eigenkapital | EUR | 2020 | 265.999 | 3.943.813 | 325.712 |
| | | 2021 | 265.999 | 4.214.556 | 257.231 |
| | | 2022 | 265.999 | 4.413.905 | 387.845 |
| Verbindlichkeiten | EUR | 2020 | 0 | 0 | 0 |
| | | 2021 | 0 | 0 | 0 |
| | | 2022 | 0 | 0 | 0 |
| Umsatzerlöse | EUR | 2020 | 6.504.957 | 7.988.483 | 0 |
| | | 2021 | 6.621.475 | 8.983.212 | 0 |
| | | 2022 | 6.395.766 | 9.074.061 | 93.038.829 |
| Jahresergebnis | EUR | 2020 | 0 | 262.012 | -199.988 |
| | | 2021 | 0 | 270.743 | -1.048.215 |
| | | 2022 | | 199.349 | -624.001 |
| Anzahl Mitarbeiter | | 2020 | 53 | 112 | 2 |
| | | 2021 | 54 | 118 | 8 |
| | | 2022 | 56 | 121 | 10 |

3 Beteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen

3.1 Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

3.1.1 Überblick

Postanschrift:
Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Telefon: 0351 852650
E-Mail: info@vvo-online.de

| | |
|--|---|
| Rechtsform: | Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die VVO GmbH ist eine kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) |
| Handelsregister: | Amtsgericht Dresden, HRB 17789 |
| Sitz: | Dresden |
| Gründung: | 19. November 1998 |
| Beteiligung des ZVOE: | 100 % |
| Stammkapital: | 25.000 EUR |
| aktueller Gesellschaftsvertrag vom: | 19. Oktober 2009 |
| Geschäftsführer: | Herr Burkhard Ehlen |
| Beschäftigte: | Im Geschäftsjahr wurden durchschnittlich 56 Angestellte (ohne Geschäftsführer) beschäftigt |
| Unternehmensgegenstand: | Planung und Vermarktung des öffentlichen Personennahverkehrs i. S. d. § 1 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (SächsÖPNVG) zur Unterstützung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe sowie die Unterstützung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe bei dessen interner Verwaltung. |
| Unternehmenszweck: | Die VVO GmbH erfüllt für den ZVOE im Wege der Geschäftsbesorgung folgende Aufgaben: <ul style="list-style-type: none"> • Die VVO GmbH versteht sich als kundenorientierter Mobilitätsdienstleister, der einen integrierten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) plant und vermarktet. • Die Gesellschaft unterstützt den Gesellschafter bei der Erfüllung seiner Aufgaben sowie bei dessen interner Verwaltung. |

- Dazu gehören insbesondere die Unterstützung und Zuarbeit bei der Erstellung des jährlichen Verbundfahrplanes, die Planung und Überwachung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs, die Umsetzung eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes, des unternehmensübergreifenden Verbundtarifs und der Öffentlichkeitsarbeit im Verbundraum Oberelbe sowie die Umsetzung des Infrastrukturprogramms des ZVOE.
- Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit bilden hierbei die Erarbeitung von Verkehrskonzepten, die Gestaltung des Verbundtarifes, die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sowie die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft sowie die technische und organisatorische Koordination des eTicket-Systems.

| | |
|-----------------------|---|
| Gesellschafter- | Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe vertreten durch: Herrn Michael Harig, Landrat (Landkreis Bautzen) bis 31.08.2022 (Verbandsvorsitzender) Herrn Dirk Hilbert, Oberbürgermeister (LH Dresden) bis 30.11.2022 (Stellvertreter) Herrn Michael Geisler, Landrat (Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge) ab 01.12.2022 (Verbandsvorsitzender) |
| Aufsichtsrat: | Herr Michael Geisler, Landrat (Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge) - Aufsichtsratsvorsitzender Herr Michael Harig, Landrat (Landkreis Bautzen) bis 30.11.2023 Herr Dirk Hilbert, Oberbürgermeister (Landeshauptstadt Dresden) Herr Andreas Herr, 2. Beigeordneter (LK Meißen) bis 31.12.2022 Herr Witschas, Landrat (Landkreis Bautzen) ab 01.12.2022 |
| Abschlussprüfer: | Rödl & Partner GmbH Nürnberg, Zweigniederlassung Dresden |
| Abschlussprüfer seit: | 2019 |
| Prüfungsergebnis: | Insgesamt hat die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft am 15. September 2023 keine wesentlichen Beanstandungen ergeben. |

3.1.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2022 der VVO GmbH

Der ZVOE ist seit 1998 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und hat zur Wahrnehmung dieser Aufgabe, insbesondere im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel, über die Art und den Umfang der in seinem Territorium zu erbringenden SPNV-Leistungen zu entscheiden und die Verkehrsdurchführung dieser SPNV-Leistungen förmlich in Ausschreibungsverfahren an Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergeben.

Die VVO GmbH plante und bestellte im Jahr 2022 für den ZVOE Leistungen im Schienenpersonennahverkehr von rund 9,99 Mio. Zugkilometern bei fünf Verkehrsunternehmen.

Unter Federführung des VVO wurde das europaweite Vergabeverfahren des Elektronetzes Oberelbe für den Zeitraum Dezember 2026 bis Dezember 2040 im Geschäftsjahr fortgesetzt. Partner sind das Land Brandenburg sowie der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Die Neuausschreibung ist notwendig, da die aktuellen Verträge für den „Saxonia-Express“ Dresden – Leipzig sowie für das Netz „Elbe-Elster“ zu diesem Zeitpunkt enden. Mit dem neuen Netz fasst der VVO die Strecke Dresden – Leipzig sowie die drei Linien von der Landeshauptstadt nach Cottbus, Hoyerswerda und Elsterwerda zusammen. Das Volumen umfasst damit jährlich mindestens 3,91 Millionen Zugkilometer.

Am 24. März 2022 beschloss der Koalitionsausschuss der Bundesregierung die Einführung eines für die drei Monate Juni bis August stark rabattierten ÖPNV-Tickets (9-Euro-Ticket). Die kurzfristige Umsetzung des 9-Euro-Tickets stellt den VVO wie auch die gesamte ÖPNV-Branche vor außerordentliche Herausforderungen. Der VVO gelang es gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Voraussetzungen zur Ausgabe des 9-Euro-Tickets über die bekannten Vertriebswege im Verbund sicherzustellen. Der Vertrieb des 9-Euro-Tickets wurde im VVO am 23.05.2022 gestartet und verlief reibungslos.

Für das Jahr 2022 wurden von der VVO GmbH für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und den ZVOE die über die RL Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV des SMWA geregelten Schadensausgleiche errechnet und nachfolgend beim Freistaat Sachsen zur Regulierung beantragt. Zudem unterstützte die VVO GmbH die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV bei der Erstellung der Anträge auf Schadensausgleich durch die richtlinienkonforme Berechnung der Corona bedingten Mindererlöse im VVO-Tarif sowie der Mindererlöse aus dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 im Freistaat Sachsen.

