

Bekanntmachung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen zur Durchführung der 105. Sitzung der Verbandsversammlung

Vom 29. August 2024

Die 105. Sitzung der Verbandsversammlung findet am Freitag, 20. September 2024, 09:00 Uhr, in der Geschäftsstelle der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH, Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz statt.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der Tagesordnung, Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Protokollkontrolle
2. Informationen der Geschäftsführung
3. Freigestellter Schülerverkehr – Sachstand Vergabe für das Schuljahr 2024/2025
4. Kooperationsvertrag Kompetenzzentrum Tarife
5. Kooperationsvertrag
6. Umsetzung DTFinVO2024
7. Vergabe E-Netz Mittelthüringen
8. Ausschreibung Vogtlandnetz
9. Nachtrag Verkehrsvertrag RE 6 Chemnitz – Leipzig
10. KHS 2025 – zusätzliches Verkehrsangebot
11. zustimmungspflichtige Geschäfte SDG
12. Sonstiges

Chemnitz, den 29. August 2024

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
Sven Schulze
Verbandsvorsitzender

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-13/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Kooperationsvertrag Kompetenzcenter Tarife**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den als Anlage 2 beiliegenden Vertrag zur Finanzierung und Ausgestaltung des Kompetenzcenters Tarife gemäß Anlage 2 und
2. dem Verbandsvorsitzenden Vollmacht zu erteilen, vor Abschluss des Vertrages gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zulasten des ZVMS führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 hatte der Freistaat Sachsen mit Schreiben vom 5. Mai 2023 seine bisherige Beteiligung am Projekt Sachsentarif und damit seine bisherige Beteiligung am Kompetenzzentrum Sachsentarif beendet. Für die Umsetzung der fachlichen Themen rund um das Deutschlandticket, insbesondere zu Fragen der zukünftigen Einnahmeverteilung, ist eine zentrale Einheit auch in Sachsen notwendig. Hierzu soll das Kompetenzzentrum Sachsentarif als Kompetenzzentrum Tarife beim VVO weitergeführt werden.

Gemäß RegG sind grundsätzlich die Länder für das Deutschlandticket inklusive dessen Einnahmeverteilung zuständig. Der Freistaat Sachsen hat sich dafür entschieden, diese Aufgabe nicht selbst durchzuführen, sondern das Kompetenzzentrum Tarife damit zu beauftragen. Abweichend von dieser ausschließlichen Zuständigkeit des Freistaates Sachsen soll die Finanzierung dabei zu jeweils 50 % durch den Freistaat Sachsen und die kommunale Ebene (Zweckverbände) erfolgen. Die Kostentragung zwischen den Zweckverbänden erfolgt zur bereits bewährten Anteilsregelung (25 % ZVOE, ZVNL und ZVMS sowie 12,5 % ZVON und ZVV), das heißt, die großen Zweckverbände tragen 12,5 % und die kleinen Zweckverbände 6,25 % der Aufwendungen für das Kompetenzzentrum. In der Folge muss der ZVMS die auf ihn entfallenden 12,5 % aus den Regionalisierungsmitteln für den SPNV finanzieren. Der Freistaat Sachsen regelt seine finanzielle Beteiligung über die ÖPNVFinVO. Mit der am 29. Juni 2024 in Kraft getretenen 12. Änderung der ÖPNVFinVO stellt der Freistaat Sachsen ab 2024 jährlich einen Betrag von bis zu 250.000 EUR für die Finanzierung der laufenden Kosten des Kompetenzzentrums Tarife bereit. Seitens der Geschäftsstelle wird keine rechtliche bzw. politische Wertung zum Vorgehen des Freistaates Sachsen vorgenommen. Dass die kommunale Ebene damit direkten Einfluss auf die Arbeit des Kompetenzzentrums nehmen kann, ist positiv. Daher sollte dieses Vorgehen seitens des ZVMS mitgetragen werden.

Ursprünglich war beabsichtigt, in einem Kooperationsvertrag zwischen den Zweckverbänden, den Verkehrsverbänden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl die Anwendung und die Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket im Freistaat Sachsen als auch die Finanzierung der Arbeit des Kompetenzzentrums Tarife vertraglich zu regeln. Aufgrund der daraus resultierenden Komplexität und der Notwendigkeit, kurzfristig im Jahr 2024 die Finanzierung des Kompetenzzentrums regeln zu müssen, soll zunächst ein Vertrag zur Finanzierung und Ausgestaltung des Kompetenzzentrums Tarife zwischen den Zweckverbänden geschlossen werden. Der eigentliche Kooperationsvertrag soll gesondert bis zur Einführung der EAV-Stufe 2 des Deutschlandtickets abgeschlossen werden.

Der bisher vorliegende Vertragsentwurf vom 24. Mai 2024 liegt als Anlage 2 bei. Die Zweckverbände hatten die Möglichkeit, zum Vertragsentwurf Stellung zu nehmen, was durch den ZVMS am 20. Juni 2024 erfolgte. In der Zuarbeit wurden insbesondere die Themen Finanzierung, Vorsteuerabzug und Nachweisführung (§ 3) sowie Fragen der Vertragslaufzeit und der Kündigungsfristen (§ 4) angesprochen.

Bis zur Erstellung der Vorlage lag dem ZVMS noch kein überarbeiteter Entwurf des Vertrages zur Finanzierung und Ausgestaltung des Kompetenzzentrums Tarife vor.

2. Begründung zu den Beschlusspunkten

Gemäß § 11 Abs. 2 lit. d) der Verbandssatzung liegt die Zuständigkeit für den Vertragsschluss beim Vorstandsvorsitzenden. Da es sich jedoch um eine grundsätzliche Positionierung im Zusammenhang mit dem gewählten Finanzierungsmodell im Freistaat Sachsen handelt, wird die Verbandsversammlung in die Entscheidung eingebunden.

Weiterhin bildet der Abschluss des Vertrages zur Finanzierung und Ausgestaltung des Kompetenzcenters Tarife die erste (Vor-)Stufe zur sächsischen Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket, sodass gemäß § 10 Abs. 2 lit. j) der Verbandssatzung die Beschlussfassung durch die Verbandsversammlung herbeigeführt wird. Der eigentliche Kooperationsvertrag zur Regelung der sächsischen Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket wird gesondert in der Verbandsversammlung des ZVMS zur Beschlussfassung gestellt.

Vertrag zur Finanzierung und Ausgestaltung des Kompetenzcenters Tarife

Inhalt

Präambel	1
§ 1 Gegenstand der Kooperation	2
§ 2 Kompetenzcenter Tarife – Struktur und Aufgaben	2
§ 3 Finanzierung des Kompetenzcenters Tarife	2
§ 4 Vertragslaufzeit	3
§ 5 Konzernübertragungsklausel/Rechtsnachfolgeklausel	3
§ 6 Kartellrechtliche Genehmigung	3
§ 7 Schlussbestimmungen	4
Zeichnungsseite	5

Präambel

Mit der Einführung des Deutschlandtickets, dem damit verbundenen Ausgleich der Mindereinnahmen und der Entwicklung und Durchführung eines entsprechenden Einnahmeaufteilungsverfahrens ergeben sich für den Freistaat Sachsen, die Zweckverbände, die Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen neue Anforderungen. Für deren Erfüllung sind – gemäß den Vorgaben aus den Gremien von Bund und Ländern sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen – Strukturen und Prozesse zu etablieren und zu betreuen.

