

**Beteiligungsbericht
des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)
für das Geschäftsjahr 2021** *(Stand: 11/2022)*

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Übersicht Beteiligungen	4
1.1	Gegenstand des Beteiligungsberichtes	4
1.2	Unternehmen in privater Rechtsform	4
2	Überblick über die Beteiligungen des ZVOE	5
2.1	Beteiligungsstruktur	5
2.2	Übersichten zu den Beteiligungen	6
3	Beteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen.....	7
3.1	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH.....	7
3.1.1	Überblick	7
3.1.2	Verlauf des Geschäftsjahres 2021 der VVO GmbH	10
3.1.3	Wirtschaftliche Daten der VVO GmbH	12
3.1.4	Finanzbeziehungen zwischen dem Zweckverband und der VVO GmbH.....	13
3.1.5	Prognose-, Chancen und Risikobericht	14
3.1.6	Beteiligungen der VVO GmbH.....	15
3.2	SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH	16
3.2.1	Überblick	16
3.2.2	Verlauf des Geschäftsjahres 2021	18
3.2.3	Wirtschaftliche Daten der SDG	19
3.2.4	Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und der SDG GmbH	21
3.2.5	Ausblick, Chancen und Risiken	21
3.3	Deutschlandverbundtarif-GmbH (DTVG).....	23
3.3.1	Überblick	23
3.3.2	Verlauf des Geschäftsjahres 2021	24
3.3.3	Wirtschaftliche Daten der Deutschlandtarifverbund GmbH	25

3.3.4	Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und Deutschlandtarifverbund GmbH	27
3.3.5	Ausblick, Chancen und Risiken	27

1 Einleitung und Übersicht Beteiligungen

1.1 Gegenstand des Beteiligungsberichtes

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

Der vorliegende Bericht umfasst die unmittelbaren Unternehmensbeteiligungen des ZVOE und basiert auf den Daten der geprüften und festgestellten Jahresabschlüsse 2021.

1.2 Unternehmen in privater Rechtsform

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

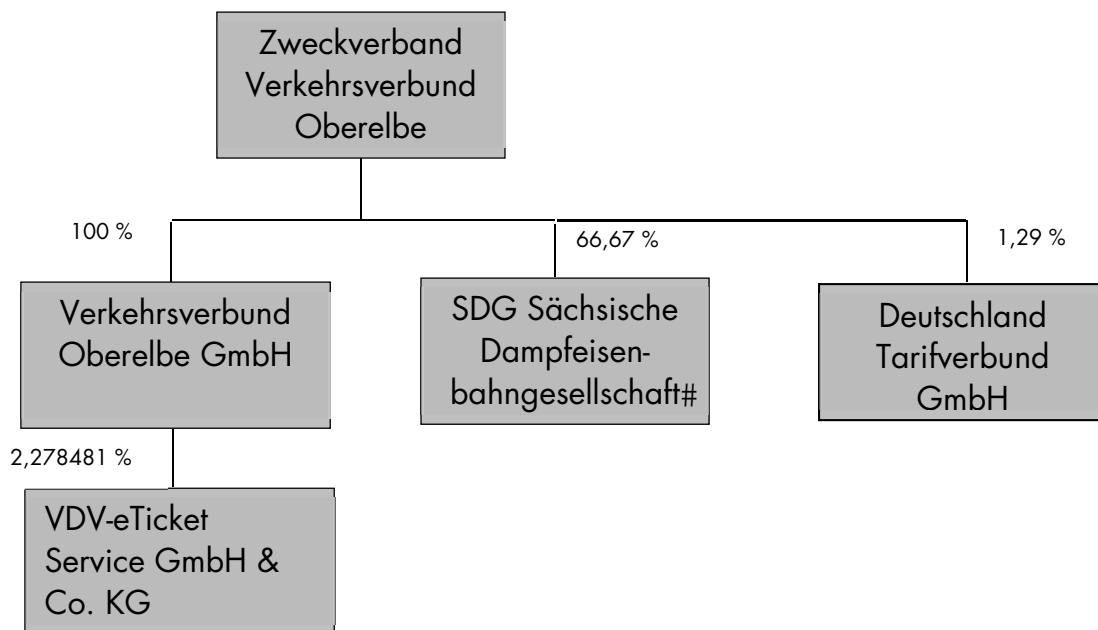
- durch die Ausgestaltung des Gesellschaftsvertrages oder der Satzung die Erfüllung der Aufgaben der Gemeinde sichergestellt sind,
- die Gemeinde einen angemessenen Einfluss, insbesondere im Aufsichtsrat oder in einem entsprechenden Überwachungsorgan des Unternehmens, erhält und
- die Haftung der Gemeinde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

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

2 Überblick über die Beteiligungen des ZVOE

2.1 Beteiligungsstruktur

Der ZVOE hat mit Stand zum 31. Dezember 2021 drei unmittelbare Beteiligungen. Die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH mit der VDV-eTicket Service GmbH & Co. KG, an denen der ZVOE zu 100 % beteiligt ist und die SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH, an der der ZVOE zu 66,67 % beteiligt ist sowie an der Deutschlandtarifverbund-GmbH zu 1,29 %



2.2 Übersichten zu den Beteiligungen

Nachfolgend werden die wichtigsten Daten der Beteiligungen in einer Übersicht dargestellt