Der VVO und die Regionalverkehrsunternehmen betreiben zusammen das einheitliche Fahrzeugortungs- und -kommunikationssystem (RBL), mit dem Ziel, bei Fahrplanabweichungen die unternehmensübergreifende Anschlusssicherheit an Umsteigepunkten zu ermöglichen sowie eine dynamische Fahrgastinformation inklusive Echtzeitfahrplanauskunft zu erhalten.

Mit der Einführung des eTicket-Systems agiert der VVO in der Rolle als Verantwortlicher bei der technischen und organisatorischen Koordination des Gesamtsystems und bei der Sicherstellung einer einheitlichen Vorgehensweise der Verkehrsunternehmen im VVO. Der VVO stellt zudem die Fähigkeit sämtlicher Verkehrsunternehmen zur Kontrolle der elektronischen Fahrausweise sowie die unternehmensübergreifende technische Kommunikation der Hintergrundsysteme der Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet untereinander sicher.

Der VVO beteiligt sich an dem Förderprojekt „Mitteldeutschland mobil“. Ziel des Projektes „Mitteldeutschland mobil“ war, die Schaffung einer technischen Lösung für eine verbundgrenzübergreifende Fahrplaninformation und Buchung von Fahrausweisen auf Basis der bereits bestehenden Handy-Ticket-Systeme der sächsischen Verbände. Das Projekt wurde im Berichtsjahr 2022 abgeschlossen. Dem Ergebnis der ÖPNV-Strategiekommission folgend, wurden hierbei digitale Möglichkeiten genutzt, um bestehende Tarife miteinander zu verknüpfen.

Zahlreiche Aktivitäten für das Verbundmarketing im VVO wurden im Berichtszeitraum z. B. für öffentlichkeitswirksame Kampagnen genutzt, die die Vorteile des Nahverkehrs wie Umweltfreundlichkeit, dichter Takt oder Schnelligkeit unseren Fahrgästen aufzeigt sowie für krisenbedingte Imagewerbung für den ÖPNV/SPNV verwendet.

Zum Erhalt sowie zur Rückgewinnung von Stammkunden hat der VVO gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die in den vergangenen beiden Sommern durchgeführten Aktionen/Kampagnen fortgesetzt.

Während der Monate Juni, Juli und August 2022 hat der VVO aktiv Freizeitziele abseits der bekannten touristischen Schwerpunkte beworben, die jedoch mit dem ÖPNV gut erreichbar sind. Ziel der Kampagne in den Fahrzeugen, auf den Internetseiten von Tourismusverbänden und Verkehrsunternehmen sowie in den sozialen Medien war es, die zahlreichen Nutzer des 9-Euro-Tickets zu lenken und den ÖPNV gleichmäßig auszulasten.

Im Zuge der stark gestiegenen Energiepreise hat der VVO kurzfristig eine Online-Kampagne gestartet, um den ÖPNV als Alternative zum Auto zu platzieren.

Der VVO lud nach zwei Jahren Pause wieder zum Schmalspurbahn-Festival auf der Weißeritztalbahn sowie zum Streckenjubiläum auf der Löbnitzgrundbahn ein.

Ziel der sächsischen Staatsregierung ist die Einführung eines landesweiten und in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln gültigen Sachsentarifs als Dachtarif für Verbundgrenzen übergreifende Fahrten. Die Einführung des Sachsentarifs wird durch eine Trägerorganisation vorgenommen, die unter der Bezeichnung „Kompetenzcenter Sachsentarif“ als eigenständiges Center seit Oktober 2019 in der VVO GmbH angesiedelt ist. Die Finanzierung wird vom Freistaat Sachsen getragen.

3.1.3 Wirtschaftliche Daten der VVO GmbH

| | 2020 TEUR | 2021 TEUR | 2022 TEUR |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| Aktiva | | | |
| Anlagevermögen | 305 | 250 | 266 |
| Umlaufvermögen | 3.397 | 3.715 | 4.336 |
| Rechnungsabgrenzung | 49 | 52 | 55 |
| Summe Aktiva | 3.751 | 4.017 | 4.657 |
| Passiva | | | |
| Eigenkapital | 266 | 266 | 266 |
| - davon Gewinnvortrag | 241 | 241 | 241 |
| Sonderposten für Investitionszuschüsse | 305 | 250 | 266 |
| Rückstellungen | 2.423 | 2.687 | 2.813 |
| Verbindlichkeiten | 757 | 814 | 1.312 |
| Summe Passiva | 3.751 | 4.017 | 4.657 |

Die Vergütung der VVO GmbH erfolgt gemäß Vereinbarung mit dem Gesellschafter durch die Erstattung des erforderlichen Aufwandes bis zu einer gemäß Wirtschaftsplan vereinbarten Gesamtzuweisung.

Das Vermögen des VVO betrifft zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 266,4 (5,7 %) das Anlagevermögen, in Höhe von TEUR 381,5 (8,2 %) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände, in Höhe von TEUR 3.954,4 (84,9 %) flüssige Mittel und in Höhe von TEUR 54,4 (1,2 %) aktive Rechnungsabgrenzungsposten.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen von insgesamt TEUR 125,3 vorgenommen; diesen Investitionen stehen Abschreibungen und Abgänge in Höhe von TEUR 108,6 gegenüber.

Das Kapital des VVO setzt sich in Höhe von TEUR 266,0 (5,7 %) aus Eigenkapital, in Höhe von TEUR 266,4 (5,7 %) aus dem Sonderposten für Investitionszuschüsse und in Höhe von TEUR 4.124,2 (88,6 %) aus Fremdkapital zusammen.

Die Liquidität der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2022 durch regelmäßige Vergütungen durch den Gesellschafter gesichert.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.2022

| | Ist 2020 TEUR | Ist 2021 TEUR | Planung 2022*) TEUR | Ist 2022 TEUR |
|--|------------------|------------------|------------------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 6.505 | 6.621 | 7.360 | 6.396 |
| Andere betriebliche Erträge | 225 | 190 | 175 | 128 |
| Betriebsleistung | 6.730 | 6.811 | 7.535 | 6.524 |
| Aufwendungen für die Betriebsleistung | -6.445 | -6.539 | -7.468 | -6.427 |
| Betriebsergebnis | 285 | 272 | 67 | 97 |
| Finanzergebnis | -199 | -179 | -44 | -42 |
| Ordentliches Unternehmensergebnis | 86 | 93 | 23 | 55 |
| Periodenfremdes Ergebnis | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Steuern | -86 | -93 | -23 | -55 |
| Jahresüberschuss | 0 | 0 | 0 | 0 |

*) Gemäß Wirtschaftsplan 2022, in der Gesellschafterversammlung am 09.02.2022.

Die Vergütung der VVO GmbH erfolgt gemäß Vereinbarung mit dem Gesellschafter durch die Erstattung des erforderlichen Aufwandes bis zu einer gemäß Wirtschaftsplan vereinbarten Gesamtzuweisung.

