

Beteiligungsbericht

des

Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)

für das Jahr 2024

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 2024 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 2024 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 2024 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 2024 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

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
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
DTFinVO 2024	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs 2024 (Deutschlandticket- Finanzierungsverordnung 2024)
D-TARIF	Deutschlandtarif
D-Ticket	Deutschlandticket
D-TIX	D-TIX GmbH & Co.KG
DTV	Deutschlandtarifverbund
DTVG	Deutschlandtarifverbund-GmbH
EAV	Einnahmeaufteilung
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
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
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RIS	Regio Infra Service Sachsen GmbH
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge 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
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 jeweiligen 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 2024. Die mittelbaren Beteiligungen haben rein informativen Charakter und werden zur Vervollständigung genannt.

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

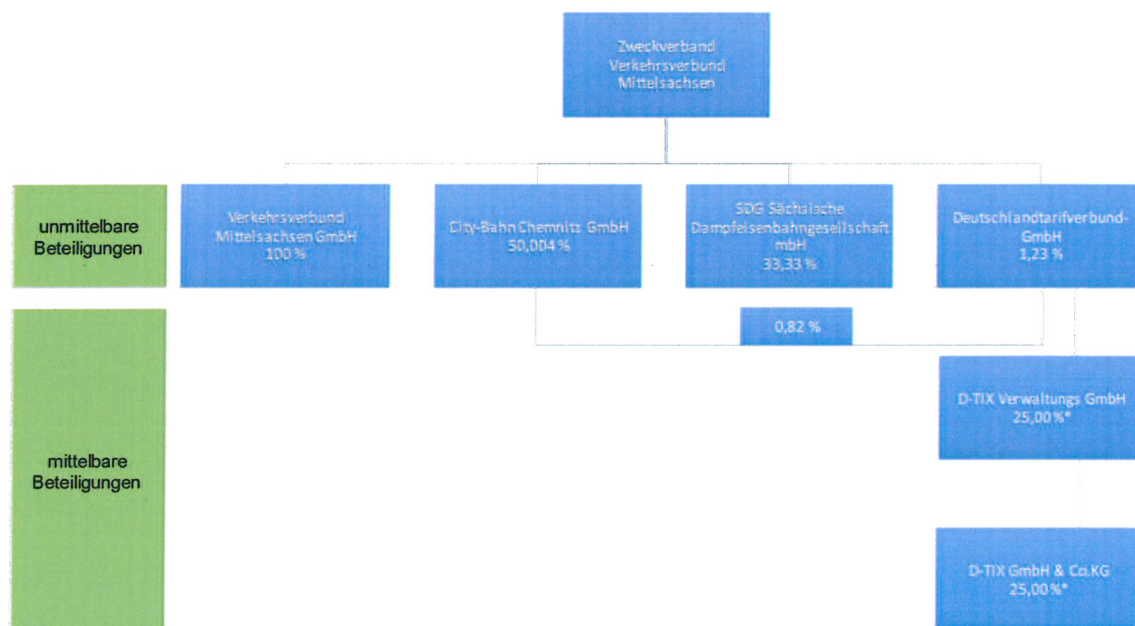
- Mandatsbetreuung: Unterstützung der Verwaltungsvertreter und der in die Aufsichtsratsgremien entsandten Vertreter bei der Wahrnehmung ihrer Pflichten und Aufgaben, Teilnahme an Sitzungen, Sichtung und Kommentierung von Sitzungsunterlagen

2 Überblick über die Beteiligungen des ZVMS

2.1 Beteiligungsstruktur

Der ZVMS hat mit Stand 31. Dezember 2024 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 1,23 % der Anteile.

Die CBC hält 6 Anteile (0,82 %) an der DTVG, dies stellt für den ZVMS eine mittelbare Beteiligung dar. Die DTVG hält 25 % der Anteile an der D-TIX Verwaltungs-GmbH und ist Komplementärin der D-TIX GmbH & Co.KG. Diese beiden Gesellschaften stellen für den ZVMS ebenfalls mittelbare Beteiligungen dar.



* Die beiden Gesellschaften haben reinen informativen Charakter und werden nur zur Abbildung der vollständigen Beteiligungsstruktur dargestellt.

Übersicht 1: Beteiligungen des ZVMS

2.2 Übersichten zu den Beteiligungen

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

		Jahr	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	City-Bahn Chemnitz GmbH	SDG Sächsische Dampfeisenbahn- gesellschaft mbH	Deutschlandtarif- verbund-GmbH
Stammkapital	TEUR	2022	3.000	26	30	55
		2023	3.000	26	30	55
		2024	3.000	26	30	55
Beteiligungsquote ZVMS	%	2022	100	50,004	33,33	1,36
		2023	100	50,004	33,33	1,36
		2024	100	50,004	33,33	1,23
Bilanzsumme	TEUR	2022	351.336	10.205	8.781	4.176
		2023	365.729	15.994	6.455	16.688
		2024	384.437	19.777	9.808	10.592
Eigenkapital	TEUR	2022	5.701	2.401	4.414	401
		2023	5.723	2.588	4.605	1.237
		2024	11.486	3.882	4.720	1.801
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	TEUR	2022	169.839	144		
		2023	194.629	42		
		2024	199.154	0		
Umsatzerlöse	TEUR	2022	105.227	35.257	9.074	93.039
		2023	23.310	42.555	10.340	142.154
		2024	25.152	45.421	10.888	124.942
Jahresergebnis	TEUR	2022	205	-184	199	-624
		2023	22	187	191	-540
		2024	5.763	1.293	115	-920
Anzahl Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		2022	62	175	121	10
		2023	75	184	121	14
		2024	78	194	120	15,5

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	297.088	84.798	2.551	11.486	108.672	7.449	241.703	15.127	384.437
City-Bahn Chemnitz GmbH	2.944	16.814	19	3.882	748	2.727	12.393	27	19.777
SDG Sächsische Dampfeisenbahn- gesellschaft mbH	2.164	7.518	126	4.720	0	1.147	3.896	45	9.808
Deutschlandtarif- verbund-GmbH	134	10.440	18	1.802	0	240	8.550	0	10.592

Übersicht 3: Bilanzwerte 2024 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	25.152	2.801	28.995	-4.121	-4.909	-13.100	-20.665	863	-6.111	-3.142	5.763
City-Bahn Chemnitz GmbH	45.421	0	3.517	-31.618	-10.458	-662	-4.409	67	-7	-558	1.293
SDG Sächsische Dampfeisenbahn- gesellschaft mbH	10.888	0	1.861	-4.173	-5.633	-319	-2.522	24	0	-11	115
Deutschlandtarif- verbund-GmbH	124.942	0	24	-123.867	-1.233	-46	-740	0	0	0	-920

Übersicht 4: GuV-Werte 2024 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 78 (im Vorjahr 75) Angestellte (ohne Geschäftsführer) beschäftigt.
Unternehmens- gegenstand:	Planung und Vermarktung des ÖPNV im Sinne des SächsÖPNVG in 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: • Koordination des kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV, 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 eines einheitlichen Fahrplans in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen

- Entwicklung eines einheitlichen Vertriebes und Marketings des ÖPNV 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, wenn der ZVMS die Gesellschaft mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe gesondert beauftragt hat
- Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, wenn der ZVMS die Gesellschaft mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe gesondert beauftragt hat
- Durchführung von Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV
- Vorhaltung und Bewirtschaftung von Infrastruktur des ÖPNV
- Beschaffung und Beistellung von Fahrzeugen und Instandhaltungsanlagen
- Betrieb von Sonderverkehrsmitteln des ÖPNV
- Vertrieb von Fahrausweisen des ÖPNV

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

Gesellschafter-
versammlung:

ZVMS

vertreten durch:

Herrn Sven Schulze, Oberbürgermeister Stadt Chemnitz
(Verbandsvorsitzender des ZVMS)

Aufsichtsrat:

Im Berichtszeitraum 2024 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Herr Rico Ott, Abteilungsleiter Erzgebirgskreis (Vorsitzender)
- Herr Michael Stötzer, Baubürgermeister Stadt Chemnitz (stellvertretender Vorsitzender)
- Herr Mario Müller, Beigeordneter Landkreis Zwickau
- Frau Silvia Queck-Hänel (ab 12. Dezember 2024 Silvia Queck), Bürgermeisterin Stadt Zwickau
- Herr Thomas Kranz, Abteilungsleiter Landkreis Mittelsachsen

Abschlussprüfer:

Herr Michael Förster
Märkische Revision GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
Steuerberatungsgesellschaft, Essen

Abschlussprüfer seit:

Jahresabschluss 2024

Prüfungsergebnis:

Am 28. April 2025 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2024 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 75. Sitzung am 15. Mai 2025 abschließend behandelt.

Die Verbandsversammlung hat in der Sitzung am 13. Juni 2025 den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 zur Kenntnis genommen und stimmt der Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung zu.

Die Gesellschafterversammlung hat in ihrer Sitzung am 13. Juni 2025 die Feststellung des Jahresabschlusses 2024 und die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung beschlossen (G-383/2).

3.1.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2024 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 den Verbandsmitgliedern.