		Jahr	VVO GmbH	SDG mbH	DTVG
Stammkapital	EUR	2019	25.000,00	30.000,00	
		2020	25.000,00	30.000,00	32.700,00
		2021	25.000,00	30.000,00	54.075,00
Beteiligungsquote ZVOE #	%	2019	100	66,67	
		2020	100	66,67	
		2021	100	66,67	1,29
Bilanzsumme	EUR	2019	3.714.348,00	7.565.436,86	
		2020	3.750.980,70	7.285.098,68	382.996,61
		2021	4.016.725,45	8.176.817,84	397.306,07
Eigenkapital	EUR	2019	265.998,62	3.681.800,73	
		2020	265.998,62	3.943.812,94	325.712,13
		2021	265.998,62	4.214.556,09	257.231,17
Verbindlichkeiten	EUR	2019	0,00	0,00	0,00
		2020	0,00	0,00	28.293,48
		2021	0,00	0,00	32.336,90
Umsatzerlöse	EUR	2019	6.873.127,02	9.440.728,72	
		2020	6.504.957,23	7.988.482,77	0,00
		2021	6.621.475,24	8.983.212,18	0,00
Jahresergebnis	EUR	2019	0,00	206.991,74	
		2020	0,00	262.012,21	-199.987,87
		2021	0,00	270.743,15	-1.048.214,68
Anzahl Mitarbeiter		2019	52	107	
		2020	54	112	2
		2021	55	118	8

3 Beteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen

3.1 Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

3.1.1 Überblick

Postanschrift:
Leipziger Straße 120
01127 Dresden

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

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die VVO GmbH ist eine kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB)
Handelsregister:	Amtsgericht Dresden, HRB 17789
Sitz:	Dresden
Gründung:	19. November 1998
Beteiligung des ZVOE:	100 %
Stammkapital:	25.000 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	19. Oktober 2009
Geschäftsführer:	Herr Burkhard Ehlen
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr wurden durchschnittlich 54 Angestellte (ohne Geschäftsführer) beschäftigt
Unternehmensgegenstand:	Planung und Vermarktung des öffentlichen Personen-nahverkehrs i. S. d. § 1 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personen-nahverkehr im Freistaat Sachsen (SächsÖPNVG) zur Unterstützung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe sowie die Unterstützung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe bei dessen interner Verwaltung.
Unternehmenszweck:	Die VVO GmbH erfüllt für den ZVOE im Wege der Geschäftsbesorgung folgende Aufgaben: <ul style="list-style-type: none">• Die VVO GmbH versteht sich als kundenorientierter Mobilitätsdienstleister, der einen integrierten öffentlichen Personen-nahverkehr (ÖPNV) plant und vermarktet

- Die Gesellschaft unterstützt den Gesellschafter bei der Erfüllung seiner Aufgaben sowie bei dessen interner Verwaltung.

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

Gesellschafter-
versammlung:

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe vertreten durch:
Herrn Michael Harig, Landrat Landkreis Bautzen (Verbands-
vorsitzender)

Aufsichtsrat:

Herr Landrat Michael Geisler (Landkreis Sächsische Schweiz-
Osterzgebirge)
Herr Oberbürgermeister Dirk Hilbert (Landeshauptstadt Dresden)
Herr Andreas Herr, 2. Beigeordneter (Landkreis Meißen)
Herr Landrat Michael Harig (Landkreis Bautzen)

Abschlussprüfer:

Rödl & Partner GmbH Nürnberg, Zweigniederlassung Dresden

Abschlussprüfer seit:

2019

Prüfungsergebnis:

Insgesamt hat die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäfts-
führung und der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft am
12. September 2022 keine wesentlichen Beanstandungen?
ergeben.

3.1.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2021 der VVO GmbH

#

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

Die VVO GmbH plante und bestellte im Jahr 2021 für den ZVOE Leistungen im Schienenpersonennahverkehr von rund 9,81 Mio. Zugkilometern bei sechs Verkehrsunternehmen. Im Geschäftsjahr 2021 hat unter der Federführung des VVO mit dem europaweitem Vergabeverfahren das E-Netz Oberelbe für den Zeitraum Dezember 2026 bis Dezember 2040 begonnen. Das Verfahren umfasst die Vergabe von elektrischen Verkehrsleistungen im SPNV in einem Umfang von jährlich rund 3,91 Mio. Zugkm.

Im Berichtszeitraum wurde die Umsetzung des PlusBus-Netzes fortgesetzt. Aufbauend auf den Überlegungen des Nahverkehrsplanes Oberelbe und finanziell unterstützt durch den Freistaat Sachsen wird ein qualitativ hochwertiges Bus-Grundnetz für den regionalen Busverkehr auf Basis des Bestandsnetzes in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern entwickelt, welches die Verknüpfung mit dem SPNV und wichtigen Buslinien sowie die Erreichbarkeit der regionalen Zentren sowie des Oberzentrums Dresden sicherstellen soll. Das VVO-weite Netz wuchs im Berichtszeitraum zum Fahrplanwechsel auf zwanzig PlusBus- sowie vier TaktBus-Linien mit einem Bestellumfang von jährlich rund 2,09 Mio. Buskm.

Für das Jahr 2021 wurden auch von der VVO GmbH für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und den ZVOE die über die RL Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV des SMWA geregelten Schadensausgleiche errechnet und nachfolgend beim Freistaat Sachsen zur Regulierung beantragt. Zudem unterstützte die VVO GmbH die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV bei der Erstellung derer Anträge auf Schadensausgleich durch die richtlinienkonforme Berechnung der coronabedingten Mindererlöse im VVO-Tarif.

Die Corona-Pandemie hatte keine Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der VVO GmbH. Der Gesellschafter ZVOE kam seinen Zahlungen im Rahmen des Geschäftsbesorgungsvertrags jederzeit und vollumfänglich nach.