Vor diesem Hintergrund haben sich das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) und die sächsischen Zweckverbände auf die Etablierung des Kompetenzcenters Tarife (KC Tarife) verständigt. Damit sollen die für den vormaligen Zweck Sachsentarif bereits etablierten Ressourcen, Prozesse und Strukturen insbesondere für die Belange des Deutschlandtickets überführt und weiterhin genutzt werden.

Der Freistaat Sachsen, vertreten durch das SMWA, ist kein Vertragspartner dieses Kooperationsvertrags, beabsichtigt gleichwohl, diese Kooperation, insbesondere ihre Finanzierung, im Rahmen seiner ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFinVO) auszugestalten, was für die Vertragspartner Voraussetzung für diese Kooperation ist.

Vor diesem Hintergrund schließen die zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL),
vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Emilienstraße 15, 04107 Leipzig

der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS),
vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz

der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE),
vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Leipziger Straße 120, 01127 Dresden

der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZVV) und
vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Göltzschtalstraße 16, 08209 Auerbach

der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON),
vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Rathenauplatz 1, 02625 Bautzen

folgenden Kooperationsvertrag.

§ 1 Gegenstand der Kooperation

Dieser Vertrag regelt die Finanzierung und Aufgabenbeschreibung des KC Tarife.

§ 2 Kompetenzcenter Tarife – Struktur und Aufgaben

- (1) Das KC Tarife ist bei der Verkehrsverbund Oberelbe GmbH angesiedelt, die als Trägerorganisation gemäß § 1 Abs. 1f ÖPNVFinVO die Aufgabenerfüllung durch das KC Tarife sicherstellt. Das KC Tarife fungiert ausschließlich als Dienstleister für die Vertragspartner. Zu den Aufgaben zählen insbesondere folgende Dienstleistungen:
 - a. Sicherstellung des Informationsflusses, Unterstützung bei der Meinungsbildung, die Erstellung von Entscheidungsvorlagen, die für die sächsische Positionierung maßgebend sind sowie Vorbereitung der Umsetzung der Vorgaben aus den Gremien von Bund und Ländern sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. zur Einnahmenaufteilung) zur Umsetzung des Deutschlandtickets,
 - b. Entwicklung und Durchführung eines sachsenweit einheitlichen Monitorings zum Deutschlandticket,
 - c. Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Sitzungen der AG Deutschlandticket/Tarife (Sachsen) und begleitender Abstimmungen,
 - d. Tarifentwicklung der ÖPNV-Tarife in Sachsen entsprechend der gemeinsam zwischen dem SMWA und den Vertragspartnern zu entwickelnden Zielvorstellung,
 - e. Übernahme weiterer Aufgaben gemäß Rücksprache mit SMWA und Vertragspartnern.
- (2) Das KC Tarife wird nur für Aufgaben einzelner Vertragspartner aktiv, wenn alle Vertragspartner dem zustimmen. Zur Erfüllung seiner Aufgaben kann das KC Tarife nach eigenem Ermessen externe Beratungsleistung im Rahmen seines zur Verfügung stehenden Budgets in Anspruch nehmen.

§ 3 Finanzierung des Kompetenzcenters Tarife

- (1) Die Vertragspartner sehen die Etablierung und den Betrieb des KC Tarife als ein gemeinsames Projekt mit dem Freistaat Sachsen, der den finanziellen Rahmen für seinen Kostenübernahmeanteil in der ÖPNVFinVO gemäß § 1 Abs. 1f setzt. Insofern sind Etablierung und Betrieb des KC Tarife nicht losgelöst von den Festlegungen der ÖPNVFinVO zu betrachten. Die Vertragspartner halten übereinstimmend fest, dass sie die sachgerechte Fortschreibung der Finanzierungsbeiträge des Freistaats Sachsen entsprechend der Kostenentwicklung erwarten.
- (2) Die nachfolgenden Regelungen zur Finanzierung des KC Tarife sind eine wesentliche Vertragsgrundlage. Voraussetzung für die Einrichtung des KC Tarife ist, dass der Freistaat Sachsen und die Vertragspartner die Kosten zur Erfüllung der Aufgaben übernehmen. Für die finanzielle Ausstattung des KC Tarife sind laufende Aufwendungen i. H. v. bis zu 500.000 Euro pro Jahr zu erwarten. Dieser Maximalbetrag wird fortgeschrieben, sofern der Freistaat Sachsen die ÖPNVFinVO entsprechend anpasst. Die Übernahme der tatsächlich nachzuweisenden Kosten erfolgt nach folgendem Schlüssel:
 - a. Freistaat Sachsen 50,00 %,
 - b. Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig 12,50 %,
 - c. Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen 12,50 %,
 - d. Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe 12,50 %,
 - e. Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien 6,25 %,
 - f. Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland 6,25 %.
- (3) Der ZVOE wird die tatsächlich anfallenden Kosten zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer entsprechend der genannten Anteile den Vertragspartnern in Rechnung stellen. Die Rechnungslegung erfolgt jeweils im Juni und Dezember für das laufende Halbjahr.

- (4) Die Mittelverwendung des KC Tarife selbst unterliegt der jährlichen Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer.

§ 4 Vertragslaufzeit

- (1) Dieser Vertrag gilt rückwirkend ab 01.01.2024 und wird für unbestimmte Zeit geschlossen. Eine ordentliche Kündigung ist jeweils zum Ende des folgenden Kalenderjahres möglich. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt davon unberührt. Im Falle des Entfalls der wesentlichen Vertragsgrundlage gemäß § 3 Abs. (2) dieses Vertrages sind die Vertragspartner berechtigt, diesen Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist ab dem Zeitpunkt der entfallenden Finanzierung zu kündigen.
- (2) Jeder Vertragspartner kann diesen Vertrag aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen. Gemäß § 314 BGB liegt ein wichtiger Grund vor, wenn dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der Interessen aller Vertragspartner die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses nicht zugemutet werden kann.
- (3) Die Kündigungserklärung eines Vertragspartners muss gegenüber dem ZVOE abgegeben werden. Die anderen Vertragspartner bevollmächtigen den ZVOE unwiderruflich zur Entgegennahme der Kündigungserklärung. Jede Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.
- (4) Im Falle der Kündigung durch einen Vertragspartner werden sich die verbleibenden Vertragspartner unverzüglich über die mögliche Fortsetzung des Vertrages und die Finanzierungsanteile verständigen und auf dieser Basis soweit möglich den Vertrag unter den verbleibenden Vertragspartnern fortsetzen.

§ 5 Konzernübertragungsklausel/Rechtsnachfolgeklausel

Die Vertragspartner sind berechtigt, ihre Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf die mit ihnen jeweils verbundenen Unternehmen i. S. d. § 15 AktG zu übertragen, ohne dass es der Zustimmung der übrigen Vertragspartner bedarf.