Geschäftsverlauf

- Chemnitzer Modell – Stufe 3E – Elektrifizierung Hainichen – Niederwiesa:
 - o Vorbereitung Ausschreibungsunterlagen für Planung und Fördermittelantragsstellung für die Finanzierung der Planung beim LASuV
- Chemnitzer Modell – Stufe 4 – Norderweiterung Limbach-Oberfrohna:
 - o Fertigstellung der Entwurfsplanung mit Kostenschätzung, Aktualisierung der Genehmigungsunterlagen, Änderungsbescheid für Finanzierung Planungsleistungen eingegangen und Fördermittelantrag für Bauleistung beim LASuV gestellt (PFA 1)
 - o Ausschreibung der PFA 2 und 3 sowie Vergabe der Planungsleistungen und Fördermittelantragsstellung für Finanzierung der Planungsleistungen für PFA 2 und 3 beim LASuV
 - o Abschluss Pachtvertrag für Grundstücke Limbacher Netz (westlich der A 72) mit DBInfraGO AG

- Chemnitzer Modell – Stufe 5 – Ausbau Stollberg – St. Egidien gliedert sich in
 - o eine 3,5 km lange Neubaustrecke zwischen Stollberg und Niederwürschnitz
 - o eine 16 km lange Ausbaustrecke von Niederwürschnitz nach St. Egidien
 - o die Elektrifizierung Oelsnitz/E. – St. Egidien
 - o den für Abschnitt Stollberg – Oelsnitz/E. Eingang Änderungsantrag für gewährte Fördermittel für Planungsleistungen und Antragsstellung für Bauleistungen Neubaustrecke beim LASuV
- 29 Elektrotriebzüge für das EMS verkehrten planmäßig
- 12 Hybridschienenfahrzeuge wurden an die Tochtergesellschaft CBC vermietet
- Erstellung Eisenbahnbetriebshof für die neuen eCitylinks geht voran (2024: Abriss der Bestandsanlagen, Planung Eisenbahnbetriebshof, Durchführung notwendiger Bauleistungen zum Unterhalt)
- Beschaffung BEMU:
 - o Verzug bei der Zulassung, Inbetriebnahme und Auslieferung aufgrund von Problemen mit der Traktionsbatterie des Herstellers
- Einführung des Deutschlandtickets veränderte das Nutzerverhalten und somit die Fahrgeldeinnahmen
 - o zur Deckung der Einnahmeverluste konnten Mittel für Deutschlandticket-Ausgleichsleistungen 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

3.1.3 Wirtschaftliche Daten der VMS GmbH

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
A Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	756	641	1.033	523
II. Sachanlagen	293.196	283.205	325.998	293.565
III. Finanzanlagen	3.000	3.000	3.000	3.000
	296.952	286.846	330.031	297.088
B Umlaufvermögen				
I. Vorräte	21.840	20.499	23.792	23.300
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.026	4.345	3.079	6.454
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	26.632	51.318	18.377	55.044
	51.498	76.162	45.248	84.798
C Rechnungsabgrenzungsposten	2.885	2.721	2.335	2.551
Summe Aktiva	351.335	365.729	377.614	384.437

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
A Eigenkapital				
I. gezeichnetes Kapital	3.000	3.000	3.000	3.000
II. Kapitalrücklage				
III. Gewinn-/Verlustvortrag	2.496	2.702	1.456	2.723
IV. Jahresüberschuss	205	22	3.112	5.763
	5.701	5.724	7.568	11.486
B Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	114.184	111.932	122.614	108.672
C Rückstellungen	10.368	4.759	292	7.449
D Verbindlichkeiten	209.831	233.469	238.702	241.703
E Rechnungsabgrenzungsposten	11.251	9.845	8.438	15.127
Summe Passiva	351.335	365.729	377.614	384.437

Übersicht 5: Bilanz VMS GmbH

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (365.729 TEUR) um 18.708 TEUR auf 384.437 TEUR erhöht. Dies resultierte aus der Erhöhung der Sachanlagen um 10.360 TEUR, der liquiden Mittel um 3.726 TEUR und der Vorräte um 2.801 TEUR. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme sank leicht auf 77,3 % (Vorjahr: 78,4 %). Das Umlaufvermögen (84.798 TEUR) umfasste im Wesentlichen den Bestand an liquiden Mitteln (55.044 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 21,8 % zum Stichtag 31. Dezember 2024 (Vorjahr: 22,0 %). Die korrespondierende Fremdkapitalquote beträgt 78,2 % (Vorjahr: 78,0 %). Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen sank im Jahr 2024 um 3.260 TEUR auf 108.672 TEUR. Die Erhöhung der Rückstellungen (+ 2.690 TEUR) gegenüber dem Vorjahr resultierten aus einem Anstieg der Steuerrückstellungen (+ 2.199 TEUR) und der sonstigen Rückstellungen (+ 491 TEUR). Die Verbindlichkeiten stiegen gegenüber dem Vorjahr (233.469 TEUR) um 8.234 TEUR auf 241.703 TEUR und setzten sich im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (199.154 TEUR; Vorjahr: 194.629 TEUR), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (24.551 TEUR; Vorjahr: 20.416 TEUR) sowie sonstigen Verbindlichkeiten (13.801 TEUR; Vorjahr: 13.454 TEUR) zusammen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern bestanden aus erhaltenen Anzahlungen für Bestellungen (17.169 TEUR; Vorjahr: 13.864 TEUR), aus einem Gesellschafterdarlehen (6.000 TEUR; Vorjahr: 6.000 TEUR) und Umsatzsteuerverbindlichkeiten (1.378 TEUR).

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
1 Umsatzerlöse	105.227	23.310	25.357	25.152
2 Bestandsveränderung	-72.696	-1.340	6.080	2.801
3 sonstige betriebliche Erträge	8.123	9.863	11.987	28.995
4 Materialaufwand	-11.907	-4.979	-8.114	-4.121
5 Personalaufwand	-4.148	-4.676	-6.171	-4.909
6 Abschreibungen	-13.069	-13.061	-13.739	-13.100
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-3.966	-2.952	-4.662	-20.665
8 Erträge aus Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	4	4	1	73
9 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	235		790
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.969	-5.870	-6.089	-6.111
11 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.607	534	4.650	8.905
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.373	-483	-1.507	-3.114
13 sonstige Steuern	-29	-29	-30	-28
14 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	205	22	3.113	5.763

Übersicht 6: GuV der VMS GmbH

Die Umsatzerlöse (25.152 TEUR; Vorjahr: 23.310 TEUR) beinhalteten Erlöse aus Vermietung und Verpachtung (18.103 TEUR; Vorjahr: 14.929 TEUR), Erlöse aus Verbundarbeit (4.611 TEUR; Vorjahr: 4.256 TEUR), Erlöse aus der Geschäftsbesorgung und Projekte ZVMS (2.217 TEUR, Vorjahr: 3.897 TEUR) sowie sonstige Erlöse (221 TEUR; Vorjahr: 228 TEUR).

Die Bestandsveränderungen der VMS GmbH umfassten insbesondere Veränderungen von in Arbeit befindlichen Bauaufträgen. Im Geschäftsjahr 2024 (2.801 TEUR) setzten sich diese aus Zugängen (+ 1.754 TEUR) für das Chemnitzer Modell – Stufe 4 zusammen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (28.995 TEUR) beinhalteten periodenfremde Erträge (16.196 TEUR), übrige sonstige betriebliche Erträge (7.284 TEUR) sowie die Auflösung von Sonderposten (5.175 TEUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen (4.119 TEUR) stammten im Wesentlichen aus dem Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 4 – Ausbau Norderweiterung Limbach-Oberfrohna (1.769 TEUR), dem Projekt Chemnitzer Modell – Stufe 2 – Chemnitz – Aue (715 TEUR) sowie Aufwendungen für die Verkehrserhebung (822 TEUR) und bildeten damit den wesentlichen Teil der Materialaufwendungen (4.121 TEUR).

Die Löhne und Gehälter betrugen 3.935 TEUR in 2024 (Vorjahr: 3.795 TEUR) und die sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung 974 TEUR (Vorjahr: 880 TEUR). Die Ausgaben stiegen aufgrund von Neueinstellungen.

Die Abschreibungen im abgelaufenen Geschäftsjahr beliefen sich auf 13.100 TEUR und resultierten insbesondere aus der Abschreibung von Schienenfahrzeugen (10.148 TEUR), der Abschreibung auf Sachanlagen (1.406 TEUR) und der Abschreibung auf Gebäude (1.317 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (20.665 TEUR) beinhalteten im Wesentlichen verschiedene betriebliche Kosten (18.615 TEUR), Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung (872 TEUR), Raumkosten (669 TEUR) sowie Werbe- und Reisekosten (289 TEUR).

Die sonstigen Zinsen beliefen sich auf 790 TEUR (Vorjahr: 235 TEUR), welche vorrangig aus der Termingeldanlage einer eCitylink-Finanzierungstranche stammten.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen gliederten sich in Zinsen zur Finanzierung des Anlagevermögens (5.903 TEUR) abzugsfähiger Zinsaufwand (93 TEUR) und Zinsen für kurzfristige Verbindlichkeiten (83 TEUR).

Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2024 mit einem Jahresüberschuss von 5.763 TEUR ab. Der Jahresüberschuss wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3.1.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und VMS GmbH

Angaben in TEUR	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
Zuflüsse zu den Umsatzerlösen aufgrund von Verträgen	4.261	486	10.171	7.836
Investitionszuschüsse	17.616	8.825	13.559	5.294
Rückzahlung Investitionszuschüsse				-15
Rückzahlung von Darlehen	-10.000			
Zinszahlung aus Gesellschafterdarlehen	-2	-1	-1	-1
Gesamtsumme	11.875	9.310	23.729	13.114

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 2024 erhielt die VMS GmbH aus laufenden Verträgen 7.836 TEUR. Des Weiteren gewährte der ZVMS im Berichtsjahr Investitionszuschüsse für Investitionsprojekte von 5.924 TEUR.

