

Beteiligungsbericht

des

Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)

für das Jahr 2023

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



Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	3
1 EINLEITUNG UND ÜBERSICHT BETEILIGUNGEN	4
1.1 GEGENSTAND DES BETEILIGUNGSBERICHTES	4
1.2 UNTERNEHMEN IN PRIVATER RECHTSFORM	4
1.3 BETEILIGUNGSVERWALTUNG DES ZVMS	4
2 ÜBERBLICK ÜBER DIE BETEILIGUNGEN DES ZVMS	5
2.1 BETEILIGUNGSSTRUKTUR	5
2.2 ÜBERSICHTEN ZU DEN BETEILIGUNGEN	6
3 BETEILIGUNGEN AN PRIVATRECHTLICHEN UNTERNEHMEN	7
3.1 VERKEHRSVERBUND MITTELSACHSEN GMBH	7
3.1.1 ÜBERBLICK	7
3.1.2 VERLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 2023 DER VMS GMBH	9
3.1.3 WIRTSCHAFTLICHE DATEN DER VMS GMBH	10
3.1.4 FINANZBEZIEHUNGEN ZWISCHEN ZVMS UND VMS GMBH	13
3.1.5 WICHTIGE KENNZAHLEN DER VMS GMBH	13
3.1.6 AUSBLICK, CHANCEN UND RISIKEN DER VMS GMBH	14
3.2 CITY-BAHN CHEMNITZ GMBH	16
3.2.1 ÜBERBLICK	16
3.2.2 VERLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 2023 DER CBC	18
3.2.3 WIRTSCHAFTLICHE DATEN DER CBC	20
3.2.4 FINANZBEZIEHUNGEN ZWISCHEN ZVMS UND CBC	22
3.2.5 WICHTIGE KENNZAHLEN DER CBC	23
3.2.6 AUSBLICK, CHANCEN UND RISIKEN	23
3.3 SDG SÄCHSISCHE DAMPFEISENBAHNGESELLSCHAFT MBH	25
3.3.1 ÜBERBLICK	25
3.3.2 VERLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 2023 DER SDG	27
3.3.3 WIRTSCHAFTLICHE DATEN DER SDG	28
3.3.4 FINANZBEZIEHUNGEN ZWISCHEN ZVMS UND SDG	30
3.3.5 WICHTIGE KENNZAHLEN DER SDG	30
3.3.6 AUSBLICK, CHANCEN UND RISIKEN	31
3.4 DEUTSCHLANDTARIFVERBUND-GMBH (DTVG)	33
3.4.1 ÜBERBLICK	33
3.4.2 VERLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 2023 DER DTVG	36
3.4.3 WIRTSCHAFTLICHE DATEN DER DTVG	37
3.4.4 FINANZBEZIEHUNGEN ZWISCHEN ZVMS UND DTVG	39
3.4.5 WICHTIGE KENNZAHLEN DER DTVG	40
3.4.6 AUSBLICK, CHANCEN UND RISIKEN	40
4 FAZIT, AUSBLICK	42
ERLÄUTERUNG ZU DEN BILANZ- UND LEISTUNGSKENNZAHLEN	43

Abkürzungsverzeichnis

ARGE	Arbeitsgemeinschaft
BA	Bauabschnitt
BDO	Bund Deutscher Omnibusunternehmen e. V
BEMU	Battery Electric Multiple Unit
BSN	Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.
CBC	City-Bahn Chemnitz GmbH
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-AG
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTFinVO 2023	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs 2023 (Deutschlandticket- Finanzierungsverordnung 2023)
D-TARIF	Deutschlandtarif
D-Ticket	Deutschlandticket
DTV	Deutschlandtarifverbund
DTVG	Deutschlandtarifverbund-GmbH
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätzegesetz
i. V. m.	in Verbindung mit
LASuV	Landesamt für Verkehr und Straßenbau
NIS-2-Richtlinie	Zweite EU-Richtlinie zur Netzwerk- und Informationssicherheit
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RIS	Regio Infra Service Sachsen GmbH
SächsGemO	Sächsische Gemeindeordnung
SächsKomZG	Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit
SächsÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
SDG	SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TBNE	Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VMS GmbH	Verkehrsverbund Mittelsachsen Gesellschaft mit beschränkter Haftung
VVHC	Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVOE	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

1 Einleitung und Übersicht Beteiligungen

1.1 Gegenstand des Beteiligungsberichtes

Der vorliegende Beteiligungsbericht ermöglicht einen aussagekräftigen Überblick über die Beteiligungen des ZVMS. 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 ZVMS 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 ZVMS und basiert auf den Daten der geprüften und festgestellten Jahresabschlüsse 2023.

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 ist,
- 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.

1.3 Beteiligungsverwaltung des ZVMS

Die Beteiligungsverwaltung ist ein Teilgebiet des Geschäftsbereiches Finanzen/Tarif. Sie stellt ein Bindeglied zwischen den Beteiligungen des Zweckverbandes, den Vertretern in den Gremien (Aufsichtsräte) und den gesetzlichen Vertretern (Gesellschaftervertreter, Verbandsversammlung) dar. Die Aufgaben der Beteiligungsverwaltung können wie folgt gegliedert werden:

- Beteiligungsstrategie: Vorbereitung und Unterstützung strategischer Entscheidungen zur Beteiligungsstruktur, Festlegung und Überprüfung von Finanzvorgaben und weiterer Rahmendaten der Planung
- Beteiligungscontrolling: Analyse der Berichterstattungen der Beteiligung, Prüfung und Abstimmung der Jahresabschlüsse und der Wirtschaftsplanung, Risikoberichterstattung und Risikomanagement, Kontrolle der Rentabilität, Wirtschaftlichkeit und Amortisation großer Investitionsvorhaben
- Beteiligungsverwaltung: Dokumentation, Koordination, Information und Überwachung im Sinne einer zentralen Stelle zur Erfüllung der formalen Aufgaben des Gesellschafters, Organisation und Umsetzung von Verwaltungsaufgaben, gesellschafts- und teilweise steuerrechtliche Fragen, Erstellen des jährlichen Beteiligungsberichtes

- Mandatsbetreuung: Unterstützung der Verwaltungsvertreter und der in die Aufsichtsratsgremien entsandten Vertreter bei der Wahrnehmung ihrer Pflichten und Aufgaben, Teilnahme an Sitzungen, Sichtung und Kommentierung von Sitzungsunterlagen

2 Überblick über die Beteiligungen des ZVMS

2.1 Beteiligungsstruktur

Der ZVMS hat mit Stand 31. Dezember 2023 vier unmittelbare Beteiligungen. Die VMS GmbH, an der der ZVMS zu 100 % beteiligt ist, die CBC, an der der ZVMS 50,004 % der Anteile hält, die SDG, an der der ZVMS 33,33 % der Anteile innehat, und die DTVG mit 1,36 % der Anteile.

Die CBC hält 6 Anteile (0,82 %) an der DTVG, dies stellt für den ZVMS eine mittelbare Beteiligung dar.



Übersicht 1: Beteiligungen des ZVMS

2.2 Übersichten zu den Beteiligungen

Nachfolgend werden die wichtigsten Daten der Beteiligungen in drei Übersichten dargestellt.

		Jahr	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	City-Bahn Chemnitz GmbH	SDG Sächsische Dampfeisenbahn- gesellschaft mbH	Deutschlandtarif- verbund-GmbH
Stammkapital	TEUR	2021	3.000	26	30	54
		2022	3.000	26	30	55
		2023	3.000	26	30	55
Beteiligungsquote ZVMS	%	2021	100	50,004	33,33	1,36
		2022	100	50,004	33,33	1,36
		2023	100	50,004	33,33	1,36
Bilanzsumme	TEUR	2021	382.212	8.922	8.177	397
		2022	351.336	10.205	8.781	4.176
		2023	365.729	15.994	6.455	16.688
Eigenkapital	TEUR	2021	5.496	2.585	4.215	257
		2022	5.701	2.401	4.414	401
		2023	5.723	2.588	4.605	1.237
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	TEUR	2021	119.920	312		
		2022	169.839	144		
		2023	194.629	42		
Umsatzerlöse	TEUR	2021	32.931	30.111	8.983	
		2022	105.227	35.257	9.074	93.039
		2023	23.310	42.555	10.340	142.154
Jahresergebnis	TEUR	2021	2.047	121	271	-1.248
		2022	205	-184	199	-624
		2023	22	187	191	-540
Anzahl Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		2021	69	161	118	8
		2022	62	175	121	10
		2023	75	184	121	14

Übersicht 2: Eckdaten der Beteiligungen des ZVMS

in TEUR	Anlage- vermögen	Umlauf- vermögen	aktiver Rechnungs- abgrenzungs- posten	Eigen- kapital	Sonder- posten	Rück- stellungen	Verbindlich- keiten	passiver Rechnungs- abgrenzungs- posten	Bilanz- summe
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	286.846	76.162	2.721	5.723	111.933	4.759	233.469	9.845	365.729
City-Bahn Chemnitz GmbH	3.450	12.534	10	2.588	871	2.660	9.848	27	15.994
SDG Sächsische Dampfeisenbahn- gesellschaft mbH	2.159	4.231	65	4.605	0	704	1.106	40	6.455
Deutschlandtarif- verbund-GmbH	134	16.537	17	1.237	0	1.339	14.112	0	16.688

Übersicht 3: Bilanzwerte 2023 der Beteiligungen des ZVMS

in TEUR	Umsatz- erlöse	Bestands- veränderung	sonstige Erträge	Material- aufwand	Personal- aufwand	Abschrei- bungen	sonstiger Aufwand	Zins- erträge	Zins- aufwand	Steuern	Jahres- ergebnis
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	23.310	-1.340	9.863	-4.979	-4.676	-13.061	-2.952	239	-5.870	-512	22
City-Bahn Chemnitz GmbH	42.555	0	841	-28.640	-9.987	-705	-3.719	1	-10	-149	187
SDG Sächsische Dampfeisenbahn- gesellschaft mbH	10.340	0	1.528	-4.308	-5.119	-304	-1.919	2	-20	-9	191
Deutschlandtarif- verbund-GmbH	142.154	0	42	-141.189	-993	-18	-536	0	0	0	-540

Übersicht 4: GuV-Werte 2023 der Beteiligungen des ZVMS

3 Beteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen



3.1 Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH

3.1.1 Überblick

Postanschrift:
Am Rathaus 2
09111 Chemnitz

Telefon: 0371 40008-0
Telefax: 0371 40008-99
E-Mail: info@vms.de
Homepage: www.vms.de

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)
	Die VMS GmbH ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 Handelsgesetzbuch (HGB).
Handelsregister:	Amtsgericht Chemnitz, HRB 21599
Sitz:	Chemnitz
Gründung:	1. Juni 2004
Beteiligung des ZVMS:	100 %
Stammkapital:	3.000 TEUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	12. Juli 2018
Geschäftsführer:	Herr Mathias Korda
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 75 (im Vorjahr 62) Angestellte (ohne Geschäftsführer) beschäftigt.
Unternehmens- gegenstand:	Planung und Vermarktung des ÖPNV im Sinne des SächsÖPNVG zur Unterstützung des ZVMS sowie die Unterstützung des ZVMS bei der Erfüllung seiner Aufgaben. Die Gesellschaft kann auch als Dienstleistungsunternehmen im Bereich des ÖPNV tätig werden.
Unternehmenszweck:	Die VMS GmbH erfüllt für den ZVMS im Wege der Geschäftsbesorgung folgende Aufgaben: <ul style="list-style-type: none">• Koordination des kreisgrenzenüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere durch Entwicklung eines einheitlichen Netzes mit abgestimmten Fahrplänen• Entwicklung eines einheitlichen Tarifes, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen (Verbundtarif)• Vornahme der Aufteilung der Beförderungsentgelte zwischen den Verkehrsunternehmen (Einnahmenaufteilung)

- Bereitstellung einer einheitlichen Fahrplanauskunft (und Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanheftes) in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen
- Entwicklung eines einheitlichen Vertriebes und Marketings des öffentlichen Personennahverkehrs in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen
- Ermittlung von Kostensätzen für Verkehre im Verbandsgebiet
- Planung und Mitwirkung an der Finanzierung von Verkehrsleistungen
- Bestellung und Kontrolle der Verkehrsleistungen
- Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
- Durchführung von Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Vorhaltung und Bewirtschaftung von Infrastruktur
- Beschaffung und Beistellung von Fahrzeugen und Instandhaltungsanlagen
- Betrieb von Sonderverkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs
- Vertrieb von Fahrscheinen des öffentlichen Personennahverkehrs

Die VMS GmbH fungiert des Weiteren als Managementgesellschaft im Sinne des Kooperationsvertrages zwischen dem ZVMS und den Verkehrsunternehmen zur Anwendung des Verbundtarifes.

