



**Beteiligungsbericht**  
**des**  
**ZVNL**  
**2023**

---

## Teil I - Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)

### Allgemeine Angaben zum Unternehmen

---

**Adresse** Prager Straße 8  
04103 Leipzig

---

**E-Mail** post@mdv.de

---

**Homepage** www.mdv.de

---

**Gründungsjahr** 1998

---

**Unternehmensgegenstand/  
Unternehmenszweck** Die Gesellschaft hat im Mitteldeutschen Verbundgebiet Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ÖPNV-Gesetze für den straßengebundenen Verkehr und den Schienenverkehr, insbesondere auf dem Gebiet der konzeptionellen Planung und der Koordinierung des betrieblichen Leistungsangebots, zu erfüllen und die tarifliche Integration dieses Verkehrs durch einen Gemeinschaftstarif herbeizuführen und künftig sicherzustellen sowie die im Rahmen des Verbundverkehrs von den Verbundunternehmen erzielten Einnahmen zu erfassen und aufzuteilen.

---

**Rechtsform** GmbH

---

**Stammkapital** 76.050 EUR zum 31.12.2022 (76.050 EUR im Vorjahr)  
Der ZVNL ist Gesellschafter der Mitteldeutschen Verkehrsverbund. Mit der Verbunderweiterung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes im Dezember 2019 ergab sich für den ZVNL ein Anteil von 3,4188 % am Stammkapital der MDV GmbH. Der ZVNL-Anteil des Stammkapitals blieb durch die Beschlussfassung der MDV GmbH unverändert, ebenso der Anteil der Kapitalrücklage.

---

**Geschäftsführung** Steffen Lehmann

---

<b>Gesellschafter / Beteiligungsverhältnisse:</b>	<b>31.12.2022 EUR</b>	<b>31.12.2021 EUR</b>
Stadt Leipzig	11.700	11.700
Halle (Saale)	9.150	9.150
Landkreis Leipzig	2.600	2.600
Landkreis Nordsachsen	2.600	2.600
Landkreis Saalekreis	2.600	2.600
Burgenlandkreis	2.600	2.600
Landkreis Altenburger Land	750	750
Freistaat Thüringen	750	750
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH; Magdeburg	3.500	3.500
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig; Leipzig	2.600	2.600
Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH; Leipzig	12.900	12.900
Hallesche Verkehrs-AG; Halle (Saale)	8.050	8.050
OBS Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH; Halle (Saale)	1.100	1.100
Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH; Querfurt	1.100	1.100
Regionalbus Leipzig GmbH; Deuben	2.200	2.200
Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH; Weißenfels	2.200	2.200
Nordsachsen Mobil GmbH, Oschatz	1.100	1.100
DB Regio AG; Frankfurt am Main	4.950	4.950
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH; Halle (Saale)	1.150	1.150
Erfurter Bahn GmbH; Erfurt	300	300
Transdev GmbH; Berlin	300	300
<i>Gesellschaft bürgerlichen Rechts der Verkehrsunternehmen Nordsachsen Mobil GmbH, Oschatz, Döllnitzbahn GmbH, Mügeln</i>	1.100	1.100
THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH; Windischleuba	750	750
	<b>76.050</b>	<b>76.050</b>

**Beteiligungen**                      Keine

**Gremien**

- Gesellschafterversammlung
- Aufsichtsrat
- Finanz- und Rechtsausschuss
- Personalausschuss
- Verkehrsausschuss

\*Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt zusammen:

**Herr Thomas Dienberg** - Vorsitzender, Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig

**Herr Vinzenz Schwarz** - 1. Stellvertreter, Vorstand Hallesche Verkehrs-AG

**Herr Ronny Thieme** - 2. Stellvertreter, Fachbereichsleiter Sicherheit und Ordnung, Landratsamt LK Altenburger Land

**Herr Wolfgang Aldag**, Landschaftsarchitekt, Landtagsabgeordneter, Stadtrat Halle (Saale)

**Herr Thomas Böhm**, Leiter Wirtschaftsamt des Burgenlandkreises

**Frau Tatjana Bonert**, Geschäftsführerin THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

**Frau Sandy Brachmann**, Bereichsleiterin Marketing der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

**Herr Frank-Peter Bretzger**, Leiter Vertragsmanagement Mitteldeutschland, DB Regio AG, Region Südost

**Herr Lutz Däumler**, Geschäftsführer Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH

**Herr Kai Emanuel**, Landrat des Landkreis Nordsachsen

**Herr Michael Hecht**, Geschäftsführer Erfurter Bahn GmbH (bis 31.12.2022)

**Frau Annett Hellwig**, Dezernentin Dez. II, Gesundheit, Soziales und Bildung Landkreis Saalekreis

**Herr Bernd Irrgang**, Geschäftsführer Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

**Herr Ronald Juhrs**, Geschäftsführer für Technik und Betrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

**Herr Holger Klemens**, Geschäftsführer Nordsachsen Mobil GmbH

**Herr Enrico Kretschmar**, Geschäftsführer PNVG Personenverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt GmbH

**Frau Anja Krimmling-Schoeffler**, Angestellte, Stadträtin Halle (Saale)

**Herr Andreas Kultscher**, Geschäftsführer Regionalbus Leipzig GmbH

**Frau Ines Lüpfer**, 2. Beigeordnete im Landkreis Leipzig

**Herr Ulf Middelberg**, Geschäftsführer für Marketing/Vertrieb/Finanzen und Sprecher der Geschäftsführung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

**Herr Ronald Neubert**, Referent Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

**Herr Peter Panitz**, Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

**Herr René Rebenstorf**, Beigeordneter für den Geschäftsbereich II „Stadtentwicklung Und Umwelt“ der Stadt Halle (Saale)

**Frau Franziska Riekewald**, Betriebswirtin (VWA), Stadträtin Leipzig

**Herr Rolf Schafferath**, Vorsitzender Geschäftsführer der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ab 01.01.2023)

**Frau Sigrun Seidel**, Diplom Wirtschaftsingenieurin (FH), Stadträtin Leipzig

**Frau Christine Singer**, Vorsitzende der Region Südost der DB Regio AG (ab 28.04.2023)

**Herr Andreas Völker**, Bereichsleiter Marketing/Vertrieb/Kundenservice, Hallesche Verkehrs-AG

**Herr Dr. Wolfgang Weinhold**, Vorsitzender der Regionalleitung Südost, DB Regio AG (bis 31.10.2022)

#### Beratende Mitglieder

**Herr Stephan Gerstenberg**, Referatsleiter im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Frau Annett Stadler-Roes**, Referatsleiterin Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt

Die Aufsichtsratsbezüge belaufen sich auf TEUR 4.

---

**Abschlussprüfer** Ebner Stolz GmbH & Co. KG Leipzig

---

### **Kurzvorstellung des Unternehmens**

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund erstreckt sich über die drei Ländergrenzen von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und umfasst ein Gebiet von fünf Landkreisen und zwei kreisfreien Städten. Seit dem 15.12.2019 gilt der MDV-Tarif auch für die Fahrgäste in allen S-Bahnen und Regionalzügen nach Dessau-Roßlau und in die Landkreise Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld (MDV-Nord).

Mit einem Anteil von 51 % halten die zehn Aufgabenträger die Mehrheit der Gesellschafteranteile. Die verbleibenden 49 % werden von den im Verbundraum tätigen 13 Verkehrsunternehmen des straßen- und schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bzw. deren Zusammenschlüssen gehalten.

---

### **Finanzbeziehungen zwischen dem ZVNL und der MDV GmbH**

Im Jahr 2022 wurden durch den ZVNL Betriebskostenzuschüsse in Höhe von insgesamt 117.234 EUR sowie im Rahmen der Kooperationsvereinbarung 143.571 EUR an die MDV GmbH ausgezahlt. Weiterhin finanzierte der ZVNL anteilig die gemeinsamen Marketing-Maßnahmen (Freizeitmarketing u. Förderung Infotelefon) mit insgesamt 45.000,00 EUR. Der MDV erhielt weiterhin Zuwendungen im Rahmen des Aktionsprogrammes.