3.1.4 Finanzbeziehungen zwischen dem Zweckverband und der VVO GmbH

| | 2021 | 2022 |
|---|-------------------|-------------------|
| Zuflüsse zu den Umsatzerlösen aufgrund von Verträgen mit ZVOE | 5.827 TEUR | 5.781 TEUR |
| Investitionszuschüsse | 105 TEUR | 125 TEUR |
| Gesamtsumme | 5.932 TEUR | 5.906 TEUR |

Die VVO GmbH finanziert sich fast vollständig aus Regionalisierungsmitteln, die der Gesellschafter ZVOE aufgrund des Geschäftsbesorgungsvertrages an diese weiterleitet.

Die Geschäftstätigkeit wurde in fremden Büro- und Geschäftsräumen durchgeführt; die Anschaffungskosten für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für immaterielle Vermögensgegenstände wurden gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag vom ZVOE im Wesentlichen vollständig bezuschusst.

Zwischen dem ZVOE und der VVO GmbH besteht eine umsatzsteuerliche Organschaft.

3.1.5 Prognose-, Chancen und Risikobericht

Eine Änderung der Kerngeschäftstätigkeit der Gesellschaft sowie eine wesentliche Erweiterung des Geschäftsfeldes des VVO sind nicht vorgesehen. Sie wird mittelfristig weiterhin darin bestehen, den Gesellschafter bei der Erfüllung seiner Aufgaben, insbesondere bei der Koordinierung und Verbesserung des ÖPNV sowie bei der Erstellung des Verbundfahrplanes zu unterstützen.

Der Klimaschutz und die damit verbundene gesellschaftliche Abkehr vom Dieselantrieb hin zu emissionsärmeren Antrieben ist eine zentrale Herausforderung dieser Zeit. Die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH beschäftigt sich seit Anfang 2018 intensiv mit alternativen Antrieben im Schienenverkehr und einer Zukunftsperspektive für die aktuell mit Dieseltriebwagen (DMU) erbrachten Verkehre.

Mit finanzieller Unterstützung durch das BMVI sowie den Freistaat Sachsen, konnten u. a. die TU Berlin und die TU Dresden mit umfangreichen Untersuchungen zur Ermittlung einer technisch, betrieblich, ökologisch und wirtschaftlich sinnvollen Alternative zum Dieselverkehr im heutigen VVO-Dieselnetz und auf den Strecken Dresden – Görlitz sowie Dresden – Zittau – Liberec beauftragt werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass Oberleitungsfahrzeuge (EMU) aufgrund der niedrigen Betriebskosten langfristig betrachtet besonders vorteilhaft bezüglich eines effizienten Einsatzes von Regionalisierungsmittel sind. Sofern keine Vollelektrifizierung absehbar ist, so ist der Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen (BEMU) gegenüber brennstoffzellenbetriebenen Wasserstofffahrzeugen (HEMU) vorzuziehen. Der Betrieb mit BEMU ist – selbst unter Berücksichtigung der entsprechenden Infrastrukturkosten – in der Lebenszyklusbetrachtung schon heute so wirtschaftlich wie der Referenzfall Dieselbetrieb. Der Systemwechsel ist zum Ende der Laufzeit der aktuellen Verkehrsverträge im Dezember 2031 vorgesehen. Allerdings sind vorab Investitionen in die Infrastruktur nötig. Nach der erfolgten Systementscheidung hat der VVO als weiteren Schritte im Berichtsjahr die Vorplanung Ladeinfrastruktur, Leistungsphasen 1 – 2 HOAI beauftragt.

Hierfür sowie für die Beschaffung der Fahrzeuge und die Errichtung einer Werkstatt für die Instandhaltung will der VVO geeignete Fördermöglichkeiten nutzen und Projektanträge stellen.

Spätestens ab 2023 müssen die Planungsleistungen für die Infrastruktur sowie die Verfahren zur Fahrzeugbeschaffung und der Errichtung neuer Werkstatteinrichtungen beginnen. Da dies personell und fachlich nicht allein durchführbar ist, werden auch in den folgenden Jahren externe Gutachter und Berater eingebunden werden müssen. Im Falle einer Förderung muss der VVO für den eigenfinanzierten Fahrzeugpool sowie für die Errichtung einer eigenen Werkstatt auch hausintern weitere Kompetenzen zu den Themen Finanzierung, Beschaffung, Eigentumsmanagement und -controlling aufbauen.

Eine aktuelle Fahrgastinformation ist Grundanliegen des VVO, wobei der Schwerpunkt auf der Echtzeitfahrplanauskunft liegt. Gegenwärtig arbeitet der VVO daran, Störungsinformationen zeitnah in Karten zu visualisieren. In das Fahrgastinformationssystem sollen perspektivisch zusätzlich Auskünfte zu alternativen Verkehrsmitteln wie Fahrräder, Carsharing-Fahrzeugen und Taxis integriert werden.

Der VVO geht auch zukünftig davon aus, dass die geplanten Aufwendungen für die Betriebsleistung durch Vergütungen des Gesellschafters, andere betriebliche Erträge und das Finanzergebnis entsprechend der Wirtschaftsplanung vollständig gedeckt werden.

Die Kerngeschäftstätigkeit der Gesellschaft wird auch künftig darin bestehen, den Gesellschafter bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu unterstützen. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass der VVO die hierfür entstehenden Aufwendungen vom ZVOE gemäß des Geschäftsbesorgungsvertrages über einen jährlich neu mit dem Gesellschafter abzustimmenden Zuschussbetrag vergütet werden und hieraus der Finanzbedarf der Gesellschaft gedeckt wird.

Da der ZVOE sowohl seinen Haushalt beschließt als auch dem Wirtschaftsplan der VVO GmbH zustimmt, besteht eine grundsätzliche Planungssicherheit zu den Vergütungen des ZVOE an die VVO GmbH.

Durch die Abrechnungsmodalitäten für die jährliche Vergütung durch den Gesellschafter besteht das Risiko, dass bei Überschreitung des Plan-Aufwands die Vergütung durch den Gesellschafter nicht auskömmlich ist. Trotz ständiger Überwachung des Aufwands sowie entsprechender Gegensteuerung könnte bei der Gesellschaft ein Verlust entstehen.

Der Geschäftsbesorgungsvertrag wurde unbefristet abgeschlossen und kann von beiden Vertragsparteien unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Bis zur Erstellung des Lageberichts war keine Kündigung erfolgt.

Ein Risikofaktor für den gesamten deutschen Nahverkehr und damit auch für den Gesellschafter ist die durch das 9-Euro-Ticket angestoßene Diskussion über Strukturen im ÖPNV. Mit der 9. Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) wurde das Nachfolgeticket für das 9-Euro-Ticket, das sogenannten Deutschlandticket, zum 01.05.2023 eingeführt. Auf Bundes- und Landesebene drängen Politiker auf Veränderungen bei den Tarifsystemen sowie der Größe der Verbundräume und stellen die aktuellen Organisationsstrukturen in Frage.