Gesellschafter-
versammlung:

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
vertreten durch:

Herrn Sven Schulze, Oberbürgermeister Stadt Chemnitz
(Verbandsvorsitzender)

Aufsichtsrat:

Im Berichtszeitraum 2023 gehörten dem Aufsichtsrat folgende
Personen an:

- Herr Rico Ott, Abteilungsleiter Erzgebirgskreis (Vorsitzender)
- Herr Michael Stötzer, Bürgermeister Stadt Chemnitz
(stellvertretender Vorsitzender)
- Herr Mario Müller, Beigeordneter Landkreis Zwickau
- Frau Silvia Queck-Hänel, Bürgermeisterin Stadt Zwickau
- Herr Thomas Kranz, Abteilungsleiter Landkreis Mittelsachsen

Abschlussprüfer:

Herr David Schüppel, Wirtschaftsprüfer
Nexia GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
Steuerberatungsgesellschaft, Zweigniederlassung Chemnitz
(vormals RSM GmbH)

Abschlussprüfer seit:

Jahresabschluss 2020

Prüfungsergebnis:

Am 14. Mai 2024 wurde ein uneingeschränkter
Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2023 erteilt. Die
Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Die Prüfung
gemäß § 53 HGrG ergab keine Besonderheiten, die für die
Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung von
Bedeutung sind.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfbericht der Abschlussprüfer wurden vom Aufsichtsrat in der ersten außerordentlichen Sitzung am 14. Juni 2024 abschließend behandelt.

Die Verbandsversammlung hat in der Sitzung am 14. Juni 2024 den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 zur Kenntnis genommen und stimmt der Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung zu.

Die Gesellschafterversammlung hat in ihrer Sitzung am 18. Juni 2024 die Feststellung des Jahresabschlusses 2023 und die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung beschlossen (G-372/2).

3.1.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2023 der VMS GmbH

Die Ziele der VMS GmbH leiten sich aus den Aufgaben der Geschäftsbesorgung für den ZVMS ab. Dabei verfolgt die VMS GmbH insbesondere das Ziel, einen attraktiven zukunftsweisenden ÖPNV im Verbundraum zu entwickeln und somit die Verkehrsverteilung zugunsten des ÖPNV zu verbessern.

Als Managementgesellschaft des ZVMS wurde die VMS GmbH beauftragt, Infrastrukturprojekte im VMS voranzubringen. Insbesondere sei hier auf das Chemnitzer Modell verwiesen, welches ein wichtiges Nahverkehrsprojekt im Freistaat Sachsen ist. Durch die Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz soll eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dessen Umland ermöglicht werden.

Zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV sollen bestehende und neue Infrastrukturen durch moderne umweltfreundliche Verkehrsmittel befahren werden. Dazu beschafft die VMS GmbH Schienenfahrzeuge, die genau auf die Bedürfnisse im Verbundraum zugeschnitten sind. Anschließend werden diese Fahrzeuge zur Erbringung von Verkehrsleistungen an die Verkehrsunternehmen vermietet. Auf dem Gebiet der Fahrzeugüberlassung agiert die VMS GmbH in einem Wettbewerb und führt diese Sparte mit Gewinnerzielungsabsicht.

Die VMS GmbH führt Investitionsvorhaben durch, hält Infrastrukturanlagen vor und bewirtschaftet diese zum Teil. So werden die finanziellen Belastungen für die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger für den ÖPNV reduziert und die Refinanzierung der getätigten Investitionen durch Nutzungsentgelte sichergestellt.

Rahmenbedingungen

Der ZVMS als Aufgabenträger des ÖPNV und SPNV in Mittelsachsen bedient sich dazu der VMS GmbH. Insofern agiert die VMS GmbH in diesem Bereich in keinem Wettbewerb mit anderen Unternehmen. Abhängigkeiten bestehen aufgrund der Struktur gegenüber Verbandsmitgliedern.

Geschäftsverlauf

- Fertigstellung der elektrischen Systemtrennstelle und der Oberleitung über dem Gleis 28 im Chemnitzer Hauptbahnhof
- Oberleitung über Gleis 28 ist Voraussetzung für das Laden der BEMU
- Abschluss Restarbeiten sowie Fertigstellung der Bestandsdokumentation für das Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 2 – Chemnitz – Aue, Teilprojekt Eisenbahnstrecke
- Vorplanung für das Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 4 – Norderweiterung Limbach-Oberfrohna im Januar 2023 sowie Entwurfsplanung mit Kostenschätzung im Februar 2024 fertiggestellt

- Antrag auf Planfeststellung wurde im Dezember 2023 an die Landesdirektion Sachsen übergeben
- Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen ZVMS, VMS GmbH, Stadt Chemnitz und CVAG erfolgte im III. Quartal 2023
- Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 5 – Ausbau Stollberg – St. Egidien gliedert sich in
 - eine 3,5 km lange Neubaustrecke zwischen Stollberg und Niederwürschnitz
 - eine 16 km lange Ausbaustrecke von Niederwürschnitz nach St. Egidien
 - für Neubaustrecke liegen Entwurfsplanung und Genehmigungsunterlagen vor
- 29 Elektrotriebzüge für das EMS verkehrten planmäßig
- 12 Hybridschienenfahrzeuge wurden an die Tochtergesellschaft CBC vermietet
- Erstellung Eisenbahnbetriebshof für die neuen Tram-Trains geht voran (2023: Abriss der Bestandsanlagen, Planung Eisenbahnbetriebshof, Beginn Leistungsvergabe notwendiger Bauleistungen)
- Beschaffung BEMU:
 - Fertigstellung der Serienfahrzeuge
 - Verzug bei der Zulassung, Inbetriebnahme und Auslieferung aufgrund von Problemen mit der Traktionsbatterie des Herstellers
 - Vorstellung der BEMU auf der Digital Rail Convention
- Einführung des Deutschlandtickets veränderte das Nutzerverhalten und somit die Fahrgeldeinnahmen
 - zur Deckung der Einnahmeverluste konnten Mittel aus dem Deutschlandticket-Rettungsschirm beantragt werden
- zum 1. April 2024 fand eine außerordentliche Tarifierung im VMS-Tarif mit einer durchschnittlichen Preisanpassung von 7,4 % statt
- Verkaufszahlen des Bildungstickets sind weiter gestiegen
- Verkauf des Deutschlandtickets erfolgte über die MOOVME-App
- HandyTicketverkäufe stiegen wieder an

3.1.3 Wirtschaftliche Daten der VMS GmbH

Bilanz zum 31.12.	Ist 2021	Ist 2022	Ist 2023
A Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	729	756	640
II. Sachanlagen	250.809	293.196	283.206
III. Finanzanlagen	3.000	3.000	3.000
	254.538	296.952	286.846
B Umlaufvermögen			
I. Vorräte	94.544	21.840	20.499
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	17.769	3.027	4.345
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	12.319	26.632	51.318
	124.632	51.499	76.162
C Rechnungsabgrenzungsposten	3.042	2.885	2.721
Summe Aktiva	382.212	351.336	365.729

Bilanz zum 31.12.	Ist 2021	Ist 2022	Ist 2023
A Eigenkapital			
I. gezeichnetes Kapital	3.000	3.000	3.000
II. Kapitalrücklage			
III. Gewinn-/Verlustvortrag	449	2.496	2.701
IV. Jahresüberschuss	2.047	205	22
	5.496	5.701	5.723
B Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	105.770	114.184	111.933
C Rückstellungen	11.298	10.368	4.759
D Verbindlichkeiten	246.990	209.832	233.469
E Rechnungsabgrenzungsposten	12.658	11.251	9.845
Summe Passiva	382.212	351.336	365.729

Übersicht 5: Bilanz VMS GmbH

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (351.336 TEUR) um 14.393 TEUR auf 365.729 TEUR erhöht. Dies resultierte aus zwei gegenläufigen Effekten. Zum einen erhöhten sich die liquiden Mittel um 24.686 TEUR auf 51.318 TEUR und andererseits sank das Anlagevermögen um 10.106 TEUR auf 286.846 TEUR. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme sank auf 78,4 % (Vorjahr: 84,5 %). Das Umlaufvermögen (76.162 TEUR, entspricht 20,8 %) umfasst im Wesentlichen den Bestand an liquiden Mitteln (51.318 TEUR) und die unfertigen Bauaufträge seitens des ZVMS. Der Bestand an unfertigen Leistungen ist abhängig vom Baufortschritt der Projekte.

Die Kapitalstruktur der VMS GmbH ist entsprechend ihrer Managementaufgaben unterteilt. Der Großteil des wirtschaftlichen Eigenkapitals stammt aus Investitionszuschüssen seitens des ZVMS, welche in den Sonderposten abgebildet sind. Da diese Sonderposten jedoch zweck- und fristgebunden sind, wird unterstellt, dass jeweils zwei Drittel dieser als wirtschaftliches Eigenkapital zur Verfügung stehen. Die Sonderposten für Projekte werden durch Zuschussraten des ZVMS bzw. indirekt durch den Bund und den Freistaat Sachsen von bis zu 100 % weiterhin den Großteil am Eigenkapital ausmachen und sind damit Haupttreiber für wesentliche Änderungen am wirtschaftlichen Eigenkapital.

Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote beträgt 22,0 % zum Stichtag 31. Dezember 2023 (Vorjahr: 23,3 %). Die korrespondierende Fremdkapitalquote beträgt 78,0 % (Vorjahr: 76,7 %). Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen sank 2023 um 2.251 TEUR auf 111.933 TEUR. Die Veränderungen in den Rückstellungen (- 5.609 TEUR) entfielen mit einer Reduktion von 5.750 TEUR auf die Rückstellungen für ausstehende Rechnungen und der Rest auf die sonstigen Rückstellungen und Steuerrückstellungen. Die Verbindlichkeiten stiegen gegenüber dem Vorjahr (209.832 TEUR) um 23.637 TEUR auf 233.469 TEUR und setzten sich im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (194.629 TEUR; Vorjahr: 169.839 TEUR), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (20.416 TEUR; Vorjahr: 19.396 TEUR) sowie sonstigen Verbindlichkeiten (13.454 TEUR; Vorjahr: 13.545 TEUR) zusammen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern bestanden aus erhaltenen Anzahlungen für Bestellungen (13.864 TEUR; Vorjahr: 10.772 TEUR), aus einem Gesellschafterdarlehen (6.000 TEUR; Vorjahr: 6.000 TEUR) und sonstigen Verbindlichkeiten (552 TEUR; Vorjahr: 2.624 TEUR).

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Plan 2021	Ist 2021	Plan 2022	Ist 2022	Plan 2023	Ist 2023
1 Umsatzerlöse	113.096	32.931	118.957	105.227	24.328	23.310
2 Bestandsveränderung	-82.112	34.309	-88.290	-72.696	4.165	-1.340
3 sonstige betriebliche Erträge	5.096	5.815	5.378	8.123	5.829	9.863
4 Materialaufwand	-10.258	-46.158	-8.875	-11.907	-5.446	-4.979
5 Personalaufwand	-3.780	-3.912	-3.999	-4.148	-4.807	-4.676
6 Abschreibungen	-12.938	-13.089	-13.172	-13.069	-14.028	-13.061
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-3.994	-2.477	-4.374	-3.966	-3.905	-2.952
8 Erträge aus Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	3	3	3	4	1	4
9 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		6		8		235
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.058	-4.393	-4.834	-5.969	-6.245	-5.870
11 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	55	3.034	794	1.607	-108	534
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag	-184	-972	-353	-1.373	-119	-483
13 sonstige Steuern	-24	-15	-25	-29	-30	-29
14 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-153	2.047	416	205	-257	22

Übersicht 6: GuV der VMS GmbH

Die Umsatzerlöse (23.310 TEUR) beinhalteten Erlöse aus Vermietung und Verpachtung (14.929 TEUR; Vorjahr: 15.182 TEUR), Erlöse aus Verbundarbeit (4.256 TEUR; Vorjahr: 3.535 TEUR), Erlöse aus der Geschäftsbesorgung und Projekte ZVMS (3.891 TEUR, Vorjahr: 86.282 TEUR) sowie sonstige Erlöse (234 TEUR; Vorjahr: 228 TEUR).

Die Bestandsveränderungen der VMS GmbH umfassten insbesondere Veränderungen von in Arbeit befindlichen Bauaufträgen. Im Geschäftsjahr 2023 (- 1.340 TEUR) setzten sich diese aus Zugängen (+ 3.809 TEUR) und Abgängen (- 2.469 TEUR) zusammen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (9.863 TEUR) beinhalteten die Auflösung von Sonderposten (5.145 TEUR) und die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (4.068 TEUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen (4.976 TEUR) stammten im Wesentlichen aus dem Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 4 – Ausbau Norderweiterung Limbach-Oberfrohna (1.636 TEUR) und dem Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 5 – Stollberg – St. Egidien (1.525 TEUR) und bildeten damit den wesentlichen Teil der Materialaufwendungen.