---

## Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

### Entwicklungen und Aufgabenschwerpunkte in 2022

Die Entwicklung der Verbundeinnahmen war 2022 weiterhin noch durch die Corona-Pandemie sowie zusätzlich durch die Wirkung des 9-EURO-Tickets in den Monaten Juni bis August geprägt. Dadurch lagen die Tarifeinnahmen im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 ca. EUR 8,1 Mio. bzw. 3,6 % unter dem Vorjahreswert und um ca. **EUR 57,6 Mio. bzw. 21,1 % unter** den auf Basis 2019 zzgl. Verbunderweiterung und Tarifierpassungen **geplanten Einnahmen**.

Während sich aufgrund der abschwächenden Wirkung der Corona-Pandemie die Einnahmen von Januar bis Mai 2022 sowie September bis Dezember 2022 in allen Regionen wieder deutlich positiv entwickelten und um 26,9 Mio. EUR bzw. 15,9% stiegen, lagen die Einnahmen in den Monaten Juni bis August 2022 bedingt durch das 9-EURO-Ticket um 34,9 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Bereinigt um geschätzte Mindereinnahmen aus dem 9-EURO-Ticket von ca. 42 Mio. EUR lagen die Tarifeinnahmen 2022 bereits wieder 3,3% über dem Niveau des Jahres 2019. Gegenüber der Planeinnahme 2022 (ermittelt auf Basis der Einnahmen 2019 unter Berücksichtigung der Tarifierpassungen) fehlten aktuell noch 15,4 Mio. EUR bzw. 5,97%.

Während im Segment der Zeitkarten Jedermann, Schüler und Semestertickets wesentliche Mindereinnahmen durch das 9-EURO-Ticket zu verzeichnen waren, wurde diese Wirkung bei ermäßigten Zeitkarten durch die anhaltend positive Entwicklung insbesondere des Azubi-Tickets Sachsen-Anhalt ausgeglichen. Im ABO-Segment war der Anteil der Kunden im ABO Basis in 2022 weiter rückläufig. Zuwächse waren bei den Jobtickets, im ABO-Premium und insbesondere im ABO Light zu verzeichnen. Insgesamt lagen die Abonnenten-Zahlen jedoch noch um 4,7% unter den Vergleichszahlen zu Jahresbeginn 2020.

Im bundesweit gesamten öffentlichen Nahverkehr führte die Corona-Pandemie sowie das 9-EURO-Ticket in 2022 zu starken Mindereinnahmen, die durch Beihilfen des Bundes und der Länder ausgeglichen wurden, bzw. noch werden. Für das Jahr 2022 haben sich nach den Regelungen des Rettungsschirms Bruttomindereinnahmen von EUR 57,9 Mio. ergeben. Die verkehrsunternehmens- und länderbezogene Abrechnung der Ausgleichsmittel erfolgt unmittelbar nach der Jahresrechnung Einnahmeverteilung 2022.

Aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war auch für das Jahr 2022 eine zusätzliche preisliche **Fortschreibung** des **Verbundtarifs** erforderlich (Preisstufe Leipzig 2%, Preisstufe Halle 2,8%, Preisstufen Regionen 2,1%). Darüber hinaus gab es auch durch die Ausweitung des ABO Flex auf das gesamte Verbundgebiet und durch die Neuorientierung bei 24-Stunden-Karten in der Preisstufe Leipzig (Integration einer kostenfreien Kindermitnahme) Weiterentwicklungen im Bereich der Tarifprodukte.

Eine besondere tarifliche Situation ergab sich in den Monaten Juni, Juli und August 2022 durch die von Bund und Ländern initiierte Einführung eines bundesweiten 9-EURO-Tickets, die auch vertrieblich zu Herausforderungen führte. Schwerpunkte der vertrieblichen Umsetzung waren hierbei Kostenplanung, Vergabeverfahren, Tests bei der vertrieblichen Umsetzung, die Anpassung der Kontrollmodule sowie die Umsetzung und Begleitung der Verkehrsunternehmen. Zusätzlicher Aufwand entstand anschließend auch in der sachgerechten Berücksichtigung der 9-EURO-Ticket-Verkäufe in der Einnahmeverteilung. Hier mussten korrekte Stückzahlen ermittelt und für den Ausgleich dokumentiert

werden. Die Kommunikation zum 9-EURO-Ticket bildete auch in diesem Bereich einen ungeplanten Jahresschwerpunkt und war sicherlich eine der größten Herausforderungen im Kundendialog.

Die Geschäftsstelle hat gemeinsam mit den Gesellschaftern im 2. Halbjahr 2022 die unerwartet hohe Kostendynamisierung im Nahverkehr analysiert, deren Auswirkung für den MDV-Raum bewertet sowie notwendige Handlungsschritte aufgezeigt. Demnach beträgt die zusätzliche Belastung MDV-weit ca. 100 Mio. EUR p.a. Das damit verbundene Risiko einer anteiligen Reduzierung von Verkehrsleistungen bei einem Teil der Verkehrsunternehmen besteht auch weiterhin im Jahr 2023, trotz erster zusätzlicher Bundesmittel für die Finanzierung des Bestandsangebots. Der MDV setzte sich dafür ein, das Bund und Länder einen erheblich größeren Anteil an der Finanzierung des Verkehrsangebots übernehmen müssen, da aktuelle und künftig absehbare Kostensteigerungen durch Effizienz und Tarifanpassungen allein nicht finanziert werden können.

Im Rahmen der Umsetzung der **Strategie „Die Zukunft der Mobilität in Mitteldeutschland 2025“** wurde weiter an den 38 Arbeitspaketen mit den folgenden Schwerpunkten gearbeitet:

Im Rahmen der strategischen Tarifweiterentwicklung (eTarif, Tarifstrategiekonzept 2027) wurden u.a. ein Benchmarking, eine zweistufige Marktforschung und regelmäßige Arbeitsgruppentreffen durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass Ende 2022 zwei grundsätzliche Wege der Tarifweiterentwicklung definiert wurden, deren Vertiefung und Entscheidungsfindung ein Tarifthema in 2023 sein wird.

Im Rahmen der **Weiterentwicklung des eTicketing** im MDV wurden im Jahr 2021 umfangreiche Analysen, Abstimmungen und Kostenplanungen für die Einführung der VDV-KA-Bezahlverfahren sowie Ausgabe und Kontrolle des VDV-Barcode Mobile+ im MDV vorgenommen. Mit Hilfe des im Januar 2022 gestarteten Förderprojekts „STADTLand+ Mitteldeutschland vernetzt“ können nun in den Folgejahren die Voraussetzungen geschaffen werden, um auch bargeldloses Bezahlen mit Chipkarte nach VDV-KA zu ermöglichen. In 2022 wurde hierfür ein Konzept zur Einführung und zum Clearing im Rahmen des KA-Bezahlverfahrens mit allen Verkehrsunternehmen und MDV-Abteilungen gemeinsam erarbeitet und fertiggestellt.

Seit der Einführung im Juli 2020 hat sich die MDV-App MOOVME sehr gut am Markt etabliert. Trotz des Umsatzrückgangs von Juni bis August durch das 9-EURO-Ticket konnten die Umsatz- und Downloadziele in 2022 übertroffen werden, so dass die Gesamtumsätze in MOOVME im Jahr wiederum deutlich gesteigert werden konnten. Durch die Mehr-App-Strategie im MDV konnten im Jahr 2022 bereits 20% der freien Ticketkäufe über die Apps umgesetzt werden. Etabliert hat sich auch der sachsenweite Verkauf in MOOVME, die Umsatzzahlen steigen auch in diesem Segment der verbundübergreifenden Verkäufe stetig an.