§ 6 Kartellrechtliche Genehmigung

Für den vorliegenden Vertrag gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, weil der Vertragsschluss im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung im Nahverkehrsraum Sachsen mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung erfolgt und einer Integration der Nahverkehrsbedienung dient. Gleichwohl bedarf der vorliegende Vertrag zu seiner Wirksamkeit gemäß § 12 Abs. 7 S. 2 AEG und § 8 Abs. 3b S. 2 PBefG der Anmeldung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde. Gleiches gilt für wesentliche Änderungen des vorliegenden Vertrages. Sämtliche Anmeldungen im vorgenannten Sinne nimmt das KC Tarife nach vorhergehender einvernehmlicher Abstimmung der Vertragspartner war.

§ 7 Schlussbestimmungen

- (1) Jeder Vertragspartner erhält ein von allen Vertragspartnern unterzeichnetes Exemplar dieses Vertrages.
- (2) Dieser Vertrag gibt alle getroffenen Abreden vollständig wieder. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Änderungen, Ergänzungen und Zusätze zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für eine Änderung der Bestimmung in vorstehendem Satz 1.
- (4) Die Vertragspartner dürfen diesen Vertrag vorbehaltlich der Regelungen in § 5 insgesamt oder einzelne Rechte und Pflichten aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag nur mit Zustimmung aller Vertragspartner auf einen Dritten übertragen. Die Versagung kann nur aus wichtigem Grund erfolgen. Die Beauftragung von Nachunternehmern durch das KC Tarife ist davon unbenommen.
- (5) Dieser Vertrag unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Gerichtsstand ist Dresden.
- (6) Sollte eine oder sollten mehrere Regelungen dieses Vertrags ganz oder teilweise unwirksam sein oder werden oder nicht durchgeführt werden können oder sollte sich in dem Vertrag eine Lücke herausstellen, wird hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen oder nicht durchführbaren Bestimmungen soll, soweit rechtlich zulässig, eine andere, angemessene Regelung gelten, die dem am nächsten kommt, was die Vertragspartner gewollt haben oder gewollt haben würden, wenn sie die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit der Regelung bedacht hätten. Entsprechendes gilt für eine Lücke; diese soll auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Zielstellung dieses Vertrages geschlossen werden.
- (7) Sollte aufgrund der Zuweisung von Aufgaben an die noch zu gründende Sächsische Mobilitätsgesellschaft eine Änderung dieses Vertrages erforderlich werden, verpflichten sich die Vertragspartner, die davon betroffenen Bestimmungen entsprechend anzupassen.

Zeichnungsseite

Leipzig,

Chemnitz,

**Zweckverband für den
Nahverkehrsraum Leipzig**

**Zweckverband Verkehrsverbund
Mittelsachsen**

Dresden,

Auerbach,

**Zweckverband Verkehrsverbund
Oberelbe**

**Zweckverband Öffentlicher
Personennahverkehr Vogtland**

Bautzen,

**Zweckverband Verkehrsverbund
Oberlausitz Niederschlesien**

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-14/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Kooperationsvertrag**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung genehmigt

1. die als Anlage 2 beigelegte Fassung des Anhanges 2 zur Anlage 3 des KoopV mit rückwirkender Gültigkeit ab 9. Juni 2024

sowie
2. die als Anlage 3 beigelegte Fassung der Anlage 2 sowie die als Anlage 4 beigelegte Fassung des Anhanges 3 zur Anlage 2 des KoopV mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. August 2024.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Beschlusspunkt 1:

Anpassung des KoopV zum 9. Juni 2024 infolge Neuvergabe RB 83

Mit dem kleinen Fahrplanwechsel am 9. Juni 2024 gilt ein neuer Verkehrsvertrag mit der FEG. Gemäß Punkt 1.1 Absatz (1) der Anlage 3300.1 zum Verkehrsvertrag zur Erbringung von SPNV-Leistungen zwischen Freiberg und Holzgau zwischen dem Auftraggeber ZVMS und der FEG vom 30. November 2023 stehen die Ausgleichsleistungen für entgangene Fahrgeldeinnahmen, dazu zählen u. a. die durch den ZVMS gewährten Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Mindereinnahmen (Durchtarifizierungsverluste), dem ZVMS zu.

Daher ist eine Auszahlung dieser Ausgleichszahlungen nicht mehr erforderlich. Ein damit verbundener Arbeitsaufwand beim ZVMS kann vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wird der Anhang 2 zur Anlage 3 des KoopV im Punkt 2 derart angepasst, dass der FEG keine Durchtarifizierungsverluste gewährt werden.

Die Lesefassung des angepassten Anhangs 2 zur Anlage 3 ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Beschlusspunkt 2:

Anpassung des KoopV zum 1. August 2024 infolge Wegfalles des AzubiTickets Sachsen

Seit Mai 2023 gibt es mit dem Deutschlandticket ein sehr attraktives Angebot für die Nutzung des ÖPNV. Dabei sichern der Bund und die Länder gemeinsam dessen Finanzierung. Vor diesem Hintergrund ist die bisherige finanzielle Unterstützung für das AzubiTicket Sachsen durch den Freistaat Sachsen zum 31. Juli 2024 ausgelaufen und das Angebot auf Veranlassung des SMWA und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden eingestellt worden. Dementsprechend wurde die ÖPNVFinVO angepasst. Der Vertrag über die Durchführung des Tarifangebotes AzubiTicket Sachsen (Vertrag ATS) zwischen den beteiligten Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen ist zum o. g. Datum ausgelaufen.

Mit den den Anlagen 3 und 4 zu entnehmenden Anpassungen der Anlage 2 sowie des Anhangs 3 zur Anlage 2 des KoopV wird der Wegfall des AzubiTickets Sachsen bei der Einnahmeaufteilung im VMS umgesetzt.

Die entsprechende Jahresabrechnung für die im Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Juli 2024 zugewiesenen Tarifeinnahmen aus den von anderen Verbänden für den VMS verkauften Verbund-Upgrades des AzubiTickets Sachsen gemäß § 1 Abs. 3 Vertrag ATS inkl. der dazugehörigen Ausgleichsleistungen gemäß § 1 Abs. 4 Vertrag ATS für das Jahr 2024 wird trotz Streichung der Punkte 12.5 bis 12.8 der Anlage 2 im April 2025 durchgeführt.

Folgende Anpassungen der o. g. Anlagen werden zusätzlich vorgenommen:

- Anpassung der Lieferfrist der Einnahmemeldung bei der DB Regio AG Region Südost sowie der DLB (Wegfall Punkt 10.2 der Anlage 2 des KoopV) und
- Erweiterung der durch die Verkehrsunternehmen der VMS GmbH monatlich mitzuteilenden Einzeldatenstatistik für die verkauften Bildungstickets um Freiwilligendienstleistende gemäß § 1 Abs. 1a ÖPNVFinAusG sowie für dem Deutschlandticket zugeordnete Tarifangebote (siehe Punkt 2 Anhang 3 zur Anlage 2 des KoopV); inhaltlich wird bereits jetzt entsprechend verfahren

Der entsprechende Beschluss der beiden Beschlusspunkte durch den Tarifbeirat ist am 9. August 2024 im Umlaufverfahren gefasst worden (vgl. TBV-10/24-U vom 24. Juli 2024).