Die Löhne und Gehälter betragen 3.795 TEUR in 2023 (Vorjahr: 3.371 TEUR) und die sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung 880 TEUR (Vorjahr: 777 TEUR). Die Ausgaben stiegen unter anderem aufgrund von Neueinstellungen sowie durch Entgeltanpassungen in Anlehnung an den TVöD, welche durch den Gesellschafter beschlossen wurden.

Die Abschreibungen im abgelaufenen Geschäftsjahr beliefen sich auf 13.061 TEUR und resultierten insbesondere aus der Abschreibung von Schienenfahrzeugen (10.143 TEUR), der Abschreibung auf Sachanlagen (1.393 TEUR) und der Abschreibung auf Gebäude (1.314 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (2.952 TEUR) beinhalteten im Wesentlichen verschiedene betriebliche Kosten (1.015 TEUR), Raumkosten (717 TEUR), Reparaturen und Instandhaltung (610 TEUR) sowie Werbe- und Reisekosten (427 TEUR).

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen gliederten sich in Zinsen zur Finanzierung des Anlagevermögens (5.691 TEUR) und Zinsen für kurzfristige Verbindlichkeiten (176 TEUR).

Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2023 mit einem Jahresüberschuss von 22 TEUR ab. Der Jahresüberschuss wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3.1.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und VMS GmbH

Angaben in TEUR	2021	2022	2023
Zuflüsse zu den Umsatzerlösen aufgrund von Verträgen	-1.737	4.261	486
Investitionszuschüsse	33.918	17.616	8.825
Rückzahlung Investitionszuschüsse	-1.087		
Rückzahlung von Darlehen		-10.000	
Zinszahlung aus Gesellschafterdarlehen	-2	-2	-1
Gesamtsumme	31.092	11.875	9.310

Übersicht 7: Finanzbeziehungen der VMS GmbH

Zwischen dem ZVMS und der VMS GmbH besteht seit 2004 ein Geschäftsbesorgungsvertrag, wonach die VMS GmbH als Entgelt die nachgewiesenen Aufwendungen zuzüglich eines Gewinnaufschlages erhält. In 2023 erhielt die VMS GmbH aus laufenden Verträgen 486 TEUR. Des Weiteren gewährte der ZVMS im Berichtsjahr Investitionszuschüsse für Investitionsprojekte von 8.825 TEUR.

3.1.5 Wichtige Kennzahlen der VMS GmbH

	Vorjahr 2021	Vorjahr 2022	Berichtsjahr 2023
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	58,8	24,6	369,6
Vermögensstruktur (%)	66,6	84,5	78,4
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	19,9	23,3	22,0
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	80,1	76,7	78,0
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	181.571	218.014	209.222
kurzfristige Liquidität (%)	160,8	30,0	475,0
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	37,2	3,6	0,4
Gesamtkapitalrendite (%)	1,6	1,7	1,6
Personalaufwandsquote (%)	11,9	3,9	20,1
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	477	1.525	295
Arbeitsproduktivität	8,4	25,4	5,0

Übersicht 8: Kennzahlen der VMS GmbH

Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote (inkl. 2/3 Sonderposten) beträgt zum Stichtag 31. Dezember 2023 22,0 % (Vorjahr: 23,3 %). Die korrespondierende Fremdkapitalquote beträgt 78,0% (Vorjahr: 76,7 %).

Die Effektivverschuldung sank gegenüber dem Vorjahr um 8.792 TEUR. Trotz kontinuierlicher Tilgung der Kredite für die EMS-Fahrzeuge und den Eisenbahnbetriebshof nahm das Fremdkapital durch die Auszahlung weiterer Kredittranchen für die Finanzierung der BEMU, Tram-Trains und für den Bau des Eisenbahnbetriebshofes an der Sachsen-Allee sowie aufgrund der Zwischenfinanzierung für das Chemnitzer Modell zu.

Die Eigenkapitalrendite sank trotz des positiven Jahresüberschusses von 22 TEUR von 3,6 % auf 0,4 %.

3.1.6 Ausblick, Chancen und Risiken der VMS GmbH

Das Ziel der Weiterentwicklung des ÖPNV als integriertes Gesamtsystem wird weiterhin verfolgt. Die VMS GmbH wird sich auch in Zukunft als Dienstleister für die Aufgabenträger des ÖPNV engagieren. Im Zusammenhang mit der Digitalisierung bietet die VMS GmbH bereits die MOOVME-App, das HandyTicket Deutschland sowie Mitteldeutschland mobil an. Dies soll durch ein zentrales Vertriebssystem erweitert werden, welches die VMS GmbH mit seinen Partnerunternehmen umzusetzen plant.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Realisierung des Projektes Chemnitzer Modell mit dem Ziel, eine Verknüpfung zwischen den Netzen der Eisenbahn und der Straßenbahn herzustellen, um mehrere Linien des SPNV umsteigefrei in das Stadtzentrum zu führen und die verbleibenden Umsteigebeziehungen zum regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehr zu verbessern.

Für die Realisierung werden beim zuständigen LASuV Fördermittelanträge gestellt. Die Stufen 0, 1 und 2 sind bereits weitestgehend abgeschlossen. Zur Vollendung des Chemnitzer Modells müssen die Stufen 3, 4 und 5 teilweise noch geplant und realisiert werden. Dabei wird insbesondere die Stufe 5 (Ausbau zwischen Stollberg und St. Egidien) in den Folgejahren weiter forciert. Die Stufe 4 (Norderweiterung nach Limbach-Oberfrohna) ist aktuell in der Planungsphase und stellt dabei das bisher größte Projekt im Chemnitzer Modell dar.

Für das erweiterte Schienennetz des Chemnitzer Modells sowie für die Verbesserung bestehender Eisenbahnstrecken hat sich die VMS GmbH zum Ziel gesetzt, notwendige Schienenfahrzeuge zu beschaffen. Für das bestehende Streckennetz betrifft das die aktuellen Investitionen für BEMU, welche voraussichtlich 2025 den Fahrbetrieb aufnehmen sollen. Für die Erweiterung des Schienennetzes wurden in 2022 weitere 19 Zweisystem-Schienenfahrzeuge (Tram-Trains) bestellt sowie der Neubau der dafür notwendigen Instandhaltungsanlage beschlossen. Die Generierung der Umsatzerlöse aus der Vermietung der Tram-Trains und des Eisenbahnbetriebshofes wird ab 2026 erwartet.

Gemäß Erfolgsplan für das Geschäftsjahr 2024 wird ein Jahresüberschuss von 3.112 TEUR erwartet, der ausschließlich der Fahrzeugpool-Sparte zuzuordnen ist.

Zur langfristigen Zielerreichung wird für 2024 mit einem Investitionsvolumen in das Anlagevermögen von 37.031 TEUR geplant. Dieses umfasst im Wesentlichen die Baufortschritte des Chemnitzer Modells sowie die Beschaffung der Tram-Trains. Die beabsichtigten Investitionen in das Umlaufvermögen für 2024 betragen 6.080 TEUR, wovon auch hier der wesentliche Teil für das Chemnitzer Modell vorgesehen ist.

Vor dem Hintergrund des seit Februar 2022 vorherrschenden Ukraine-Konfliktes stellen die damit im Zusammenhang stehenden signifikanten Kostensteigerungen kein erhebliches Risiko für die VMS GmbH dar. Die Geschäftsführung hält an den Planungsvorgaben für 2024 und die Folgejahre fest. Mit dem Wirtschafts-, Investitions- und Liquiditätsplan für das Geschäftsjahr 2024 und mittelfristig bis 2028 hat die Gesellschaft eine belastbare Grundlage für ihr unternehmerisches Handeln im Jahr 2024 und darüber hinaus geschaffen. Dieser wurde in der 69. Aufsichtsratssitzung am 16. Oktober 2023 beraten und am 24. November 2023 in der Verbandsversammlung bestätigt.

Für den Verlauf des Berichtszeitraumes 2023 stellte die Geschäftsführung fest, dass die vorab getroffenen Aussagen zur kurzfristigen Planung bezüglich der Entwicklung der VMS GmbH zutreffend sind. Die langfristigen Planungsaussagen hingegen sind ausschließlich Erwartungen, die auf heutigen Annahmen und Einschätzungen beruhen. Auch wenn die Geschäftsführung davon überzeugt ist, dass die getroffenen Annahmen und Planungen einschlägig sind, können die tatsächlichen Entwicklungen und die tatsächlichen Ergebnisse in der Zukunft aufgrund einer Vielzahl von nicht zu beeinflussenden internen und externen Faktoren hiervon abweichen.

Innerhalb des Controllings der VMS GmbH werden bestehende sowie zukunftsrelevante Unternehmensrisiken mit bereits bestehendem Risikomanagement mittels einer Risikomatrix überwacht.

Als Eigentümer von Schienenfahrzeugen trägt die VMS GmbH die typischen Risiken hinsichtlich des Wiedereinsatz- und Verwertungsrisikos. Allerdings werden die Fahrzeuge zu einem kosten- und liquiditätsdeckenden Entgelt berechnet. Die Überprüfung des Entgeltes erfolgt im Zuge der Risikominimierung mindestens einmal jährlich.

Die Liquidität der VMS GmbH wird durch den Geschäftsbesorgungsvertrag gegenüber dem ZVMS und den Kooperationsvertrag gesteuert. Der Kooperationsvertrag regelt die Abrechnung der Verbundarbeit mit den Verkehrsunternehmen. Im Geschäftsbesorgungsvertrag sind die Abrechnungen der laufenden Kosten, Kosten für Investitionen im Verbund und die Abrechnung der Schülerbeförderung geregelt. Dazu werden von der VMS GmbH kontinuierlich Abrechnungspapiere an den ZVMS erstellt und gebucht. Somit ist eine bedarfsgerechte Liquidität stets vorhanden.



3.2 City-Bahn Chemnitz GmbH

3.2.1 Überblick

Postanschrift:
Bahnhofstraße 10
09111 Chemnitz

Telefon: 0371 495795-0
Telefax: 0371 495795-241
E-Mail: kontakt@city-bahn.de
Homepage: www.city-bahn.de

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die CBC ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 Handelsgesetzbuch (HGB).
Handelsregister:	Amtsgericht Chemnitz, HRB 14683
Sitz:	Chemnitz
Gründung:	10. März 1997
Beteiligung des ZVMS:	50,004 % seit 1. Januar 2018
Weiterer Gesellschafter:	Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC) 49,996 %
Stammkapital:	25.750 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	10. März 2020
Geschäftsführer:	Herr Friedbert Straube
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 184 Mitarbeiter (ohne Auszubildende) beschäftigt. Die Ermittlung erfolgte gemäß § 267 Abs. 5 HGB. Im Vorjahr waren 175 Mitarbeiter bei der CBC beschäftigt.
Unternehmens- gegenstand:	Durchführung und Vorbereitung von Verkehrsleistungen, insbesondere auch im Sinne des Chemnitzer Modells unter Wahrung des Örtlichkeitsprinzips. Darüber hinaus erbringt die Gesellschaft öffentliche Personenverkehrsdienste, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, mit Straßenbahn und Omnibussen sowie Leistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Zuständigkeitsgebiet des Gesellschafters ZVMS unter Wahrung des Örtlichkeitsprinzips. Ferner ist Gegenstand des Unternehmens die Erledigung aller damit unmittelbar oder mittelbar zusammenhängenden Geschäfte.
Unternehmenszweck:	Gesellschaftszweck ist die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.

- Gesellschafter-
versammlung:
- Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
vertreten durch:
Herrn Sven Schulze, Oberbürgermeister Stadt Chemnitz
(Verbandsvorsitzender)
- Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC)
vertreten durch:
Herrn Jens Meiwald (Geschäftsführer)
Herrn Roland Warner (Geschäftsführer)
- Aufsichtsrat:
- Im Geschäftsjahr 2023 gehörten dem Aufsichtsrat folgende
Personen an:
- Herr Mario Müller, Beigeordneter Landkreis Zwickau
(Vorsitzender)
 - Herr Michael Stötzer, Bürgermeister Stadt Chemnitz
(stellvertretender Vorsitzender)
 - Herr Rico Ott, Abteilungsleiter Erzgebirgskreis
 - Herr Mathias Korda, Geschäftsführer VMS GmbH
 - Herr Thomas Kranz, Abteilungsleiter Landkreis Mittelsachsen
 - Herr Jens Meiwald, Geschäftsführer VVHC
 - Herr Falk Ulbrich, Stadtrat Stadt Chemnitz
- Abschlussprüfer:
- Herr David Schüppel, Wirtschaftsprüfer
Nexia GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
Steuerberatungsgesellschaft, Zweigniederlassung Chemnitz
(vormals RSM GmbH)
- Abschlussprüfer seit:
- Jahresabschluss 2020
- Prüfungsergebnis:
- Am 3. April 2024 wurde ein uneingeschränkter
Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2023 erteilt. Die
Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.
- Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfbericht der
Abschlussprüfer wurden vom Aufsichtsrat in der zweiten Sitzung
am 16. Mai 2024 abschließend behandelt.
Die Gesellschafterversammlung hat in ihrer Sitzung am
26. August 2024 die Feststellung des Jahresabschlusses 2023
und die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung
beschlossen.