Im Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses über die spezifischen unternehmensinternen Ziele entwickelten die Gesellschafter unter Federführung der Verbundgesellschaft im Berichtsjahr eine gemeinsame Strategie zur Digitalisierung im Vertrieb mit Blick auf eine künftige Digitalisierung im Tarif. Insbesondere sollen die Medien Chipkarte und Handy MDV-weit ausgebaut werden, um künftig flexiblere elektronische Tarife einführen zu können und gleichzeitig Papier- und Bargeldkäufe massiv zu reduzieren. Vereinbart wurde die Umsetzung von Maßnahmen, die im Zeitraum

2022/2023 bis zu 30% des Umsatzes im Segment Bartarifverkäufe auf die Apps verlagern sollen. Die meisten der im Herbst 2021 beschlossenen Maßnahmen sind im Jahr 2022 angelaufen, dies waren:

- Ausweitung ABO Flex verbundweit im August 2022
- Umsetzung im Rahmen StadtLand+:
  - o Einführung CICO-App verbundweit
  - o Test Bestpreis in TZ Halle
  - o Test Luftlinientarif in TZ Halle
  - o Erstellung verbundweiter Konzeption zum eTarif

Im Rahmen der Kooperationsvereinbarung Verkehrsmanagement (KOV-VM) wurden wesentliche Themen fortgeführt. Dazu gehörte der fachliche Austausch der Partner und Stakeholder in den Bereichen automatisiertes Fahren, umwelt-sensitive Verkehrssteuerung, kommunales Verkehrsmanagement und Datenaustausch. Neue Beziehungen wurden unter anderem zum BSI (Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik), zu den Universitäten Halle und Erfurt, der Digitalagentur Sachsen, dem DLR, dem Straßenverkehrsamt Dresden und regionalen Logistikverbänden aufgebaut.

Im Sommer 2022 erfolgte ein zweiter Aufruf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zum Thema „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“. Die Verbundgesellschaft reichte unter dem Lead der LVB GmbH mit den Partnern Regionalbus Leipzig GmbH, Nordsachsen Mobil GmbH und dem ZVNL eine gemeinsame Projektskizze mit dem Thema **Stärkung der Pendlermobilität in Leipzig + Umland (PUMa)** ein, die im Auswahlverfahren Berücksichtigung fand. Schwerpunkt dieses Projekts ist die Pendlermobilität sowohl in der Stadt Leipzig als auch im vernetzten Umland. Dazu sollen in 4 Teilprojekten u.a. die Anbindung der Gewerbestandorte insbesondere zu den Schichtzeiten verbessert werden, als auch Angebote für die sogenannte letzte Meile geschaffen werden. Das Projekt PUMa startete im Januar 2023 und läuft bis Ende 2025. Der Gesamtaufwand des MDV liegt bei 0,61 Mio. EUR bei einer Fördersumme von 0,49 Mio. EUR.

Einer der verkehrsplanerischen Schwerpunkte in 2022 war die zweite Stufe der MDV-weiten Potenzialbetrachtung der Pendlerverkehre zwischen den Landkreisen und Halle bzw. Leipzig. Während die in 2021 bearbeitete erste Stufe sich mit den Pendlern beschäftigte, die den oben genannten Oberzentren wohnen und in den MDV-Landkreisen arbeiten, beschäftigte sich die zweite Stufe mit der umgekehrten Richtung. Die Ergebnisse wurden Vertretern der beiden Großstädte sowie der HAVAG und der LVB zur weiteren schwerpunktartigen Betreuung im Rahmen ihrer Netzentwicklung und Keyaccount-Aktivitäten übergeben.

Zu Beginn des Jahres 2022 wurde das **Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM)** auf den gesamten MDV-Raum ausgeweitet. Bis Ende 2022 konnte dazu eine sächsische Förderung im Landkreis Nordsachsen genutzt werden. Eine ähnliche Förderung im Landkreis Leipzig war bereits 2021 ausgelaufen. Auf Basis der o.g. Potenzialstudien und der Wünsche der Gesellschafter wurden in 2022 konkrete Standorte benannt, die durch die MDV-Geschäftsstelle in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verbundpartnern betreut werden sollen. Ziel ist dabei, über das ÖPNV-Angebot vor Ort zu informieren, Schwachstellen im Angebot aufzudecken und zum Abschluss von Ticketverträgen zu animieren.



Der **PlusBus** erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit. Im April 2022 wurde der PlusBus mit dem Deutschen Verkehrs-wendepreis ausgezeichnet. Die entsprechenden landesbedeutsamen Plus-Bus-Linien werden von den Freistaaten Sachsen und Thüringen und vom Land Sachsen-Anhalt anteilig mitfinanziert. Im MDV gibt es inzwischen 37 PlusBus-Linien, deutschlandweit sind es inzwischen 150 Linien.

Schwerpunkte der Arbeiten im Rahmen der **Kooperationsvereinbarung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)** waren in 2022 u.a. die folgenden Themenstellungen:

- Analyse von Reiseketten von Plus- und TaktBus-Linien in Kombination mit dem SPNV auf ihre Konkurrenzfähigkeit zum Pkw-Verkehr,
- Analyse, wie sich durch veränderte Taktlagen im Rahmen von MDSB2025 die Übergangszeiten zum ÖSPV an Knotenpunkten verändern
- Qualitätskontrollen im laufenden SPNV wie auch im Schienenersatzverkehr (SEV).

Die Laufzeit der Kooperation betrug 3 Jahre und endete im Dezember 2022. Für die Jahre 2023 bis 2025 wurde Anfang 2023 eine neue Kooperationsvereinbarung abgeschlossen.

Schwerpunkte im **Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation** waren im Jahr 2022 über die bereits benannten Themen hinaus u.a. die Vermerkung neuer Angebote in den Landkreisen, wie die neuen Fahrplan- und RufBus-Angebote vor allem im Wurzener Land, in Colditz und im Altenburger Land sowie die Liniennetzreform im westlichen Landkreis Nordsachsen.

Das Projekt „**Digitale Karte/digitaler Liniennetzplan**“ wurde weitestgehend fertig programmiert und wird im ersten Halbjahr 2023 auf geschaltet, sobald die Schnittstellenfreigabe für die Fahrplandaten erfolgt ist.

Weitere Aufgaben waren die verbundweite Mobilitätsberatung am MDV-Infomobil sowie am MDV-Infotelefon, die Tarifkommunikation und die Kommunikation zum Fahrplanwechsel, die letztmalig durch das Erscheinen eines Fahrplanbuches ergänzt wurde. Die jährliche Schulung der Verbundunternehmen wurde erneut im Online-Format durchgeführt, wodurch das Vierfache der sonst üblichen Teilnehmerzahl erreicht werden konnte.

## **Realisierung des Wirtschaftsplans 2022**

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2022 wurde auf der Gesellschafterversammlung am 9. Dezember 2021 beschlossen. Entsprechend dem Wirtschaftsplan schließt der MDV das Geschäftsjahr 2022 mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab. Der durch die Gesellschafter entsprechend § 5 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages in 2022 **zu zahlende Zuschuss** von **TEUR 3.429** entsprach der mittelfristigen Planung des Vorjahres. Mit dem Wirtschaftsplan 2022 und dem Beschluss zum Jahresabschluss 2021 wurden zusätzlich nicht verbrauchte Zuschüsse in Höhe von TEUR 553 auf Folgejahre zweckgebunden übertragen. Im Berichtsjahr wurden davon Zuschüsse von TEUR 3.351 in Anspruch genommen, da den Aufwendungen von TEUR 5.581 Erträge einschließlich ertragswirksam vereinnahmter Fördermittel

von TEUR 2.230 gegenüberstanden. Der **nicht verbrauchte Zuschussbetrag von TEUR 631 wurde passiviert**. Mit dem Wirtschaftsplan 2023 wurde davon durch die Gesellschafter am 8. Dezember 2022 bereits ein Übertrag von TEUR 585 auf die Jahre 2023 bis 2026 beschlossen. Über die Verwendung der zusätzlich nicht verbrauchten Betriebskostenzuschüsse von TEUR 46 werden die Gesellschafter entscheiden.