3.1.5 Wichtige Kennzahlen der VMS GmbH

	2022	2023	2024
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	24,6	369,6	53,6
Vermögensstruktur (%)	84,5	78,4	77,3
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	23,3	22,0	21,8
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	76,7	78,0	78,2
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	218.014	209.222	215.705
kurzfristige Liquidität (%)	30,0	475,0	389,6
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	3,6	0,4	50,2
Gesamtkapitalrendite (%)	1,7	1,6	3,1
Personalaufwandsquote (%)	3,9	20,1	19,5
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	1.525	295	322
Arbeitsproduktivität	25,4	5,0	5,1

Übersicht 8: Kennzahlen der VMS GmbH

Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote (inkl. 2/3 Sonderposten) betrug zum Stichtag 31. Dezember 2024 21,8 % (Vorjahr: 22,0 %). Die korrespondierende Fremdkapitalquote beträgt 78,2 % (Vorjahr: 78,0 %).

Die Effektivverschuldung stieg gegenüber dem Vorjahr um 6.483 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, eCitylinks und für den Bau des Eisenbahnbetriebshofes an der Sachsen-Allee (zukünftig unter dem Projektnamen Betriebshof Chemnitz Hauptbahnhof) sowie aufgrund der Zwischenfinanzierung für das Chemnitzer Modell zu.

Die Eigenkapitalrendite stieg aufgrund des positiven Jahresüberschusses von 5.763 TEUR von 0,4 % auf 50,2 %.

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. Ende 2025 soll die Verauskunftung von Echtzeitdaten auf die im Jahr 2023 eingeführte MOOVME-App ausgeweitet werden. Darüber hinaus plant die VMS GmbH mit ihren Partnerunternehmen im Verkehrsverbund die Einführung eines zentralen Vertriebssystems. Ziel dabei ist, künftig alle Abo-Produkte sowie das Deutschlandticket im VMS-Tarif sowohl digital als auch per Chipkarte ausgeben zu können.

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 Stufe 4, die den Ausbau nach Limbach-Oberfrohna umfasst, ist aktuell in der Planungsphase und stellt dabei das bisher größte Projekt des Chemnitzer Modells 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 (eCitylinks) bestellt sowie der Neubau der dafür notwendigen Instandhaltungsanlage beschlossen. Der Neubau für die Instandhaltungsmaßnahmen befindet sich in der Bebauungsplanung. Die Generierung der Umsatzerlöse aus der Vermietung der eCitylinks wird ab 2026 und des Eisenbahnbetriebshofes ab 2027 erwartet.

Im Jahr 2025 stehen im Bereich Marketing zahlreiche neue Aufgaben und Herausforderungen an, insbesondere, da Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas 2025 ernannt wurde. In diesem Zusammenhang wird es wichtig sein, das KulturhauptstadtTicket erfolgreich einzuführen und zu vermarkten. Zudem wird eine neue Busverbindung zwischen Chemnitz und Prag eingerichtet, deren Vermarktung ebenfalls im Fokus steht. Darüber hinaus sollen zusätzliche Verkehrsmöglichkeiten zu Veranstaltungen gefördert und im Rahmen der Kulturhauptstadt aktiv unterstützt werden.

Höhepunkte des Jahres 2025 werden die Feierlichkeiten zum 200-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Europa sein. Den Auftakt bildet der „VMS-Werkstatt-Tag“ als Fachtagung auf Managementebene, der wertvolle Einblicke in die neuesten Entwicklungen der Bahnbranche bieten und hervorragende Networking-Möglichkeiten schaffen wird. Außerdem plant der VMS in Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern und Vereinen ein Event für alle Interessierten im gesamten Verbundgebiet. Hierbei sind zahlreiche kleinere Veranstaltungen an verschiedenen Orten sowie eine zentrale Großveranstaltung am Hauptbahnhof Chemnitz vorgesehen.

Gemäß Erfolgsplan für das Geschäftsjahr 2025 wird ein Jahresüberschuss von 1.765 TEUR erwartet, der ausschließlich der Fahrzeugpool-Sparte zuzuordnen ist.

Zur langfristigen Zielerreichung wird für 2025 mit einem Investitionsvolumen in das Anlagevermögen von 44.881 TEUR geplant. Dieses umfasst im Wesentlichen die Baufortschritte des Chemnitzer Modells sowie die Beschaffung der eCitylinks. Die beabsichtigten Investitionen in das Umlaufvermögen für 2025 betragen 7.439 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 2025 und die Folgejahre fest. Mit dem Wirtschafts-, Investitions- und Liquiditätsplan für das Geschäftsjahr 2025 und mittelfristig bis 2029 hat die Gesellschaft eine belastbare Grundlage für ihr unternehmerisches Handeln im Jahr 2025 und darüber hinaus geschaffen. Dieser wurde in der 73. Aufsichtsratssitzung am 24. Oktober 2024 beraten und am 29. November 2024 in der Gesellschafterversammlung bestätigt.

Für den Verlauf des Berichtszeitraumes 2024 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 vermietet. Die Überprüfung des Entgeltes erfolgt im Zuge der Risikominimierung regelmäßig. Das Risiko der Beschädigung und des wirtschaftlichen Totalschadens der Schienenfahrzeuge wird gemäß dem Überlassungsvertrag durch entsprechende Versicherungen und Ersatzansprüche gegenüber dem Verkehrsunternehmen geregelt. Trotz der Lieferverzögerungen der BEMU kann durch vereinbarte Schadensersatzansprüche die Deckung der Kapitaldienstzahlungen bis 2026 finanziell abgesichert werden.

Die Liquidität der VMS GmbH wird durch den Geschäftsbesorgungsvertrag mit dem ZVMS und den Kooperationsvertrag zwischen Verkehrsunternehmen im Verbund und der VMS GmbH 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 für erbrachte Leistungen 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:	Telefon:	0371 495795-0
Bahnhofstraße 10	Telefax:	0371 495795-241
09111 Chemnitz	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:	VVHC 49,996 %
Stammkapital:	25.750 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	10. März 2020
Geschäftsführer:	Herr Friedbert Straube
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 194 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) beschäftigt. Die Ermittlung erfolgte gemäß § 267 Abs. 5 HGB. Im Vorjahr waren 184 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:

ZVMS

vertreten durch:

Herrn Sven Schulze, Oberbürgermeister Stadt Chemnitz
(Verbandsvorsitzender des ZVMS)

VVHC

vertreten durch:

Herrn Jens Meiwald (Geschäftsführer)
Herrn Roland Warner (Geschäftsführer)

Aufsichtsrat:

Im Geschäftsjahr 2024 gehörten dem Aufsichtsrat folgende
Personen an:

- Herr Mario Müller, Beigeordneter Landkreis Zwickau
(Vorsitzender)
- Herr Michael Stötzer, Baubürgermeister 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 Michael Förster, Wirtschaftsprüfer
Märkische Revision GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
Steuerberatungsgesellschaft, Essen

Abschlussprüfer seit:

Jahresabschluss 2024

Prüfungsergebnis:

Am 31. März 2025 wurde ein uneingeschränkter
Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2024 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 15. Mai 2025 abschließend behandelt.
Die Gesellschafterversammlung hat in ihrer Sitzung am
29. September 2025 die Feststellung des
Jahresabschlusses 2024 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 2024 der CBC

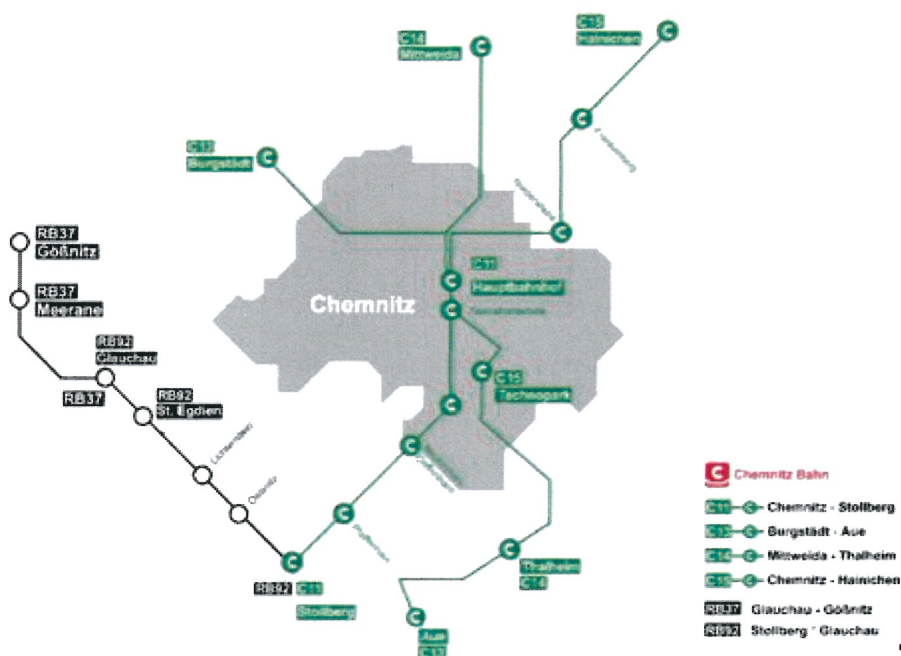
Die CBC ist ein Anbieter im ÖPNV in der Stadt Chemnitz und deren Umland und somit wichtiger Partner im VMS zur Absicherung der Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge. Durch die Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz zu einem leistungsfähigen integrierten öffentlichen Personennahverkehrssystem 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 SächsÖPNVG 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).