Der Freistaat Sachsen hat im Mai 2023 mit der Einführung des Deutschlandtickets und der App sachsenmobil seine Beteiligung am KC Sachsentarif beendet. Die sächsischen Verkehrsverbände wollen dennoch weiter an der Harmonisierung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen arbeiten. Gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sehen sie zudem den Bedarf, unter Beteiligung des SMWA, landesweite Standards, unter anderem im Vertrieb, zu entwickeln. Daher wird die für den Sachsentarif etablierte ‚Projektgruppe Sachsentarif‘ als ‚AG Deutschlandticket (Sachsen)‘ weitergeführt. Zudem kommt mit der noch weitgehend offenen Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets eine weitere wichtige Aufgabe auf den Freistaat und die Verbände zu.

Für das Geschäftsjahr 2023 plant der VVO mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis.

3.1.6 Beteiligungen der VVO GmbH

Die VVO GmbH hält 2,278481 % des Kommanditanteils in Höhe von 22.500,00 EUR an der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG.

3.2 SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

3.2.1 Überblick

Postanschrift:
Geyersdorfer Straße 32
09456 Annaberg-Buchholz

Telefon: 03733 1510
E-Mail: kontakt@sdg-bahn.de

| | |
|--|--|
| Rechtsform: | Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die SDG ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 Handelsgesetzbuch (HGB) |
| Handelsregister: | Amtsgericht Chemnitz, HRB 15370 |
| Sitz: | Annaberg-Buchholz |
| Gründung: | 5. September 1997 |
| Beteiligung des ZVOE: | 66,67 % |
| Weiterer Gesellschafter: | Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) 33,34 % |
| Stammkapital: | 30.000 EUR |
| aktueller Gesellschaftsvertrag vom: | 11. Dezember 2018 |
| Geschäftsführer: | Herr Dipl.-Ing. Roland Richter |
| Beschäftigte: | Im Geschäftsjahr wurden durchschnittlich 121 Mitarbeiter beschäftigt. Von den 121 Mitarbeitern sind 30 Angestellte und 91 gewerbliche Mitarbeiter. Darin enthalten sind ein Geschäftsführer sowie 9 Auszubildende. |
| Unternehmensgegenstand: | Erbringung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und das Betreiben von Eisenbahninfrastruktur, insbesondere der Schmalspurbahnen Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Fichtelbergbahn), Radebeul – Radeburg (Löbnitzgrundbahn) und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (Weißeritztalbahn). |
| Unternehmenszweck: | Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) |

Gesellschafter-
versammlung:

Die Beschlüsse wurden als Umlaufbeschlüsse gefasst.
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe vertreten durch:
Herrn Michael Harig, Landrat (Landkreis Bautzen) bis 31.08.2022
(Verbandsvorsitzender)
Herrn Dirk Hilbert, Oberbürgermeister (LH Dresden) bis 30.11.2022
(2. Stellvertreter)
Herrn Michael Geisler, Landrat (Landkreis Sächsische Schweiz-
Osterzgebirge) ab 01.12.2022 (Verbandsvorsitzender)

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen vertreten durch:
Herrn Dr. Christoph Scheurer, Landrat (Landkreis Zwickau) bis
30.04.2022 (Verbandsvorsitzender)
Herrn Sven Schulze; Oberbürgermeister Chemnitz (Verbandsvor-
sitzender) ab 01.05.2022

Aufsichtsrat:

Im Geschäftsjahr 2022 gehörten dem Aufsichtsrat folgende
Personen an:

- Herr Rainer Kutschke (Landrat a. D.) Vorsitzender
- Herr Dr. Harald Neuhaus (ehem. Geschäftsführer VMS GmbH)
Stellvertreter des Vorsitzenden (bis 31.08.2022)
- Herr Mathias Korda (Geschäftsführer VMS GmbH)
Stellvertreter des Vorsitzenden (ab 14.10.2022)
- Herr Burkhard Ehlen (Geschäftsführer VVO GmbH)
- Herr Andreas Herr (Beigeordneter Landkreis Meißen)
- Herr Heiko Weigel (Beigeordneter LK SSOE) bis 21.12.2022
- Herr Rico Ott (AL im Landratsamt Erzgebirgskreis)

Abschlussprüfer:

RSM GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2022

Prüfungsergebnis: Am 16. Mai 2023 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungs-
vermerk erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Die RSM GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuer-
beratungsgesellschaft wurde im Umlaufbeschlussverfahren am
1. Dezember 2022 (ZVOE) und am 25. November 2022 (ZVMS)
zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 gewählt.
Demgemäß hat der Aufsichtsrat der RSM GmbH den Auftrag
erteilt, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 unter
Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht für das
Geschäftsjahr 2022 zu prüfen.

Die Beteiligung des ZVOE an der SDG Sächsische Dampfisenbahngesellschaft besteht seit dem
1. Januar 2006.

3.2.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2022

Der Auftrag des Unternehmens bestand im Geschäftsjahr 2022 wiederum darin, die über die bestehenden Verkehrsverträge beauftragte Fahrleistung auf allen drei Schmalspurbahnen fahrplangentreu, qualitätsgerecht und sicher durchzuführen. Dafür wurden die Bestellerentgelte auf der Grundlage der ÖPNVFinVO für 2022 vertragskonform bereitgestellt.

Allerdings war das Abrechnungsjahr, wie auch die beiden Jahre davor, umsatzseitig stark beeinflusst von den Folgen der Corona-Pandemie, was sich in Mindererlösen aus Fahrgeldeinnahmen niedergeschlagen hat, so dass die Höhe der SPNV-Einnahmen per 12/2022 von TEUR 1.673 den Planwert nur mit 59,6 % untersetzt und auch im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 7,3 % zu verzeichnen ist. Die Rückläufigkeit im Vorjahresvergleich erklärt sich im Wesentlichen als Folge des 9-Euro-Tickets.

Pandemiebedingt kam es jedoch zu keinen Fahrplanausfällen, auch wenn Fahrpersonal von Quarantäneregelungen betroffen war.

Die Leistungssparte Sonderverkehre, die insbesondere die touristischen Themenfahrten zum Inhalt hat, konnte mit TEUR 78 die Einnahmen des Vorjahres deutlich übersteigen, allerdings fehlen zum Planansatz des laufenden Jahres 22 %. Hygienevorschriften im Zusammenhang mit der Pandemie, die die Fahrtdurchführungen teilweise spürbar beeinflusst haben, sind ursächlich für die Entwicklung.

Die Einnahmeverluste aus dem Bereich der Sonderfahrten werden durch den Corona-Rettungsschirm nicht ausgeglichen. Für die SPNV-Fahrgeldeinnahmen erfolgte im laufenden Jahr der Ausgleich der Mindererlöse in Höhe der über die Zweckverbände als Aufgabenträger für den SPNV ausbezahlten Billigkeitsleistungen von TEUR 1.256.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde auch die Spitzabrechnung der Corona-Billigkeitsleistungen für das Jahr 2021 erstellt und über die Zweckverbände beim LASuV gemäß Richtlinie zum 30.09.2022 zur Anzeige gebracht.