Ziel der sächsischen Staatsregierung ist die Einführung eines landesweiten und in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln gültigen Sachsentarifs als Dachtarif für Verbundgrenzen übergreifende Fahrten. Die Einführung des Sachsentarifs wird durch eine Trägerorganisation vorgenommen, die unter der Bezeichnung „Kompetenzcenter Sachsentarif“ als eigenständiges Center seit Oktober 2019 beim VVO angesiedelt ist. Die Finanzierung wird vom Freistaat Sachsen getragen. Grundlage für die grundsätzliche Ausgestaltung der Tarifstruktur und Preisbildung des Sachsentarifs ist die Durchführung einer sachsenweiten Marktforschung zur Ermittlung der Übersteigeranteile vom SPNV auf die Verbundverkehre. Der Start der Verkehrserhebung war für das erste Halbjahr 2021 geplant, musste pandemiebedingt jedoch verschoben werden. Derzeit wird ein neuer Zeitplan erarbeitet. Die Einführung erster Tarifprodukte für den landesweiten Dachtarif ist für Ende 2023 geplant.

Der VVO und die Regionalverkehrsunternehmen betreiben zusammen das einheitliche Fahrzeugortungs- und -kommunikationssystem (RBL), mit dem Ziel, bei Fahrplanabweichungen

die unternehmensübergreifende Anschlusssicherheit an Umsteigepunkten zu ermöglichen sowie eine dynamische Fahrgastinformation inklusive Echtzeitfahrplanauskunft zu erhalten.

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

Nach der Einführung von über 30.000 Chipkarten für Schüler bei den Regionalverkehrsunternehmen im vergangenen Sommer wurden im VVO mit der Umstellung für die Individualkunden begonnen. Die Tarifkommunikation im VVO konzentrierte sich im Berichtszeitraum auf die Einführung des Bildungstickets und dem Wegfall des SchülerFreizeitTickets sowie auf die damit verbundenen zahlreichen Änderungen für die Fahrgäste.

Zahlreiche geplante Aktivitäten für das Verbundmarketing und Vertrieb (zum Beispiel Messen, Fachtagung, Stadtfeste) konnten aufgrund der Kontaktbeschränkung durch die Corona-Pandemie nicht stattfinden. Die Mittel für Verbundmarketing wurden deshalb im Berichtszeitraum u.a. für eine Imagekampagne unter dem Motto „Schön, dass du weiter mitfährst“ verwendet. Auf Großflächen und Citylight-Plakaten bedankte sich der VVO verbundweit für die Treue der Fahrgäste. Um neue Stammkunden zu gewinnen und verlorene Abonnenten zurückzugewinnen, haben die Abo-führenden Unternehmen im VVO die Aktion „Drei Monate fahren – zwei Monate zahlen“ gestartet.

Im Berichtszeitraum bot die Abteilung Tarif und Vertrieb wieder Online - Schulungen für die Verkehrsunternehmen und Agenturen an, die rege genutzt wurden. Insbesondere für Angestellte der Verkehrsunternehmen im Verbund sind die monatlichen Schulungen von Bedeutung, werden sie doch zusätzlich zum engen unternehmensübergreifenden Austausch auf Arbeitsebene genutzt.

3.1.3 Wirtschaftliche Daten der VVO GmbH

#

	2019	2020	2021
	TEUR	TEUR	TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen	361	305	250
Umlaufvermögen	3.327	3.397	3.715
Rechnungsabgrenzung	26	49	52
Summe Aktiva	3.714	3.751	4.017
Passiva			
Eigenkapital	266	266	266
- davon Gewinnvortrag	241	241	241
Sonderposten für Investitionszuschüsse	361	305	250
Rückstellungen	2.170	2.423	2.687
Verbindlichkeiten	917	757	757
Summe Passiva	3.714	3.751	3.960

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

Das Vermögen des VVO betrifft zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 249,7 (6,2 %) das Anlagevermögen, in Höhe von TEUR 613,3 (15,3 %) Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und aktive Rechnungsabgrenzungsposten sowie in Höhe von TEUR 3.153,6 (77,3 %) flüssige Mittel. Im Geschäftsjahr 2021 wurden Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen von insgesamt TEUR 105,9 vorgenommen; diesen Investitionen stehen Abschreibungen und Abgänge in Höhe von TEUR 161,6 gegenüber (vgl. Anlage zum Anhang).

Das Kapital des VVO setzt sich in Höhe von TEUR 266,0 (6,6 %) aus Eigenkapital, in Höhe von TEUR 249,7 (6,2 %) aus dem Sonderposten für Investitionszuschüsse und in Höhe von TEUR 3.500,9 (87,2 %) aus Fremdkapital zusammen.

Die Liquidität der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2021 durch regelmäßige Vergütungen durch den Gesellschafter gesichert.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.

	Ist 2019 TEUR	Ist 2020 TEUR	Planung 2021*) TEUR	Ist 2021 TEUR
Umsatzerlöse	6.873	6.505	7.062	6.621
Andere betriebliche Erträge	208	225	150	190
Betriebsleistung	7.081	6.730	7.212	6.811
Aufwendungen für die Betriebsleistung	-6.768	-6.445	-7.072	-6.539
Betriebsergebnis	313	285	140	272
Finanzergebnis	-221	-199	-119	-179
Ordentliches Unternehmensergebnis	92	86	21	93
Periodenfremdes Ergebnis	0	0	0	0
Steuern	-92	-86	-21	-93
Jahresüberschuss	0	0	0	0

*) Gemäß Wirtschaftsplan 2021, in der Gesellschafterversammlung am 08.12.2020.