Die Beteiligung des ZVMS an der CBC besteht seit dem 1. Januar 2018.

3.2.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2023 der CBC

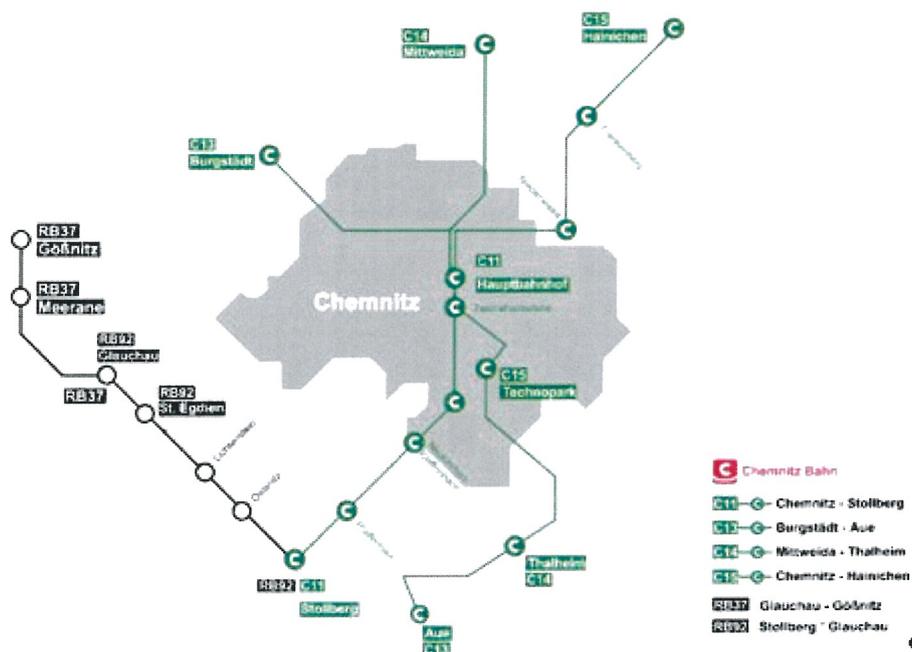
Die CBC ist ein Anbieter im ÖPNV in der Stadt Chemnitz und deren Umland und somit wichtiger Partner im VMS zur Absicherung der Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge. Durch die Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz zu einem leistungsfähigen integrierten öffentlichen Personennahverkehrssystem wird den Menschen im Ballungsraum eine zuverlässige und umsteigefreie Verkehrsanbindung in die Chemnitzer Innenstadt angeboten. Damit trägt die CBC zur Umsetzung von Verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen bei.

Auf Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) sind die Zweckverbände für die Erstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne in den jeweiligen Verbundräumen zuständig. Grundlage für die Bestellung von Verkehrsleistungen des ZVMS ist das in der vierten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes definierte Verkehrsangebot.

Rahmenbedingungen

Die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die CBC erfolgt zum einen auf Basis des mit dem ZVMS am 18. Dezember 2019 abgeschlossenen Verkehrsvertrages für das Netz des Chemnitzer Modells. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende 2030 und umfasst die Leistungen auf den von Chemnitz ausgehenden Linien nach Stollberg (C11), Burgstädt (C13), Mittweida (C14), Hainichen (C15), Thalheim (C13, C14) und Aue (C13). Außerdem umfasst der Vertrag Leistungen der Linie RB 92 von Stollberg über St. Egidien nach Glauchau.

Zum anderen wurde ein weiterer Verkehrsvertrag mit dem ZVMS am 3. Juni 2021 geschlossen; dieser umfasst die Verkehrsleistung zwischen Glauchau und Gößnitz (RB 37).



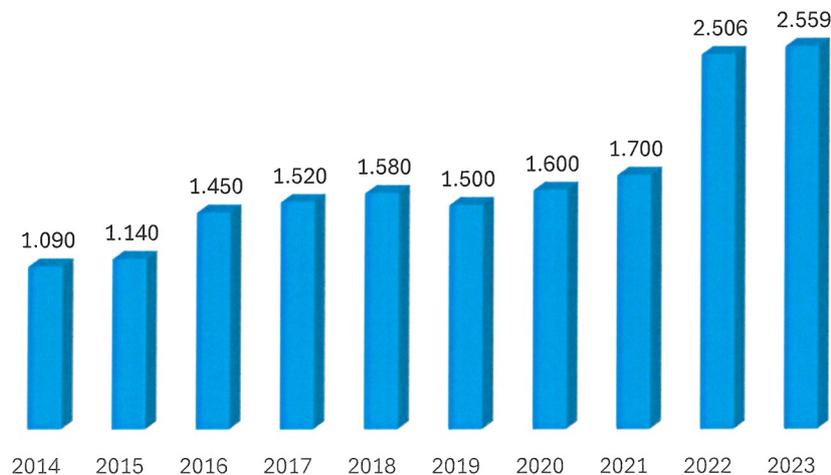
Übersicht 9: Linienplan der CBC

Die CBC erbringt die Leistungen mit sechs eigenen Variobahnen und sechs eigenen Regio-Shuttles sowie zwölf von der Schwestergesellschaft VMS GmbH gemieteten Zweisystem-Fahrzeugen vom Typ City-Link.

Geschäftsverlauf

- Anstieg der geplanten Verkehrsleistungen der CBC im SPNV im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um rund 62 TZug-km

- Gründe dafür sind die ganzjährige Bedienung der Linien C14 nach Thalheim und C13 nach Aue
- von den 2.559 TZug-km wurden 2.446 TZug-km im SPNV und 113 TZug-km im SEV bzw. Busnotverkehr erbracht
- 4,3 Mio. Fahrgäste wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr befördert (+ 9 % gegenüber 2022)



Übersicht 10: Entwicklung der Verkehrsleistungen

- für Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur ist die CBC nur für den Abschnitt Chemnitz-Altchemnitz – Stollberg verantwortlich
 - Erneuerung der Gleichrichterunterwerke im Jahr 2022 begonnen und in 2023 abgeschlossen; Projektvolumen 495 TEUR
 - Austausch maroder Holzschwellen wurde im August 2023 abgeschlossen; Projektvolumen 389 TEUR
- Instandhaltungsmaßnahmen für die Fahrzeuge:
 - für die Regio-Shuttles fielen 475 TEUR an
 - für die Variobahnen 368 TEUR und
 - für die City-Links 5.391 TEUR (erster Zyklus turnusmäßiger Hauptuntersuchungen)
- bei einer Kollision mit einem Baum am 23. Dezember 2023 entstand an einem City-Link ein massiver Schaden; Reparatur, Begutachtung und Regulierung erfolgten in 2024
- nach Kündigung des Tarifvertrages durch die GDL erfolgten ab November 2023 erste Verhandlungen, die sich bis ins Jahr 2024 teils mit Streikmaßnahmen erstreckten
- Einführung des Deutschlandtickets und Vertrieb über die MOOVME-App
 - Rückgang der Fahrgeldeinnahmen in den klassischen Abonnements sowie beim Verkauf von Einzelfahrscheinen
 - Ausgleich der Fahrgeldverluste über Ausgleichsmittel

3.2.3 Wirtschaftliche Daten der CBC

Bilanz zum 31.12.	Ist 2021	Ist 2022	Ist 2023
A Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	291	277	350
II. Sachanlagen	4.016	3.440	3.099
III. Finanzanlagen	1	1	1
	4.308	3.718	3.450
B Umlaufvermögen			
I. Vorräte		5	83
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.757	4.880	2.049
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	2.854	1.594	10.402
	4.611	6.479	12.534
C Rechnungsabgrenzungsposten	3	8	10
Summe Aktiva	8.922	10.205	15.994
Bilanz zum 31.12.	Ist 2021	Ist 2022	Ist 2023
A Eigenkapital			
I. gezeichnetes Kapital	26	26	26
II. Kapitalrücklage	128	128	128
III. Gewinnrücklagen	1.548	1.669	1.669
IV. Verlustvortrag	762	762	578
V. Jahresüberschuss	121	-184	187
	2.585	2.401	2.588
B Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1.126	983	871
C Rückstellungen	1.316	1.463	2.660
D Verbindlichkeiten	3.895	5.329	9.848
E Rechnungsabgrenzungsposten	0	29	27
Summe Passiva	8.922	10.205	15.994

Übersicht 11: Bilanz der CBC

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (10.205 TEUR) um 5.789 TEUR auf 15.994 TEUR erhöht. Die Veränderung resultierte aus zwei gegenläufigen Effekten. Zum einen aus der Erhöhung der liquiden Mittel (+ 8.808 TEUR) und andererseits aus der Abnahme der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände (- 2.831 TEUR) und der Abnahme des Sachanlagevermögens (- 268 TEUR). Dadurch sank der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme von 36,4 % (Vorjahr) auf 21,6 %. Im gleichen Maße stieg der Anteil des Umlaufvermögens an der Bilanzsumme um 14,9 % auf 78,4 %.

Die Kapitalstruktur wies im Vergleich zum Vorjahr (23,5 %) eine geringere Eigenkapitalquote (ohne Sonderposten) von 16,2 % auf. Grund hierfür war, dass das Eigenkapital nicht im gleichen Maße wie die Bilanzsumme gestiegen ist.

Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote unter Einbeziehung von 2/3 Sonderposten betrug 19,8 % und ist gegenüber 2022 um 10,2 % gesunken. Die wirtschaftliche Fremdkapitalquote (inkl. 1/3 Sonderposten) stieg im gleichen Zeitraum von 70,0 % auf 80,2 %. Die Verbindlichkeiten stiegen um 4.519 TEUR auf 9.848 TEUR und die Rückstellungen um 1.197 TEUR auf 2.660 TEUR. Für 2023 war die Liquidität durch die gezahlten Betriebskostenzuschüsse des ZVMS gesichert. Es bestanden Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 42 TEUR, die planmäßig getilgt wurden.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Plan 2021	Ist 2021	Plan 2022	Ist 2022	Plan 2023	Ist 2023
1 Umsatzerlöse	31.288	30.111	39.102	35.257	37.000	42.555
2 Bestandsveränderung						
3 sonstige betriebliche Erträge	1.424	1.960	726	4.746	1.111	841
4 Materialaufwand	-19.095	-19.158	-25.801	-27.185	-26.831	-28.640
5 Personalaufwand	-8.965	-8.294	-10.238	-9.120	-9.208	-9.987
6 Abschreibungen	-1.800	-1.888	-680	-714	-740	-705
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-2.344	-2.696	-2.179	-3.157	-2.478	-3.719
Erträge aus Wertpapieren des						
8 Finanzanlagevermögens						
9 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21	15	21	7	21	1
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-33	-52	-12	-12	-12	-10
11 Ergebnis der gewöhnlichen						
 Geschäftstätigkeit	496	-2	939	-178	-1.137	336
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag	-156	126	-296	-3		-146
13 sonstige Steuern	-4	-3	-3	-3	-3	-3
14 aufgrund eines Gewinnab- führungsvertrages abgeführte Gewinne						
15 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	336	121	640	-184	-1.140	187

Übersicht 12: GuV der CBC

Die Erlöse aus dem Verkehrsvertrag für das Netz des Chemnitzer Modells von 35.752 TEUR und aus dem Verkehrsvertrag für die Strecke Glauchau – Gößnitz von 947 TEUR bildeten die Haupteinnahmequelle der CBC in 2023. Des Weiteren wurden Erträge aus SPNV-Ausgleichszahlungen von 3.801 TEUR (Vorjahr: 3.245 TEUR), Fahrgeldeinnahmen von 1.770 TEUR (Vorjahr: 1.493 TEUR) sowie übrige Umsatzerlöse von 286 TEUR (Vorjahr: 283 TEUR) erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (841 TEUR) setzten sich im Wesentlichen aus übrigen betrieblichen Erträgen von 438 TEUR, Erträgen aus der Auflösung von Sonderposten von 112 TEUR, Erträgen aus der Regulierung von Schadensfällen durch Versicherer von 107 TEUR sowie periodenfremde Erträge von 94 TEUR und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 76 TEUR zusammen.