2. Begründung zu den Beschlusspunkten

Gemäß § 5 der Satzung des ZVMS über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anwendung eines einheitlichen Beförderungstarifes und den Ausgleich der dadurch entstehenden Mindererlöse und Mehrkosten (Verbundtarifsatzung – VTS) ist der KoopV der Verkehrsunternehmen durch den ZVMS zu genehmigen.

Gemäß § 10 Abs. 2 Buchstabe j der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über die Einnahmeverteilung der Verbandsversammlung.

Anlage 2 bis Anlage 4

Anlage 2 – Anhang 2 zur Anlage 3 des Kooperationsvertrages [ab 9. Juni 2024]

Anlage 3 – Anlage 2 des Kooperationsvertrages [ab 1. August 2024]

Anlage 4 – Anhang 3 zur Anlage 2 des Kooperationsvertrages [ab 1. August 2024]

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-15/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Umsetzung DTFinVO2024**

Begründung: siehe Anlage

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, mit den Verkehrsunternehmen im SPNV und im ÖPNV, die in der Aufgabenträgerschaft des ZVMS auf Basis von Verkehrsverträgen Verkehrsleistungen erbringen, auf Basis der DTFinVO2024 Nachtragsvereinbarungen zu den jeweiligen Verkehrsverträgen zur Regelung des Ausgleichs nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets abzuschließen.



Sven Schulze

Anlage

1. Ausgangslage

Im Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 wurde gemäß des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 6. November 2023 vereinbart, dass die in 2023 und 2024 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 6 Mrd. EUR ausgeglichen wird.

Nach der Regelung in § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG) zur Umsetzung des Deutschlandtickets stehen im Freistaat Sachsen auch für das Jahr 2024 Bundesmittel in Höhe von 43 Mio. EUR zum Ausgleich finanzieller Nachteile zur Verfügung. Die Länder haben einvernehmlich die gesetzlich festgelegte Verteilung an die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im ÖPNV in eigener Verantwortung anzupassen. Summiert mit dem eigenen Finanzierungsanteil des Freistaates Sachsen ergibt sich für das Jahr 2024 zunächst ein Gesamtbetrag in Höhe von 86 Mio. EUR, der sich im Falle darüber hinausgehender Mehrkosten noch weiter erhöhen kann. Zusätzlich sollen auch die nichtverbrauchten Mittel des Jahres 2023 für einen Ausgleich in 2024 zur Verfügung stehen. Eine entsprechende Übertragbarkeit soll in einer Neufassung des § 9 Abs. 7 Satz 1 RegG geregelt werden (diese Gesetzesänderung ist noch nicht verabschiedet, erfolgt voraussichtlich im 4. Quartal 2024).

Zur Weiterreichung dieser Mittel an die Aufgabenträger des sächsischen ÖPNV hat der Freistaat Sachsen am 13. Juni 2024 die „Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs 2024 (Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2024 – DTFinVO2024)“ erlassen. Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen für eine Weiterreichung der Mittel an die Aufgabenträger des sächsischen ÖPNV. Die Aufgabenträger sollen wiederum etwaige Mehrkosten der Verkehrsunternehmen auf der Grundlage beihilferechtskonformer und auf diese Verordnung Bezug nehmender Regelungen ausgleichen. Diese Vorgehensweise ist durch den ZVMS im Jahre 2023 auf Grundlage der DTFinVO2023 entsprechend umgesetzt worden, vgl. Beschlussvorlage ZVMS-32/23.

2. Zur DTFinVO2024

Die DTFinVO2024 vom 13. Juni 2024 wurde am 28. Juni 2024 im Sächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht und ist am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft getreten. Die Verordnung orientiert sich inhaltlich eng an der mit Bund und Ländern abgestimmten „Muster-Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln“ vom 16. November 2023. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur DTFinVO2024 hat der ZVMS am 19. April 2024 zum Verordnungsentwurf Stellung genommen.

Wesentliche Inhalte der DTFinVO2024 sind:

- Zahlung von Ausgleichsleistungen an die Aufgabenträger im Freistaat Sachsen als finanzieller Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben in den Monaten Januar 2024 bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets
- vollständiger Ausgleich der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben
- Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen, soweit diese das wirtschaftliche Risiko tragen bzw. erlösverantwortlich sind
- Sicherstellung durch die Aufgabenträger, dass bei Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation ausgeschlossen ist (Maßstab: Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007)
- Zahlungsverpflichtung der Aufgabenträger an den Freistaat Sachsen, sofern auf der Grundlage der Berechnungsmethode in Anlage 1 zur DTFinVO2024 Einnahmen die

ausgleichsfähigen Ausgaben übersteigen (*neue Regelung in DTFinVO2024 im Vergleich zur DTFinVO2023*)

- Verpflichtung der jeweiligen Erlösverantwortlichen zur Beteiligung an der Einnahmenaufteilung bzw. dem Clearingverfahren zum Deutschlandticket
- Frist zur Beantragung der Ausgleichsleistungen: 30. September 2024
- Bewilligungsbehörde: Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
- Nachweis der tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der Berechnungsmethode in Anlage 1 zur DTFinVO2024 bis zum 31. März 2026 (vorläufiger Nachweis bereits bis zum 31. Mai 2025)
- Möglichkeit zur Beantragung von Abschlagszahlungen für das Jahr 2025 (Antragstellung bis 28. Februar 2025 bzw. 30. Juni 2025; Auszahlung der Abschlagszahlungen zum 1. April 2025 bzw. 1. August 2025)

3. Vorläufige Ausgleichsleistung

Der ZVMS hat zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 bei der zuständigen Bewilligungsbehörde LASuV am 18. Juni 2024 einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung gestellt.

Dem ZVMS wurde zum Deutschlandticket-Ausgleich für das Jahr 2024 gemäß Bescheid des LASuV vom 15. Juli 2024 antragsgemäß eine vorläufige Ausgleichsleistung in Höhe von 3.795.008,00 EUR am 29. Juli 2024 ausgezahlt. Die Gewährung der vorläufigen Ausgleichsleistung erfolgte unter der Bedingung der Beachtung der Regelungen der DTFinVO2024, insbesondere unter der Bedingung der Antragstellung auf Gewährung von Ausgleichsleistungen nach § 7 Abs. 1 Satz 1 DTFinVO2024.

4. Umsetzung der DTFinVO2024 beim ZVMS

Der ZVMS wird mit den Verkehrsunternehmen im SPNV und im ÖPNV, die in seiner Aufgabenträgerschaft auf Basis von Verkehrsverträgen Verkehrsleistungen erbringen, auf Basis der DTFinVO2024 Nachtragsvereinbarungen zu den jeweiligen Verkehrsverträgen zur Regelung des Ausgleichs nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets abschließen (vgl. Beschlussvorschlag dieser Vorlage).