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

3.1.4 Finanzbeziehungen zwischen dem Zweckverband und der VVO GmbH

	2020	2021
Zuflüsse zu den Umsatzerlösen aufgrund von Verträgen mit ZVOE	6.011 TEUR	5.827 TEUR
Investitionszuschüsse	148 TEUR	105 TEUR
Gesamtsumme	6.159 TEUR	5.932 TEUR

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

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

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

3.1.5 Prognose-, Chancen und Risikobericht

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

Unabhängig davon wird der VVO weiterhin in geringem Umfang Dienstleistungen im Auftrag des Gesellschafters oder anderer Auftraggeber für den ÖPNV erbringen.

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

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

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

Eine aktuelle Fahrgastinformation ist Grundanliegen des VVO, wobei der Schwerpunkt auf der Echtzeitfahrplanauskunft liegt. Gegenwärtig arbeitet der VVO daran, Störungsinformationen zeitnah in Karten zu visualisieren. In das Fahrgastinformationssystem sollen perspektivisch

zusätzlich Auskünfte zu alternativen Verkehrsmitteln wie Fahrräder, Carsharing-Fahrzeugen und Taxis integriert werden.

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

Unter der Annahme, dass die geplanten Aufwendungen für die Betriebsleistungen durch Vergütung des Gesellschafters, andere betriebliche Erträge und das Finanzergebnis entsprechend der Wirtschaftsplanung vollständig gedeckt werden, wird für das Jahr 2022 ein ausgeglichenes Jahresergebnis erwartet.

3.1.6 Beteiligungen der VVO GmbH

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

3.2 SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

3.2.1 Überblick

Postanschrift:
Geyersdorfer Straße 32
09456 Annaberg-Buchholz

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

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die SDG ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 Handelsgesetzbuch (HGB)
Handelsregister:	Amtsgericht Chemnitz, HRB 15370
Sitz:	Annaberg-Buchholz
Gründung:	5. September 1997
Beteiligung des ZVOE:	66,67 %
Weiterer Gesellschafter:	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) 33,34 %
Stammkapital:	30.000 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	11. Dezember 2018
Geschäftsführer:	Herr Roland Richter
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr wurden durchschnittlich 118 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) beschäftigt.
Unternehmensgegenstand:	Gegenstand des Unternehmens ist vorrangig die Erbringung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und das Betreiben von Eisenbahninfrastruktur, insbesondere der Schmalspurbahnen Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Fichtelbergbahn), Radebeul – Radeburg (Lößnitz-grundbahn) und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (Weißeritztalbahn).
Unternehmenszweck:	Gesellschaftszweck ist die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.
Gesellschafter- versammlung:	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe vertreten durch: Herrn Michael Harig, Landrat Landkreis Bautzen

(Verbandsvorsitzender)

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen vertreten durch:
Herrn Dr. Christoph Scheurer, Landrat Landkreis Zwickau
(Verbandsvorsitzender)

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2021 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

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

Abschlussprüfer: Herr Thoma Böckmann, Wirtschaftsprüfer
Herr Matthias Neumann, Wirtschaftsprüfer
M2 Audit GmbH, Schillerstraße 11, 09366 Stollberg/Sachsen

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2021

Prüfungsergebnis: Am 23. Mai 2022 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Prüfbericht der Abschlussprüfer wurden vom Aufsichtsrat zur Sitzung am 23. Juni 2022 abschließend behandelt. Die Gesellschafterversammlung hat am 01.12.2022 die Feststellung des Jahresabschlusses 2022 und die Entlastung des Aufsichtsrates beschlossen.

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

3.2.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2021

Aufgabe und Zielstellung der SDG im Geschäftsjahr 2021 war die fahrplantreue, qualitätsgerechte und sichere Durchführung der Verkehrsleistung auf allen drei Schmalspurbahnen auf der Grundlage der bestehenden Verkehrsverträge. Dafür haben die Gesellschafter die Bestellerentgelte mit 1% Dynamisierung sowie mit der in 2021 über den Doppelhaushalt 2021/2022 des Freistaates Sachsen beschlossenen zusätzlichen Erhöhung um 3,5 % entsprechend zur Auszahlung gebracht.

Jedoch war die Wirtschaftstätigkeit der Gesellschaft auch in 2021 weiterhin so stark beeinflusst durch die Corona-Pandemie und deren Einfluss auf die Wirtschaft und das gesamte öffentliche Leben. Anders als in 2020, wo seitens des Bundes angeordneten Lockdowns zur Einstellung der Fahrtätigkeit und zeitweisen Komplettausfall von Fahrgeldeinnahmen und Bestellerentgelten führten, konnte bei der SDG in 2021 auf Grundlage der jeweils gültigen Allgemeinverfügungen des Bundes sowie der Länder und Kommunen das SPNV-Angebot bis auf wenige zeitweise Einschränkungen ganzjährig aufrechterhalten werden. Somit war im Berichtsjahr, anders als im Vorjahr, auch keine Kurzarbeit erforderlich. Jedoch erhöhten sich die Arbeitsausfälle aufgrund von Quarantäne um mehr als das Doppelte im Vergleich zum Vorjahr, was die Arbeitsorganisation im Eisenbahnbetrieb wie auch in der Verwaltung zeitweise vor hohe Herausforderungen stellte.

Die ganzjährig wirkenden pandemiebedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens führten im Berichtsjahr zu Einnahmeverlusten aus Fahrgeldeinnahmen von 32,5 % zum Wirtschaftsplan 2021. Im Bereich der themenbezogenen Sonderfahrten kam es zu spürbarem Erlösausfällen, da die pandemiegeprägten Hygienevorschriften Fahrtdurchführungen teilweise unmöglich machten oder die Fahrgäste von ihrer Mitfahrt abhielten, so dass ein Großteil der Themenfahrten storniert bzw. abgesagt werden musste. Hier beträgt der Rückgang zur Planvorgabe 2021 61 % und steht im Gleichklang mit den Vorjahreswerten. Die Einnahmeverluste aus dem Bereich der Sonderfahrten werden durch den Corona-Rettungsschirm nicht ausgeglichen.