Der Materialaufwand stieg gegenüber 2022 um 1.454 TEUR auf 28.640 TEUR an. Der Anstieg resultierte aus den gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen (1.940 TEUR) abzüglich des Rückgangs für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für die Aufwendungen für bezogene Waren (+ 486 TEUR). Die Kosten für Kraftstoff betragen 2.566 TEUR (Vorjahr: 3.043 TEUR) und für Strom für den Betrieb der Fahrzeuge von 549 TEUR (Vorjahr: 567 TEUR). Die Kosten für bezogene Energieträger sind nach dem deutlichen Anstieg mit Beginn des Ukraine-Konfliktes im Jahr 2022 im Jahr 2023 wieder spürbar gesunken.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen (25.461 TEUR) beinhalteten im Wesentlichen Kosten für Trassenentgelte (11.197 TEUR; Vorjahr: 10.968 TEUR), für Wartung und Reparaturen der Fahrzeuge (7.175 TEUR; Vorjahr: 5.916 TEUR), für Stationsentgelte (2.848 TEUR; Vorjahr: 2.825 TEUR) sowie für den Geschäftsbesorgungsvertrag mit der RIS (1.792 TEUR; Vorjahr: 1.651 TEUR) und Kosten aus der Vermietung und Verpachtung (971 TEUR). Die Aufwendungen aus Vermietung und Verpachtung resultierten aus der Anmietung der City-Links von der VMS GmbH und aus der Anmietung einer Abstellfläche für die City-Links von der CVAG.

Der Personalaufwand (9.987 TEUR) stieg gegenüber 2022 um 867 TEUR an. Die Abschreibungen im abgelaufenen Geschäftsjahr betragen 705 TEUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (3.719 TEUR) stiegen gegenüber 2022 um 563 TEUR.

Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss von 188 TEUR ab. Die Gesellschafterversammlung der CBC hat am 26. August 2024 beschlossen, den Jahresüberschuss für betriebsnotwendige Investitionen den Gewinnrücklagen zuzuführen.

3.2.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und CBC

Angaben in TEUR	2021	2022	2023
Betriebskostenzuschüsse	25.486	31.689	42.990
Ausgleichszahlungen (inkl. Deutschlandticket)	858	795	1.249
anteilige Gewinnausschüttung			
Zahlung aus Investitionsprojekten		-27	
Gesamtsumme	26.344	32.457	44.239

Übersicht 13: Finanzbeziehungen zwischen der CBC

Die Anteile der CBC werden zu 50,004 % vom ZVMS und zu 49,996 % von der VVHC gehalten.

Im Jahr 2023 erhielt die CBC für bestellte Verkehrsleistungen (inkl. Corona-Billigkeitsleistungen und Erstattungen) 42.990 TEUR vom ZVMS. Weiterhin zahlte der ZVMS Ausgleichsleistungen aus Durchtarifizierungsverlusten von 730 TEUR und Ausgleichleistungen für das Deutschlandticket von 519 TEUR aus.

3.2.5 Wichtige Kennzahlen der CBC

	Vorjahr	Vorjahr	Berichtsjahr
	2021	2022	2023
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	267,0	575,4	161,0
Vermögensstruktur (%)	48,3	36,4	21,6
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	37,4	30,0	19,8
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	62,6	70,0	80,2
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	972	666	281
kurzfristige Liquidität (%)	94,2	97,5	172,1
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	4,7	-7,7	7,2
Gesamtkapitalrendite (%)	1,9	-1,9	1,1
Personalaufwandsquote (%)	27,5	25,9	23,5
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	187	201	231
Arbeitsproduktivität	3,6	3,9	4,3

Übersicht 14: Kennzahlen der CBC

Die bilanzielle Eigenkapitalquote (inkl. 2/3 des Sonderpostens) verringerte sich von 30,0 % auf 19,8 %. Im gleichen Maße erhöhte sich die Fremdkapitalquote um 10,2 % auf 80,2 %. Die Eigenkapital- und die Gesamtkapitalrendite erhöhten sich durch das positive Jahresergebnis.

3.2.6 Ausblick, Chancen und Risiken

Mit der aktuellen Gesellschafterstruktur konnte neben dem Verkehrsvertrag für das Netz des Chemnitzer Modells mit einer Laufzeit bis 2030 auch der Verkehrsvertrag für die Verkehrsleistungen Glauchau – Gößnitz direkt an die CBC vergeben werden. Der abgeschlossene Verkehrsvertrag Netz Chemnitzer Modell ermöglicht der CBC, jährlich im Rahmen der Wirtschaftsplanung und ggf. mit Fortschreibungen des Wirtschaftsplanes kurzfristig auf tatsächlich notwendige Kosten, die im Rahmen der Erbringung von Verkehrsleistungen anfallen, zu reagieren. Mit Erstellung des Wirtschaftsplanes der CBC erfolgt die Abstimmung der Berechnung des Bestellerentgeltes mit dem ZVMS. Dies führt zu einer deutlichen Verringerung des wirtschaftlichen Risikos für die CBC im Vergleich zu den üblichen Geschäftsmodellen im SPNV und deren branchenüblichen Risiken (Kosten- und Erlösprognosen).

Entsprechend des Baufortschrittes der einzelnen Stufen des Chemnitzer Modells können über den Verkehrsvertrag auf dem stetig wachsenden Netz durch den ZVMS Leistungen bestellt und von der CBC durchgeführt werden. Damit sind die bestehenden und zusätzlichen SPNV-Leistungen - und damit das wesentliche Geschäftsfeld der CBC - bis Ende 2030 bedarfsorientiert und somit stabil finanziert.

Die CBC rechnet mit einer weiteren Zunahme der Fahrgastzahlen. Positiv wirkt dabei der gesellschaftliche Trend einer Verkehrswende hin zu nachhaltigeren Mobilitätslösungen mit einer Verlagerung der Verkehrsströme vom Individualverkehr hin zu anforderungsgerechten ÖPNV-Angeboten. Neben dem positiven Effekt steigender Fahrgastzahlen sind mit der Einführung des Deutschlandtickets Risiken der Finanzierung für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger verbunden.

Zwischen der GDL und der CBC laufen seit der Kündigung des im Jahr 2022 geschlossenen Tarifvertrages zum 30. Juni 2023 Verhandlungen zu neuen tariflichen Regelungen für Mitarbeiter im Betriebsdienst. Eine aus der Tarifvertragsverhandlung zu erwartende Erhöhung der Personalkosten wurde in den Wirtschaftsplänen entsprechend berücksichtigt. Risiken aus der Leistungserbringung ergeben sich aus Engpässen in der Rekrutierung geeigneter Mitarbeiter für den Eisenbahnbetriebsdienst am Arbeitsmarkt.

Für das Geschäftsjahr 2024 steht weiterhin die Leistungserbringung der bestellten Verkehrsleistungen durch den ZVMS auf den Linien des Chemnitzer Modells sowie der RB 92 und RB 37 im Mittelpunkt.

Die vorhandenen Prozesse im Sicherheitsmanagementsystem werden ständig weiterentwickelt und den Anforderungen angepasst; grundsätzlich deckt die vorhandene Sicherheitsbescheinigung alle geplanten Leistungen ab.

Die CBC beteiligt sich am unternehmensübergreifenden Projekt „Einführung eines Zentralen Vertriebssystems“. Ziel sind die Optimierung vertrieblicher Prozesse und die Schaffung der Möglichkeit, Abonnements in Papierform, in digitaler Form und in Form einer Chipkarte auszugeben.

Für das Geschäftsjahr 2024 rechnet die CBC mit Erträgen von 49,0 MEUR. Dem stehen Materialaufwendungen von 31,2 MEUR sowie Personalaufwendungen von 11,9 MEUR gegenüber. Es wird mit einem Ergebnis vor Steuern von 2,8 MEUR gerechnet. Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich auf 1,4 MEUR. Alle Investitionen sollen durch Eigenmittel finanziert werden.

Des Weiteren wird die Liquiditätsplanung zur Vermeidung von Zahlungsausfällen weiter optimiert und dadurch eine weitere Konkretisierung der Wirtschaftsplanung erreicht.

Das Risikomanagementsystem wird zukünftig auf alle Bereiche des Unternehmens ausgeweitet und angewendet.

Insgesamt lässt die Einschätzung der Chancen- und Risikolage sowie der organisatorischen Ausrichtung der CBC die Feststellung zu, dass im abgelaufenen Geschäftsjahr keine den Fortbestand des Unternehmens gefährdenden Risiken bestanden haben und nach gegenwärtigem Kenntnisstand auch für einen mittelfristigen Zeitraum nicht erkennbar sind.



3.3 SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

3.3.1 Überblick

Postanschrift:
Geyersdorfer Straße 32
09456 Annaberg-Buchholz

Telefon: 03733-1510
Telefax: 03733-22154
E-Mail: kontakt@sdg-bahn.de
Homepage: www.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 ZVMS:	33,33 % seit 1. Januar 2019
Weiterer Gesellschafter:	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) 66,67 %
Stammkapital:	30.000 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	11. Dezember 2018
Geschäftsführer:	Herr Roland Richter
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 111 Mitarbeiter (ohne Auszubildende) beschäftigt. Die Ermittlung erfolgte gemäß § 267 Abs. 5 HGB. Im Vorjahr waren 112 Mitarbeiter angestellt.
Unternehmens- gegenstand:	Gegenstand des Unternehmens ist vorrangig die Erbringung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und das Betreiben von Eisenbahninfrastruktur, insbesondere der Schmalspurbahnen Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Fichtelbergbahn), Radebeul – Radeburg (Lößnitzgrundbahn) und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (Weißeritztalbahn).
Unternehmenszweck:	Gesellschaftszweck ist die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.
Gesellschafter- versammlung:	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe vertreten durch: Herrn Michael Geisler, Landrat Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge (Verbandsvorsitzender) Herrn Sven Schulze, Oberbürgermeister Stadt Chemnitz (Verbandsvorsitzender)

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2023 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Herr Rainer Kutschke, Landrat a. D. (Vorsitzender)
- Herr Mathias Korda, Geschäftsführer VMS GmbH (stellvertrete Vorsitzender)
- Herr Burkhard Ehlen, Geschäftsführer VVO GmbH
- Herr Andreas Herr, Beigeordneter im Landkreis Meißen
- Frau Kati Kade, Beigeordnete im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- Herr Rico Ott, Abteilungsleiter im Landratsamt Erzgebirgskreis

Abschlussprüfer: Frau Jana Hesse, Wirtschaftsprüferin
Nexia GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
Steuerberatungsgesellschaft, Zweigniederlassung Chemnitz
(vormals RSM GmbH)

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2022

Prüfungsergebnis: Am 27. Mai 2024 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2023 erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfbericht der Abschlussprüfer wurden vom Aufsichtsrat zur 91. Sitzung am 25. Juni 2024 abschließend behandelt (AR 01-91/2024). Die Gesellschafterversammlung wird im Umlaufverfahren (U GV SDG 01/2024) die Feststellung des Jahresabschlusses 2023 und die Entlastung des Aufsichtsrates beschließen. Der Umlaufbeschluss wurde nach Beschluss der Verbandsversammlung am 20. September 2024 vom Verbandsvorsitzenden des ZVMS unterschrieben. Die Unterschrift des Verbandsvorsitzenden des ZVOE erfolgt erst nach der Verbandsversammlung.

Die Beteiligung des ZVMS an der SDG besteht seit dem 1. Januar 2019.

3.3.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2023 der SDG

Die SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG) ist seit 1998 als Eisenbahnverkehrs- (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im SPNV tätig und firmiert seit 2007 unter diesem Namen. Die Gesellschaft betreibt als SPNV-Unternehmen mit touristischer Prägung drei Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 750 mm

- Fichtelbergbahn	Cranzahl - Oberwiesenthal	17,4 km
- Lößnitzgrundbahn	Radebeul Ost - Radeburg	16,6 km
- Weißeritztalbahn	Freital Hainsberg - Kurort Kipsdorf	26,1 km

sowie normalspurige Anschlussbahnen in Cranzahl. Ihr Einzugsgebiet befindet sich in den Landkreisen Erzgebirgskreis, Meißen sowie Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.

Basis für den Geschäftsbetrieb bilden die geschlossenen Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern ZVOE für die Lößnitzgrund- und die Weißeritztalbahn und ZVMS für die Fichtelbergbahn. In den nachfrageschwachen Monaten März und November gibt es jeweils zwei 19-tägige Sperrpausen für Bauarbeiten.

Rahmenbedingungen

Die Finanzierung erfolgt auf Grundlage der ÖPNVFinVO mit Verweis auf die gesonderte Position für den Betriebskostenzuschuss der Schmalspurbahnen im Haushalt des Freistaates Sachsen.

Für Investitionen beantragt die SDG beim LASuV Fördermittel nach der Förderrichtlinie für Schmalspurbahnen.