Zum Zeitpunkt des Buchungsschlusses zum Jahresabschluss 2022 lag seitens LASuV noch keine Antwort aus der Prüfung der Spitzabrechnung 2021 vor, so dass daraus abzuleitende mögliche Nachforderungen für 2021 im Berichtsjahr nur mittels Rückstellungen ertragsmäßig Berücksichtigung finden konnten.

Die Fahrgastzahlen des Geschäftsjahres 2022 stellen aufgrund der pandemischen Auswirkungen aber insbesondere auch im Zusammenhang mit dem überproportionalen Fahrgastzuwachs aus dem 9 €-Ticket-Zeitraum kein Äquivalent zur Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen dar und sind auch keine Basis für eine fundierte aussagefähige Auswertung und für eine Prognose zukünftiger Fahrgastzahlen. Im Vorjahresvergleich ist zu beachten, dass das Jahr 2021 spürbar von der Corona-Pandemie geprägt war.

In Summe nutzten im Berichtsjahr 725.630 Fahrgäste das SPNV-Angebot der SOG, das sind 58,8 % mehr als im Vorjahr. Im Verhältnis zum vorpandemischen Jahr 2019 ist ein Zuwachs von 11,2 % zu verzeichnen. Pro Bahn stellt sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen in 2022 im Vergleich zu 2021 wie folgt dar:

| | | | |
|------------------|-------------------|-------------|------------------------|
| Fichtelbergbahn | 239.557 Fahrgäste | (+ 68,4 %); | Vj.: 142.224 Fahrgäste |
| Lößnitzgrundbahn | 265.459 Fahrgäste | (+ 45,0 %); | Vj.: 183.089 Fahrgäste |
| Weißeritztalbahn | 220.614 Fahrgäste | (+ 67,6 %); | Vj.: 131.652 Fahrgäste |

Besonders schwierig gestaltete sich im Berichtsjahr die Entwicklung der Materialkosten, da sich insbesondere in diesem Kostenbereich die Auswirkungen aus der Ukraine Krise niederschlugen 12,7 % Mehrkosten in Summe bedeuteten absolut betrachtet TEUR 453 Planüberschreitung. Maßgeblich für diese Entwicklung waren hierbei Kostentreiber wie Ausgaben für Steinkohle mit TEUR 350 Planüberschreitung und Ausgaben für Energieträger, wo es trotz Soforthilfen des Bundes für Gaskosten zu Mehrkosten von 31,8 % gekommen ist.

Die Ausführung der Hauptuntersuchungen an Wagen und Lokomotiven des historischen Fuhrparks der SDG verliefen nach Plan, was sich u. a. in der Einhaltung des dafür vorgesehen Jahresbudgets ausdrückt. In diesem Rahmen wurden auch die Hauptuntersuchungsarbeiten an der Diesellok L45H-084 fortgesetzt.

Grundlage für die Personalkostenentwicklung im Berichtsjahr ist der Vergütungstarifabschluss von 2021. Demnach erfolgte ab 11/2022 eine Anpassung um 1,8 %. Der Tarifabschluss läuft Ende Mai 2023 aus.

Wesentlich für einen weitestgehend reibungslosen Fahrbetrieb ist die regelmäßige Wartung und Instandsetzung der Infrastruktur auf und entlang der drei Bahnstrecken. So wurden in 2022 für die Reparatur des Schienennetzes TEUR 254 aufgewandt. Hinzu kommen die projektbezogenen Infrastrukturmaßnahmen mit Ausgaben von TEUR 220 für die Bahnen im Elbtal und TEUR 78 für die Fichtelbergbahn. Schwerpunkte der Arbeiten an der Infrastruktur waren im Berichtsjahr der Bau des Bahnübergangs Schlossallee in Moritzburg und die Einzelschwellenauswechslung auf der Lößnitzgrundbahn sowie die Umsetzung der Bahnsteigerneuerung des Bahnhofes Friedewald und des Haltepunktes Friedewald Bad. Auf der Fichtelbergbahn erfolgte die energetische Sanierung der Beleuchtung an Bahnstationen sowie die Auswechslung verschlissener Holzschwellen, die durch Recyclingkunststoffschwellen ersetzt worden sind.

Zur Finanzierung dieser Instandsetzungsarbeiten an der Infrastruktur stellten die Aufgabenträger auf der Grundlage des Investitionsfördervertrages bzw. über Finanzhilfebescheide Mittel bereit.

Im investiven Bereich war die Fortsetzung der Bautätigkeit am 1. Bauabschnitt zum Werkstattkomplex in Radebeul Ost, Neubau einer Wagenwerkstatt, von Bedeutung. Die Fertigstellung des Baus ist für das II. Quartal 2023 geplant. Die bei der Umsetzung des Bauvorhabens entstandenen Mehrkosten sind hinsichtlich ihrer Förderung durch den letzten Änderungsbescheid weitestgehend gedeckt.

Die permanente Gewährleistung der Sicherheit bei der Durchführung des Eisenbahnbetriebes hatte auch im Berichtsjahr äußerste Priorität. Dazu werden die Betriebsbediensteten aller drei Schmalspurbahnen im Rahmen der Dienstunterrichten regelmäßigen Schulungen und Belehrungen unterzogen.

3.2.3 Wirtschaftliche Daten der SDG

| Bezeichnung | 2020 In TEUR | 2021 In TEUR | 2022 In TEUR |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Aktiva | | | |
| Anlagevermögen | 2.675 | 3.330 | 4.498 |
| Umlaufvermögen | 4.528 | 4.723 | 4.143 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 82 | 124 | 140 |
| Summe Aktiva | 7.285 | 8.177 | 8.781 |
| Passiva | | | |
| Eigenkapital | 30 | 30 | 30 |
| Kapitalrücklage | 456 | 456 | 456 |
| Gewinnvortrag | 3.196 | 3.458 | 3.729 |
| Jahresüberschuss | 262 | 271 | 199 |
| Sonderposten | 1.095 | 2.293 | 2.624 |
| Rückstellungen | 458 | 665 | 563 |
| Verbindlichkeiten | 1.763 | 974 | 1.156 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 24 | 31 | 24 |
| Summe Passiva | 7.285 | 8.177 | 8.781 |

Das Anlagevermögen hat sich im Berichtsjahr im Vorjahresvergleich um 35,1 % erhöht. Der Zuwachs resultiert im Wesentlichen aus der Bauinvestition zur Errichtung der Wagenwerkstatt in Radebeul Ost, als 1. Bauabschnitt des dort geplanten Werkstattkomplexes. Der Posten für geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von TEUR 2.878 ist im Vergleich zu 2021 um 75,4 % angewachsen. Als Gegenstück ist per 12/2022 ein Sonderposten für Investitionszuschüsse von TEUR 2.624 passiviert.

Der Bestand an Vorräten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ist im Vergleich zum Vorjahr um 42,2 % angestiegen. Der Zuwachs resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Bestände an Steinkohle, um der Erhebung der CO₂-Bepreisung ab 2023 teilweise begegnen zu können.