Maßgebend, weil essentiell, für dem letztendlich trotzdem als positiv zu bewertenden wirtschaftlichen Verlauf des Berichtjahres war die Neuauflage des Corona-Rettungsschirms ÖPNV für 2021, der, wie auch bereits im Vorjahr, die Einnahmen des Jahres 2019 und deren Kalibrierung mit den zwischenzeitlich erfolgten Fortschreibungen des Beförderungstarifes als Basis für die Ermittlung der Einnahmeverluste zum Inhalt hat.

In Folge der Pandemie sind die Fahrgastzahlen im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr auf niedrigem Niveau. Im Vorjahresvergleich ist ein leichter Anstieg der Zahl der Fahrgäste um 3,4 % zu verzeichnen. Im Verhältnis zum vorpandemischen Jahr 2019 beträgt der Rückgang jedoch 30 %. In Summe nutzen im Berichtsjahr 456.965 Fahrgäste das SPNV-Angebot der SDG. Pro Bahn stellt sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen in 2021 im Vergleich zu 2020 wie folgt dar

Fichtelbergbahn	142.224 Fahrgäste	(./ .16,4%);	Vj.: 170.050 Fahrgäste
Lößnitzgrundbahn	183.089 Fahrgäste	(+ 7,8%);	Vj.: 169.914 Fahrgäste
Weißeritztalbahn	131.652 Fahrgäste	(+ 29,3);	Vj.: 101.819 Fahrgäste

Der Vorjahresvergleich lässt den Schluss zu, dass die Lößnitzgrund- und Weißeritztalbahn vordergründig Ziel von Tagestouristen sind, die im Einzugsgebiet der Bahnen unterwegs sind.

Die Fichtelbergbahn hingegen profitiert vor allem von Übernachtungsgästen in der Region Oberwiesenthal. Da die Hotels lange Zeit geschlossen waren bzw. strenge Hygieneauflagen umzusetzen hatten und die Übernachtungszahlen deshalb auf sehr niedrigem Niveau lagen, fehlten somit auch die potentiellen Kunden für die Fichtelbergbahn.

3.2.3 Wirtschaftliche Daten der SDG

Bezeichnung	2019 In TEUR	2020 In TEUR	2021 In TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen	2.346	2.674,9	3.329,9
Umlaufvermögen	5.105	4.528,0	4.722,6
Rechnungsabgrenzungsposten	115	82,2	124,4
Summe Aktiva	7.565	7.285,1	8.176,9
Passiva			
Eigenkapital	30	30,0	30,0
Kapitalrücklage	456	455,7	455,7
Gewinnvortrag	2.989	3.196,1	3.458,1
Jahresüberschuss	207	262,0	270,8
Sonderposten	742	1.095,4	2.292,9
Rückstellungen	539	458,4	664,6
Verbindlichkeiten	2.588	1.763,2	974,2
Rechnungsabgrenzungsposten	15	24,3	30,6
Summe Passiva	7.565	7.285,1	8.176,9

Das Anlagevermögen hat sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 24,5 % erhöht. Der Zuwachs resultiert im Wesentlichen aus der Investitionstätigkeit im Bau, was sich in 2021 in höheren Aktivierungen im Bereich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau niederschlägt.

Der Bestand an Vorräten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ist im Vergleich zum Vorjahr um 7,1 % angestiegen. Der Zuwachs resultiert im Wesentlichen aus Infrastrukturmaterial, hier insbesondere aus der verstärkten Einlagerung von Kunststoffschwellen, die zu günstigen Preisen erworben werden konnten und in 2022 im Rahmen der Einzelschwellenauswechslung weitestgehend verbaut werden sollen.

Zum Bilanzstichtag weist die Gesellschaft liquide Mittel in Höhe TEUR 2.665 auf, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 % erhöht haben.

Gewinn- und Verlustrechnung	Ergebnis 2019 in TEUR	Ergebnis 2020 in TEUR	Ergebnis 2021 in TEUR
Umsatzerlöse	9.441	7.988,5	8.983,2
Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	77	-77,2	0,0
Sonstige betriebliche Erträge	2.944	3.024,5	1.671,3
Aufwendungen für bezogene Leistung/Material	-3.764	-3.641,2	-3.569,5
Personalaufwand	-4.321	-4.394,3	-4.803,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände u. Sachanlagen	-228	-265,4	-272,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.933	-2.349,0	-1.637,9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0,0	960,4
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2	-14,3	-92,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	216	271,4	279,8
Sonstige Steuern	-8	-9,4	-9,1
Jahresüberschuss	207	262,0	270,7

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt TEUR 101 und ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 180 angewachsen. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist negativ und vor dem Hintergrund einer geringeren Investitionstätigkeit des Unternehmens gegenüber dem Vorjahr auf einem höheren Niveau. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit hat sich um TEUR 307 auf TEUR 968 erhöht.

Im Rahmen des Werkstattcontrollings erfolgt eine regelmäßige Überwachung der Entwicklung der Kosten für Großinstandsetzungen an Wagen und Lokomotiven und ein entsprechender Plan-/IST-Vergleich.

Das Geschäftsjahr 2021 ist vor dem Hintergrund der Folgen der Corona-Pandemie und unter Beachtung des von Bund und Freistaat geschaffenen Rettungsschirms für den ÖPNV als verhalten positiv zu bewerten, auch wenn das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss von TEUR 271 abschließt.

3.2.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und der SDG GmbH

Name	Stammeinlage	Anteil in
ZVOE	20.000 EUR	66,67 %

Zwischen dem ZVOE und der SDG besteht ein Verkehrsvertrag für die Löbnitzgrundbahn und die Weißeritztalbahn mit einer Laufzeit bis zum Jahre 2022.