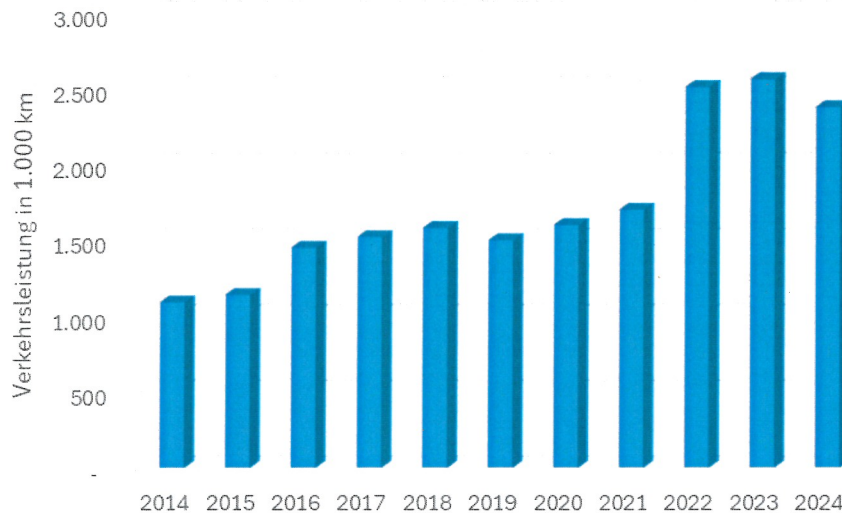
Übersicht 9: Linienplan der CBC

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 Citylink.

Geschäftsverlauf

- aufgrund der Arbeitskämpfmaßnahmen im Rahmen der Tarifverhandlungen der GDL und den damit verbundenen Leistungsausfälle wurden im vergangenen Jahr 2.287 TZugkm erbracht

- zwischen Januar und Juli wurde die CBC an insgesamt 37 Tagen bestreikt, mit Einigung der Vertragsparteien Anfang August 2024 wurden die Streikmaßnahmen eingestellt
- von den 2.287 TZugkm wurden 2.160 TZugkm im SPNV und 127 TZugkm im SEV bzw. Busnotverkehr und 87 Tkm zusätzlich durch kurzfristig bestellte Bus-Ersatzverkehre im Rahmen Leistungsausfälle durch die Tarifaueinandersetzungen erbracht
- 4,1 Mio. Fahrgäste wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr befördert (- 3 % gegenüber 2023)



Übersicht 10: Entwicklung der Verkehrsleistungen

- für Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur ist die CBC nur für den Abschnitt Chemnitz-Altschnee – Stollberg verantwortlich
 - für den Austausch maroder Holzschwellen wurden im Jahr 2024 300 TEUR aufgewandt
 - Sanierung Bahnübergang Neukirchen-Klaffenbach für 166 TEUR
- Instandhaltungsmaßnahmen für die Fahrzeuge:
 - für die Regio-Shuttles fielen 774 TEUR an
 - für die Variobahnen 602 TEUR und
 - für die Citylinks 4.508 TEUR (erster Zyklus turnusmäßiger Hauptuntersuchungen)
- bei einer Kollision mit einem Baum am 23. Dezember 2023 entstand an einem Citylink ein massiver Schaden; Reparatur, Begutachtung und Regulierung erfolgten in 2024, seit September 2024 steht der Citylink zur Leistungserbringung wieder zur Verfügung, während der Reparaturphase musste auf der Linie C15 ein Notkonzept eingerichtet werden
- zwei schwere Ereignisse mit Personenschäden, davon einer tödlich (Unfallursache: Suizid) sowie 28 Vorfälle mit geringen bis leichten Personenschäden waren zu verzeichnen
- 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
- Unterstützung des Projektes zur Verbesserung der Vertriebsprozesse durch Einführung eines zentralen Vertriebssystems unter Federführung der VMS GmbH
- Tarifierung im VMS ab 1. April 2024 um durchschnittlich 7,4 %
- Umzug des stationären Kundenzentrums im Mai 2024 in das neue Mietobjekt der Geschäftsstelle

3.2.3 Wirtschaftliche Daten der CBC

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024
A Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	277	351	300
II. Sachanlagen	3.440	3.098	2.643
III. Finanzanlagen	1	1	1
	3.718	3.450	2.944
B Umlaufvermögen			
I. Vorräte	5	83	101
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.880	2.049	2.293
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.594	10.402	14.420
	6.479	12.534	16.814
C Rechnungsabgrenzungsposten	8	10	19
Summe Aktiva	10.205	15.994	19.777
Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024
A Eigenkapital			
I. gezeichnetes Kapital	26	26	26
II. Kapitalrücklage	128	128	128
III. Gewinnrücklagen	1.669	1.669	1.857
IV. Verlustvortrag	762	578	578
V. Jahresüberschuss	-184	187	1.293
	2.401	2.588	3.882
B Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	983	871	748
C Rückstellungen	1.463	2.660	2.727
D Verbindlichkeiten	5.329	9.848	12.393
E Rechnungsabgrenzungsposten	29	27	27
Summe Passiva	10.205	15.994	19.777

Übersicht 11: Bilanz der CBC

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (15.994 TEUR) um 3.783 TEUR auf 19.777 TEUR erhöht. Die Veränderung resultierte aus zwei gegenläufigen Effekten. Zum einen aus der Erhöhung der liquiden Mittel (+ 4.018 TEUR) und andererseits aus der Abnahme des Sachanlagevermögens (- 506 TEUR). Dadurch sank der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme von 21,6 % (Vorjahr) auf 14,9 %. Im gleichen Maße stieg der Anteil des Umlaufvermögens an der Bilanzsumme um 6,7 % auf 85,0 %.

Die Kapitalstruktur wies im Vergleich zum Vorjahr (16,2 %) eine höhere Eigenkapitalquote (ohne Sonderposten) von 19,6 % auf. Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote unter Einbeziehung von 2/3 Sonderposten betrug 22,2 % und ist gegenüber 2023 um 2,3 % leicht gestiegen.

Die wirtschaftliche Fremdkapitalquote (inkl. 1/3 Sonderposten) sank im gleichen Zeitraum von 80,2 % auf 77,8 %. Die Verbindlichkeiten stiegen um 2.545 TEUR auf 12.393 TEUR und die Rückstellungen um 67 TEUR auf 2.727 TEUR. Für 2024 war die Liquidität durch die gezahlten Betriebskostenzuschüsse des ZVMS gesichert. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten 2024 vollständig getilgt werden.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
1 Umsatzerlöse	35.258	42.555	49.006	45.421
2 Bestandsveränderung				
3 sonstige betriebliche Erträge	4.746	841	597	3.517
4 Materialaufwand	-27.186	-28.640	-31.208	-31.618
5 Personalaufwand	-9.120	-9.987	-11.858	-10.458
6 Abschreibungen	-714	-705	-754	-662
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-3.157	-3.719	-2.967	-4.409
Erträge aus Wertpapieren des				
8 Finanzanlagevermögens				
9 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	1		67
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12	-10	-9	-7
11 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-178	336	2.807	1.851
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag	-3	-146	-842	-555
13 sonstige Steuern	-3	-3	-4	-3
14 aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne				
15 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-184	187	1.961	1.293

Übersicht 12: GuV der CBC

Die Erlöse aus dem Verkehrsvertrag für das Netz des Chemnitzer Modells von 38.270 TEUR und aus dem Verkehrsvertrag für die Strecke Glauchau – Gößnitz von 1.008 TEUR bildeten die Haupteinnahmequelle der CBC im Jahr 2024. Des Weiteren wurden Erträge aus SPNV-Ausgleichszahlungen von 4.527 TEUR (Vorjahr: 3.801 TEUR), Fahrgeldeinnahmen von 1.327 TEUR (Vorjahr: 1.770 TEUR) sowie übrige Umsatzerlöse von 290 TEUR (Vorjahr: 286 TEUR) erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (3.518 TEUR; Vorjahr: 841 TEUR) setzten sich im Wesentlichen aus dem von der VMS GmbH weitergereichten Mietzuschuss für die Citylinks (Änderung der Abrechnungssystematik), periodenfremden Erträgen (806 TEUR), Erträgen aus dem Kooperationsvertrag VMS (214 TEUR) sowie aus Erträgen aus der Auflösung von Sonderposten von 123 TEUR zusammen.

Der Materialaufwand stieg gegenüber 2023 um 2.978 TEUR auf 31.618 TEUR an. Der Anstieg resultierte einerseits aus den gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen (+ 3.380 TEUR) und andererseits aus dem Rückgang für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für die Aufwendungen für bezogene Waren (- 402 TEUR). Die Kosten für Kraftstoff betrugen 2.154 TEUR (Vorjahr: 2.566 TEUR) und für Strom für den Betrieb der Fahrzeuge von 540 TEUR (Vorjahr: 549 TEUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen (28.842 TEUR) beinhalteten im Wesentlichen Kosten für Trassenentgelte (11.631 TEUR; Vorjahr: 11.197 TEUR), für Wartung und Reparaturen der Fahrzeuge (7.210 TEUR; Vorjahr: 7.175 TEUR), für Stationsentgelte (2.879 TEUR; Vorjahr: 2.848 TEUR) sowie für den Geschäftsbesorgungsvertrag mit der RIS (1.859 TEUR; Vorjahr: 1.792 TEUR) und Kosten aus der Vermietung und Verpachtung (2.954 TEUR). Die Aufwendungen aus Vermietung und Verpachtung resultierten aus der Anmietung der Citylinks von der VMS GmbH und aus der Anmietung einer Abstellfläche für die Citylinks von der CVAG.

Der Anstieg der Aufwendungen für die Miete betraf vor allem die Citylinks, da die gewährten Mietzuschüsse der VMS GmbH nicht mehr saldiert, sondern einzeln ausgewiesen werden.

Der Personalaufwand (10.458 TEUR) stieg gegenüber 2023 um 471 TEUR an. Die Abschreibungen im abgelaufenen Geschäftsjahr betrugen 662 TEUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (4.409 TEUR) stiegen gegenüber 2023 um 690 TEUR. Dies betraf vor allem den übrigen Betriebsaufwand (+ 335 TEUR), die Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung (+ 99 TEUR) sowie die Aufwendungen für Beratungs- und Prüfungskosten (+ 86 TEUR).

Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss von 1.293 TEUR ab. Die Gesellschafterversammlung der CBC hat am 29. September 2025 beschlossen, den Jahresüberschuss für betriebsnotwendige Investitionen den Gewinnrücklagen zuzuführen.

3.2.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und CBC

Angaben in TEUR	2022	2023	2024
Betriebskostenzuschüsse	31.689	42.990	42.854
Ausgleichszahlungen (inkl. Deutschlandticket)	795	1.249	1.025
anteilige Gewinnausschüttung			
Zahlung aus Investitionsprojekten	-27		
Gesamtsumme	32.457	44.239	43.879

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 2024 erhielt die CBC für bestellte Verkehrsleistungen (inkl. Corona-Billigkeitsleistungen und Erstattungen) 42.188 TEUR vom ZVMS. Weiterhin zahlte der ZVMS Ausgleichsleistungen aus Durchtarifierungsverlusten von 962 TEUR und Ausgleichleistungen für das Deutschlandticket von 729 TEUR aus.

3.2.5 Wichtige Kennzahlen der CBC

	2022	2023	2024
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	575,4	161,0	225,2
Vermögensstruktur (%)	36,4	21,6	14,9
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	30,0	19,8	22,2
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	70,0	80,2	77,8
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	666	281	-1.437
kurzfristige Liquidität (%)	97,5	172,1	111,0
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	-7,7	7,2	33,3
Gesamtkapitalrendite (%)	-1,9	1,1	6,5
Personalaufwandsquote (%)	25,9	23,5	23,0
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	201	231	234
Arbeitsproduktivität	3,9	4,3	4,3

Übersicht 14: Kennzahlen der CBC

Die bilanzielle Eigenkapitalquote (inkl. 2/3 des Sonderpostens) erhöhte sich leicht von 19,8 % auf 22,2 %. Im gleichen Maße verringerte sich die Fremdkapitalquote um 2,3 % auf 77,8 %. Die Eigenkapital- und die Gesamtkapitalrendite stiegen infolge des positiven Jahresergebnisses weiter an.

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.

Mit Einigung vom 1. August 2024 sind zwischen der GDL und der CBC Tarifverträge abgeschlossen worden, die die Entwicklung von Entgelt- und Arbeitszeit-Komponenten der tariflich Beschäftigten regeln. Die entgeltbezogenen Vereinbarungen gelten vom 1. Januar 2024 bis zum 30. Juni 2025, die Entwicklung der arbeitszeitbezogenen Regelungen ist vom 1. Januar 2024 bis zum Jahr 2029 tarifvertraglich festgeschrieben. Die Regelungen, die sich auf Entgeltkomponenten im aktuell gültigen Tarifvertrag beziehen, sind durch die GDL fristgerecht zum 30. Juni 2025 gekündigt worden. Somit sind diese gekündigten Paragraphen des Tarifvertrages zwischen den Vertragsparteien neu zu verhandeln; eine aus den Tarifvertragsverhandlungen zu erwartende Erhöhung der Personalkosten wurde im Wirtschaftsplan für das Jahr 2025 berücksichtigt.

Risiken für die Leistungserbringung der CBC ergeben sich aus Engpässen in der Rekrutierung geeigneter Mitarbeiter für den Eisenbahnbetrieb am Arbeitsmarkt. Dem Risiko begegnet die CBC mit umfangreichen eigenen Ausbildungsprogrammen. Der weiter anhaltende Trend zur Arbeitszeitverkürzung kann vor diesem Hintergrund zu weiteren Personalengpässen führen. Da dies eine Herausforderung für die gesamte Branche darstellt, ist die Entwicklung von Arbeitszeitmodellen, Vergütungssystemen und branchenüblichen Regelungen laufend zu überwachen und es sind gegebenenfalls entsprechende Anpassungsmaßnahmen bei der CBC durchzuführen.

Für das Geschäftsjahr 2025 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, den weiterentwickelten Anforderungen angepasst und regelmäßig erforderlichen Audits unterzogen. Die vorhandene Sicherheitsbescheinigung gemäß § 7a AEG vom 10. Juni 2020 gilt bis zum 9. Juni 2025. Die CBC hat zum 9. Dezember 2024 einen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß der VO (EU) 2018/763 und VO (EU) 2018/762 beim Eisenbahn-Bundesamt neu beantragt und geht von einer positiven rechtzeitigen Entscheidung zur Erteilung der Bescheinigung aus.

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 2025 rechnet die CBC mit Erträgen von 53,3 MEUR. Dem stehen Materialaufwendungen von 34,0 MEUR sowie Personalaufwendungen von 12,5 MEUR gegenüber. Es wird mit einem Ergebnis vor Steuern von 2,9 MEUR gerechnet. Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich auf 2,0 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:	ZVOE 66,67 %
Stammkapital:	30.000 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	11. Dezember 2018
Geschäftsführer:	Herr Roland Richter
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 113 Mitarbeiter (ohne Auszubildende) beschäftigt. Die Ermittlung erfolgte gemäß § 267 Abs. 5 HGB. Im Vorjahr waren 111 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:	ZVOE vertreten durch: Herrn Michael Geisler, Landrat Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge (Verbandsvorsitzender des ZVOE)

ZVMS

vertreten durch:

Herrn Sven Schulze, Oberbürgermeister Stadt Chemnitz
(Verbandsvorsitzender des ZVMS)

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2024 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Herr Rainer Kutschke, Landrat a. D. (Vorsitzender) (bis 31. Dezember 2024)
- Herr Mathias Korda, Geschäftsführer VMS GmbH (stellvertreter Vorsitzender)
- Herr Burkhard Ehlen, Geschäftsführer VVO GmbH
- Herr Andreas Herr, Beigeordneter im Landkreis Meißen
- Frau Kati Kade, Beigeordnete im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (bis 31. Dezember 2024)
- Herr Rico Ott, Abteilungsleiter im Landratsamt Erzgebirgskreis

Abschlussprüfer: Frau Jana Hesse, Wirtschaftsprüferin
Nexia GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
Steuerberatungsgesellschaft, Zweigniederlassung Chemnitz

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2022

Prüfungsergebnis: Am 22. August 2025 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2024 erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfbericht der Abschlussprüfer wurden vom Aufsichtsrat zur 96. Sitzung am 16. September 2025 abschließend behandelt (AR 01-96/2025). Die Gesellschafterversammlung wird im Umlaufverfahren (U GV SDG 02/2025) die Feststellung des Jahresabschlusses 2024 und die Entlastung des Aufsichtsrates beschließen. Der Umlaufbeschluss wird nach Beschluss der Verbandsversammlung am 21. November 2025 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 2024 der SDG

Die SDG ist seit 1998 als EVU und 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.

Die Lößnitzgrundbahn und die Weißeritztalbahn stehen in ihrer Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Bei der Fichtelbergbahn sind einzelne Gebäude und Bauwerke denkmalgeschützt.

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.

Ein bundesweites Problem stellen die hohen Material- und Energiekosten dar. Die CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe sorgt für zusätzliche Kostensteigerungen bei Steinkohle. Im Personalbereich führen die Tarifabschlüsse in der Schienenverkehrsbranche zu steigenden Kosten.

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

Geschäftsverlauf

- Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 prägte auch 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 DTFinVO2024 kompensiert
- Umstellung des Betriebsregimes ab Fahrplanwechsel 2022 auf allen drei Bahnen auf Ein-Zug-Betrieb
- Entwicklung der Fahrgastzahlen 2024 gegenüber 2023:

Fichtelbergbahn	226.228 Fahrgäste	(+ 2,6%);	Vorjahr: 220.608 Fahrgäste
Lößnitzgrundbahn	180.598 Fahrgäste	(+ 7,0 %);	Vorjahr: 168.715 Fahrgäste
Weißeritztalbahn	127.501 Fahrgäste	(+ 2,1 %);	Vorjahr: 124.871 Fahrgäste

- gegenüber Vorjahr ein Anstieg der Fahrgastzahlen auf allen drei Bahnen von insgesamt 3,9 % zu verzeichnen
- für das Bauvorhaben Werkstatt Radebeul Ost, 2. BA wurden die genehmigungstechnischen Anforderungen bewältigt und die Finanzierung durch Freistaat Sachsen, ZVOE und Eigenmittel abgesichert
- Zunahme der Bahnübergangsunfälle gegenüber dem Vorjahr

- am 19. August 2024 kam es in Dippoldiswalde (Reichstädter Straße) zu einem Bahnübergangsunfall mit einem Zug der SDG und LKW mit fünf leicht verletzten Personen; Schaden an Schienenfahrzeugen und Bahnanlagen wird auf momentan 650 TEUR geschätzt
- am 4. Dezember 2024 gab es einen Hackerangriff auf die IT-Infrastruktur der RVE mit einem mehrwöchigen Komplettausfall der Systeme
 - o die Auswirkungen, insbesondere auf die Buchhaltung, die zu einer verspäteten Erstellung und Prüfung des Jahresabschlusses führten, konnten zwischenzeitlich vollständig behoben werden
- die SDG nutzte bis zum 31. Dezember 2024 die IT-Systeme der RVE (Lohn- und Buchhaltungsprogramm)

3.3.3 Wirtschaftliche Daten der SDG

Bilanz zum 31.12. in TEUR	Ist 2022	davon anteilig ZVMS	Ist 2023	davon anteilig ZVMS	Ist 2024	davon anteilig ZVMS
A Anlagevermögen						
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	53	18	33	11	22	7
II. Sachanlagen	4.445	1.481	2.124	708	2.140	713
III. Finanzanlagen			2	1	2	1
	4.498	1.499	2.159	720	2.164	721
B Umlaufvermögen						
I. Vorräte	1.560	520	1.429	476	1.510	504
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.240	413	623	208	732	244
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.343	448	2.179	726	5.276	1.759
	4.143	1.381	4.231	1.410	7.518	2.507
C Rechnungsabgrenzungsposten	140	47	65	22	126	42
Summe Aktiva	8.781	2.927	6.455	2.152	9.808	3.270