Neben den Betriebskostenzuschüssen der Gesellschafter erfolgte die Finanzierung des Betriebsaufwandes der Gesellschaft durch Erträge aus dem projektbezogenen Erfolgsanteil der Verkehrsunternehmen sowie durch Zuwendungen des Bundes, der Freistaaten Thüringen und Sachsen, des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) und der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA). Weitere Erträge wurden aus der Realisierung der Kooperationsvereinbarungen mit verschiedenen Verbundunternehmen, den Kooperationsvereinbarungen mit dem ZVNL, zum Verkehrsmanagement und zur Bearbeitung von Nahverkehrsplänen und dem ÖPNV-Konzepten sowie aus dem Verkauf der Fahrplanhefte 2022/2023 entsprechend den mit den Verkehrsunternehmen des Verbundes geschlossenen Verträgen erzielt. Hinzu kommen Erlöse aus Beteiligungen der jeweiligen Partner an verschiedenen Strategieprojekten.

Zum 31. Dezember 2021 waren unverbrauchte Mittel von TEUR 364 des **projektbezogenen Erfolgsanteils** abgegrenzt. Zusätzlich wurden in 2022 Zahlungen von TEUR 418 von den Verkehrsunternehmen abgefordert. Damit standen für 2022 TEUR 782 zur Verfügung, von denen TEUR 315 ertragswirksam in Anspruch genommen und TEUR 67 in den Sonderposten für Investitionszuschüsse eingestellt wurden. Der Restbetrag von TEUR 400 wurde passiviert. TEUR 209 sind davon bereits im Wirtschaftsplan 2023 übertragen. Zusätzlich wurden Mittel in Höhe von TEUR 191 nicht in Anspruch genommen, die sich über mehrere geplante Maßnahmen verteilen und in den Folgejahren als Eigenmittel in Anspruch genommen werden sollen.

Die **Bilanzsumme** von TEUR 2.881 ist gegenüber dem Vorjahr (TEUR 2.703) um 7 % gestiegen. Dies begründet sich wesentlich aus der Erhöhung der Guthaben bei Kreditinstituten (TEUR 577).

Im Gegenzug sank auf der Aktivseite das Anlagevermögen um TEUR 142, da die Abschreibungen (TEUR 295) die Zugänge (TEUR 157) übersteigen. Auf der Passivseite verminderte sich der Sonderposten aus Investitionszuschüssen um TEUR 98, da die planmäßige Auflösung für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von TEUR 197 die anteilige Förderung der Anlagenzugänge (TEUR 99) überstieg.

anteilige Förderung der Anlagenzugänge (TEUR 511) die planmäßige Auflösung für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von TEUR 192 überstieg. Aufgrund des Zuwachses nicht verbrauchter Betriebskostenzuschüsse und Mittel aus dem projektbezogenen Erfolgsanteil stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaftern um TEUR 179.

Die Finanzierung der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2022 trotz der Corona-Pandemie und der veränderten Kostensituation im ÖPNV gesichert, da die geplanten Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter vollständig gezahlt wurden.

## Ausblick auf 2023 und 2024

Mit dem neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes hat die Bundesregierung im März 2023 die Einführung eines bundesweit gültigen Deutschlandtickets für EUR 49,00 pro Monat zum 01.05.2023 beschlossen. Dazu laufen bereits seit Herbst 2022 umfangreiche Vorbereitungsarbeiten für die konkrete Umsetzung im Tarif, Vertrieb und in der Einnahmeaufteilung sowie bezüglich der finanziellen Förderung durch Bund und Länder in enger Abstimmung mit den MDV-Gesellschaftern, so dass zunächst der Vorverkauf im MDV fristgemäß zum 03.04.2023 starten konnte. Für die vertriebliche Umsetzung des Deutschlandtickets sowie die Datenmeldungen für die bundesweite Einnahmeaufteilung sind die ABO-Verwaltungsprogramme ReTsy, Patris und Ticket-Office anzupassen. Um den Ansturm der Neukunden zu bewältigen, müssen Prozesse im Kundenservice und Support ausgebaut werden, aber auch zusätzliche Chipkarten bestellt werden.

Die im Rahmen der **Strategie zur Digitalisierung Tarif und Vertrieb** in 2021 beschlossenen Maßnahmen werden 2023 mit einem besonderen Fokus auf die in STADTLand+ integrierten Bausteine in der Bearbeitung fortgesetzt.

Für die Anwendung von CICO-Funktionen in Sachsen sowie im gesamten Bereich Mitteldeutschland werden weitere Standardisierungen besprochen und umgesetzt, so bspw. die Erweiterung des Tarifservers sowie die Vereinheitlichung von Barcode und Ticketlayout sowie einheitlicher Bestpreisregeln, die dann für alle CICO-Apps gelten.

Außerdem wird auch im Jahr 2023 die Bearbeitung bestehender und weiterer Arbeitspakete zu den Themenfeldern Tarif & Vertrieb, Multimodalität, Systemzugang/Benutzeroberfläche, Paradigmenwechsel in der Erschließung der Landkreise durch neue Busnetze und das verbundweite Marketing fortgeführt.

Die im Dezember 2022 ausgelaufene **Kooperationsvereinbarung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)** wird ab 2023 für weitere 3 Jahre mit einem reduzierten Leistungsumfang insbesondere bei den Projektstunden fortgeführt. Schwerpunkte in 2023 sollen neben Zuarbeiten zum ZVNL-Nahverkehrsplan auch ein Mobilitätstraining für junge Leute sein. Daneben werden klassische Aufgaben wie die ZVNL-Fahrplankonferenz durch den MDV durchgeführt, der Baustellenkalender für die sächsischen MDV-Gesellschafter wird regelmäßig aufgestellt und verschickt. Stichpunktartige Qualitätskontrollen sowohl im laufenden SPNV-Angebot als auch beim Schienenersatzverkehr gehören auch 2023 und den Folgejahren zu den Aufgaben.

Im aktuellen Jahr bilden die Vermarktung des Deutschlandtickets, der App MOOVME (verbundweit sowie im VMS und in weiteren sächsischen Gebieten) und der Tarifzonenreform im Burgenlandkreis die Schwerpunkte. Darüber hinaus unterstützt der MDV die regionalen Verkehrsunternehmen bei der Vermarktung von Projekten in den Landkreisen.

Der MDV verfügt über eine **mittelfristige Wirtschaftsplanung**, die zurzeit bis 2027 reicht. Der darin eingebundene Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2023 wurde von der Gesellschafterversammlung am 8. Dezember 2022 beschlossen. Für das Wirtschaftsjahr 2023 wird wiederum ein ausgeglichenes Ergebnis erwartet, da die geplanten Aufwendungen durch eigene Erträge und Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter gedeckt sind. Der Wirtschaftsplan 2023 sieht durch die Gesellschafter zu zahlende Zuschüsse von TEUR 3.461 vor. Zusätzlich beinhaltet die Planung einen Übertrag nicht verbrauchter Gesellschafterzuschüsse der Vorjahre von TEUR 585, wovon TEUR 236 auf das

Jahr 2023 und TEUR 349 auf 2024-2026 entfallen. Die Finanzierung der Eigenmittel für die Modellprojekte STADT-Land+ und Stärkung der Pendlermobilität in Leipzig und Umgebung im Zeitraum 2023 bis 2025 ist vollständig aus dem projektbezogenen Erfolgsanteil der Verkehrsunternehmen geplant.

Auf Grundlage der mittelfristigen Finanzplanung geht die Geschäftsführung auch für die Folgejahre von einem ausgeglichenen Ergebnis aus. Die Fortführung der Gesellschaft ist daher nicht gefährdet.

## **Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung**

Chancen der zukünftigen Entwicklung im Verbundgebiet sieht die Geschäftsführung in der weiteren Umsetzung des Strategieprozesses „MDV 2025“ auf der Grundlage der beschlossenen 38 Arbeitspakete. Gleichzeitig soll der Prozess zur Fortschreibung der Strategie „MDV 2030“ gemeinsam mit den Gesellschaftern weitergeführt werden, der sich bedingt durch die Pandemiesituation und Umsetzung des 9-EURO-Tickets sowie des Deutschlandtickets verschoben hatte.

