



TOP 4

Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

Vorlage 13/2025

Vorlage Nr.: 13/2025

Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

10.10.2025

Beratungsfolge:

Gremien

Datum:

Zuständigkeit

Arbeitsgremium

Verwaltungsrat

04.11.2025

zur Kenntnisnahme

Verbandsversammlung

24.11.2025

zur Kenntnisnahme

☒ Öffentlich

☐ Nicht Öffentlich

Der Beteiligungsbericht des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig für das Jahr 2025 wird zur Kenntnis genommen.

Anlagen:

- Beteiligungsbericht des ZVNL 2025


Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender



Beteiligungsbericht

des

ZVNL

2025

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
----------------------	------

Unternehmens-gegenstand/ 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 31.12.2024 (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
-------------------------	-----------------

(Einzel-)Prokura	Juliane Vettermann
------------------	--------------------

Gesellschafter / Beteiligungsverhältnisse:	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
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)	850	1.150
Erfurter Bahn GmbH; Erfurt	300	300
Transdev GmbH; Berlin	300	300
Gesellschaft bürgerlichen Rechts der Verkehrsunternehmen Nordsachsen Mobil GmbH, Oschatz		
Döllnitzbahn GmbH, Mügeln	1.100	1.100
THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH; Windischleuba	750	750
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH Frankfurt am Main	300	300
	76.050	76.050

Beteiligungen	Keine
----------------------	-------

Gremien	Gesellschafterversammlung
	Aufsichtsrat
	Finanz- und Rechtsausschuss

Personalausschuss
Verkehrsausschuss

Aufgrund des Ablaufs der Amtszeit und entsprechender Neukonstitution des Aufsichtsrats im Jahr 2024 werden nachfolgend für zwei Amtszeiten namentliche Zusammensetzungen aufgeführt.

Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr **bis 09.12.2024** 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 Ordnungsangelegenheiten, Landkreis Altenburger Land

Herr Wolfgang Aldag, Landschaftsarchitekt, MdL Sachsen-Anhalt, Mitglied Stadtrat Halle (Saale)

Herr Thomas Böhm, Leiter Wirtschaftsamt des Burgenlandkreises (bis 14.05.2024)

Frau Kirsten Wilke, Dezernentin Dez. II, Burgenlandkreis (ab 14.05.2024)

Frau Tatjana Bonert, Geschäftsführerin THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

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

Herr Frank-Peter Bretzger, Leiter Verkehrsvertragsmanagement Mitteldeutschland u. Sachsen-Anhalt, DB Regio AG

Herr Lutz Däumler, Geschäftsführer Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH

Herr Kai Emanuel, Landrat des Landkreises Nordsachsen

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 Technik und Betrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Herr Tobias Keller, selbständig, Mitglied des Sächsischen Landtags, Mitglied im Stadtrat Leipzig (ab 25.10.2024)

Herr Jan Kleinwechter, Geschäftsführer Transdev Regio Ost GmbH (ab 01.01.2024)

Herr Holger Klemens, Geschäftsführer Nordsachsen Mobil GmbH

Herr Enrico Kretschmar, Geschäftsführer PNVG Personenverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt GmbH

Frau Anja Krimmling-Schoeffler, Angestellte, Mitglied im Stadtrat Halle (Saale)

Herr Andreas Kultscher, Geschäftsführer Regionalbus Leipzig GmbH

Frau Ines Lüpfer, 2. Beigeordnete des Landkreises 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

Frau Siegrun Seidel, Dipl. Wirtschaftsingenieurin (FH), Mitglied im Stadtrat Leipzig (bis 25.10.2024)

Herr Andreas Nowak, freier Journalist und Berater, Mitglied des Sächsischen Landtags, Mitglied im Stadtrat Leipzig (ab 25.10.2024)

Herr Peter Panitz, Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

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

Frau Franziska Riekewald, Angestellte, Mitglied im Stadtrat Leipzig

Frau Christine Singer, Vorsitzende der Region Südost der DB Regio AG

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

Beratende Mitglieder

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

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

Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr **ab 09.12.2024** 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 Ordnungsangelegenheiten, Landkreis Altenburger Land