Bilanz zum 31.12. in TEUR	Ist 2022	davon anteilig ZVMS	Ist 2023	davon anteilig ZVMS	Ist 2024	davon anteilig ZVMS
A Eigenkapital						
I. gezeichnetes Kapital	30	10	30	10	30	10
II. Kapitalrücklage	456	152	456	152	456	152
III. Bilanzgewinn	3.928	1309	4.119	1373	4.234	1411
	4.414	1.471	4.605	1.535	4.720	1.573
B Sonderposten für Investitionszuschüsse	2.624	875	0	0	0	0
C Rückstellungen	563	188	704	235	1.147	382
D Verbindlichkeiten	1.156	385	1.107	369	3.896	1.299
E Rechnungsabgrenzungsposten	24	8	39	13	45	15
Summe Passiva	8.781	2.927	6.455	2.152	9.808	3.269

Übersicht 15: Bilanz der SDG

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr (6.455 TEUR) um 3.353 TEUR auf 9.808 TEUR erhöht. Dies resultiert hauptsächlich aus der Erhöhung der liquiden Mittel um 3.097 TEUR. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme sank von 33,5 % im Vorjahr auf 22,1 % im Jahr 2024. Die Vermögensstruktur hat sich im Vergleich zum Vorjahr zugunsten des Umlaufvermögens entwickelt, dessen Anteil am Gesamtvermögen auf 76,7 % (Vorjahr 65,6 %) gestiegen ist.

Der Bestand an Vorräten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 % gestiegen. Die liquiden Mittel beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 5.276 TEUR (Vorjahr: 2.179 TEUR).

Die Rückstellungen (1.147 TEUR) bestanden im Wesentlichen aus Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungen (597 TEUR), für Personal (247 TEUR), für Rückforderung Corona-Billigkeitsleistungen/Deutschlandticket (114 TEUR) sowie ausstehende Zinsen (63 TEUR). Die Verbindlichkeiten (3.896 TEUR) unterteilten sich in Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 681 TEUR sowie in sonstige Verbindlichkeiten von 3.215 TEUR.

Die Eigenkapitalquote unter Einbeziehung von 2/3 des Sonderpostens betrug 48,1 % und ist aufgrund des Anstieges der Bilanzsumme um 23,2 % gesunken. Korrespondierend dazu stieg die Fremdkapitalquote inkl. 1/3 Sonderposten von 28,7 % auf 51,9 %. Dies ist mit der Zunahme der Verbindlichkeiten und Rückstellungen zu begründen.

Die SDG erzielte im Geschäftsjahr 2024 einen Jahresüberschuss von 115 TEUR, der zusammen mit den in den Vorjahren gebildeten Bilanzgewinnen vorgetragen wird. Nach Vortragung des Jahresüberschusses von 2024 und der Vorjahre betrug der Bilanzgewinn 4.234 TEUR.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12. in TEUR	Ist 2022	davon anteilig ZVMS	Ist 2023	davon anteilig ZVMS	Plan 2024	Ist 2024	davon anteilig ZVMS
1 Umsatzerlöse	9.074	3.025	10.340	3.447	10.758	10.888	3.629
2 Bestandsveränderung	0	0	0	0	0	0	0
3 sonstige betriebliche Erträge	2.727	909	1.528	509	1.662	1.861	620
4 Materialaufwand	-4.028	-1.343	-4.308	-1.436	-4.095	-4.173	-1.391
5 Personalaufwand	-5.038	-1.679	-5.119	-1.706	-5.875	-5.633	-1.878
6 Abschreibungen	-335	-112	-304	-101	-315	-319	-106
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-2.150	-717	-1.919	-640	-2.120	-2.522	-841
8 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	2	1		24	8
9 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-40	-13	-20	-7		0	0
10 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	210	70	200	67	15	126	41
11 Steuern vom Einkommen und Ertrag		0		0		-11	-4
12 sonstige Steuern	-11		-9		-10		
13 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	199	70	191	67	5	115	37

Übersicht 16: GuV der SDG

Die Umsatzerlöse von 10.888 TEUR (Vorjahr: 10.340 TEUR) bestanden aus Zuschüssen aus Verkehrsverträgen von 7.732 TEUR und aus Tarif- und sonstigen Erlösen von 3.156 TEUR.

Für Zuschüsse aus Verkehrsverträgen zahlte der ZVOE 5.238 TEUR für die Lößnitzgrund- und die Weißeritztalbahn und der ZVMS 2.494 TEUR für die Fichtelbergbahn.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (1.861 TEUR) setzten sich im Wesentlichen aus Erträgen für die Ausgleichsleistung Deutschlandticket der beiden Gesellschafter (700 TEUR), sonstigen Zuwendungen (421 TEUR) und Ausgleichzahlungen gem. § 16 AEG (350 TEUR) zusammen.

Der Materialaufwand (4.173 TEUR) beinhaltete die Aufwendungen für bezogene Leistungen von 2.722 TEUR und Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe von 1.451 TEUR. Die Hauptkostentreiber waren vor allem Aufwendungen für Fremdreparaturen (2.181 TEUR), Kohle, Treib- und Schmierstoffe (1.123 TEUR), Aufwendungen für Energie, Gas und Wasser (256 TEUR), Sonstiges (216 TEUR) und für Reparaturmaterial (124 TEUR).

Der Personalaufwand inkl. Sozialabgaben betrug 5.633 TEUR und die Abschreibungen beliefen sich auf 319 TEUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (2.522 TEUR) stiegen gegenüber dem Vorjahr (1.919 TEUR) um 603 TEUR an. Insbesondere die Instandhaltungsaufwendungen (+ 492 TEUR), Abbruch-, Entsorgungskosten, Vegetationspflege (+ 89 TEUR) und Aufwendungen aus Schadensfällen (+ 67 TEUR) sind gegenüber dem Vorjahr stark angestiegen.

3.3.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und SDG

Angaben in TEUR	2022	2023	2024
Betriebskostenzuschüsse (inkl. Corona-Billigkeitsleistungen und Ausgleichsleistungen Deutschlandticket)	2.892	3.104	2.703
Investitionskostenzuschüsse (Finanzhilfen)		100	74
Gesamtsumme	2.892	3.204	2.777

Übersicht 17: Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und SDG

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 2.703 TEUR (inkl. Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket von 243 TEUR und einer Rückzahlung Corona-Billigkeitsleistungen von 34 TEUR).

3.3.5 Wichtige Kennzahlen der SDG

	2022	2023	2024
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	23,1	29,6	84,2
Vermögensstruktur (%)	51,2	33,4	22,1
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	70,2	71,3	48,1
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	29,8	28,7	51,9
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	-1.525	-2.380	-2.430
kurzfristige Liquidität (%)	249,2	237,2	151,6
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	4,5	4,1	0,1
Gesamtkapitalrendite (%)	2,7	3,3	1,2
Personalaufwandsquote (%)	55,5	49,5	51,7
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	75	86	91
Arbeitsproduktivität	1,8	2,0	1,9

Übersicht 18: Kennzahlen der SDG

Die Passiva besteht aus 48,1 % bilanziellem Eigenkapital (inkl. 2/3 Sonderposten) und zu 51,9 % aus Fremdkapital (inkl. 1/3 Sonderposten). Gegenüber dem Vorjahr sank das Eigenkapital inkl. 2/3 des Sonderpostens um 23,2 %, was durch den Anstieg der Bilanzsumme um 3.353 TEUR und insbesondere durch den Anstieg der Verbindlichkeiten um 2.789 TEUR begründet war. Die Effektivverschuldung liegt bei - 2.430 TEUR, dies bedeutet, dass das Umlaufvermögen das Fremdkapital übersteigt.

Der Pro-Kopf-Umsatz stieg seit 2022 kontinuierlich an und betrug 2024 91 TEUR.

3.3.6 Ausblick, Chancen und Risiken

Der Trend, verstärkt zur Nutzung regionaler Freizeit- und Tourismusangebote, vor allem beim Kurzurlaub, 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 in den Aktivitäten der SDG im investiven Bereich aus. 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.

Die von der Bundesregierung betriebene Politik für mehr Klimaschutz und eine sauberere Umwelt stellt in ihrer Art und Weise die Wirtschaft vor große Herausforderungen, dies insbesondere auch auf energetischem Gebiet. Die ÖPNV-Branche ist von dieser Entwicklung der Energiekosten einschließlich Kraftstoff und Steinkohle im Rahmen ihrer Leistungserbringung deutlich betroffen, in deren Folge die Entwicklung der Fahrpreise/-einnahmen dem Kostenanstieg deutlich hinterherhinkt. Somit steigt der Zuschussbedarf für den ÖPNV.

Im Rahmen der Marketingaktivitäten hat die SDG im vergangenen Jahr begonnen, Aspekte der Nachhaltigkeit von verwendeten Rohstoffen und Materialien (u. a. der Einsatz von Recyclingkunststoffschwellen, die als Ersatz für Holzschwellen eingebaut werden) in den Fokus zu rücken.

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 oder Holzpellets.

Die Fortführung des Deutschlandticket, das die SDG nur anerkennt, aber nicht verkauft, wird begleitet von der Einführung eines Historik-Zuschlages als 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. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt erfordert in Bezug auf die Gewinnung von Arbeitskräften viel Engagement, neue Ideen und Flexibilität. In diesem Zusammenhang wird auch die Höhe der Vergütung im Branchenvergleich eine Rolle spielen, was zu einem weiteren Anstieg der Personalkosten führen wird.