Das Unternehmen verfügt über ein Risikomanagementsystem. Das aktuell gültige Risikohandbuch datiert vom Januar 2015 in seiner überarbeiteten Fassung vom Mai 2021.

Die Risiken der künftigen Entwicklung der Verbundgesellschaft werden durch die Geschäftsführung insgesamt als gering eingestuft. Allerdings wird die Finanzierung wesentlich von der vollständigen und termingerechten Bereitstellung von beantragten Fördermitteln und der gemäß § 5 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags von den Gesellschaftern zu leistenden Abschlagszahlungen bestimmt. Die turnusmäßige Überprüfung des Risikomanagementhandbuchs im Zwei-Jahres-Rhythmus ist aktuell in Arbeit.

Zusätzlich wird die Finanzierung durch den 2009 eingeführten und 2017 fortgeschriebenen flexiblen projektbezogenen Finanzierungsbaustein der Verkehrsunternehmen, der sich auf Grundlage der Tarifeinnahmeansprüche ermittelt, gesichert. Eine Evaluation dieser Herangehensweise fand im Jahr 2022 statt. Das bisherige Verfahren wird unter Berücksichtigung der pandemiebedingten Ausgleichsregelungen befristet für die Jahre 2023 und 2024 fortgeführt.

Der Ersatz von ursprünglich mit Fördermitteln angeschafftem Anlagevermögen, für den über die laufenden Zuschüsse der Gesellschafter keine Mittel amortisiert werden, kann mittelfristig bis 2027 durch ausreichende Mittel der Kapitalrücklage finanziert werden.

Die Gesellschaft ist keinen wesentlichen Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie Risiken aus Zahlungskursschwankungen in Bezug auf die verwendeten Finanzinstrumente (insbesondere Forderungen und Verbindlichkeiten) ausgesetzt.

## 1. Bilanzdaten (in TEUR) zum 31.12.2022

	2022 Ist		2021 Ist		2020 Ist	
<b>Anlagevermögen</b>	<b>979,7</b>	<b>34%</b>	<b>1.119,7</b>	<b>41%</b>	<b>808,4</b>	<b>29 %</b>
Immaterielles Vermögen	883,6		1.025,7		701,4	
Sachanlagen	96,1		94,0		107,0	
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>1.879,6</b>	<b>65%</b>	<b>1.562,6</b>	<b>58%</b>	<b>1.926,0</b>	<b>70 %</b>
Forderungen und sonst. Vermögen	241,9		502,1		355,0	
Wertpapiere/Liquide Mittel	1.637,7		1.060,5		1.571,0	
<b>Aktiver RAP</b>	<b>21,4</b>	<b>1%</b>	<b>20,9</b>	<b>1%</b>	<b>16,0</b>	<b>1 %</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.880,7</b>	<b>100%</b>	<b>2.703,1</b>	<b>100%</b>	<b>2.750,4</b>	<b>100%</b>

	2022 Ist		2021 Ist		2020 Ist	
<b>Eigenkapital</b>	<b>477,3</b>	<b>17%</b>	<b>477,3</b>	<b>18%</b>	<b>477,4</b>	<b>17 %</b>
Gezeichnetes Kapital	76,1		76,1		76,1	
Rücklagen	401,3		401,3		401,3	
Gewinn- /Verlustvortrag	0,0		0,0		0,0	
Bilanzgewinn/-verlust	0,0		0,0		0,0	
<b>Sonderposten</b>	<b>714,2</b>	<b>25%</b>	<b>812,0</b>	<b>30%</b>	<b>493,6</b>	<b>18%</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>145,0</b>	<b>5%</b>	<b>167,2</b>	<b>6%</b>	<b>142,2</b>	<b>5 %</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>1.251,4</b>	<b>43%</b>	<b>1.036,8</b>	<b>38%</b>	<b>1.536,4</b>	<b>56 %</b>
Verbindlichkeiten < 1 Jahr	1.251,4		1.036,8		1.536,4	
<b>Passiver RAP</b>	<b>292,9</b>	<b>10%</b>	<b>209,8</b>	<b>8%</b>	<b>100,8</b>	<b>4 %</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.880,7</b>	<b>100%</b>	<b>2.703,1</b>	<b>100%</b>	<b>2.750,4</b>	<b>100 %</b>

Das **Anlagevermögen** verringerte sich im Berichtsjahr insbesondere, weil die Abschreibungen (TEUR 295) die Zugänge (TEUR 157) überstiegen haben. Die **flüssigen Mittel** erhöhten sich von TEUR 1.060 auf TEUR 1.638.

## 2. G & V – Daten (in TEUR)

	2022 Ist	2021 Ist	2020 Ist
<b>Umsatz</b>	1.142,9	1.086,6	1.125,8
Zuschüsse der Gesellschafter	3.350,9	3.046,0	2.972,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,0	0,0	0,0
Sonstige betr. Erträge	1.087,4	862,1	1.212,7
<b>Gesamtleistung</b>		4.994,7	5.311,3
Materialaufwand	-1.817,5	-1.654,2	-1.882,6
Personalaufwand	-2.895,3	-2.477,7	-2.539,3
Abschreibungen	-294,9	-320,0	-264,2
Sonstige betr. Aufwendungen	-561,8	-524,3	-619,7
<b>Zwischenergebnis</b>	11,7	18,5	5,5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,0	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-11,5	-18,3	-5,3
<b>Betriebsergebnis</b>	0,2	0,2	0,2
Außerordentliche Erträge	0,0	0,0	0,0
Sonstige Steuern	-0,2	-0,2	-0,2
<b>Jahresüberschuss</b>	0	0	0
<b>Entnahme aus Kapitalrücklage</b>	0	0	0
<b>Bilanzgewinn/-verlust</b>	0	0	0

---

## Teil II – Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG)

### Allgemeine Angaben zum Unternehmen

---

**Adresse**                      Wiesenhüttenplatz 25  
60329 Frankfurt am Main

---

**E-Mail**                        info@deutschlandtarifverbund.de

---

**Homepage**                    www.deutschlandtarifverbund.de

---

**Gründungsjaar**              2020

---

**Unternehmens-  
gegenstand/  
Unternehmenszweck**        Erbringung und Beauftragung von Dienstleistungen zur Begründung und Fort  
Entwicklung des verbund- und landestarifüberschreitenden SPNV-Tarifs.

---

**Rechtsform**                   GmbH

---

**Stammkapital**                54.075 EUR zum 31.12.2022 (wie Vorjahr)  
Der ZVNL ist Gesellschafter der Deutschlandtarifverbund GmbH und hält zum 31.12.2021  
einen Anteil von 1,2483 % am Stammkapital der DTV GmbH.

---

**Geschäftsführung**         Johann von Aweyden, Königswinter

---

<b>Gesellschafter / Beteiligungsverhältnisse:</b>	<b>Anteil EUR</b>	<b>Anteil in %</b>
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	300,00	4
Agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2
Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2
AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	600,00	8
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH	3.300,00	44
Bayerische Oberlandbahn GmbH	600,00	8
Bayerische Regiobahn GmbH	300,00	4
cantus Verkehrsgesellschaft mbH	150,00	2
City-Bahn-Chemnitz	450,00	6
DB Regio AG	14.700,00	196
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	900,00	12
Die Länderbahn GmbH	750,00	10
Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH	150,00	2
Eisenbahn-Bau und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	150,00	2
Erfurter Bahn	450,00	6
erixx GmbH	150,00	2
erixx Holstein GmbH	150,00	2
Eurobahn GmbH & Co.KG	600,00	8
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	150,00	2
Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH	300,00	4
Go-Ahead Bayern GmbH	300,00	4
Hanseatische Eisenbahn GmbH	150,00	2
HLB Hessenbahn GmbH	900,00	12
Land Baden-Württemberg	3.675,00	49
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	1.725,00	23
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	300,00	4
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	1.950,00	26
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	900,00	12
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH	750,00	10
National Express Rail GmbH	600,00	8
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	300,00	4
NEB Betriebsgesellschaft mbH	300,00	4
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	975,00	13
NordWestBahn GmbH	450,00	6
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	450,00	6
Regionalverband Großraum Braunschweig	450,00	6
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	450,00	6
RegioTram Gesellschaft mbH	150,00	2
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	2.025,00	27
Saarland (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr)	600,00	8
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	150,00	2
S-Bahn Berlin GmbH	150,00	2
S-Bahn Hamburg GmbH	300,00	4
SBB GmbH	450,00	6
Societe Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois	150,00	2
Süd-Thüringen-Bahn GmbH	150,00	2
SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs GmbH	750,00	10
Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH	150,00	2
Transdev Hannover GmbH	150,00	2
Transdev Regio Ost GmbH	300,00	4
Transdev Rhein-Ruhr GmbH	300,00	4
Transdev Verkehr GmbH	300,00	4
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	1.650,00	22
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	300,00	4
VIAS GmbH	150,00	2
VIAS Rail GmbH	600,00	8
vlexx GmbH	300,00	4
VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	750,00	10