Die Summe der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Vermögensgegenständen hat sich 2022 zu 2021 um 30,6 % erhöht. Diese Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um TEUR 79 und einer Forderung gegen das LASuV im Zusammenhang mit der Bilanzierung eines Urteils aus einem Rechtsstreit im Rahmen des Wiederaufbaus der Weißeritztalbahn (WTB) II.BA i. H. v. TEUR 164 in den sonstigen Vermögensgegenständen.

Zum Bilanzstichtag weist die Gesellschaft liquide Mittel in Höhe von TEUR 1.343 auf, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 49,6 % verringert haben.

| Gewinn- und Verlustrechnung | Ergebnis 2020 in TEUR | Ergebnis 2021 in TEUR | Ergebnis 2022 in TEUR |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Umsatzerlöse | 7.988 | 8.983 | 9.074 |
| Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen | -77 | 0 | 0 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 3.024 | 1.671 | 2.727 |
| Aufwendungen für bezogene Leistung/Material | -3.641 | -3.570 | -4.028 |
| Personalaufwand | -4.394 | -4.804 | -5.038 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände u. Sachanlagen | -265 | -272 | -335 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -2.349 | -1.638 | -2.150 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 0 | 960 | 203 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -14 | -92 | -40 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 271 | 280 | 210 |
| Sonstige Steuern | -9 | -9 | -11 |
| Jahresüberschuss | 262 | 271 | 199 |

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt TEUR -123 und ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 224 gesunken. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist ebenfalls negativ und vor dem Hintergrund einer höheren Investitionstätigkeit des Unternehmens gegenüber dem Vorjahr auf einem niedrigeren Niveau (um TEUR 488 auf TEUR -1.449). Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit hat sich um TEUR 718 auf TEUR 250 verringert.

3.2.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und der SDG GmbH

| Name | Stammeinlage | Anteil in |
|------|--------------|-----------|
| ZVOE | 20.000 EUR | 66,67 % |

Zwischen dem ZVOE und der SDG besteht ein Verkehrsvertrag für die Löbnitzgrundbahn und die Weißeritztalbahn mit einer Laufzeit bis zum Jahre 2037.

| | 2021 | 2022 |
|--|-------------------|-------------------|
| Zuflüsse zu den Umsatzerlösen aufgrund von Verkehrsverträgen | 4.589 TEUR | 4.659 TEUR |
| Zuschuss Investitionsfördervertrag und Infrastrukturmaßnahmen | 587 TEUR | 160 TEUR |
| Gesamtsumme | 5.176 TEUR | 4.819 TEUR |

3.2.5 Ausblick, Chancen und Risiken

Die SDG erwartet laut Wirtschaftsplan in 2023 Umsatzerlöse von insgesamt TEUR 10.659, die u. a. untersetzt werden durch SPNV-Erlöse in Höhe von TEUR 3.215 und Ausgleichszahlungen von TEUR 7.144. Letztere werden sich im Zusammenhang mit der Aufstockung der Bestellerentgelte in Folge der Anpassung des RegionalisierungsG und der 11. Änderung der ÖPNVFinVO nochmals um TEUR 323 erhöhen. Die Prognose für die Fahrgeldeinnahmen ist im Zusammenhang mit der bevorstehenden Einführung des Deutschlandtickets aktuell nicht belastbar zu ermitteln. Zu beachten ist hier jedoch, dass die Fahrgeldausfälle im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket über Billigkeitsleistungen ausgeglichen werden sollen, die dann aber im Bereich der sonstigen betrieblichen Erträge ausgewiesen werden.

Unter Beachtung der Gültigkeit der Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern und der SDG, die zum 31. Dezember 2022 für beide Verträge endete, kam es bereits beginnend im Jahr 2021 zu entsprechenden Gesprächen in Bezug auf die Anschlussverträge ab 2023. Im Ergebnis der Verhandlungen wurde am 21. März 2022 der neue Verkehrsvertrag zum Abschluss gebracht, der als dreiseitige Vereinbarung zwischen den Zweckverbänden ZVOE und ZVMS mit der SDG seine Wirkung vom 1. Januar 2023 bis Ende 2037 entfalten wird. Die im Jahr 2019 geänderte Gesellschafterstruktur war dabei maßgebend für die Schaffung der neuen Vertragsregelungen. Der Verkehrsvertrag bildet die Basis für die Leistungserbringung zunächst bis 2037, so dass die Arbeitsplätze perspektivisch gesichert sind.

Die sich im Jahr 2022 spürbar verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen u. a. auf Grund der deutlich gestiegenen Preise für Steinkohle und Energieträger, aber auch in Bezug auf den Dienstleistungssektor (z. B. Reinigungsleistungen und Einkauf von Fremdleistungen für Reparaturen an Wagen und Lokomotiven), führten insbesondere im Hinblick auf die Folgejahre zu dem Erfordernis, die Betriebsregime auf allen drei Bahnen der SDG hinsichtlich ihrer Effizienz auf den Prüfstand zu stellen. Im Ergebnis der Betrachtung und der Gespräche mit den Aufgabenträgern wurden Maßnahmen ergriffen, die eine Reduzierung der Zug-km-Leistung ab Fahrplanwechsel Dezember 2022 zum Inhalt haben. Die größten Einschnitte gab es dabei auf der Fichtelbergbahn, wo von einem Zweizug-Betrieb auf Einzug-Betrieb umgestellt worden ist, wobei die saisonalen Schwerpunktzeiten hinsichtlich der Verkehrsdurchführung weitestgehend erhalten geblieben sind. Auf der Löbnitzgrundbahn wurden im Wesentlichen die Züge an den Tagesrandlagen eingespart. Für alle drei Bahnen gilt eine zusätzliche Phase der Betriebsruhe im Monat März, die u. a. für Arbeiten an der Infrastruktur wie auch für Urlaubsinanspruchnahme genutzt werden soll.

Die umfänglichere Untersetzung für den ausgewogenen Wirtschaftsplan kam Anfang 2023 mit der 11. Änderung der ÖPNVFinVO, in welcher auch den Schmalspurbahnen zur Deckung der gestiegenen laufenden Kosten zusätzliche Mittel ab 2023 zugedacht worden sind. Dies erfolgte mit einer zunächst planmäßigen 1,8 %-igen Dynamisierung und einer zusätzlichen Steigerung der Bestellerentgelte um 4,6 %. Diese Vorgehensweise belegt u. a. für die Schmalspurbahnen deren systemrelevante Bedeutung im SPNV.

Mit dem Ziel der weiteren Reduzierung von laufenden Kosten wurde bereits in den Jahren 2021/2022 begonnen, vergleichsweise teure Reinigungsverträge mit DB-Services für die beiden Dresdner Bahnen zu beenden und in Eigenleistung fortzuführen.

Da sich diese Vorgehensweise als effektiv erwiesen hat, soll dies in 2023 auch auf der Fichtelbergbahn vollzogen werden, indem die Reinigung von Wagen und der Räumlichkeiten des Bahnhofes Oberwiesenthal ins eigene Leistungsportfolio übernommen wird.