	2020	2021
Zuflüsse zu den Umsatzerlösen aufgrund von Verkehrsverträgen	3.715 TEUR	4.589 TEUR
Zuschuss Investitionsfördervertrag und Infrastrukturmaßnahmen	369 TEUR	587 TEUR
Gesamtsumme	4.084 TEUR	5.176 TEUR

3.2.5 Ausblick, Chancen und Risiken

Die neue Gesellschafterstruktur, die seit 2019 zum Tragen kommt, bietet, wie erwartet, alle erforderlichen Voraussetzungen für einen dauerhaften Fortbestand des Unternehmens. So konnte bereits im Berichtsjahr der neue Verkehrsvertrag als dreiseitige Vereinbarung zwischen den Gesellschaftern ZVOE und ZVMS als Aufgabenträger für den SPNV und der SDG zum Abschluss gebracht werden, der nach Auslaufen des aktuellen Vertrages zum 31.12.2022 diesen ab 2023 ersetzt. Demnach wollen die Vertragsparteien die bewährte Zusammenarbeit in Bezug auf den Betrieb der Löbnitzgrundbahn- und Weißeritztalbahn sowie Fichtelbergbahn fortsetzen und auf der Grundlage der Regelungen der ÖPNVFinVO finanzieren. Der Verkehrsvertrag ist mit einer Laufzeit von 15 Jahren geschlossen und bildet die Basis für die Leistungserbringung zunächst bis 2037, so dass die Arbeitsplätze auch perspektivisch gesichert sind. Die vom Freistaat erlassende ÖPNVFinVO regelt die Finanzierung des ÖPNV/SPNV aktuell bis Ende 2027.

Aktivitäten zur Definition der strategischen Ziele für die perspektivische Ausrichtung der Entwicklung der SDG sind über die Geschäftsleitung und den Aufsichtsrat bereits im Gange.

Gemessen an den wirtschaftlichen Erfolgen der letzten Jahre, was sich bis 2019 als letztes vorpandemisches Jahr u.a. auch über stetige Zunahme der Fahrgastzahlen abgebildet hat, wird deutlich, dass das Unternehmen im Bereich der Schmalspurbahnen einen hohen Stellenwert besitzt und mit seinem touristisch geprägten SPNV-Konzept einen festen Platz im touristischen Gesamtkonzept der Tourismusregion im Freistaat Sachsen einnimmt.

Deshalb soll die Zusammenarbeit mit den zuständigen Tourismusverbänden sowie Städten und Gemeinden entlang der Streckenführungen der Bahnen der SDG weiter verstärkt werden, um

gezielte Pläne zur schrittweisen Ausgestaltung und weiteren Belebung der touristischen Infrastruktur zu entwickeln. Besonderen Stellenwert nimmt hierbei auch die Vermarktung der Erzgebirgsregion im Rahmen des in 2019 verliehenen Welterbe-Titels an die Montanregion Erzgebirge ein.

Die aktuelle Situation in der Welt, hier insbesondere in Bezug auf den Rohstoffmarkt, ausgelöst durch den Ukraine-Krieg, stellt auch die Wirtschaftstätigkeit der SDG bis hin zur Umsetzung der strategischen Ziele vor bis dahin nicht gekannte Schwierigkeiten. Das geplante Ölembargo der EU zu Russland, bedeutet, dass u.a. die Rohstoffpreise und Dienstleistungen teurer werden, und dass sich die Rohstoffmengen auf dem Markt generell verknappen, da Alternativen für die Herstellung von Energie benötigt werden.

Für die SDG heißt das schon jetzt, dass sich der Preis der Steinkohle fast verdoppelt hat und mündet aktuell in einem Lieferanten erklärten Lieferstopp von Steinkohle, da Polen, wo wir die für unsere Dampflok benötigte Qualität der Kohle beziehen, ab Juli 2022 aufgrund des europäischen Embargos diese Steinkohle nicht mehr liefern kann.

Nach wie vor zeigt sich auch der Arbeitsmarkt in Bezug auf die Gewinnung von Fachkräften für die SDG zunehmend schwierig. Dies lässt sich zum einen mit der Spezifik eines Dampfbahnunternehmens in Zusammenhang bringen, aber auch mit dem Vergütungstarifniveau, das bei der SDG im Vergleich zur Deutsche Bahn AG deutlich niedriger ist. Aus diesem Grund richten sich Aktivitäten des Unternehmens verstärkt darauf, sich das Fachpersonal selbst zu qualifizieren, was mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. U.a. aus diesem Grund hat die SDG bereits in 2020 mit der Ausbildung im Bereich Kaufmann/Kauffrau für Tourismus und Freizeit begonnen. Diese Jungfacharbeiter sollen perspektivisch über eine Abschlussqualifikation durch die SDG auch als Zugführer zum Einsatz kommen.

Für die zukünftigen Risiken aus der Corona-Pandemie wird eine Abschwächung erwartet. Bereits jetzt ist bekannt, dass es auch für 2022 einen ÖPNV-Rettungsschirm geben wird, der die Einnahmeverluste ausgleichen soll. Darüber hinaus wird die erwartete Endemie-Situation als Basis für eine schrittweise Überwindung der Pandemie positiv bewertet.

Für die SDG steht neben der Verschlechterung der wirtschaftlichen Kennzahlen die Liquiditätsentwicklung weiterhin verstärkt im Fokus der Betrachtung. Nach der Prognose der Preise für Rohstoffe, Energie und Dienstleistungen wird der Stand der Bankguthaben deutlich belastet werden. Vorausgesetzt, dass die aus dem 9-EURO-Ticket zu erwartenden Einnahmeverluste über eine Abschlagszahlung des Bundes zeitnah bis Ende Juni 2022 ausgeglichen werden, sollte der Stand der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausreichend sein.