Geschäftsverlauf

- Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 prägte das abgelaufene Jahr maßgeblich
- SDG vertreibt das Deutschlandticket nicht, erkennt dieses aber unter dem Erwerb eines SDG-Historik-Zuschlages an
- Einnahmeverluste wurden durch die Beantragung von Ausgleichsmitteln nach DTFinVO 2023 kompensiert
- Kostensteigerungen für Energie aufgrund des Ukraine-Konfliktes und des Anstieges der Inflation wurden durch den Freistaat Sachsen mit zusätzlichen Regionalisierungsmitteln für 2022 und 2023 Rechnung getragen, Auszahlung erfolgte 2023
- Umstellung des Betriebsregimes ab Fahrplanwechsel 2022 auf allen drei Bahnen auf Ein-Zug-Betrieb
- Entwicklung der Fahrgastzahlen 2023 gegenüber 2022:

Fichtelbergbahn	220.608 Fahrgäste	(- 7,9 %);	Vorjahr: 239.557 Fahrgäste
Lößnitzgrundbahn	168.715 Fahrgäste	(- 36,4 %);	Vorjahr: 265.459 Fahrgäste
Weißeritztalbahn	124.871 Fahrgäste	(- 43,4 %);	Vorjahr: 220.614 Fahrgäste

- rückläufige Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2022 werden mit hoher Nachfrage durch 9-Euro-Ticket in 2022 begründet
- Fertigstellung des 1. BA Wagenwerkstatt Radebeul-Ost im September 2023
- Verlegung des Kohlelagerplatzes der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal (Generierung von Einspareffekten, da Belieferung mit LKW)
- Tarifabschluss zwischen SDG und EVG wird zukünftig zu deutlichen Steigerungen im Personalaufwand führen

3.3.3 Wirtschaftliche Daten der SDG

Bilanz zum 31.12. in TEUR	Ist 2021	davon anteilig		Ist 2022	davon anteilig	
		ZVMS			ZVMS	
A Anlagevermögen						
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	55	18	53	18	34	11
II. Sachanlagen	3.274	1.091	4.445	1.482	2.125	708
III. Finanzanlagen						
	3.329	1.110	4.498	1.499	2.159	720
B Umlaufvermögen						
I. Vorräte	1.108	369	1.560	520	1.429	476
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	950	317	1.240	413	623	208
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	2.666	889	1.343	448	2.179	726
	4.724	1.575	4.143	1.381	4.231	1.410
C Rechnungsabgrenzungsposten	124	41	140	47	65	22
Summe Aktiva	8.177	2.726	8.781	2.927	6.455	2.152
Bilanz zum 31.12. in TEUR	Ist 2021	davon anteilig		Ist 2022	davon anteilig	
		ZVMS			ZVMS	
A Eigenkapital						
I. gezeichnetes Kapital	30	10	30	10	30	10
II. Kapitalrücklage	456	152	456	152	456	152
III. Bilanzgewinn	3.729	1.243	3.928	1.309	4.119	1.373
	4.215	1.405	4.414	1.471	4.605	1.535
B Sonderposten für Investitionszuschüsse	2.293	764	2.624	875	0	0
C Rückstellungen	665	222	563	188	704	235
D Verbindlichkeiten	974	325	1.156	385	1.106	369
E Rechnungsabgrenzungsposten	30	10	24	8	40	13
Summe Passiva	8.177	2.726	8.781	2.927	6.455	2.152

Übersicht 15: Bilanz der SDG

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (8.781 TEUR) um 2.326 TEUR auf 6.455 TEUR verringert. Dies resultiert hauptsächlich aus der Fertigstellung der Wagenwerkstatt in Radebeul-Ost (1. BA). Die fertiggestellten Anlagen wurden mit den gewährten Fördermitteln durch das LASuV und Zuschüssen durch den ZVOE verrechnet (insgesamt 2.624 TEUR). Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme sank von 51,2 % im Vorjahr auf 33,5 % in 2023. Grund für die Abnahme ist der bereits beschriebene Effekt. Die Vermögensstruktur hat sich im Vergleich zum Vorjahr zugunsten des Umlaufvermögens entwickelt, dessen Anteil am Gesamtvermögen auf 65,6 % (Vorjahr 47,2 %) gestiegen ist.

Der Bestand an Vorräten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ist im Vergleich zum Vorjahr um 131 TEUR zurückgegangen. Die liquiden Mittel beliefen sich zum 31. Dezember 2023 auf 2.179 TEUR (Vorjahr: 1.343 TEUR).

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse wurde mit Fertigstellung der Wagenwerkstatt Radebeul-Ost (1. BA) komplett aufgelöst und mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet und aktiviert.

Die Rückstellungen (704 TEUR) bestanden im Wesentlichen aus Personalrückstellungen (283 TEUR), für unterlassene Instandhaltung des rollenden Materials (97 TEUR), ausstehenden Zinsen (63 TEUR), Rückforderungen aus Corona-Billigkeitsleistungen für 2022 (49 TEUR) sowie Abschluss- und Prüfungskosten (44 TEUR). Die Verbindlichkeiten (1.106 TEUR) unterteilten sich in Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 406 TEUR sowie in sonstige Verbindlichkeiten von 700 TEUR.

Die Eigenkapitalquote unter Einbeziehung von 2/3 des Sonderpostens betrug 71,3 % und ist leicht angestiegen. Korrespondierend dazu sank die Fremdkapitalquote inkl. 1/3 Sonderposten von 29,8 % auf 28,7 %.

Die SDG erzielte im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss von 191 TEUR, der zusammen mit den in den Vorjahren gebildeten Bilanzgewinnen vorgetragen wird. Nach Vortragung des Jahresüberschusses von 2023 und der Vorjahre betrug der Bilanzgewinn 4.119 TEUR.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12. in TEUR	davon anteilig		davon anteilig		davon anteilig	
	Ist 2021	ZVMS	Ist 2022	ZVMS	Ist 2023	ZVMS
1 Umsatzerlöse	8.983	2.994	9.074	3.025	10.340	3.447
2 Bestandsveränderung	0	0	0	0	0	0
3 sonstige betriebliche Erträge	1.671	557	2.727	909	1.528	509
4 Materialaufwand	-3.569	-1.190	-4.028	-1.343	-4.308	-1.436
5 Personalaufwand	-4.804	-1.601	-5.038	-1.679	-5.119	-1.706
6 Abschreibungen	-272	-91	-335	-112	-304	-101
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-1.638	-546	-2.150	-717	-1.919	-640
8 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	0	0	0	2	1
9 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-92	-31	-40	-13	-20	-7
10 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	280	93	210	70	200	67
11 Steuern vom Einkommen und Ertrag						
12 sonstige Steuern	-9	-3	-11	-4	-9	-3
13 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	271	90	199	66	191	64

Übersicht 16: GuV der SDG

Die Umsatzerlöse von 10.340 TEUR bestanden aus Zuschüssen aus Verkehrsverträgen von 7.432 TEUR und aus Tarif- und sonstigen Erlösen von 2.908 TEUR.

Für Zuschüsse aus Verkehrsverträgen zahlte der ZVOE 4.950 TEUR für die Löbnitzgrund- und die Weißeritztalbahn und der ZVMS 2.381 TEUR für die Fichtelbergbahn.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (1.528 TEUR) setzten sich im Wesentlichen aus Erträgen für die Ausgleichsleistung Deutschlandticket der beiden Gesellschafter (317 TEUR), einer Betriebshilfe des ZVMS für Mehrkosten Energie für die Fichtelbergbahn (250 TEUR), sonstigen Zuwendungen (229 TEUR) und Erträgen im Rahmen der Corona-Pandemie für 2022 (163 TEUR) zusammen.

Der Materialaufwand (4.308 TEUR) beinhaltet die Aufwendungen für bezogene Leistungen von 2.579 TEUR und Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe von 1.729 TEUR. Die Hauptkostentreiber waren vor allem Aufwendungen für Fremdreparaturen von 1.743 TEUR, Kohle, Treib- und Schmierstoffe (1.393 TEUR), Aufwendungen für Energie, Gas und Wasser (362 TEUR), Winterdienst (143 TEUR) und für Fremdreinigung Fahrzeuge (113 TEUR).

Der Personalaufwand inkl. Sozialabgaben betrug 5.119 TEUR und die Abschreibungen beliefen sich auf 304 TEUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (1.919 TEUR) sanken gegenüber dem Vorjahr (2.150 TEUR) um 231 TEUR.

3.3.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und SDG

Angaben in TEUR	2021	2022	2023
Betriebskostenzuschüsse (inkl. Corona-Billigkeitsleistungen und Ausgleichsleistungen Deutschlandticket)	2.552	2.892	3.104
Investitionskostenzuschüsse (Finanzhilfen)	80		100
Gesamtsumme	2.632	2.892	3.204

Übersicht 17: Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und SDG

Durch den Erwerb von Anteilen an der SDG entstand zwischen dem ZVMS und der SDG ein Beteiligungsverhältnis. Bereits vor Bestehen des Beteiligungsverhältnisses hatte der ZVMS mit der SDG einen Vertrag über die Erbringung von Verkehrsleistungen im Verbundgebiet abgeschlossen. Aus dem Verkehrsvertrag erhielt die SDG Betriebskostenzuschüsse von 3.104 TEUR (inkl. Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket von 166 TEUR und Corona-Billigkeitsleistungen von 89 TEUR).

3.3.5 Wichtige Kennzahlen der SDG

	Vorjahr 2021	Vorjahr 2022	Berichtsjahr 2023
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	21,1	23,1	29,6
Vermögensstruktur (%)	40,7	51,2	33,4
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	70,2	70,2	71,3
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	29,8	29,8	28,7
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	-2.289	-1.525	-2.380
kurzfristige Liquidität (%)	295,8	249,2	237,3
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	6,4	4,5	4,1
Gesamtkapitalrendite (%)	4,4	2,7	3,3
Personalaufwandsquote (%)	53,5	55,5	49,5
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	82	75	86
Arbeitsproduktivität	1,9	1,8	2,0

Übersicht 18: Kennzahlen der SDG

Die Passiva besteht aus 71,3 % bilanziellem Eigenkapital (inkl. 2/3 Sonderposten) und zu 28,7 % aus Fremdkapital (inkl. 1/3 Sonderposten). Gegenüber dem Vorjahr stieg das Eigenkapital inkl. 2/3 des Sonderpostens leicht an. Die Effektivverschuldung liegt bei - 2.380 TEUR, dies bedeutet, dass das Umlaufvermögen das Fremdkapital übersteigt.

Der Pro-Kopf-Umsatz stieg gegenüber 2022 um 11 TEUR und pendelt zwischen 70 TEUR und 90 TEUR.

3.3.6 Ausblick, Chancen und Risiken

Die Tourismusbranche erholt sich langsam von den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Der Trend in der Gesellschaft, verstärkt zur Nutzung regionaler Freizeit- und Tourismusangebote überzugehen, stellt auch für die Schmalspurbahnen der SDG eine Chance dar. Insbesondere touristische Synergieeffekte mit Reiseveranstaltern, Hotels und Tourismusverbänden können zusätzliche Umsätze generieren. Dementsprechend liegt auch der Fokus auf der Akquise von Gruppenreisen, um die Züge kontinuierlich auszulasten.

In Bezug auf die weitere strategische Entwicklung des Unternehmens wird auf die Umsetzung des Werkstattkonzeptes der SDG und respektive auch der Verwirklichung des Inhaltes des Sächsischen Werkstattkonzeptes für Schmalspurbahnen ein hoher Stellenwert beigemessen. Dies drückt sich aus in Aktivitäten der SDG im investiven Bereich. Mit dem weiteren Ausbau des Werkstattstandortes Radebeul-Ost werden Chancen gesehen, mittels eines modernen Werkstattbetriebes die Fertigungstiefen im Instandhaltungsbereich entsprechend den Erfordernissen des Instandhaltungsmarktes anzupassen.

Im Zusammenhang mit den immer stärker werdenden Diskussionen in der Öffentlichkeit zur Durchsetzung beschlossener Klimaziele im Rahmen des Umwelt- und Klimaschutzes besteht für die SDG die Gefahr, dass die Schmalspurbahnen aufgrund ihrer dampfbetriebenen Lokomotiven und der als Brennstoff verwendeten Steinkohle ins negative Licht gerückt werden. Im Rahmen der Marketingaktivitäten wird die SDG die Aspekte Nachhaltigkeit von verwendeten Rohstoffen und Materialien (u. a. der Einsatz von Recyclingkunststoffschwellen, die als Ersatz für Holzschwellen eingebaut werden) in den Fokus rücken.

Außerdem wird die ab dem 1. Januar 2023 eingeführte CO₂-Bepreisung auf den Verbrauch von Steinkohle langfristig steigen, was die Materialkosten nochmals anwachsen lässt. Zwar wirkt sich die Bereitstellung zusätzlicher Regionalisierungsmittel im Rahmen der ÖPNVFinVO entlastend aus, jedoch bleibt der Beigeschmack des zusätzlichen Finanzmittelbedarfes und der Umgang mit dem Thema Steinkohle hinsichtlich CO₂-Ausstoßes an sich.

Zudem stellt sich die Verfügbarkeit von geeigneter Kohle für den Dampflokomotivenbetrieb langfristig als unklar heraus. Gegebenenfalls müssen die Lokomotiven der SDG auf alternative Energieträger umgestellt werden, beispielsweise auf Leichtölfeuerung oder Feuerung mittels umweltfreundlicher eFuels.