Dies betrifft folgende Verkehrsunternehmen und Verkehrsleistungen:

Netto-Verkehrsverträge:	Verkehrsunternehmen	Verkehrsleistung
	Bayerische Oberlandbahn GmbH	Elektronetz Mittelsachsen EMS
	DB Regio AG	Mitteldeutsches S-Bahn Netz MDSB
	DB Regio AG	RE 1 (NeiTec-Netz Thüringen)
	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn	Dieselnetz Erzgebirge
	City-Bahn Chemnitz GmbH	Netz Chemnitzer Modell
	City-Bahn Chemnitz GmbH	RB 37 Glauchau Gößnitz
	SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH	KBS 518

Brutto-Anreiz-Verkehrsverträge:	Verkehrsunternehmen	Verkehrsleistung
	Transdev Regio Ost GmbH	RB 110
	Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	RB 83 (Vertragslaufzeit bis 6/2024)

Brutto- Verkehrs- vertrag:	Verkehrsunternehmen	Verkehrsleistung
	Transdev Regio Ost GmbH	RE 6
	Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	RB 83 (Vertragslaufzeit ab 6/2024)
	Regionalverkehr Westsachsen GmbH	Linie 526

Die Nachtragsvereinbarungen dienen einerseits der Weiterleitung zusätzlicher Mittel, die dem ZVMS vom Freistaat Sachsen zum Deutschlandticket-Ausgleich tatsächlich gewährt werden, an die Verkehrsunternehmen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets. Diese gemäß Nachtragsvereinbarungen vorgesehenen Zahlungen des ZVMS an die Verkehrsunternehmen sind nur möglich, weil dem ZVMS auf der Grundlage der DTFinVO2024 zusätzliche Mittel zugewiesen werden. Ohne Zuweisung dieser zusätzlichen Mittel wären Zahlungen an die Verkehrsunternehmen im Rahmen der bestehenden bzw. geplanten Haushaltsmittel nicht möglich. Zahlungen an die Verkehrsunternehmen aufgrund der Nachtragsvereinbarungen erfolgen daher nur, wenn und soweit dem ZVMS Ausgleichsleistungen nach der DTFinVO2024 für die jeweiligen verkehrsvertraglichen Leistungen tatsächlich gewährt werden.

Die Nachtragsvereinbarungen regeln andererseits Zahlungen der Verkehrsunternehmen an den ZVMS für den Fall, dass auf der Grundlage der Berechnungsmethode nach Anlage 1 der DTFinVO2024 deren Einnahmen die ausgleichsfähigen Ausgaben übersteigen. Der ZVMS wird die so von den Verkehrsunternehmen erhaltenen Mittel einsetzen für einen Ausgleich an andere Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsbereich bzw. zur Weiterleitung an den Freistaat Sachsen gemäß § 6 Abs. 6 DTFinVO2024.

Mit den Nachtragsvereinbarungen sollen darüber hinaus im Wesentlichen folgende Inhalte geregelt werden:

- weiterhin Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anwendung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets durch das Verkehrsunternehmen
- Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Beteiligung des Verkehrsunternehmens an der Einnahmenaufteilung bzw. dem Clearingverfahren zum Deutschlandticket
- Ausschluss einer eventuellen Überkompensation bei Weiterleitung von Ausgleichsleistungen
- anteilige Auszahlung der dem ZVMS gewährten vorläufigen Ausgleichsleistungen als vorläufige Vorauszahlungen zur Liquiditätssicherung

Die konkreten Vertragstexte zu den Nachtragsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen werden auf Basis der DTFinVO2024 vom 13. Juni 2024 kurzfristig erarbeitet bzw. abgestimmt.

5. Ausblick auf 2025

Für 2025 wird der ZVMS die gemäß DTFinVO2024 für 2025 bereits vorgesehenen Abschlagszahlungen beantragen und erhaltene Abschlagszahlungen anteilig an die Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der im Antrag zum Deutschlandticket-Ausgleich für 2024 seitens der Verkehrsunternehmen nachgewiesenen nicht gedeckten Ausgaben weiterleiten.

6. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über den Abschluss von Änderungen oder Ergänzungen von Verkehrsverträgen der

Verbandsversammlung, soweit die finanziellen Auswirkungen der jeweiligen Änderung bzw. Ergänzung den Wert von 500.000 EUR übersteigen.

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-16/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Vergabe E-Netz Mittelthüringen**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den Abschluss der „Verwaltungsvereinbarung zur Vergabe von Verkehrsleistungen im Thüringer Elektro Netz (TEN)“ gemäß Anlage 2 und
2. die Erteilung der Vollmacht an den Verbandsvorsitzenden, vor Abschluss der Vereinbarung gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung entsprechend abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des ZVMS führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Der aktuelle Verkehrsvertrag im Neigetechnetz Thüringen endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028. Derzeit umfasst der Vertrag die Linien:

- RE 1: Göttingen – Erfurt – Gera – Glauchau
- RE 3: Erfurt – Gera Altenburg/Greiz
- RE 7: Erfurt – Arnstadt – Würzburg/Bad Kissingen

Auf dem Gebiet des ZVMS befindet sich lediglich ein Streckenabschnitt von der Verbandsgrenze bis nach Glauchau der Linie RE 1 mit einem jährlichen Fahrplanvolumen von rund 72.000 Zkm. Der ZVMS ist direkter Auftraggeber im aktuellen Verkehrsvertrag. Zum Einsatz gelangen Dieseltriebwagen der Baureihe 612 aus den Baujahren 1998 bis 2003, welche mit aktiver Neigetech ausgerüstet sind.

2. Neuvergabe der Verkehrsleistung

Die DB InfraGO AG plant im Rahmen des Projektes Elektrifizierung der Mittel-Deutschland-Verbindung (Ausbaustrecke Weimar – Gera – Gößnitz) u. a. den Streckenabschnitt zu elektrifizieren. Als Realisierungszeitraum wird aktuell von 2027 bis 2030 ausgegangen, wobei im Dezember 2028 die Inbetriebnahme des Teilabschnittes Weimar – Jena-Göschwitz geplant ist. Aufgrund dessen sollen bei einer erneuten Vergabe elektrisch angetriebene Fahrzeuge zum Einsatz gelangen. Streckenspezifisch sollen reine Elektrotriebfahrzeuge (EMU) oder batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) zum Einsatz kommen.

Für den Übergangszeitraum vom Ende des Bestandsvertrages im Dezember 2028 bis zur Verkehrsaufnahme im Rahmen des Neuvertrages im Dezember 2029 wird eine Übergangslösung angestrebt.