Die SDG wird die Baumaßnahmen am 1. Bauabschnitt zum Werkstattkomplex Radebeul Ost voraussichtlich Ende 2022/Anfang 2023 beenden. Die Verzögerungen im Bauablauf sind der pandemischen Lage und der Situation auf dem Beschaffungsmarkt geschuldet. Der in 2021 ermittelte Stand der Mehrkosten ist über einen Änderungsbescheid des LASuV abgedeckt.

In Summe sind für 2022 Investitionen in Höhe von TEUT 2.186 geplant, wovon für TEUR 625 (Infrastrukturmaßnahmen) noch der Vorbehalt der Finanzierung gilt.

3.3 Deutschlandverbundtarif GmbH (DTVG)

3.3.1 Überblick

Postanschrift:
Wiesenhüttenplatz 25
60329 Frankfurt am Main

Telefon: 03733 1510

E-Mail:
info@deutschlandtarifverbund.de

Rechtsform:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) Die DTVG ist eine kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 Handelsgesetzbuch (HGB)
Handelsregister:	Frankfurt am Main, HRB 119746
Sitz:	Frankfurt am Main
Gründung:	09. Juni 2020
Beteiligung des ZVOE:	1,2483 %
Weiterer Gesellschafter:	62 Gesellschafter 43 Eisenbahnverkehrsunternehmen 19 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr
Stammkapital:	54.075,00 EUR
aktueller Gesellschaftsvertrag vom:	20.05.2021
Geschäftsführer:	Johann von Aweyden, Königswinter
Beschäftigte:	Im Geschäftsjahr wurden durchschnittlich 8 Mitarbeiter beschäftigt.
Unternehmensgegenstand:	Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung und Beauftragung von Dienstleistungen zur Begründung und Fortentwicklung des verbund- und landestarifüberschreitenden SPNV-Tarifs. 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 die Fortentwicklung in den Bereichen Vertrieb, Marktforschung und Kommunikation sowie die Durchführung und Abwicklung der Einnahmenaufteilung, das diesbezügliche Berichtswesen sowie sämtliche Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs.

Gesellschafterversammlung: Siehe Anlage

Aufsichtsrat: Im Geschäftsjahr 2021 gehörten dem Aufsichtsrat folgende Personen an:

- Frau Ines Benderoth (Vorsitzende)
- Herr Nils Dreyhaupt
- Herr Bastian Goßner
- Herr Tilo Kühnhausen
- Herr Norbert Kuhnle
- Frau Anja Niebuhr
- Frau Katharina Orth
- Herr Jörg Strubberg
- Herr Klaus Wittmann

Abschlussprüfer: bbt Rechtsanwälte & Steuerberater, Partnerschaftsgesellschaft mbB
Theaterstraße 16, 30159 Hannover

Abschlussprüfer seit: Jahresabschluss 2021

Prüfungsergebnis: Am 21.03.2022 wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Die Gesellschafterversammlung hat am 26.04.2022 die Feststellung des Jahresabschlusses 2021 und die Entlastung des Aufsichtsrates beschlossen.

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

3.3.2 Verlauf des Geschäftsjahres 2021

Nach Etablierung grundlegender gesellschaftlicher Strukturen und Prozesse im Jahr 2020 wurden wesentliche Tätigkeiten und Entscheidungen in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtarifs im Geschäftsjahr 2021 fortgeführt und final beschlossen. Dazu zählen:

- Anstellung von weiteren Mitarbeitern*innen für die Bereiche Controlling, Projektmanagement und Kommunikation
- Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Geschäftsanteile, Übertragung von Geschäftsanteilen
- Verständigung auf die inhaltlichen Eckpunkte des Deutschlandtarifs

- Fortführung der Zusammenarbeit der Gesellschafter in dafür gebildeten Themenarbeitsgruppen einschließlich des Projektmanagements
- Vorbereitung, Beratung und Beschluss des Vertragswerkes zum Deutschlandtarif
- Vorbereitungen für den Übergang in den Regelbetrieb
- Vorbereitende Maßnahmen zur Aufnahme der Gremienarbeit im Fachbeirat und in den Regionalausschüssen sowie Gründung des Gesellschafterausschusses
- Erarbeitung und Beantragung der Tarifbedingungen Ausbau leistungsfähiger Kommunikationsstrukturen zur Information der Gesellschafter und Stakeholder

3.3.3 Wirtschaftliche Daten der Deutschlandtarifverbund GmbH

#

#

	2020 TEUR	2021 TEUR
Aktiva		
Anlagevermögen	6.504,00	18.628,00
Umlaufvermögen	369.361,96	365.630,59
Rechnungsabgrenzung	7.130,65	13.047,48
Summe Aktiva	382.996,61	397.306,07
Passiva		
Gez. Kapital	32.700,00	54.075,00
Kapitalrücklage	493.000,00	1.451.358,72
Jahresfehlbetrag	-199.987,87	0,00
Bilanzverlust	0,00	-1.248.202,55
Rückstellungen	28.991,00	107.738,00
Verbindlichkeiten	28.293,48	32.336,90
Summe Passiva	382.996,61	397.306,07

#

Das Stammkapital der Gesellschaft wurde im Berichtsjahr von 32.700,00 € um 21.375,00 € auf 54.075,00 € erhöht. Die Bilanz weist zum 31.12.2021 eine ausstehende Einlage (eingefordert) von insgesamt 1.575,00 € aus.