---

WestfalenBahn GmbH	300,00	4
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	150,00	2
<b>Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig</b>	<b>675,00</b>	<b>9</b>
Zweckverband go.Rheinland	1.275,00	17
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	1.275,00	17
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd	975,00	13
Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	750,00	10
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)	675,00	9
	54.975,00	733

---

**Beteiligungen**            Keine

---

**Gremien**

- Gesellschafterversammlung
- Aufsichtsrat\*
- Gesellschafterausschuss
- AAV-Gremium
- Regionalausschüsse

\*Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt zusammen:

**Frau Benderoth, Ines**, (Vorsitzende), Leiterin Erlösmanagement  
**Frau Niebuhr, Anja**, (Stellv. Vorsitzende), Abteilungsleiterin Tarif, Vertrieb & Erlösmanagement  
**Herr Kuhnle, Norbert**, Jurist (bis 31.05.2022)  
**Herr Dreyhaupt, Nils**, Leiter Erlöscontrolling und RES  
**Herr Strubberg, Jörg**, Leiter Erlösmanagement  
**Herr Wittmann, Klaus**, Volljurist  
**Herr Kühnhausen, Tilo**, Leiter Marketing & Vertrieb  
**Frau Orth, Katharina**, Leitende Angestellte  
**Herr Winter, Martin**, Abteilungsleiter  
**Herr Büttner, Jörg**, Abteilungsleiter (ab 07.09.2022)

---

**Abschlussprüfer**            bbt Rechtsanwälte & Steuerberater Partnerschaftsgesellschaft mbB  
Theaterstraße 16  
30159 Hannover

---

## **Kurzvorstellung des Unternehmens**

Die Gründung der Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG) hat ein klares Ziel: mehr Freiheit und Selbstbestimmung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger – und somit für alle Akteure, auch jene, die bislang zwar die Erlösverantwortung tragen, sich dabei aber nur bedingt an Entscheidungsfindungen beteiligen können. Mit einem gemeinsamen Tarifsysteem nehmen es die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger selbst in die Hand, die Verkehrswende voranzutreiben und nach eigenem Anspruch zu gestalten.

Mit dem Startschuss am 01.01.2022 hat der Deutschlandtarif den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn (BBDB) abgelöst. Damit übernimmt der Deutschlandtarifverbund auch die Aufgaben des Tarifverbands der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) und entwickelt diese weiter, indem einheitliche Konditionen für alle Kooperationspartner geschaffen werden.

Der Deutschlandtarifverbund versteht sich im Moment vielmehr als Organisations- und nicht als Tarifprojekt. Denn neben Tarifpflege und Einnahmeverteilung sieht sich die DTVG vor allem zuständig für die Willensbildung der Gesellschafter.

---

## **Finanzbeziehungen zwischen dem ZVNL und der DTVG**

Im Jahr 2022 wurde durch den ZVNL ein Beitrag in Höhe von 3.525,06 EUR als Gesellschafter an die DTVG geleistet.

---

## **Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022**

### **Entwicklungen und Aufgabenschwerpunkte in 2022**

Die Deutschlandtarifverbund-GmbH hat das Ziel den deutschlandweiten SPNV-Tarif entsprechend den Markterfordernissen weiterzuentwickeln und verkörpert eine tarifbezogene Entscheidungsplattform und Interessenvertretung aller Gesellschafter. In diesem Zusammenhang bietet die Gesellschaft den Akteuren am Markt entsprechende Dienstleistungen an.

Mit dem Startschuss am 01.01.2022 hat der Deutschlandtarif den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn (BBDB) abgelöst. Damit übernimmt der Deutschlandtarifverbund die Aufgaben des Tarifverbands der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) und entwickelt diese weiter, indem einheitliche Konditionen für alle Kooperationspartner geschaffen werden. Das Ergebnis ist eine wettbewerbsneutrale Gesellschaft, die allen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern offensteht und dem Positivtrend des Nahverkehrs eine neue Dynamik gibt.

Der Deutschlandtarifverbund versteht sich aktuell als Organisations- und nicht als Tarifprojekt. Denn neben Tarifpflege und Einnahmeverteilung sieht sich die DTVG vor allem zuständig für die Willensbildung der Gesellschafter.

Spätestens mit der politisch gewünschten Einführung des sogenannten 9-Euro-Tickets ist aber in der öffentlichen Debatte ein Bewusstseinswandel zur Bedeutung des öffentlichen Personenverkehrs spürbar, welcher in die Grundsatzentscheidung des Bundes und der Länder mündete, das Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro ab Mai 2023 einzuführen.

Das Stammkapital der Gesellschaft wurde im Berichtsjahr von 54.075,00 € um 900,00 € auf 54.975,00 € erhöht, da zusätzliche Geschäftsanteile ausgegeben wurden. Durch den Beginn der operativen Tätigkeit wurden im Geschäftsjahr 2022 erstmalig Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 93.039 erzielt. Demgegenüber standen Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von TEUR 90.228. Unter Berücksichtigung der sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 11 konnte ein Rohergebnis in Höhe von TEUR 2.822 erreicht werden.

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

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

Die Bilanzsumme beträgt zum 31.12.2022 TEUR 4.176 (i.Vj. TEUR 397). Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (TEUR 4.151 bzw. 99,4 %) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 3.705, davon gegen Gesellschafter in Höhe von TEUR 3.686) sowie Guthaben bei Kreditinstituten (TEUR 433; i.Vj. TEUR 313). Frei verfügbare Vermögensbestandteile werden als Bankguthaben mit täglicher Verfügbarkeit vorgehalten.

In die Kapitalrücklage wurde im Geschäftsjahr 2022 ein Betrag von insgesamt TEUR 767 eingestellt und datiert zum 31. Dezember 2022 in Höhe von TEUR 2.218. Zum Bilanzstichtag lag die Eigenkapitalquote bei 9,6 % (i.Vj. 64,7 %).

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

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

Vor dem Marktstart des Deutschlandtarifes wurden die Tätigkeiten der Gesellschaft aus dem Eigenkapital finanziert. Im Geschäftsjahr 2022 wurden nun erstmals Umsatzerlöse aus der Abrechnungs- und Tarifiedienstleistung erzielt. Der verbleibende Jahresfehlbetrag wird derzeit, gemäß Finanzierungsvereinbarung, durch die Gesellschafter getragen. Der für das Geschäftsjahr 2023 erwartete Jahresfehlbetrag wird durch Zuschüsse oder Eigenkapital-Einlagen der Gesellschafter finanziert werden.

## **Tätigkeiten der Gesellschaft**

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

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

## **Entwicklung des Marktumfeldes und Chancen- und Risikoeinschätzung**

Während die Lage im öffentliche Personennahverkehr zu Beginn des Jahres 2022 stark von der Corona-Pandemie und den ausbleibenden Fahrgeldeinnahmen geprägt war, setzte ab April 2022 eine stark steigende Nachfrage ein, welche auch durch Nachholeffekte geprägt war.