Die Einführung des Deutschlandtickets, das bei der SDG nur anerkannt, aber nicht verkauft wird, da die SDG in ihrem Haustarifsortiment keine Abonnements verankert hat, wird begleitet von der Einführung eines Historikzuschlags, einer Tageskarte, die für alle drei Bahnen gilt. Das Unternehmen will über diesen Weg u. a. einen Teil der Liquidität absichern, die aus jetziger Sicht in der Folgezeit negativ beeinflusst werden könnte und natürlich auf das Produkt „Dampfbetrieb“ generell verweisen. Auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs der Muster-Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket erwartet die SDG in 2023 über die Aufgabenträger Ende April und Ende Mai erste Vorauszahlungen aus Landes- und Bundesmitteln, die die Liquidität der Gesellschaft stabilisieren sollen.

Da der Vergütungstarifvertrag der SDG mit der EVG zum 31. Mai 2023 endet, ist vor dem Hintergrund der aktuellen Teuerungsrate im Rahmen der anstehenden Tarifverhandlungen mit einem erheblichen Anstieg der Personalkosten zu rechnen.

3.3 Deutschlandverbundtarif GmbH (DTVG) informativ

3.3.1 Überblick

Postanschrift:
Wiesenhüttenplatz 25
60329 Frankfurt am Main

Telefon: 03733 1510

E-Mail:
info@deutschlandtarifverbund.de

| | |
|--|--|
| Rechtsform: | Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die DTVG ist eine kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 Handelsgesetzbuch (HGB) |
| Handelsregister: | Frankfurt am Main, HRB 119746 |
| Sitz: | Frankfurt am Main |
| Gründung: | 09. Juni 2020 |
| Beteiligung des ZVOE: | 1,2278 % |
| Weiterer Gesellschafter: | 66 |
| Stammkapital: | 54.975,00 EUR |
| aktueller Gesellschaftsvertrag vom: | 20.05.2021 |
| Geschäftsführer: | Johann von Aweyden, Königswinter |
| Beschäftigte: | Im Geschäftsjahr 2022 wurden durchschnittlich 10 Mitarbeiter beschäftigt. |
| Unternehmensgegenstand: | Die Deutschlandtarifverbund-GmbH hat das Ziel den deutschlandweiten SPNV-Tarif entsprechend den Markterfordernissen weiterzuentwickeln und verkörpert eine tarifbezogene Entscheidungsplattform und Interessenvertretung aller Gesellschafter. Die Gesellschaft pflegt dazu einen offenen Dialog und eine konstruktive Zusammenarbeit mit allen relevanten Stakeholdern. In diesem Zusammenhang bietet die Gesellschaft den Akteuren im Markt entsprechende Dienstleistungen an. |
| Unternehmenszweck: | Zweck der Gesellschaft ist die Fortentwicklung in den Bereichen Vertrieb, Marktforschung und Kommunikation sowie die Durchführung und Abwicklung der Einnahmenaufteilung, das dies- |

bezügliche Berichtswesen sowie sämtliche Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs.

Gesellschafterversammlung: Die Geschäftsführung beschließt in Übereinstimmung mit den Gesellschaftern die folgende Ergebnisverwendung:
Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 624 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Gesellschafterversammlung fand am 07.09.2022 statt.

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2022 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Frau Ines Benderoth (Vorsitzende)
- Frau Anja Niebuhr
- Herr Norbert Kuhnle (bis 31.05.2022)
- Herr Nils Dreyhaupt
- Herr Jörg Strubberg
- Herr Klaus Wittmann
- Herr Tilo Kühnhausen
- Frau Katharina Orth
- Herr Martin Winter
- Herr Jörg Büttner (ab 07.09.2022)

Abschlussprüfer: PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH; Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2022

Prüfungsergebnis: Am 05.07.2023 wurde die Prüfung für das Geschäftsjahr 2022 bescheinigt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Die Erstellung des von den gesetzlichen Vertretern aufgestellten und dem Jahresabschluss beigefügten Lageberichts und dessen Beurteilung waren nicht Gegenstand des Erstellungsauftrags.

Die Ordnungsmäßigkeit des für die Rechnungslegung verwendeten Softwareproduktes des DATEV eG, Nürnberg wurde durch die Prüfung einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 wurde aus dem Vorjahresabschluss, den Geschäftsbüchern, Belegen sowie sonstigen Unterlagen für das Berichtsjahr ordnungsgemäß entwickelt.

Die Beteiligung des ZVOE an der Deutschlandverbundtarif besteht seit Februar 2021.

3.3.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2022

Nach Etablierung grundlegender gesellschaftlicher Strukturen und Prozesse im Jahr 2020 wurden wesentliche Tätigkeiten und Entscheidungen in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtarifs im Geschäftsjahr 2021 fortgeführt und final beschlossen. Im Jahr 2022 wurde erstmals die operative Verantwortung für den DTARIF übernommen. Somit wurden folgende Regel-Aufgaben durchgeführt:

- Durchführung der Abrechnung/Einnahmenaufteilung einschließlich Anbindung der verkaufenden Einheiten an das Abrechnungssystem
- Aufbau des Erlösmonitoring zur Erhöhung der Transparenz
- Ausweitung des Angebotes auf dem Infoportal
- Fortentwicklung des Tarifes in den hierfür vorgesehenen Gremien und Abstimmung mit den Gesellschaftern
- Aufnahme neuer Gesellschafter im Regelbetrieb
- Begleitung der Umsetzung/Einführung des 9-Euro-Tickets
- Einführung der Tarifkooperation mit FlixTrain
- Vorbereitende Tätigkeiten zur Einführung des Deutschlandtickets
- Einzelne Tarifstrategische Fragestellungen bezogen auf den D-TARIF wurden zurückgestellt, da das Deutschlandticket diese Themen dominiert.

3.3.3 Wirtschaftliche Daten der Deutschlandtarifverbund GmbH

| | 2020 TEUR | 2021 TEUR | 2022 TEUR |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Aktiva | | | |
| Anlagevermögen | 7 | 19 | 12 |
| Umlaufvermögen | 369 | 366 | 4.151 |
| Rechnungsabgrenzung | 7 | 13 | 13 |
| Summe Aktiva | 383 | 397 | 4.176 |
| Passiva | | | |
| Gez. Kapital | 33 | 54 | 55 |
| Kapitalrücklage | 493 | 1.451 | 2.218 |
| Jahresfehlbetrag | -200 | 0 | 0 |
| Bilanzverlust | 0 | -1.248 | -1.872 |
| Rückstellungen | 29 | 108 | 388 |
| Verbindlichkeiten | 28 | 32 | 3.387 |
| Summe Passiva | 383 | 397 | 4.176 |

Das Stammkapital der Gesellschaft wurde im Berichtsjahr 2022 von TEUR 54 um 900 € auf TEUR 55 erhöht, da zusätzliche Geschäftsanteile ausgegeben wurden.

Der Kapitalrücklage wurde im Geschäftsjahr 2022 ein Betrag von insgesamt TEUR 767 zugeführt. Zusammen mit dem Vorjahreswert (TEUR 1.451) weist die Bilanz zum 31.12.2022 eine Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt TEUR 2.218 aus.