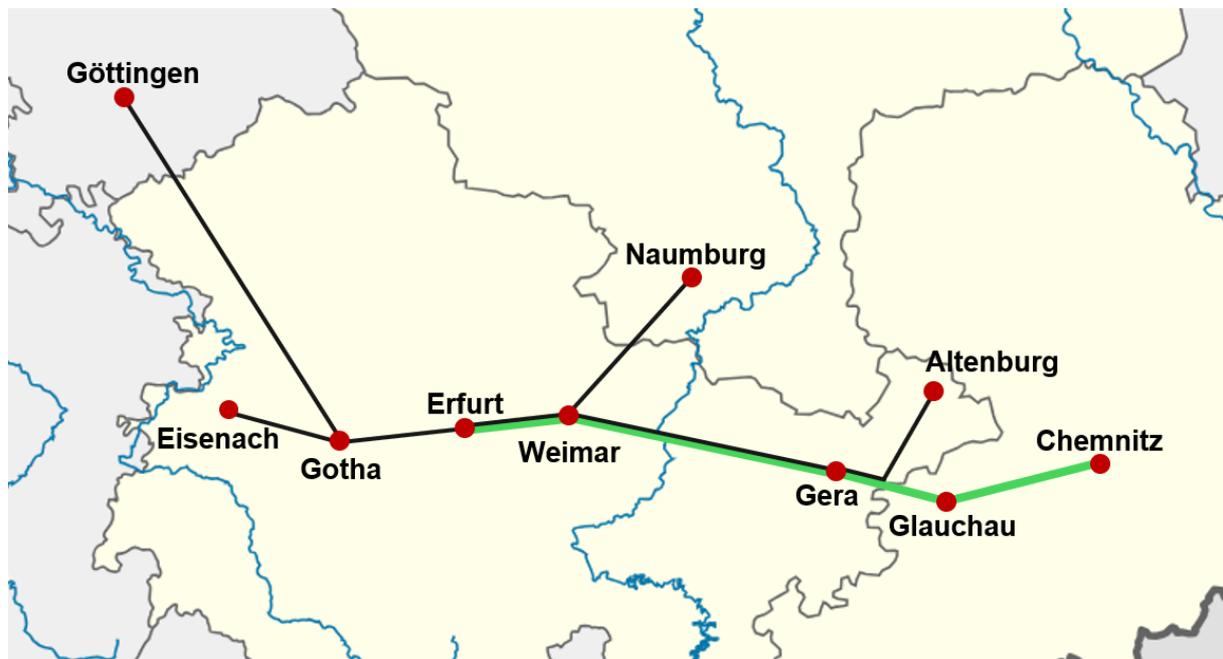
2.1. Rahmenbedingungen der Vergabe

Rolle des ZVMS:	Auftraggeber im neuen Verkehrsvertrag
Vergabeart:	offenes Verfahren
Vertragszeitraum:	Dezember 2029 bis Dezember 2043
Vertragsart:	Bruttovertrag (vsl. 2029 – 2032) → Umwandlung in Nettovertrag ab 2033
Fahrzeuge:	Neufahrzeugflotte (EMU/BEMU) durch EVU zu beschaffen; Ausrüstung der Neufahrzeuge mit ETCS; streckenspezifisch rein elektrische oder batterieelektrische Fahrzeuge; Finanzierungshilfen z. B. Wiedertzulassungs- und Weiterverwendungszusage sowie Übernahme Zinsänderungsrisiko
Vergütung:	Anpassung der für die Vergütung maßgebenden Kostenstellen auf Basis öffentlicher Indizes (z. B. Energie, Personal)
weiteres:	Personalübernahme vom Bestandsbetreiber; keine Fahrausweisautomaten in den Zügen; Einsatz von Sicherheitspersonal und Reisendenlenkern

2.2. Streckenabschnitt im Bereich des ZVMS

Liniennummer:	RE 2 (neu – bisher RE 1) Linie endet in Erfurt anstatt der bisherigen Durchbindung bis Göttingen
ZVMS-Abschnitt:	Verbandsgrenze – Glauchau – Chemnitz neu: Durchbindung bis Chemnitz Option zur Abbestellung des Abschnittes Glauchau – Chemnitz
Leistungsvolumen:	ca. 295.000 Zkm pro Jahr
Taktung:	täglich im 120-Minuten-Takt
Zugbegleitung:	95 % Besetzungsquote der Fahrten mit Kundenbetreuern
Fahrzeuge:	rein elektrische Neufahrzeuge; max. Geschwindigkeit von 160 km/h

2.3. Linienverläufe im Zielnetz



Zielnetz; grün die Linie RE 2, schwarz weitere Linien des Vergabernetzes

- RE 1: Göttingen – Gotha – Erfurt – Jena – Gera
- RE 2: Erfurt – Jena – Gera – Glauchau – Chemnitz
- RE 3: Erfurt – Jena – Gera – Altenburg
- RB 11: Eisenach – Erfurt
- RB 20: Eisenach – Erfurt – Naumburg
- RB 21: Weimar – Jena-Göschwitz

2.4. Verwaltungsvereinbarung

Zur Organisation der Vergabe der SPNV-Leistung wird TLBV eine Verwaltungsvereinbarung mit allen, später am Verkehrsvertrag beteiligten Aufgabenträgern abschließen. Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Durchführung des Vergabeverfahrens und die Tragung der resultierenden Kosten der Vergabe. Die Kosten werden nach Linien und entsprechend dem Zugkilometervolumen dem jeweiligen Aufgabenträger zugeordnet. Der Entwurf der Verwaltungsvereinbarung ist mit den oben beschriebenen Inhalten als Anlage 2 beigefügt.

3. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS, obliegt die Beschlussfassung über die Abgabe von Bestellgarantien für einzelne SPNV-Strecken der Versammlung.

Anlage 2

*(„Verwaltungsvereinbarung zur Vergabe von Verkehrsleistungen im Thüringer Elektro Netz (TEN)“
[Entwurf])*

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-17/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Ausschreibung Vogtlandnetz**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den Abschluss der „Vereinbarung über die Bestellung und Finanzierung der verbundraumübergreifenden SPNV-Leistungen auf der Linie RB 2 Zwickau Zentrum – Zwickau Hbf – Werdau – Plauen – Bad Brambach – Cheb“ zwischen dem ZVV und dem ZVMS gemäß Anlage 2 und
2. die Erteilung der Vollmacht an den Verbandsvorsitzenden, vor Abschluss der Vereinbarung gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des ZVMS führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangspunkt

Der aktuelle Verkehrsvertrag für das Vogtlandnetz endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027. Für den sich anschließenden Zeitraum vergibt der ZVV die Verkehrsleistungen auf den Linien RB 1, RB 2 und RB 5 neu. Ein Teil der zu vergebenden SPNV-Leistungen wird im Gebiet des ZVMS erbracht: Einzelne Leistungen der Linie RB 2 verkehren zwischen Zwickau Hbf. und Plauen ob Bf. über Werdau.

Das Vergabeverfahren wird federführend durch den ZVV als Verhandlungsverfahren mit vorheriger Veröffentlichung eines Aufrufs zum Wettbewerb durchgeführt.

2. Eckpunkte der Ausschreibung Vogtlandnetz

2.1. Vertragslaufzeit

Der Beginn des neuen Verkehrsvertrages ist grundsätzlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029 geplant mit einem Vertragsende zum Fahrplanwechsel im Dezember 2041.

Im Zuge des Verhandlungsverfahrens ist ein Vertragsbeginn im Dezember 2027 bzw. im Dezember 2028 sowie eine Verkürzung der Vertragslaufzeit auf bis zu acht Jahre möglich. Sofern sich aus dem Verhandlungsverfahren der Vertragsbeginn im Dezember 2027 ergibt, resultiert ein frühestes Ende des Vertrages somit im Jahr 2035.