Das Deutschlandticket, das die SDG nur anerkennt, aber nicht verkauft, da die SDG in ihrem Haustarifsortiment keine Abonnements verankert hat, wird begleitet von der Einführung eines Historik-Zuschlages - eine Tageskarte, die für alle drei Bahnen gilt. Die SDG will über diesen Weg die Liquidität absichern.

Darüber hinaus bestehen Risiken bezüglich von Kostensteigerungen bei dem Einkauf von Rohstoffen, Dienstleistungen und Energie, die nicht über die Bestellerentgelte abgedeckt werden können. Des Weiteren bestehen Risiken bei der Gewinnung von Fachkräften und in der Instandhaltungsbranche. Aktuell kann die SDG noch aus einem Pool an Bewerbern schöpfen.

Regulatorisch stellen die Änderungen im Energieeffizienzgesetz sowie die NIS-2-Richtlinie die SDG organisatorisch und administrativ zukünftig vor neue zusätzliche Herausforderungen. Hier kommen für die Umsetzung von Zertifizierungsanforderungen entsprechende Kosten sowohl im Personalbereich als auch für den Zertifizierungsaufwand auf die SDG zu.

Die SDG erwartet laut Plan für 2024 Umsatzerlöse von 10.758 TEUR, darunter Fahrgeldeinnahmen von 2.570 TEUR und Ausgleichszahlungen von 7.838 TEUR.

Im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets können die Fahrgeldeinnahmen nicht verlässlich ermittelt werden. Die Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket erfolgen über die DTFinVO und werden als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen.

Unklar hingegen ist die Entwicklung der Materialkosten aufgrund der zwar derzeit leicht sinkenden, jedoch immer noch hohen Inflationsrate. Zudem stellt die Entwicklung der Energiepreise, insbesondere Steinkohle, Strom und Gas, eine gewisse Unsicherheit dar.

In Summe sind für 2024 Investitionen von 2.857 TEUR geplant, darin verankert ist auch die Fortführung der Investitionsmaßnahme Neubau Lokomotivwerkstatt in Radebeul-Ost, 2. BA. Die Finanzierung der Maßnahme steht noch unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch den Gesellschafter und der Gewährung von Fördermitteln über die Förderrichtlinie für Schmalspurbahnen.

Bestandsgefährdende bzw. die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage über den beschriebenen Umfang hinaus beeinträchtigende Risiken sind derzeit nicht bekannt.

3.4 Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG)

3.4.1 Überblick

Postanschrift:
Speicherstraße 59
60327 Frankfurt am Main

E-Mail:
info@deutschlandtarifverbund.de
Homepage
www.deutschlandtarifverbund.de

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)
	Die DTVG ist eine Kleinstkapitalgesellschaft im Sinne des § 267a Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB).
	Gemäß § 15 Abs. 1 i. V. m. Abs. 3 des Gesellschaftsvertrages ist der Jahresabschluss und der Lagebericht nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Regelungen des HGB aufzustellen und zu prüfen.
Handelsregister:	Amtsgericht Frankfurt am Main, HRB 119746
Sitz:	Frankfurt am Main
Gründung:	9. Juni 2020
Beteiligung des ZVMS:	1,36% zum 31. Dezember 2023
Weitere Gesellschafter:	siehe Übersicht
Stammkapital:	54.975 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	9. Juni 2020
Geschäftsführer:	Herr Johann von Aweyden
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 14 Mitarbeiter beschäftigt. Die Ermittlung erfolgte gemäß § 267 Abs. 5 HGB. Im Vorjahr waren 11 Mitarbeiter angestellt.
Unternehmens- gegenstand:	Erbringung und Beauftragung von Dienstleistungen zur Begründung und Fortentwicklung des verbund- und landestarifüberschreitenden SPNV-Tarifes.
Unternehmenszweck:	Die Fortentwicklung in den Bereichen Vertrieb, Marktforschung und Kommunikation sowie die Durchführung und Abwicklung der Einnahmenaufteilung, das diesbezügliche Berichtswesen sowie sämtliche Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen SPNV, sofern dies von den Gesellschaftern gewünscht wird.
Gesellschafter- versammlung:	siehe Anlage

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2023 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Frau Ines Benderoth (Vorsitzende) Leiterin Erlösmanagement
- Frau Anja Niebuhr (stellvertretende Vorsitzende) Abteilungsleiterin Tarif, Vertrieb & Erlösmanagement
- Frau Katharina Orth (stellvertretende Vorsitzende), Leitende Angestellte
- Herr Nils Dreyhaupt, Projektleiter strategisches Erlösmanagement
- Herr Jörg Strubberg, Leiter Erlösmanagement
- Herr Klaus Wittmann, Volljurist
- Herr Tilo Kühnhausen, Leiter Marketing und Vertrieb
- Herr Martin Winter, Abteilungsleiter
- Herr Jörg Büttner, Abteilungsleiter

Abschlussprüfer: Herr Tim Sichtung, Wirtschaftsprüfer
PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2020

Prüfungsergebnis: Am 19. Juli 2024 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2023 erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

In der 50. Sitzung des Aufsichtsrates am 25. Juli 2024 hat dieser den Jahresabschluss abschließend behandelt. Der Aufsichtsrat nimmt den Jahresabschluss 2023 sowie das Testat des Wirtschaftsprüfers zur Kenntnis und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung des Jahresabschlusses 2023 und der darin gestellten Ergebnisverwendung (B406/2024).

Die Gesellschafterversammlung beschloss am 5. September 2024 die Feststellung des Jahresabschlusses 2023 und die Ergebnisverwendung (Vortragen des Verlustes von 539.758,84 EUR auf neue Rechnung) sowie die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung.

Die Beteiligung des ZVMS an der DTVG besteht seit dem 18. März 2021.

Übersicht über die Gesellschafter der DTVG zum 31. Dezember 2023

Gesellschafter	EUR	Gesellschafts- anteile	Anteil
DB Regio AG	14.550,00	194	26,47%
Land Baden Württemberg	3.750,00	50	6,82%
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH	3.150,00	42	5,73%
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)	2.025,00	27	3,68%
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	2.025,00	27	3,68%
Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH	1.800,00	24	3,27%
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	1.650,00	22	3,00%
Zweckverband go.Rheinland	1.275,00	17	2,32%
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	1.275,00	17	2,32%
HLB Hessenbahn GmbH	1.050,00	14	1,91%
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH	975,00	13	1,77%
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH	975,00	13	1,77%
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd	900,00	12	1,64%
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	900,00	12	1,64%
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	825,00	11	1,50%
SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	750,00	10	1,36%
VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	750,00	10	1,36%
Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	750,00	10	1,36%
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	675,00	9	1,23%
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	675,00	9	1,23%
Die Länderbahn GmbH	600,00	8	1,09%
Bayerische Oberlandbahn GmbH	600,00	8	1,09%
Eurobahn GmbH & Co. KG	600,00	8	1,09%
National Express Rail GmbH	600,00	8	1,09%
Saarland (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr)	600,00	8	1,09%
VIAS Rail GmbH	600,00	8	1,09%
AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	450,00	6	0,82%
City-Bahn Chemnitz GmbH	450,00	6	0,82%
Erfurter Bahn GmbH	450,00	6	0,82%
NordWestBahn GmbH	450,00	6	0,82%
Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	450,00	6	0,82%
Regionalverband Großraum Braunschweig	450,00	6	0,82%
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	450,00	6	0,82%
SBB GmbH	450,00	6	0,82%
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	300,00	4	0,55%
Bayerische Regiobahn GmbH	300,00	4	0,55%
Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH	300,00	4	0,55%
Go-Ahead Bayern GmbH	300,00	4	0,55%
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	300,00	4	0,55%
S-Bahn Hamburg GmbH	300,00	4	0,55%
Transdev Regio Ost GmbH	300,00	4	0,55%
Transdev Rhein-Ruhr GmbH	300,00	4	0,55%
Transdev Verkehr GmbH	300,00	4	0,55%
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	300,00	4	0,55%
vlexx GmbH	300,00	4	0,55%
WestfalenBahn GmbH	300,00	4	0,55%
NEB Betriebsgesellschaft mbH	300,00	4	0,55%
nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2	0,27%
Agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2	0,27%
Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2	0,27%
cantus Verkehrsgesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH	150,00	2	0,27%
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	150,00	2	0,27%

Gesellschafter	EUR	Gesellschafts- anteile	Anteil
erixx GmbH	150,00	2	0,27%
erixx Holstein GmbH	150,00	2	0,27%
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
Hanseatische Eisenbahn GmbH	150,00	2	0,27%
nordbahn Verkehrsgesellschaft Nord mbH	150,00	2	0,27%
nordbahn Verkehrsgesellschaft Ost-West mbH	150,00	2	0,27%
RegioTram Gesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	150,00	2	0,27%
S-Bahn Berlin GmbH	150,00	2	0,27%
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois	150,00	2	0,27%
Süd-Thüringen-Bahn GmbH	150,00	2	0,27%
Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH	150,00	2	0,27%
Transdev Hannover GmbH	150,00	2	0,27%
VIAS GmbH	150,00	2	0,27%
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
	54.975,00	733	100,00%

Übersicht 19: Übersicht Gesellschafter

3.4.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2023 der DTVG

Die DTVG wurde im Jahr 2020 mit dem Ziel gegründet, den deutschlandweiten SPNV-Tarif entsprechend den Markterfordernissen weiterzuentwickeln und verkörpert eine tarifbezogene Entscheidungsplattform und Interessensvertretung aller Gesellschafter. Zu den Gesellschaftern zählen aktuell 19 Aufgabenträgerorganisationen und 49 Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Mit dem Startschuss am 1. Januar 2022 hat der Deutschlandtarif (D-TARIF) den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn (BBDB, C-Preis) abgelöst. Damit hat der DTV die Aufgaben des Tarifverbandes der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) übernommen und führt diese mit erweitertem Aufgabenspektrum fort.

Der Aufgabenbereich des DTV umfasst die Tarifpflege des Deutschlandtarifes, die Durchführung der Einnahmenaufteilung, das Clearing der aus der Einnahmenaufteilung resultierenden Zahlungsausgleiche zwischen den Tarifierwendern sowie die Abrechnung der Vertriebsprovisionen, welche sich aus dem Ein- und Verkauf der Vertriebsleistungen ergeben.

Darüber hinaus werden Regie-, Koordinations- und Unterstützungsaufgaben für die Gesellschafter und Partner im D-TARIF geleistet. Das Unternehmen wird vollständig durch die Gesellschafter und die den D-TARIF anwendenden Unternehmen (Tarifierwender) finanziert.

Rahmenbedingungen

Die Einführung des bundesweit geltenden D-Tickets zum 1. Mai 2023 als dauerhaftes Nachfolgeprodukt des temporären 9-Euro-Tickets bildete die wesentliche Zäsur im öffentlichen Personennahverkehr des Jahres 2023. Die mit der Einführung verbundenen zusätzlichen Aufgaben stellten alle Branchenteilnehmer vor große Herausforderungen. Zum Ende des Jahres 2023 waren rund 11 Mio. Fahrgäste im Besitz eines D-Ticket-Abos.

Die durch den deutlich vergünstigten Preis des Tickets entstehenden Mindereinnahmen wurden hälftig mit jeweils 1,5 Mrd. EUR durch Bund und Länder finanziert. Für den Ausgleich wurde hierbei auf die bekannten Mechanismen des Corona-Rettungsschirms zurückgegriffen, der direkt zwischen den Verkehrsunternehmen und den jeweiligen Aufgabenträger oder Fördermittelgebern erfolgte.

Für alle Verkehrsverbände stellte sich insbesondere im Rahmen der Einnahmenaufteilung die Frage zum Umgang mit den Einnahmen aus dem bundesweit gültigen D-Ticket. Da nach den Grundsätzen des sogenannten „Leipziger Modells“ keine Umverteilung von Einnahmen zwischen Tariforganisationen vorgesehen war, verblieben sämtliche Einnahmen des D-Tickets in den jeweiligen Tariforganisationen, welche diese dann zwischen den Verkehrsunternehmen aufteilen.

Parallel zum operativen Geschäft in den Tariforganisationen wurde eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE) auf Bundesebene gegründet, die sich paritätisch aus Vertretern des BSN, des BDO, des VDV und der DTVG zusammensetzt. Hauptaufgabe der ARGE in der Stufe 1 des Leipziger Modells war und ist die Sammlung von Verkaufs- und Soll-Daten aller Tariforganisationen, um Verwerfungen zwischen den Bundesländern frühzeitig erkennen zu können. Das Clearing der Einnahmen aus dem D-Ticket soll über eine rechtskräftige und dauerhaft strukturierte Organisation erfolgen. Aus diesem Grund soll die D-TIX GmbH & Co. KG gegründet werden.