Frau Tatjana Bonert, Geschäftsführerin THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

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

Herr Frank-Peter Bretzger, Leiter Verkehrsvertragsmanagement Mitteldeutschland und Sachsen-Anhalt, DB Regio AG

Herr Lutz Däumler, Geschäftsführer Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH

Herr Kai Emanuel, Landrat des Landkreises Nordsachsen

Herr Michael Hecht, Geschäftsführer Erfurter Bahn GmbH (ab 01.01.2025)

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 Technik und Betrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Herr Tobias Keller, selbständig, Mitglied des Sächsischen Landtags, Mitglied im Stadtrat Leipzig (ab 25.10.2024)

Herr Jan Kleinwechter, Geschäftsführer Transdev Regio Ost GmbH (bis 31.12.2024)

Herr Holger Klemens, Geschäftsführer Nordsachsen Mobil GmbH

Herr Andreas Kultscher, Geschäftsführer Regionalbus Leipzig GmbH

Frau Ines Lüpfer, 2. Beigeordnete des Landkreises 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 Udo Nistripke, Wirtschaftsreferent, Mitglied im Stadtrat Halle (Saale)

Herr Andreas Nowak, freier Journalist und Berater, Mitglied des Sächsischen Landtags, Mitglied im Stadtrat Leipzig (ab 25.10.2024)

Herr Peter Panitz, Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

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

Frau Franziska Riekewald, Angestellte, Mitglied im Stadtrat Leipzig

Frau Christine Singer, Vorsitzende der Region Südost der DB Regio AG

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

Herr Fabian Watzke, Prokurist/kaufm. Leiter Vetter Unternehmensgruppe, Vetter GmbH

Frau Kirsten Wilke, Dezernentin Dez. II, Burgenlandkreis (ab 14.05.2024)

Beratende Mitglieder

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

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

Die Aufsichtsratsbezüge belaufen sich auf 5 TEUR (im Vorjahr 4 TEUR).

Durchschnittlicher Personalbestand gem. § 267 Abs. 5 HGB:

Im Berichtszeitraum wurden durchschnittlich 50 Angestellte beschäftigt.

Abschlussprüfer RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG

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 Verkehrsunternehmen des straßen- und schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bzw. deren Zusammenschlüssen gehalten. Seit Dezember 2024 ist mit der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH ein 14. Verkehrsunternehmen als weiterer Gesellschafter im MDV hinzugekommen.

Finanzbeziehungen zwischen dem ZVNL und der MDV GmbH

Im Jahr 2024 wurden durch den ZVNL Betriebskostenzuschüsse in Höhe von insgesamt 125.657,99 EUR sowie im Rahmen der Kooperationsvereinbarung 124.121,76 EUR an die MDV GmbH ausgezahlt. Weiterhin finanzierte der ZVNL anteilig die gemeinsamen Marketing-Maßnahmen (Freizeitmarketing u. Förderung Infotelefon/Chatbot) mit insgesamt 50.000,00 EUR. Darüber hinaus erhielt die MDV GmbH Zuwendungen im Rahmen des Aktionsprogrammes.

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

Entwicklungen und Aufgabenschwerpunkte in 2024

Nach der Verbundgründung im Jahr 2001 und dem Aufbau der wesentlichen Verbundfunktionen wurde von 2013 bis 2015 die „MDV-Strategie 2025“ erarbeitet, welche die wesentliche Ausrichtung der gemeinsamen Arbeit im Verbund prägt. In 2019 sollte diese fortgeschrieben werden, was jedoch aufgrund der besonderen Pandemie-Situation ausgesetzt wurde.

Seit 2021 haben sich zusätzlich eine Reihe von unvorhergesehenen Änderungen in den Rahmenbedingungen (Energiekrise, Fachkräftemangel, 9-Euro-Ticket, Deutschlandticket) ergeben, die eine Überprüfung der aktuellen Strategie notwendig machten. Auf dieser Grundlage hatten die Gesellschafter in 2023 die Geschäftsstelle mit der Fortschreibung der MDV-Strategie beauftragt. Dabei hat vor allem das Deutschlandticket eine besondere Beachtung, da es die ÖPNV-Welt grundlegend verändert und bislang bewährte Wege in Frage stellen lässt.