Der Einfluss der Corona-Pandemie wich jedoch ab Ende Februar 2022 den Implikationen aus dem Krieg in der Ukraine für den öffentlichen Verkehr. Hieraus resultierten Kostensteigerungen aber auch Kapazitätsengpässe. Gleichzeitig sind die angespannte Personallage und eine überlastete und störungsanfällige Schieneninfrastruktur vorherrschende Themen im SPNV.

## **Kurz- und mittelfristige Entwicklung**

Das Deutschlandticket stellt die tradierten, vielfach unübersichtlichen und partiell auch dysfunktionalen Finanzierungsmechanismen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland auf den Kopf. Finanzierungsströme werden durch Veränderungen im Verkauf und bei der Erlöszuscheidung zu massiven Umbrüchen führen, die allerdings bis Ende 2024 durch die Bundesländer über Ausgleichsrichtlinien getragen werden. Kurz- bis mittelfristig steht dem gesamten öffentlichen

Personenverkehr aber eine voraussichtlich stark konfliktbehaftete Finanzierungs- und Strukturdebatte ins Haus. Hieraus ergeben sich für die DTVG oberflächlich betrachtet deutliche Wachstumschancen.

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

Trotz der konfliktbehafteten Aussichten haben die Debatten im Jahr 2022 gezeigt, dass die starke Vernetzung der DTVG in die Branche und die transparente Informations- und Kommunikationspolitik die DTVG als Kooperationspartner gleich auf mehreren Ebenen für andere Branchenteilnehmer interessant macht. Damit ergibt sich vor dem Hintergrund der erfolgreichen Einführung des Deutschlandtarifs für die Gesellschaft die Chance, weiter in die Rolle als ein verlässlicher Geschäftspartner in markt- und branchenrelevanten Themen hineinzuwachsen.

## 1. Bilanzdaten - Bilanz zum 31.12.2022

### AKTIVA

	Geschäftsjahr EUR	Vorjahr EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Sachanlagen		
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	<u>11.633,00</u>	<u>18.628,00</u>
Summe Anlagevermögen	11.633,00	18.628,00
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.704.934,62	0,00
2. eingeforderte, noch ausstehende Kapitaleinlagen	0,00	1.575,00
3. sonstige Vermögensgegenstände	13.375,80	51.187,17
	<u>3.718.310,42</u>	<u>52.762,17</u>
II. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	<u>432.698,90</u>	<u>312.868,42</u>
Summe Umlaufvermögen	4.151.009,32	365.630,59
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<u>13.296,10</u>	<u>13.047,48</u>
	<u><b>4.175.938,42</b></u>	<u><b>397.306,07</b></u>

PASSIVA

	Geschäftsjahr EUR	Vorjahr EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	54.975,00	54.075,00
II. Kapitalrücklage	2.217.897,07	1.451.358,72
III. Bilanzverlust	1.872.203,36	1.248.202,55
Summe Eigenkapital	400.668,71	257.213,17
 <b>B. Rückstellungen</b>		
1. sonstige Rückstellungen	387.845,00	107.738,00
 <b>C. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.317.124,57	19.863,93
-davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 3.317.124,57 (EUR 19.863,93)		
2. sonstige Verbindlichkeiten	70.300,14	12.472,97
-davon aus Steuern EUR 64.942,81 (EUR 11.363,85)		
-davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 911,87 (EUR 911,87)		
-davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr EUR 70.300,14 (EUR 12.472,97)		
	<u>3.387.424,71</u>	<u>32.336,90</u>
	<u><b>4.175.938,42</b></u>	<u><b>397.306,07</b></u>

## G & V – Daten

### Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01.2022 bis 31.12.2022

	EUR	Geschäftsjahr	Vorjahr
<b>1. Umsatzerlöse</b>		<u>93.038.829,15</u>	<u>0,00</u>
<b>2. Gesamtleistung</b>		<b>93.038.829,15</b>	
<b>3. sonstige betriebliche Erträge</b>			
a) Erträge aus Auflösung von Rückstellungen	4.625,00		94,42
b) übrige sonstige betriebliche Erträge	<u>6.911,53</u>		<u>14.303,33</u>
		11.536,53	14.397,75
<b>4. Materialaufwand</b>			
a) Aufwendungen für bezogene Leistungen		90.227.898,28	37.000,00
<b>5. Personalaufwand</b>			
a) Löhne und Gehälter	758.617,33		430.646,64
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>139.908,48</u>		<u>77.910,26</u>
		898.525,81	508.556,90
<b>6. Abschreibungen</b>			
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		9.020,49	5.451,10
<b>7. sonstige betriebliche Aufwendungen</b>			
a) Raumkosten	60.560,70		41.996,04
b) Versicherungen, Beiträge und Abgaben	14.538,97		9.984,45
c) Reparaturen und Instandhaltungen	1.579,83		3.287,50
d) Werbe- und Reisekosten	33.282,46		7.146,41
e) verschiedene betriebliche Kosten	2.426.680,75		449.190,03
f) übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	2.279,20		0,00
		2.538.921,91	
<b>8. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>624.000,81</b>	<b>1.048.214,68</b>
<b>9. Jahresfehlbetrag</b>		<b>624.000,81</b>	<b>1.048.214,68</b>
<b>10. Verlust aus Vorjahr</b>		1.248.202,55	199.967,87
<b>11. Bilanzverlust</b>		<u><b>1.872.203,36</b></u>	<u><b>1.248.202,55</b></u>





## Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

### A. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) plant, organisiert und finanziert den regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Als einer von fünf Aufgabenträgern im Freistaat Sachsen ist er für die Stadt und den Landkreis Leipzig sowie den Landkreis Nordsachsen zuständig. Auf diesem Gebiet sorgt der ZVNL dafür, dass den Bewohnern und Gästen des Großraums Leipzig ein attraktives und zuverlässiges Angebot an Regionalverbindungen bereitgestellt wird.

Das Schienennetz im Gebiet des ZVNL umfasst rund 500 km Bahnstrecken mit über 100 Verkehrsstationen. Pro Jahr werden darauf etwa 12,1 Mio. Zugkilometer (2022) im SPNV gefahren. Im ZVNL-Gebiet hat rd. 1 Mio. Einwohner.

Der ZVNL hat die ZVNLS GmbH mit der Beschaffung von 16 batteriegestützten Schienenfahrzeugen bis zum Dezember 2026 beauftragt. Diese werden dann an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Betriebsführung auf der S-Bahn-Linie S 1 Leipzig Miltitzer Allee – Leipzig Hbf (tief) – CTL – Grimma – Döbeln vermietet.

Die Vergabe der Verkehrsleistung auf der Linie S 1 erfolgt in Kooperation mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen ZVMS in Chemnitz, da östlich von Grimma auch dessen Verbandsgebiet betroffen ist.

Die Leistung für die Beschaffung der BEMU-Fahrzeuge wurde europaweit in einem offenen Verfahren ausgeschrieben. Die mit Stand 31.08.2022 vorliegenden Angeboten wurden aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht bezuschlagt und mit Verbandsbeschluss des ZVNL vom 28.11.2022 erfolgte die Aufhebung des offenen Verfahrens MDSB2025plus und der Übergang in ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnehmerwettbewerb mit den Bietern des aufgehobenen offenen Verfahrens. Dieses Verfahren wurde im Jahr 2022 noch nicht abgeschlossen.

Auf den Geschäftsverlauf des Berichtsjahres gab es keine Auswirkungen durch Covid-19.

Das erste Berichtsjahr der Gesellschaft ist ein Rumpffahr, da die Gesellschaft am 31.05.2022 gegründet wurde.

Der Jahresabschluss des abgelaufenen Geschäftsjahres weist einen Jahresüberschuss aus, da der Betriebskostenzuschuss des Gesellschafters im Ertrag ausgewiesen wird.

Im Jahr 2022 war nur ein Mitarbeiter, der Geschäftsführer, beschäftigt. Der Geschäftsführer der ZVNLS GmbH ist auch Geschäftsführer des ZVNL.

## **B. Darstellung der Lage der Gesellschaft**

### Ertragslage

Umsatzerlöse wurden im Jahr 2022 wie geplant nicht erzielt.