Die Bilanzsumme beträgt zum 31. Dezember 2022 TEUR 4.176 (i. Vj. TEUR 397). Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (TEUR 4.151 bzw. 99,4 %) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie gegen Gesellschafter (TEUR 3.705, davon gegen Gesellschafter in Höhe von TEUR 3.686) sowie Guthaben bei Kreditinstituten (TEUR 433; i. Vj TEUR 313). Frei verfügbare Vermögensbestandteile werden als Bankguthaben mit täglicher Verfügbarkeit vorgehalten.

Die sonstigen Rückstellungen sind um TEUR 281 auf TEUR 388 gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Personalrückstellungen und Rückstellungen für ausstehende Rechnungen zurückzuführen.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von TEUR 20 auf TEUR 3.317 (davon gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 888) ist durch die Aufnahme der operativen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2022 begründet.

| Gewinn- und Verlustrechnung | Ergebnis 2020 in TEUR | Ergebnis 2021 in TEUR | Ergebnis 2022 in TEUR |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Sonstige betriebliche Erträge | 0 | 14 | 93.050 |
| Aufwendungen für bezogene Leistung/Material | 6 | 37 | 90.228 |
| Personalaufwand | 106 | 509 | 899 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände u. Sachanlagen | 3 | 5 | 9 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 86 | 512 | 2.539 |
| Ergebnis nach Steuern | 0 | -1.048 | -1 |
| Jahresfehlbetrag | 200 | 1.048 | 624 |
| Verlustvortrag aus dem Vorjahr | 0 | 200 | 1.248 |
| Bilanzverlust | | 1.248 | 1.872 |

Vor dem Marktstart des Deutschlandtarifes wurden die Tätigkeiten der Gesellschaft aus dem Eigenkapital finanziert. Nach dem Marktstart erfolgt die Finanzierung aus Umsatzerlösen, die durch die Erbringung der Abrechnungs- und Tarifiedienstleistungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielt werden. Die Gesellschafter haben entsprechende Finanzierungsgrundsätze beschlossen, die eine ausreichende Finanzierung der Gesellschaft sicherstellen sollen. Dementsprechend wurden in 2020 keine Umsatzerlöse erzielt, woraus sich im Jahr 2021 ein Fehlbetrag ergibt. Umsatzerlöse wurden erstmals mit dem Marktstart des Deutschlandtarifes, welcher am 1.1.2022 erfolgt ist, erzielt.

Die Umsatzerlöse bestehen aus dem Verkauf von Vertriebsleistungen sowie den Abrechnungs- und Tarifiedienstleistungen. Durch den Beginn der operativen Tätigkeit wurden im Geschäftsjahr 2022 erstmalig Umsatzerlöse in Höhe von insgesamt TEUR 93.038. Davon entfallen TEUR 90.230 auf den Verkauf von Vertriebsleistungen. Demgegenüber standen Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von TEUR 90.228.

Die Personalaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2022 aufgrund des Beginns der operativen Tätigkeit von TEUR 509 auf TEUR 899 gestiegen. Während im Vorjahr die sonstigen betrieblichen Aufwendungen überwiegend Rechts- und Beratungskosten im Zusammenhang mit der Gründungsphase der Gesellschaft betrafen, resultieren diese im Geschäftsjahr 2022 vor allem aus Kosten für extern bezogene Dienstleistungen in Höhe von TEUR 2.228 für Abrechnungs-, Tarif-, Controlling und Data Warehouse-Themen. Insgesamt stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um TEUR 2.027 auf TEUR 2.539.

Für das Geschäftsjahr 2022 ergibt sich insgesamt ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 624 (i. Vj. TEUR 1.048).

Der verbleibende Jahresfehlbetrag wird derzeit, gemäß Finanzierungsvereinbarung, durch die Gesellschafter getragen. Der für das Geschäftsjahr 2023 erwartete Jahresfehlbetrag wird durch Zuschüsse oder Eigenkapital-Einlagen der Gesellschafter finanziert werden.

3.3.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und Deutschlandtarifverbund GmbH

| Name | Stammeinlage | Anteil in |
|------|--------------|--------------|
| ZVOE | 675 EUR | 9 = 1,2278 % |

3.3.5 Ausblick, Chancen und Risiken

Das Deutschlandticket wird dazu führen, dass ein Großteil der Nachfrage aus Haus-, Verbund-, Landes- und auch dem D-TARIF in diesen bundesweite Angebot verwandert. Gleichzeitig wird die Summe der Einnahmen erheblich sinken. Für den Gesamtmarkt wird eine Einnahmensenkung zwischen 20 - 40 % erwartet. Für die heute im D-TARIF bestehende Nachfrage wird sich diese Senkung vermutlich am größeren Ende dieser Bandbreite ansiedeln, da der D-TARIF vor allem im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr genutzt wird. Hiermit ist absehbar, dass die Stückkosten der DTVG (bezogen auf jeden abgerechneten Euro) steigen werden. Die Kostenstruktur der DTVG ist in hohem Maße durch Fixkosten geprägt. Die DTVG wird hierauf, entsprechend der in den Verträgen festgehaltenen Vorgehensweise, mit einer Erhöhung der Abrechnungsgebühren (pro abgerechnete Euros) reagieren müssen. Die Geschäftsführung ist daher bestrebt, die DTVG Abrechnungsstruktur der Branche für die Abrechnung des D-TICKETS zur Verfügung zu stellen, um hierdurch die Stückkosten stabil halten zu können. Wichtig ist hierbei die unbedingte Neutralität der Dienstleistungen und des Agierens der DTVG.

Die Gesellschaft wird im Jahr 2023 die Tätigkeiten aus dem Geschäftsjahr 2022 weiterführen. Durch die Einführung des Deutschlandtickets werden perspektivisch neue Tätigkeiten hinzukommen oder bestehende Aufgaben müssen angepasst werden. Dabei ist von einer höheren Dynamik auszugehen, als in den ursprünglichen Planungen vorgesehen war. Im Geschäftsjahr 2023 wird ein deutlich verschlechtertes Jahresergebnis erwartet. Die Umsatzerlöse übersteigenden Aufwendungen werden durch Zuschüsse oder Eigenkapital-Einlagen der Gesellschafter kompensiert werden.

Das Deutschlandticket stellt die tradierten, vielfach unübersichtlichen und partiell auch dysfunktionalen Finanzierungsmechanismen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland auf den Kopf. Finanzierungsströme werden durch Verwandlungen im Verkauf und bei der Erlöszuscheidungen zu massiven Umbrüchen führen, die allerdings bis Ende 2024 durch die Bundesländer über Ausgleichsrichtlinien getragen werden. Kurz- bis mittelfristig steht dem gesamten öffentlichen Personenverkehr aber eine voraussichtlich stark konfliktbehaftete Finanzierungs- und Strukturdebatte ins Haus.

Für die DTVG besteht kurz- bis mittelfristig kein grundsätzliches Risiko, da das Kerngeschäft der DTVG – der verbund- und landestarifübergreifende Tarif – auch bei noch so großer Verwandlung der Nachfrage in das Deutschlandticket weiter existent bleiben wird.