In die Kapitalrücklage wurde im Geschäftsjahr 2021 ein Betrag von insgesamt 958 T€ eingestellt. Zusammen mit dem Vorjahreswert (493 T€) weist die Bilanz zum 31.12.2021 eine Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 1.451 T€ aus, womit eine ausreichende Kapitalausstattung gegeben und die Liquidität der Gesellschaft zu jeder Zeit gegeben war.

Gewinn- und Verlustrechnung	Ergebnis 2020 in TEUR	Ergebnis 2021 in TEUR
Sonstige betriebliche Erträge	0,00	14.303,33
Aufwendungen für bezogene Leistung/Material	5.500,00	37.000,00
Personalaufwand	105.520,51	508.556,90
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände u. Sachanlagen	2.575,92	5.451,10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	86.388,44	511.604,43
Ergebnis nach Steuern	-199.984,87	-1.048.214,68
Jahresfehlbetrag	199.987,87	1.048.214,68
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		199.987,87
Bilanzverlust	#	1.248.202,55

Vor dem Marktstart des Deutschlandtarifes wurden die Tätigkeiten der Gesellschaft aus dem Eigenkapital finanziert. Nach dem Marktstart erfolgt die Finanzierung aus Umsatzerlösen, die durch die Erbringung der Abrechnungs- und Tarifiedienstleistungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielt werden. Die Gesellschafter haben entsprechende Finanzierungsgrundsätze beschlossen, die eine ausreichende Finanzierung der Gesellschaft sicherstellen sollen. Dementsprechend wurden keine Umsatzerlöse erzielt, woraus sich im Jahr 2021 ein Fehlbetrag ergibt. Umsatzerlöse werden erstmals mit dem Marktstart des Deutschlandtarifes, welcher am 1.1.2022 erfolgt ist, erzielt werden. Die Umsatzerlöse werden zu einem auskömmlichen Ergebnis führen, da die Aufgaben und deren Bezahlung durch die Gesellschafterversammlung gegenüber den Eisenbahnen vorgegeben werden können.

#

#

3.3.4 Finanzbeziehungen zwischen ZVOE und Deutschlandtarifverbund GmbH

#	Name	Stammeinlage	Anteil in
	ZVOE	675 EUR	1,2483 %

3.3.5 Ausblick, Chancen und Risiken

#

Nach Etablierung grundlegender gesellschaftlicher Strukturen und Prozesse im Jahr 2020 wurden wesentliche Tätigkeiten und Entscheidungen in Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtarifs im Geschäftsjahr 2021 fortgeführt und final beschlossen.

Dazu zählen:

- Anstellung von weiteren Mitarbeitern*innen für die Bereiche Controlling, Projektmanagement und Kommunikation
- Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Geschäftsanteile, Übertragung von Geschäftsanteilen
- Verständigung auf die inhaltlichen Eckpunkte des Deutschlandtarifs
- Fortführung der Zusammenarbeit der Gesellschafter in dafür gebildeten Themenarbeitsgruppen einschließlich des Projektmanagements
- Vorbereitung, Beratung und Beschluss des Vertragswerkes zum Deutschlandtarif
- Vorbereitungen für den Übergang in den Regelbetrieb
- Vorbereitende Maßnahmen zur Aufnahme der Gremienarbeit im Fachbeirat und in den Regionalausschüssen sowie Gründung des Gesellschafterausschusses
- Erarbeitung und Beantragung der Tarifbedingungen
- Ausbau leistungsfähiger Kommunikationsstrukturen zur Information der Gesellschafter und Stakeholder

#

Die Gesellschaft wechselt im Jahr 2022 von den vorbereitenden Tätigkeiten zur Einführung des Deutschlandtarifs in den operativen Regelbetrieb zur Durchführung und Abwicklung der Erlösaufteilung. Damit ergeben sich folgende Schwerpunkte für die Gesellschaft:

- Sicherstellung und Kommunikation des Abrechnungsgeschäftes
- Vorbereitung und Etablierung grundlegender Prozesse für Änderungen und Weiterentwicklungen des Deutschlandtarifs
- Sicherstellung von Informations- und Entscheidungswegen innerhalb der neuen Gremienstruktur
- Kapitalerhöhung(en) zur Aufnahme weiterer Gesellschafter
- Initiierung eines gemeinsamen Strategieprozesses sowie Prüfung möglicher externer Beratungsunternehmen

#

Anlage

Gesellschafter Deutschlandverbundtarif GmbH

- Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
- ABELLIO Rail NRW GmbH
- Agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
- Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG
- Bayerische Oberlandbahn GmbH
- Bayerische Regiobahn GmbH
- cantus Verkehrsgesellschaft mbH
- DB Regio AG
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH
- DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
- Die Länderbahn GmbH
- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
- Erfurter Bahn GmbH erixx GmbH
- Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH
- Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- National Express Rail GmbH
- NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
- NordWestBahn GmbH
- ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH
- S-Bahn Hamburg GmbH
- SBB GmbH
- Süd-Thüringen-Bahn GmbH
- Transdev Regio Ost GmbH
- Transdev SE & Co. KG
- Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH
- Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH
- vlexx GmbH
- WestfalenBahn GmbH
- Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
- Land Baden-Württemberg
- HANSeatische Eisenbahn GmbH
- Keolis Deutschland GmbH & Co. KG
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
- Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen GmbH
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regio Tram Gesellschaft mbH
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) Saarland
- SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois
- SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG

- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt des öffentlichen Rechts
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)
- VIAS GmbH
- VIAS Rail GmbH

- VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
- Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
- Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
- Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
- Go-Ahead Bayern GmbH
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
- City-Bahn Chemnitz GmbH

Die Gesellschafterversammlungen hierzu fanden am 18.03.2021 sowie am 20.09.2021 statt.