2.2. Veröffentlichung und Zeitplan

Das Vergabeverfahren wurde im EU-Amtsblatt am 29. Juli 2024 veröffentlicht. Die Zeitschiene für das Vergabeverfahren sieht wie folgt aus:

13. September 2024	Frist für Teilnahmeanträge
30. September 2024	Aufforderung zur Abgabe eines Erstangebotes
28. Februar 2025	Ende der Angebotsfrist Erstangebote
Mai/Juni 2025	Durchführung von Verhandlungen
30. Juni 2025	Aufforderung zur Abgabe endgültiger Angebote
29. August 2025	Ende der Angebotsfrist endgültige Angebote

3. Finanzierung, Leistungsanteile und Verwaltungsvereinbarung

Es erfolgt keine Aufteilung der Leistungen nach Territorialprinzip. Der ZVV finanziert weiterhin alle Leistungen der RB 1 sowie Teilleistungen der RB 2 auf dem Gebiet des ZVMS. Der ZVMS übernimmt – wie im Status quo – die Finanzierung ausschließlich der Linie RB 2 auf den folgenden Streckenabschnitten:

- Zwickau Zentrum – Zwickau Hbf.
- Werdau Bogendreieck Zwickauer Spitze – Werdau bzw.
- Werdau Bogendreieck Zwickauer Spitze – Werdau – Werdau Bogendreieck Neumarker Spitze

Damit ergibt sich für den ZVMS ein Leistungsvolumen von ca. 70.000 Zkm pro Jahr. Dies begründet sich u. a. darin, dass aufgrund der Fahrzeugneutralität des Musterfahrplans der Vergabe nicht alle Fahrten der Linie RB 2 über Werdau geführt werden und Teilleistungen mit dem neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netz in den Flügel der Linie S 5X nach Plauen übergehen. Hintergrund der Abweichung vom Territorialprinzip ist die an dieser Stelle ebenfalls abweichende finanzielle Zuordnung in der ÖPNVFinVO des Freistaates Sachsen.

Der Entwurf der Verwaltungsvereinbarung zwischen ZVV und ZVMS (Stand: 6. August 2024) ist als Anlage 2 beigefügt.

4. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS, obliegt die Beschlussfassung über die Abgabe von Bestellgarantien für einzelne SPNV-Strecken der Versammlung der Verbandsversammlung.

Anlage 2

(„Vereinbarung über die Bestellung und Finanzierung der verbundraumübergreifenden SPNV-Leistungen auf der Linie RB 2 Zwickau Zentrum – Zwickau Hbf. – Werdau – Plauen – Bad Brambach – Cheb“ [Entwurf])

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-18/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Nachtrag Verkehrsvertrag RE 6 Chemnitz – Leipzig**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den Abschluss des 1. Nachtrages zum Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der Linie RE 6 gemäß Anlage 2 und
2. die Erteilung der Vollmacht an den Verbandsvorsitzenden, vor den Abschluss des Nachtrages gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des ZVMS führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag der Linie RE 6

1.1. Ausgangspunkt

Für den ab kleinem Fahrplanwechsel im Juni 2024 laufenden Verkehrsvertrag für die Linie RE 6 war der Einsatz der bei der ALSTOM GmbH bestellten elf BEMU-Fahrzeuge vorgesehen. Ende Februar 2024 kündigte die ALSTOM GmbH im Rahmen eines regelmäßigen projektbegleitenden Treffens die Verzögerung der Zulassung aller elf BEMU-Fahrzeuge an. Statt des bisher avancierten Zulassungstermines im Oktober 2024 plant ALSTOM GmbH zwischenzeitlich eine Erlangung der Zulassung Ende Mai 2025. Hierüber wurde zuletzt in der Aufsichtsratssitzung am 15. Mai 2024 (Info-09/24) berichtet.

Infolgedessen wurde im Rahmen und auf Basis des Verkehrsvertrages für die Linie RE 6 (gültig seit kleinem Fahrplanwechsel im Juni 2024) ein Ersatzkonzept durch den Betreiber TDRO erstellt, um trotz Lieferverzuges der BEMU-Fahrzeuge die Bedienung der Linie RE 6 sicherzustellen.

Der gegenständliche 1. Nachtrag (Anlage 2) regelt das Ersatzkonzept für den Zeitraum vom kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2024 bis zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2024.

1.2. Betriebskonzept und Nachtrag

Das Ersatzkonzept basiert auf den bisher auf der Linie RE 6 eingesetzten Zuggarnituren, bestehend aus einer Diesellokomotive mit fünf Reisezugwagen. Als Reservefahrzeuge stehen – wie im bisherigen Vertrag – zwei Nahverkehrstriebwagen der Bauart LINT zur Verfügung. Das Fahrplankonzept bleibt zum Bestand unverändert.

Dem Ersatzkonzept wurde seitens der zuständigen Aufgabenträger ZVMS und ZVNL zugestimmt. Unter der Prämisse der Sicherstellung der Verkehrsleistung waren in Anbetracht des Vorbereitungszeitraums insbesondere die Themen Fahrzeugverfügbarkeit, Ausbildung des Personals sowie Personalverfügbarkeit kritisch und maßgebend.

Im Rahmen des verkehrsvertraglich festgelegten Verfahrens für entsprechende Ersatzkonzepte steht dem EVU eine Anpassung der Vergütung unter Berücksichtigung von Mehr- und Minderkosten zu. Dies hat die TDRO in einem Nachtragsangebot entsprechend detailliert dargelegt und begründet. Die Beauftragung des Nachtragsangebots sowie erforderliche Anpassungen vertraglicher Themen auf die Ersatzfahrzeugflotte sollen im 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag (Anlage 2) festgehalten werden.

1.3. Finanzielle Auswirkungen

Durch den Einsatz der Ersatzfahrzeuge erhöhen sich die Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistung auf der Linie RE 6 u. a. durch höhere fixe und variable Fahrzeugkosten sowie einen erhöhten Personalbedarf. Für den ZVMS bedeutet dies eine Erhöhung der Kosten von ca. 6 %.

1.4. Ausblick

Das gegenständliche Ersatzkonzept wird nur im Zeitraum vom kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2024 bis zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2024 gültig sein. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024 werden – in Anbetracht des bevorstehenden Jahres der Kulturhauptstadt – hochwertigere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Es handelt sich dabei um Doppelstockwagen mit Klimatisierung und Niederflureinstiegen. Auf dieser Basis ergibt sich ein geändertes Ersatzfahrzeugkonzept, welches zu einem weiteren Nachtragsangebot der TDRO führt. Sobald dieses final vorliegt, wird in der Folge ein weiterer Nachtrag zum Verkehrsvertrag erforderlich, der in der kommenden Verbandsversammlung des ZVMS zur Beschlussfassung gestellt werden soll.

2. Umleitungsverkehre auf der Linie RE 6 – Bauphase 2 des Schwellentausches

2.1. Ausgangspunkt

Im Jahr 2024 kündigte die DB InfraGO AG kurzfristig den notwendigen Tausch von 44 000 Schwellen im Abschnitt Chemnitz – Geithain an. Nachdem in der Bauphase 1 der Abschnitt Chemnitz – Burgstädt gesperrt war und es infolgedessen zu SEV auf diesem Abschnitt kam, ist in Bauphase 2 (5. August 2024 bis 13. Oktober 2024) der Abschnitt Burgstädt – Geithain von der Sperrung betroffen. In der Verbandsversammlung vom 14. Juni 2024 wurde zuletzt im Rahmen der Informationen der Geschäftsführung über die Sperrung informiert.