Die ZVNLS GmbH erhielt von Ihrem Gesellschafter einen Betriebskostenzuschuss in Form einer Gesellschaftereinlage in Höhe von 57 TEUR. Diese stellen die alleinigen Einnahmen der ZVNLS GmbH im Berichtszeitraum dar. Aufgrund der Gründung der Gesellschaft erst zum 31.05.2022 sowie der verhaltenen Geschäftsaufnahme wurde der Planansatz unterschritten.

Im Berichtsjahr gab es einen Personalaufwand in Höhe von 15 TEUR. Die relativ geringe Höhe ergibt sich aus der Beschäftigung nur eines Mitarbeiters (Geschäftsführer) in einer geteilten Stelle mit dem ZVNL.

Es erfolgten wie geplant keine Investitionen. Insofern erfolgten auch keine Abschreibungen.

Die sonstigen betrieblichen Ausgaben belaufen sich auf 28 TEUR.

### Vermögenslage und Finanzlage

Im Jahr 2022 wurden keine Investitionen getätigt. Die Gesellschaft verfügt im Berichtszeitraum über keine materiellen oder immateriellen Vermögensgegenstände.

Der Aufbau der Geschäftsstelle erfolgt erst im Jahr 2023.

Nach erfolgreichem Abschluss der Ausschreibung MDSB2025plus Teil batteriegestützte Fahrzeuge (MDSB2025BEMU) erfolgt die Beschaffung der Fahrzeuge auch mit Fördermitteln gemäß Förderrichtlinie 1. RL – StEP Revier nach §4 InvKG. Dieses ist ab dem Jahr 2023 geplant.

Das Stammkapital der Gesellschaft in Höhe von 500 TEUR wurde in Form einer Eigenkapitalzuführung durch den ZVNL eingezahlt und war zum Ende des Berichtszeitraums im vollen Umfang vorhanden.

Der Bestand an liquiden Mitteln beträgt zum 31.12.2022 TEUR 500.

Die ZVNLS GmbH war stets in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Die Finanz- und Liquiditätslage ist zufriedenstellend.

Die ZVNLS GmbH hat keinerlei Darlehn aufgenommen.

## **C. Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung**

Da ausschließlich die Geschäftstätigkeit durch den Auftrag des ZVNL als alleiniger Aufgabenträger für den SPNV in seinem Verbandsgebiet bestimmt ist, ergeben sich hinsichtlich der Risikoträchtigkeit des zukünftigen Geschäftsverlaufes in den kommenden Jahren folgende Schlüsse:

Aufgrund der bis 2026 vorgesehenen Zuschüsse des Gesellschafters sind keine Engpässe aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb zu erwarten.

Der größte Anteil der geplanten Investitionen für die BEMU-Fahrzeuge erfolgt durch Fördermittel aus dem InvKG. Ein weiterer Anteil von derzeit bis zu 10% (Stand 2022) soll durch Zuschüsse des Gesellschafters bzw. über Kredite aufgebracht werden.

Die Tilgung erfolgt ab 2027 über die Erlöse aus der Vermietung der Fahrzeuge. Diese kommen über den Verkehrsvertrag MDSB2025BEMU zur Linie S1 unter Federführung des ZVNL zum Einsatz. Ein Mietausfall bzw. eine Mietreduzierung ist somit nicht zu erwarten. Die Erfolgsaussichten sind durch diesen Vertrag somit im Wesentlichen gesichert.

Die Liquiditätslage ist zufriedenstellend. Aufgrund der bis 2026 vorgesehenen Zuschüsse des Gesellschafters sind keine Engpässe zu erwarten. Durch eine permanente Liquiditätsüberwachung wird sichergestellt, dass der finanzielle Spielraum für die Geschäftsaktivitäten jederzeit gegeben ist.

Bestandsgefährdende Risiken bestehen nicht. Anzeichen für mittelfristig wirkende wirtschaftliche und rechtliche Bestandsgefährdungspotentiale sind nicht zu erkennen.

## **D. Voraussichtliche Entwicklung**

Die Geschäftstätigkeit ist durch die Sicherung der Beschaffung und Bereitstellung von batteriegestützten Fahrzeugen BEMU für den Verkehrsvertrag ihres Gesellschafters ZVNL bestimmt. Hier besteht die geschäftliche Perspektive mindestens bis zum Ende des Jahres 2038. Eine Fortführung ist vorgesehen.

Der ZVNL, als 100%iger Gesellschafter kann weitere Aufgaben auf die ZVNLS GmbH übertragen.

Der Wirtschaftsplan 2023 enthält ebenfalls keinen Jahresüberschuss bzw. Jahresfehlbetrag. Es sind Zuschüsse des Gesellschafters in Höhe von 430 TEUR vorgesehen. Diese Summe ist deutlich höher ggü. dem Jahr 2022. Dieses begründet sich in dem steigenden Personalaufwand und der sich entwickelnden Geschäftstätigkeit.

## Wirtschaftliche Verhältnisse

### Allgemeines

#### Entwicklung, Steuerung, Risikomanagement Wesentliche Verträge

Gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, gibt es wichtige vertragsrechtliche Beziehungen, die in der Satzung vom 31.05.2022 erläutert werden.

### Ertragslage

Zur Darstellung der Ertragslage sind die Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Juni bis 31. Dezember 2022 nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufgearbeitet.

	Rumpfgeschäftsjahr vom 01. Juni bis 31. Dezember 2022	
	T€	%
Sonstige betriebliche Erträge	57	407,1
<b>Rohergebnis</b>	57	-50
Personalaufwand	-15	-107,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-28	-200,0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	14	100,00
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>14</b>	<b>100,00</b>

In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** sind in voller Höhe die Zuschüsse der Gesellschafterin zur Deckung der Betriebskosten enthalten.

Der **Personalaufwand** entfällt in voller Höhe auf die Geschäftsführung.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen im Wesentlichen in Höhe von T€ 8 Mietaufwendungen für die Geschäftsräume, in Höhe von T€ 6 Abschluss- und Prüfungskosten, in Höhe von T€ 6 Rechts- und Beratungskosten sowie in Höhe von T€ 4 Buchführungskosten.

### Vermögenslage

In der nachfolgenden Übersicht ist die Bilanz zum 31. Dezember 2022 zusammengefasst.

	31.12.2022	
	T€	%
<b>Aktiva</b>		
<b>Umlaufvermögen und sonstige Aktiva</b>		
Liquide Mittel	500	95,8
Sonstige Aktiva	22	4,2
	<b>522</b>	<b>100,00</b>
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnete Kapital	500	95,8
Jahresüberschuss	14	2,7
	514	98,5
<b>Kurzfristiges Fremdkapital (Restlaufzeit &lt; ein Jahr)</b>		
Sonstige Rückstellungen	6	1,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2	0,4
	8	1,5
	<b>522</b>	<b>100</b>

Die **liquiden Mittel** entfallen vollständig auf Guthaben bei der Deutschen Bank AG, Frankfurt am Main.

Die **sonstigen Aktiva** betreffen im Wesentlichen in Höhe von T€ 17 Kautionsguthaben mit einer Restlaufzeit größer einem Jahr sowie in Höhe von T€ 3 Forderungen aus Umsatzsteuer.

Die **sonstigen Rückstellungen** entfallen mit T€ im Wesentlichen auf die Rückstellungen für Abschluss- und Prüfungskosten.

## Finanzlage

Die nachstehende Kapitalflussrechnung zeigt die Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel und wird in Anlehnung an DRS21 dargestellt. Das Cashflow-Ergebnis nach DVFA/SG ist gesondert ausgewiesen.

	2022 TE
Jahresüberschuss	14
<b>Cashflow nach DVFA/SG</b>	<b>14</b>
+/- Zunahme/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	6
+/- Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-22
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	2
<b>= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>0</b>
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen des Gesellschafters	500
<b>= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>500</b>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	500
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	0
<b>= Finanzmittelfonds am Ender der Periode</b>	<b>500</b>