Die SDG erwartet laut Plan für 2025 Umsatzerlöse von 11.087 TEUR, darunter Fahrgeldeinnahmen von 2.710 TEUR und Ausgleichszahlungen von 8.012 TEUR.

Der aktuelle Haushaltsentwurf der sächsischen Landesregierung sieht eine Kürzung der Betriebshilfen für die sächsischen Schmalspurbahnen um 10 % vor. Sollte dieser Entwurf so beschieden werden, bedeutet dies eine Reduzierung der Ausgleichszahlungen auf 7.204 TEUR sowie der Umsatzerlöse auf voraussichtlich 10.279 TEUR. Dementgegen müssen dann massive Sparmaßnahmen im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung und der Instandhaltung der Bahnanlagen umgesetzt sowie tragfähige Betriebskonzepte für den Weiterbetrieb der drei Schmalspurbahnen erarbeitet werden.

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 ist die weitere Entwicklung der Materialkosten. Zudem stellt die Entwicklung der Energiepreise, insbesondere Steinkohle, Strom und Gas, eine gewisse Unsicherheit dar. Durch die steigende CO₂-Abgabe und die geplante Einführung von CO₂-Zertifikaten ist hier auch mit allgemeinen Kostensteigerungen zu rechnen. Abzuwarten bleibt auch die Entwicklung der Löhne und Gehälter, da im Geschäftsjahr 2025 erneut Tarifverhandlungen anstehen.

Einhergehend mit der Umsetzung des Werkstattkonzeptes arbeitet die Gesellschaft weiterhin an der Einhaltung und Vertiefung der Instandhaltungsprozesse und des Instandhaltungsregelwerkes, um die geforderten Qualitätsstandards für die Prozessabläufe in den Werkstätten auch in der Zukunft verlässlich erfüllen zu können.

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 kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 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:	1,23 % zum 31. Dezember 2024
Weitere Gesellschafter:	siehe Übersicht
Stammkapital:	54.975 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	21. September 2023
Geschäftsführer:	Herr Johann von Aweyden
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 15,5 Mitarbeiter beschäftigt. Die Ermittlung erfolgte gemäß § 267 Abs. 5 HGB. Im Vorjahr waren 14 Mitarbeiter angestellt.
Unternehmens- gegenstand:	Erbringung und Beauftragung von Dienstleistungen zur Begründung und Fortentwicklung des verbund- und landestarifüberschreitenden SPNV-Tarifes. Ziel ist die Begründung und Fortentwicklung eines einheitlichen und durchgehenden Tarifs im SPNV, die Sicherstellung der direkten Abfertigung sowie die Schaffung einheitlicher Rahmenbedingungen und Standards, die dafür erforderlich sind. Der Unternehmensgegenstand schließt ausdrücklich sämtliche Maßnahmen zur Vorbereitung der Erbringung solcher Dienstleistungen und der Implementierung des Deutschlandtarifs ein.

Unternehmenszweck: Zweck der Gesellschaft ist ferner die Fortentwicklung in den Bereichen Vertrieb, Marktforschung und Kommunikation sowie die Durchführung und Abwicklung der Einnahmeaufteilung, das diesbezügliche Berichtswesen sowie sämtliche Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs, sofern dies von den Gesellschaftern gewünscht wird.

Zweck der Gesellschaft ist ferner die Sicherstellung und Abwicklung einer wettbewerbsneutralen, transparenten und möglichst vollständig vertriebsdatengestützten Einnahmeaufteilung sowie eines diesbezüglichen Berichtswesens sowie der Abschluss tarifbezogener Kooperationsvereinbarungen mit anderen Mobilitätsanbietern zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs.

Gesellschafter-
versammlung: siehe Anlage

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2024 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Frau Ines Benderoth, Leiterin Erlösmanagement (Vorsitzende)
- Frau Anja Niebuhr, Abteilungsleiterin Tarif, Vertrieb & Erlösmanagement (stellvertretende Vorsitzende)
- Frau Katharina Orth (stellvertretende Vorsitzende), Leitende Angestellte
- Herr Simon Rottmann, Mitarbeiter 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 Benjamin Feldmann, Wirtschaftsprüfer
PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH,
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2020

Prüfungsergebnis: Am 8. Mai 2025 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk für den Jahresabschluss 2024 erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

In der 62. Sitzung des Aufsichtsrates am 28. August 2025 hat dieser den Jahresabschluss abschließend behandelt. Der Aufsichtsrat nimmt den Jahresabschluss 2024 sowie das Testat des Wirtschaftsprüfers zur Kenntnis (B512/2025).

Die Gesellschafterversammlung beschloss am 18. September 2025 die Feststellung des Jahresabschlusses 2024 und die Ergebnisverwendung (Vortragen des Verlustes von 920.043,00 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 2024

Gesellschafter	EUR	Gesellschafts- anteile	Anteil
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	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%
Arverio Baden-Württemberg GmbH	300,00	4	0,55%
Arverio Bayern GmbH	300,00	4	0,55%
AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	450,00	6	0,82%
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH	3.150,00	42	5,73%
Bayerische Oberlandbahn GmbH	600,00	8	1,09%
Bayerische Regiobahn GmbH	300,00	4	0,55%
cantus Verkehrsgesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
City-Bahn Chemnitz GmbH	450,00	6	0,82%
DB Regio AG	14.550,00	194	26,47%
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	900,00	12	1,64%
Die Länderbahn GmbH	600,00	8	1,09%
Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH	150,00	2	0,27%
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	150,00	2	0,27%
Erfurter Bahn GmbH	450,00	6	0,82%
erixx GmbH	150,00	2	0,27%
erixx Holstein GmbH	150,00	2	0,27%
Eurobahn GmbH & Co. KG	600,00	8	1,09%
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
Hanseatische Eisenbahn GmbH	150,00	2	0,27%
HLB Hessenbahn GmbH	1.050,00	14	1,91%
Land Baden Württemberg	3.750,00	50	6,82%
Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH	1.800,00	24	3,27%
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	300,00	4	0,55%
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	2.025,00	27	3,68%
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	825,00	11	1,50%
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH	975,00	13	1,77%
National Express Rail GmbH	600,00	8	1,09%
NEB Betriebsgesellschaft mbH	300,00	4	0,55%
nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2	0,27%
nordbahn Verkehrsgesellschaft Nord mbH	150,00	2	0,27%
nordbahn Verkehrsgesellschaft Ost-West mbH	150,00	2	0,27%
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH	975,00	13	1,77%
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%
RegioTram Gesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)	2.025,00	27	3,68%
Saarland (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr)	600,00	8	1,09%
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	150,00	2	0,27%
S-Bahn Berlin GmbH	150,00	2	0,27%
S-Bahn Hamburg GmbH	300,00	4	0,55%
SBB GmbH	450,00	6	0,82%
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois	150,00	2	0,27%
Süd-Thüringen-Bahn GmbH	150,00	2	0,27%
SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	750,00	10	1,36%
Transdev Hannover GmbH	150,00	2	0,27%
Transdev Regio Ost GmbH	300,00	4	0,55%
Transdev Rhein-Ruhr GmbH	450,00	6	0,82%
Transdev Verkehr GmbH	300,00	4	0,55%
Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH	150,00	2	0,27%
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	300,00	4	0,55%
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	1.650,00	22	3,00%

Gesellschafter	EUR	Gesellschafts- anteile	Anteil
VIAS GmbH	150,00	2	0,27%
VIAS Rail GmbH	600,00	8	1,09%
vlexx GmbH	300,00	4	0,55%
VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	825,00	11	1,50%
WestfalenBahn GmbH	300,00	4	0,55%
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	150,00	2	0,27%
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	675,00	9	1,23%
Zweckverband go.Rheinland	1.275,00	17	2,32%
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	1.275,00	17	2,32%
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd	900,00	12	1,64%
Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	675,00	9	1,23%
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	675,00	9	1,23%
	54.975,00	733	100,00%

Übersicht 19: Übersicht Gesellschafter

3.4.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2024 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 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 Tariffpflege des Deutschlandtarifes, die Durchführung der EAV, das Clearing der aus der EAV resultierenden Zahlungsausgleiche zwischen den Tarifanwendern 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 (Tarifanwender) finanziert.

Rahmenbedingungen

Wie bereits im Jahr 2023 beherrschen alle Themen rund um das D-Ticket auch im Jahr 2024 die Branchenakteure. Im Fokus standen insbesondere die Themen EAV, Governance und Preisfortschreibung des Tickets. Die ursprünglich für 2024 vorgesehene Stufe 2 der EAV nach dem sogenannten „Leipziger Modell“ konnte aufgrund diverser Komplikationen und Verzögerungen bei den notwendigen bundesweiten Abstimmungen nicht umgesetzt werden. Hierdurch verbleiben die D-Ticket Einnahmen in den vertreibenden Tariforganisationen und wurden durch diese auf die Verkehrsunternehmen aufgeteilt. In diesem Zusammenhang wurde dem DTV von der Verkehrsministerkonferenz die Aufgabe für den bundesweiten Mittelübertrag übertragen.

Die Mitarbeit in der im letzten Jahr gegründeten Arbeitsgemeinschaft (ARGE) auf Bundesebene, die sich paritätisch aus Vertretern des BSN, des BDO, des VDV und der DTVG zusammensetzt, wurde fortgesetzt. Aus der ARGE wurde Mitte 2024 die D-TIX, welche den Clearingprozess der D-Ticket Einnahmen nach Stufe 2 der EAV übernehmen soll.