Um das zweimalige Umsteigen Zug/SEV zu vermeiden und die Qualität der SPNV-Leistung auf dieser wichtigen Relation zu verbessern, wurde in Abstimmung der zuständigen Aufgabenträger ZVMS und ZVNL mit dem Betreiber TDRO ein entsprechendes Betriebskonzept erarbeitet.

2.2. Betriebskonzept

Das Betriebskonzept während der Streckensperrung besteht aus zwei Bestandteilen:

Umleitungsverkehr (RE 6 E):

Es wird ein Umleitungsverkehr mit sieben Zugpaaren je Tag im Zwei-Stunden-Takt zwischen Chemnitz und Leipzig mit Halt in Döbeln verkehren. Die Fahrzeit ist mit – je nach Fahrtrichtung – 1:30 h bzw. 1:56 h, was vergleichbar mit dem SEV über Geithain ist. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge vom Typ Coradia Continental des Elektronetzes Mittelsachsen.

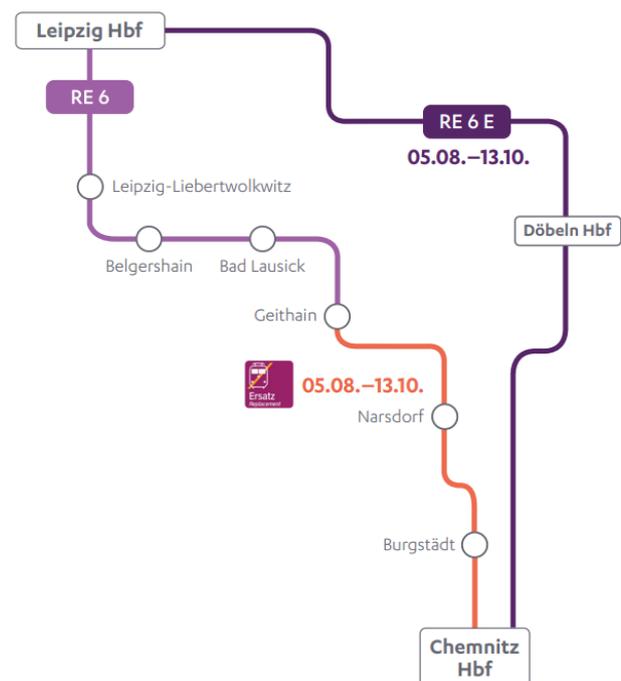
Stammstrecke RE 6:

Auf der Stammstrecke kommt es in Folge des erhöhten Personalbedarfs für die Umleitungsverkehre zur Erweiterung des SEV-Abschnittes auf den Bereich bis Chemnitz. Gleichzeitig wird damit jedoch das zweimalige Umsteigen Zug/Bus auf der Stammstrecke vermieden. Züge verkehren zwischen Leipzig und Geithain, SEV-Busse zwischen Geithain und Chemnitz jeweils im Stundentakt. Zum Einsatz gelangen die regulären Lok-Wagenzug-Garnituren.

2.3. Finanzielle Auswirkungen

Für den Umleitungsverkehr (RE 6 E) wurde eine separate Kalkulation erstellt, welche Mehr- und Minderkosten in dieser speziellen Situation berücksichtigt. Die Abwicklung des RE 6 E erfolgt über den bestehenden Verkehrsvertrag zum RE 6. Hierfür wird voraussichtlich ein 2. Nachtrag zum Verkehrsvertrag erforderlich.

Die Abwicklung des Bedienkonzeptes auf der Stammstrecke erfolgt regulär über den geschlossenen Verkehrsvertrag für die Linie RE 6.



3. Kosten

Die finanziellen Auswirkungen des 1. Nachtrages zum Verkehrsvertrag und der Umleitungsverkehre wurden gesamthaft auf Finanzierbarkeit geprüft. Basis zur Bewertung der Finanzierbarkeit bildet der Haushaltsplan des ZVMS.

4. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS, obliegt die Beschlussfassung über die Änderungen oder Ergänzungen von Verkehrsverträgen der Verbandsversammlung.

Anlage 2 bis Anlage 4

Anlage 2 – 1. Nachtrag zum „Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPVN-Leistungen auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig“

Anlage 3 – Anlage 1 zum 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag RE 6 zwischen Chemnitz - Leipzig

Anlage 4 – Anlage 2 zum 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag RE 6 zwischen Chemnitz - Leipzig

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-20/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **zustimmungspflichtige Geschäfte SDG**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden in der Gesellschafterversammlung der SDG

1. dem von der Nexia GmbH geprüften und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 der SDG inkl. Lagebericht,
2. dem Vortrag des Jahresüberschusses von 190.782,17 EUR auf neue Rechnung und
3. der Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2023

zuzustimmen.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Die SDG hat gemäß § 14 Abs. 2 des Gesellschaftervertrages den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss wurde nach dem vom Geschäftsführer erteilten Auftrag nach den Vorschriften der §§ 316 ff. HGB geprüft, vgl. Anlage 2 (nicht öffentlich).

Der Jahresabschluss und das Prüfergebnis sind gemäß § 42a GmbHG dem Aufsichtsrat vorzulegen. Der Gesellschafter beschließt über die Feststellung des Jahresabschlusses und über die Ergebnisverwendung.

Im Ergebnis der Prüfung bestehen keine Gründe, die der Feststellung des Jahresabschlusses sowie der Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung entgegenstehen. Als Anlage 3 ist der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk aus der Prüfung der Wirtschaftsprüfer beigelegt.

Die SDG erzielte im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss von 191 TEUR, der zusammen mit den in den Vorjahren gebildeten Bilanzgewinnen vorgetragen wird.

2. Begründung zu den Beschlusspunkten

Gemäß § 11a Abs. 1 der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Ausübung von Gesellschafterrechten bei Gesellschaften, an denen der Zweckverband beteiligt ist, dem Verbandsvorsitzenden.

a) Begründung zu den Beschlusspunkten Nr. 1 und 2

Für die Ausübung des Stimmrechts bei Beteiligungsgesellschaften bedarf der Verbandsvorsitzende gemäß § 11a Abs. 4 Buchstabe a) der Verbandssatzung der vorherigen Zustimmung der Verbandsversammlung für die Beschlüsse über die Feststellung des Jahresabschlusses, die Genehmigung des Lageberichtes und die Verwendung des Ergebnisses.

b) Begründung zu dem Beschlusspunkt Nr. 3

Für die Ausübung des Stimmrechts bei Beteiligungsgesellschaften bedarf der Verbandsvorsitzende gemäß § 11a Abs. 4 Buchstabe c) der Verbandssatzung der vorherigen Zustimmung der Verbandsversammlung für die Beschlüsse über die Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates.

Anlage 2

Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2023 und des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2023 der SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH:

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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.

Verantwortung des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

Außerdem ist der gesetzliche 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 ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie



in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

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



Anlage 5
Seite 4

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

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

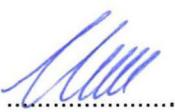
Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Chemnitz, den 27. Mai 2024



Nexia GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft


.....
Schüppel
Wirtschaftsprüfer


.....
Hesse
Wirtschaftsprüferin