Geschäftsverlauf

- Stabilisierung und Verbesserung der etablierten Prozesse im zweiten Jahr der operativen Tätigkeit
- Sicherstellung, dass alle Abrechnungsunterlagen frist- und sachgerecht an die beteiligten Verkehrsunternehmen übergeben werden konnten
- Höhe der Fahrgeldeinnahmen im D-TARIF hat sich durch Einführung des D-Tickets signifikant gestiegen
- Einnahmen aus dem sogenannten Resttarif (D-TARIF exkl. D-Ticket) sind wie erwartet um rund 50 % zurückgegangen
- Rückgänge werden durch Mehreinnahmen des D-Tickets deutlich überkompensiert
- im Jahr 2023 rund 1,9 Mrd. EUR im Rahmen der Einnahmenaufteilung des D-TARIFs zwischen den Verkehrsunternehmen abgerechnet, wohingegen es in 2022 noch rund 1,2 Mrd. EUR waren
- Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb durch diese nicht vorhersehbare Entwicklung:
 - o Anpassung der monatlichen Abrechnung der Dienstleistungsvergütung, da die Einnahmen durch den vorgenannten Effekt die Kosten überstiegen
 - o Anpassung der Abrechnung der Vertriebsprovision an die geänderten Rahmenbedingungen in der außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 20. Dezember 2023
 - o Grundsatz, dass die Summe aus den Provisionserlösen der Summe des Provisionsaufwandes entspricht, wurde beibehalten

3.4.3 Wirtschaftliche Daten der DTVG

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (4.176 TEUR) um 12.512 TEUR auf 16.688 TEUR erhöht. Das resultiert vor allem aus dem Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 10.602 TEUR auf 14.320 TEUR und der Zunahme der liquiden Mittel um 1.784 TEUR. Die Vermögensstruktur ist im Vergleich zum Vorjahr annähernd konstant geblieben, der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 99,1 % (Vorjahr 99,4 %) gesunken.

Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (16.537 TEUR) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen gegen Gesellschafter (13.245 TEUR).

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft hat sich im Berichtsjahr nicht verändert und betrug 55 TEUR. In die Kapitalrücklage wurden im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 1.376 TEUR eingestellt und betrug 3.594 TEUR zum 31. Dezember 2023. Daraus resultiert eine Eigenkapitalquote von 7,4 % (Vorjahr: 9,6 %).

Die Rückstellungen sind um 951 TEUR auf 1.339 TEUR gestiegen, die aufgrund von höheren Rückstellungen für die Spitzabrechnung der Dienstleistungsvergütung gebildet wurden.

Die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (14.065 TEUR) korrespondieren mit den gestiegenen Forderungen.

Vor dem Marktstart des Deutschlandtarifes wurden die Tätigkeiten der Gesellschaft aus dem Eigenkapital finanziert. Nach dem Marktstart erfolgte die Finanzierung aus Umsatzerlösen, die durch die Erbringung der Abrechnungs- und Tarifiedienstleistungen gegenüber den EVU erzielt werden. Die Gesellschafter haben entsprechende Finanzierungsgrundsätze beschlossen, die eine ausreichende Finanzierung der Gesellschaft sicherstellen sollen.

Bilanz zum 31.12.	Ist 2021	Ist 2022	Ist 2023
A Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0
II. Sachanlagen	18	12	134
III. Finanzanlagen	0	0	
	18	12	134
B Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	53	3.718	14.320
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	313	433	2.217
	366	4.151	16.537
C Rechnungsabgrenzungsposten	13	13	17
Summe Aktiva	397	4.176	16.688
Bilanz zum 31.12.	Ist 2021	Ist 2022	Ist 2023
A Eigenkapital			
I. gezeichnetes Kapital	54	55	55
II. Kapitalrücklage	1.451	2.218	3.594
III. Gewinnrücklagen	0	0	0
IV. Verlustvortrag	0	0	0
V. Bilanzgewinn / -verlust	-1.248	-1.872	-2.412
	257	401	1.237
B Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0	0	0
C Rückstellungen	108	388	1.339
D Verbindlichkeiten	32	3.387	14.112
E Rechnungsabgrenzungsposten	0	0	0
Summe Passiva	397	4.176	16.688

Übersicht 20: Bilanz der DTVG

Die Umsatzerlöse sind auf 142.154 TEUR (Vorjahr: 93.039 TEUR) angestiegen und spiegelten die Steigerung der Einnahmen im Deutschlandtarif wider. Im gleichen Maße sind auch die Aufwendungen für Provisionen und bezogene Leistungen angestiegen (141.189 TEUR; Vorjahr: 90.228 TEUR). Die Personalaufwendungen haben sich aufgrund des Personalaufbaus auf 993 TEUR erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 536 TEUR unter dem Vorjahresniveau (2.539 TEUR), dies ist allerdings auf die Umgliederung der eingekauften Dienstleistungen aus den Bereichen Abrechnung, Tarif, Controlling und DataWarehouse in den Materialaufwand zu erklären.

Für das Geschäftsjahr 2023 ergibt sich ein Jahresfehlbetrag von 540 TEUR (Vorjahr: 624 TEUR).

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Plan 2021	Ist 2021	Plan	Ist 2022	Plan	Ist 2023
1 Umsatzerlöse		0	1.675	93.039	3.218	142.154
2 Bestandsveränderung						
3 sonstige betriebliche Erträge	1.050	14	763	12	1.376	42
4 Materialaufwand		-37		-90.228	-3.039	-141.189
5 Personalaufwand	-875	-509	-1.313	-899	-1.249	-993
6 Abschreibungen	-13	-5	-25	-9	-115	-18
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-162	-511	-1.100	-2.539	-191	-536
Erträge aus Wertpapieren des						
8 Finanzanlagevermögens						
9 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		0		0		0
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen		0		0		0
11 Ergebnis der gewöhnlichen						
 Geschäftstätigkeit	0	-1.048	0	-624	0	-540
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag		0		0		0
13 sonstige Steuern		0		0		0
14 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0	-1.048	0	-624	0	-540
15 Verlustvortrag aus dem Vorjahr		-200		-1.248		-1.872
16 Bilanzverlust	0	-1.248	0	-1.872	0	-2.412

Übersicht 21: GuV der DTVG

3.4.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und DTVG

Angaben in TEUR	2021	2022	2023
Erwerb von Anteilen und Kapitaleinlage	5	2	4
Gesamtsumme	5	2	4

Übersicht 22: Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und DTVG

Der ZVMS zahlte der DTVG den jährlichen Finanzierungbeitrag der Gesellschafter von 4.210,56 EUR.

3.4.5 Wichtige Kennzahlen der DTVG

	Vorjahr 2021	Vorjahr 2022	Berichtsjahr 2023
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	31,1	445,3	12,8
Vermögensstruktur (%)	4,7	0,3	0,8
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	64,7	9,6	7,4
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	35,3	90,4	92,6
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	-239	-389	-1.085
kurzfristige Liquidität (%)	270,3	908,9	107,0
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	-485,2	-467,3	-195,0
Gesamtkapitalrendite (%)	-263,8	-14,9	-14,5
Personalaufwandsquote (%)	0,0	1,0	0,7
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	0	9.304	9.477
Arbeitsproduktivität	0,0	103,5	143,2

Übersicht 23: Kennzahlen der DTVG

Die Eigenkapital- und die Gesamtkapitalrendite sind aufgrund des Jahresfehlbetrages weiterhin negativ. Das Ansteigen der Bilanzsumme um 12.512 TEUR führte allerdings dazu, dass sowohl die Eigenkapital- als auch die Gesamtkapitalrendite gegenüber 2022 sanken.

Die Gesellschaft hat auch im Jahr 2023 keine Zuschüsse erhalten, sodass kein Sonderposten bilanziert wurde. Aus diesem Grund entspricht die Eigenkapitalquote der wirtschaftlichen Eigenkapitalquote. Das Ansteigen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber 2022 führte zu einem Absinken der Eigenkapitalquote von 9,6 % (2022) auf 7,4 % (2023). Dementsprechend stieg die Fremdkapitalquote von 90,4 % auf 92,6 %.

3.4.6 Ausblick, Chancen und Risiken

Die Entwicklungen um das D-Ticket werden Auswirkungen auf die Tätigkeitsfelder der DTVG haben, da sich zwangsläufig Veränderungen in den Bereichen Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision und Tarifgestaltung ergeben werden.

Für die DTVG besteht kurz- bis mittelfristig kein grundsätzliches Risiko, vollkommen unabhängig von der weiteren Entwicklung des D-Tickets, da das Kerngeschäft – die verbund- und landesübergreifenden Tarife – auch bei großer Wanderung der Nachfrage in das D-Ticket, weiter existent bleiben.

Das Deutschlandticket wird auch 2024 das marktbeherrschende Thema sein, da insbesondere die langfristige Finanzierung der zukünftigen Einnahmenaufteilung und der Governance noch weitgehend ungeklärt ist.

Bezogen auf die DTVG zeichnet sich ein zu 2023 vergleichbares Bild ab. Da die Stufe 2 der Einnahmenaufteilung nach dem Leipziger Modell in 2024 nicht umgesetzt wird, werden die Einnahmen im Deutschlandtarif wiederum oberhalb der Soll-Einnahmen liegen und die Werte von 2023 nochmals übersteigen. Da die Kosten der Gesellschaft nicht im gleichen Maße steigen, werden die Stückkosten für die Erbringung der Tarif- und Abrechnungsdienstleistungen weiter sinken. Die daraus resultierenden Anpassungen im Bereich der Dienstleistungsvergütung der Provisionsberechnung erfolgen analog 2023.

Das Tätigkeitsfeld der DTVG wird sich in 2024 vergleichbar des Vorjahres zeigen, d. h. neben den klassischen Leistungen im Bereich Tarif- und Abrechnungsdienstleistung werden weiterhin Leistungen für die D-Tix GmbH & Co. KG (ehemals ARGE) erbracht. In 2024 wird ein Jahresergebnis auf vergleichbarem Niveau zum Jahr 2023 erwartet.

4 Fazit, Ausblick

Im abgelaufenen Geschäftsjahr war die wirtschaftliche Stabilität sowie die Zahlungsfähigkeit bei allen Beteiligungen jederzeit gesichert. Die Einführung des D-Tickets führte bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (CBC und SDG) zu großen Unsicherheiten und Anpassungsprozessen. Für das D-Ticket wurde die MOOVME-App als digitales Verkaufsportal eingeführt und die Prüftechnik für die digitalen Tickets umgerüstet. Die SDG, die das D-Ticket nur anerkennt, aber nicht verkauft, hat zusätzlich einen Historik-Zuschlag eingeführt. Durch das D-Ticket kam es zu Verlusten bei den Fahrgeldeinnahmen, die durch Ausgleichsmittel vom Bund und dem Freistaat Sachsen kompensiert wurden.

Bei der DTVG führte die Einführung des D-Tickets ebenfalls zu einem hohen Verwaltungsaufwand. Die DTVG konnte jedoch durch die Arbeit in der ARGE die Abrechnungsmodalitäten im Sinne der Aufgabenträger und EVU mitbestimmen.

Die VMS GmbH setzte ihre Planungs- und Bauaktivitäten für das Chemnitzer Modell fort. Diese werden auch in den folgenden Jahren einen Großteil der Arbeit der VMS GmbH ausmachen. Sowohl die bestellten BEMU als auch die Tram-Trains befinden sich bei den jeweiligen Herstellern in der Entstehungsphase (Tram-Trains) bzw. kurz vor Fertigstellung (BEMU).

In den kommenden Jahren wird es für alle Beteiligungen des ZVMS, hiervon ausgenommen die DTVG, darauf ankommen, wie sich die Kosten für Treibstoff, Instandhaltung und Personal sowie die Verfügbarkeit von geeignetem Personal weiter entwickeln werden, um die zur Verfügung stehenden Mittel ressourcenschonend einzusetzen.

Chemnitz, den 29. November 2024



Sven Schulze
Verbandsvorsitzender

Erläuterung zu den Bilanz- und Leistungskennzahlen

Investitionsdeckung	=	Abschreibung / Neuinvestition x 100
Vermögensstruktur	=	Anlagevermögen / Gesamtkapital x 100
Eigenkapitalquote	=	(Eigenkapital + 2/3 Sonderposten) / Bilanzsumme x 100
Fremdkapitalquote	=	(Fremdkapital + 1/3 Sonderposten) / Bilanzsumme x 100
Effektivverschuldung	=	Fremdkapital – Umlaufvermögen
Kurzfristige Liquidität	=	$\frac{(\text{Umlaufvermögen} - \text{erhaltene Anzahlungen})}{(\text{kurzfristige Verbindlichkeiten} + \text{Rückstellungen})} \times 100$
Eigenkapitalrendite	=	Jahresergebnis / Eigenkapital x 100
Gesamtkapitalrendite	=	(Jahresergebnis + FK-Zinsen) / Bilanzsumme x 100
Personalaufwandsquote	=	Personalaufwand / Umsatzerlöse x 100
Sachaufwandsquote	=	Sachaufwand / Umsatzerlöse x 100
Pro-Kopf-Umsatz	=	Umsatz / Mitarbeiteranzahl
Arbeitsproduktivität	=	Umsatz / Personalkosten