Geschäftsverlauf

- keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr bzw. sind keine unvorhergesehenen Sachverhalte eingetreten
- Erbringung der inhaltlichen und qualitativen Aufgaben rund um den D-TARIF frist- und qualitätsgerecht für die Gesellschafter und
- Gesamteinnahmen aus dem D-Ticket betrugen 2,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,9 Mrd. EUR bei acht Monaten Gültigkeit)
- Abrechnung der Gesamteinnahmen aus D-Ticket im Rahmen der EAV zwischen den Verkehrsunternehmen
- durch die unterjährige Anpassung der stückkostenbasierten Abrechnung der Dienstleistungsvergütung und der Zwischenspitzabrechnung im November 2024 konnten die Tarifanwender mit den laufenden IST-Kosten belastet werden
- aufgrund des bereits im Jahr 2023 zur Anwendung gekommenen Vertriebsmodells bleibt der Grundsatz, dass die Summe aus Provisionserlösen der Summe an Provisionsaufwand entspricht, unverändert
- Vertriebsmodell: verkaufende Unternehmen erhalten für jeden Euro Einnahme eine Provision und die empfangenden Unternehmen eine Provision für jeden Euro Erlös bis zum Erreichen der Soll-Erlöse

3.4.3 Wirtschaftliche Daten der DTVG

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr (16.688 TEUR) um 6.096 TEUR auf 10.592 TEUR gesunken. Das resultiert vor allem aus der Verringerung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 5.531 TEUR auf 8.789 TEUR und der Abnahme der liquiden Mittel um 566 TEUR. Die Vermögensstruktur ist im Vergleich zum Vorjahr annähernd konstant geblieben, der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 98,6 % (Vorjahr 99,1 %) gesunken.

Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (10.440 TEUR) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen gegen Gesellschafter (6.708 TEUR).

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft hat sich im Berichtsjahr nicht verändert und betrug 55 TEUR. In die Kapitalrücklage wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 1.484 TEUR eingestellt und diese betrug 5.078 TEUR zum 31. Dezember 2024. Daraus resultiert eine Eigenkapitalquote von 17,0 % (Vorjahr: 7,4 %).

Die sonstigen Rückstellungen sind um 1.099 TEUR auf 240 TEUR gesunken, dies ist im Wesentlichen auf das Wegfallen der für die Spitzabrechnung der Dienstleistungsvergütung (Vorjahr: 1.120 TEUR) zurückzuführen.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 14.065 TEUR (Vorjahr) auf 7.063 TEUR (davon gegen Gesellschafter 6.832 TEUR) korrespondiert zu den gesunkenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024
A Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0
II. Sachanlagen	12	134	134
III. Finanzanlagen	0	0	0
	12	134	134
B Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.718	14.320	8.789
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	433	2.217	1.651
	4.151	16.537	10.440
C Rechnungsabgrenzungsposten	13	17	18
Summe Aktiva	4.176	16.688	10.592

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024
A Eigenkapital			
I. gezeichnetes Kapital	55	55	55
II. Kapitalrücklage	2.218	3.594	5.078
III. Gewinnrücklagen	0	0	
IV. Verlustvortrag	0	0	
V. Bilanzgewinn / -verlust	-1.872	-2.412	-3.332
	401	1.237	1.801

Zur Durchführung der Kapitalerhöhung geleistete			
B Einlagen			1
C Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0	0	0
D Rückstellungen	388	1.339	240
E Verbindlichkeiten	3.387	14.112	8.550
F Rechnungsabgrenzungsposten	0	0	0
Summe Passiva	4.176	16.688	10.592

Übersicht 20: Bilanz der DTVG

Aufgrund der Veränderung in den Vertriebskanälen (weg vom klassischen Vertrieb, hin zu Online-Vertrieb) kommt es trotz der absoluten Einnahmesteigerung zu einem deutlichen Rückgang in den Provisionserlösen. Hierdurch sinken die Umsatzerlöse um rund 12 % auf 124.942 TEUR (Vorjahr: 142.154 TEUR). Im gleichen Maße sind auch die Aufwendungen für Provisionen und bezogene Leistungen gesunken (123.867 TEUR; Vorjahr: 141.189 TEUR). Die Personalaufwendungen haben sich aufgrund des Personalaufbaus auf 1.233 TEUR (Vorjahr: 933 TEUR) erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 741 TEUR über dem Vorjahresniveau (536 TEUR), was im Wesentlichen durch die gestiegenen Projektkosten begründet war.

Für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich ein Jahresfehlbetrag von 920 TEUR (Vorjahr: 540 TEUR).

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
1 Umsatzerlöse	93.039	142.154	3.825	124.942
2 Bestandsveränderung				
3 sonstige betriebliche Erträge	12	42		24
4 Materialaufwand	-90.228	-141.189	-3.266	-123.867
5 Personalaufwand	-899	-993	-1.826	-1.233
6 Abschreibungen	-9	-18	0	-46
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-2.539	-536	-217	-740
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	-624	-540	-1.484	-920
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0		
13 sonstige Steuern	0	0		
14 Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-624	-540	-1.484	-920
15 Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-1.248	-1.872		-2.412
16 Bilanzverlust	-1.872	-2.412	-1.484	-3.332

Übersicht 21: GuV der DTVG

Der wiederkehrende Jahresfehlbetrag resultiert aus der aktuellen Finanzierungsvereinbarung der Gesellschaft, nachdem nur die direkt der Tarif- und Abrechnungsdienstleistung zuordenbaren Kosten den Tarifanwendern in Rechnung gestellt werden und die verbleibenden Kosten der Gesellschaft aus den Kapitalbeträgen der Gesellschafter gedeckt werden.

3.4.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und DTVG

Angaben in TEUR	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024
Erwerb von Anteilen und Kapitaleinlage	2	4	5
Gesamtsumme	2	4	5

Übersicht 22: Finanzbeziehungen zwischen ZVMS und DTVG

Der ZVMS zahlte der DTVG den jährlichen Finanzierungsbeitrag der Gesellschafter von 4.570,02 EUR.

3.4.5 Wichtige Kennzahlen der DTVG

	2022	2023	2024
Vermögenssituation			
Investitionsdeckung (%)	445,3	12,8	124,3
Vermögensstruktur (%)	0,3	0,8	1,3
Kapitalstruktur			
Eigenkapitalquote unter Berücksichtigung des Eigenkapitalanteils (2/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	9,6	7,4	17,0
Fremdkapitalquote unter Berücksichtigung des Fremdkapitalanteils (1/3) des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (%)	90,4	92,6	83,0
Liquidität			
Effektivverschuldung (TEUR)	-389	-1.086	-1.650
kurzfristige Liquidität (%)	908,9	107,0	118,8
Rentabilität			
Eigenkapitalrendite (%)	-467,3	-195,0	-185,0
Gesamtkapitalrendite (%)	-14,9	-14,5	-31,5
Personalaufwandsquote (%)	1,0	0,7	1,0
Geschäftserfolg			
Pro-Kopf-Umsatz (TEUR)	9.304	9.477	8.061
Arbeitsproduktivität	103,5	143,2	101,3

Übersicht 23: Kennzahlen der DTVG

Die Eigenkapital- und die Gesamtkapitalrendite sind aufgrund des Jahresfehlbetrages weiterhin negativ. Aufgrund des Rückganges der Bilanzsumme um 6.096 TEUR verdoppelte sich die negative Gesamtkapitalrendite.

Die Gesellschaft hat auch im Jahr 2024 keine Zuschüsse erhalten, sodass kein Sonderposten bilanziert wurde. Aus diesem Grund entspricht die Eigenkapitalquote der wirtschaftlichen Eigenkapitalquote. Die Verringerung der Verbindlichkeiten und Rückstellungen um insgesamt 6.661 TEUR und der Anstieg des Eigenkapitals um 564 TEUR führten zu einer Erhöhung der Eigenkapitalquote auf 17,0 % (Vorjahr: 7,4 %) und gleichzeitig zu einer Reduzierung der Fremdkapitalquote um 9,6 % auf 83,0 %.

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 wird.

Das Deutschlandticket wird auch 2025 das marktbeherrschende Thema sein, da insbesondere die langfristige Finanzierung der zukünftigen Einnahmenaufteilung und der Governance noch weitgehend ungeklärt sind.

Bezogen auf die DTVG kann es gegenüber den Vorjahren zu einer Veränderung im Bereich der EAV kommen, da die Stufe 2 der EAV nach dem Leipziger Modell in 2025 operativ umgesetzt werden soll. Somit würden die hohen Einnahmen der SPNV-Unternehmen weiterhin nach dem D-TARIF erbracht werden, die Einnahmen sollen allerdings direkt über die D-TIX verteilt werden. Die Kosten der Gesellschaft werden sich hierdurch nicht signifikant verändern, da nahezu alle operativen Aufgaben weiterhin erbracht werden müssen.

Das Tätigkeitsfeld der DTVG wird sich in 2025 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, die allerdings sukzessive heruntergefahren werden. In 2025 wird ein Jahresergebnis auf vergleichbarem Niveau zum Jahr 2024 erwartet. Die Höhe der Inanspruchnahme der eingezahlten Beträge in die Kapitalrücklage hängt im Wesentlichen von der Umsetzung verschiedener für 2025 geplanter Projekte ab.

4 Fazit, Ausblick

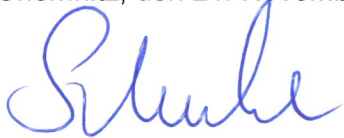
Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren die wirtschaftliche Stabilität sowie die Zahlungsfähigkeit bei allen Beteiligungen jederzeit gesichert. Die Einführung des D-Tickets führte bei den EVU (CBC und SDG) zu großen Unsicherheiten und Anpassungsprozessen. Für das D-Ticket wurde die MOOVME-App als digitales 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 eCitylinks befinden sich bei den jeweiligen Herstellern in der Entstehungsphase (eCitylinks) 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 21. November 2025



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