Die **Verbundstrategie „MDV 2030“** ist darauf ausgerichtet, das deutlich gewachsene Verkehrsangebot der letzten 10 Jahre trotz schwieriger Finanzsituation möglichst zu sichern, wo machbar, lokal auszubauen und auf Basis dieses verkehrlichen Angebots nochmal ein deutliches Wachstum an Nachfrage zu generieren.

Die Strategie empfiehlt für die kommenden Jahre, im Sinne von Synergien deutlich stärker gemeinsame verbundrelevante Lösungen zu nutzen, die Kompetenzen für Digitalisierung und KI-Prozesse zügig auszubauen sowie den Kunden und Markt gemeinsam als zentralen Mittelpunkt aller Handlungen zu adressieren.

Der Aufsichtsrat des MDV hat die Verbundstrategie lediglich zur Kenntnis genommen (Anm. GS ZVNL).

Die Entwicklung der Verbundeinnahmen war 2024 immer noch stark durch die Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 geprägt. Gegenüber dem Vorjahr sanken die Tarifeinnahmen aus dem D-Ticket um 11,3 Mio. EUR bzw. 4,2% auf 256,4 Mio. EUR. Allerdings ist die Vergleichbarkeit aufgrund der Einführung des politisch initiierten Deutschlandtarifs ab Mai 2023 (nur Januar bis April 2023 reiner MDV-Tarif) stark eingeschränkt. Im Jahr 2024 lag der Anteil der D-Ticket Einnahmen bereits bei EUR 134,14 Mio. bzw. 52,32 % der Gesamteinnahmen im Verbund. Das D-Ticket minderte den eigenen Gestaltungsspielraum der Verkehrsunternehmen. Jedoch ist die Erlösentwicklung (Tarifeinnahmen und Ausgleich für Mindererlöse) weiterhin positiv und gegenüber 2019 um 20 % gestiegen.

Dieses Wachstum im Kalenderjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr begründet sich wesentlich aus einer spürbaren Wanderung aus dem Bartarif von EUR 21,97 Mio. bzw. 25,9 % und aus Verträgen/Abos von EUR 62,23 Mio. bzw. 51,2 % in das D-Ticket, aber auch aus der Gewinnung neuer Fahrgäste.

Durch das D-Ticket stiegen die Stückzahlen im Zeitkartenbereich (ohne Schüler und Studenten) bis zum Dezember 2024 gegenüber dem April 2023 um 43 %, wobei die bisherigen MDV-Zeitkarten aufgrund der Wanderung in das neue Zeitkartenprodukt um 80 % sanken. Aufgrund der veränderten und sehr angespannten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei den Verkehrsunternehmen war auch für das Jahr 2024 eine zusätzliche preisliche **Fortschreibung des Verbundtarifs** erforderlich (Preisstufe Leipzig 8 %, Preisstufe Halle 5,6 %, Preisstufen Region 6,92 %).

Darüber hinaus wurde das AzubiTicket Sachsen aufgrund des alternativen Angebots Deutschlandticket zum 01.08.2024 im MDV und den weiteren sächsischen Verbünden eingestellt.

Zur weiteren Preisgestaltung des Deutschlandtickets hat die Verkehrsministerkonferenz einer Sondersitzung am 23.09.2024 beschlossen, den Preis des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 um 9,00 EUR auf 58,00 EUR pro Monat anzuheben. Damit verändern sich ebenfalls die Preise des D-Jobtickets (neu: 55,10 EUR) und des D-Semestertickets (neu: 34,80 EUR). Der neue Preis des D-Semestertickets kommt aufgrund der Regelung in den Tarifbestimmung erst acht Monate nach Inkrafttreten des neuen Deutschlandticket-Preises und somit erst mit Beginn des Wintersemesters 2025/26 zum Tragen.

Die **App MOOVME** wurde in 2024 durch neue Funktionen erweitert: die CheckIn-Funktion für das MDV-Gebiet trägt zur einfachen Nutzung und bequemen Abrechnung ohne Tarifenntnisse bei, die neuen Bezahlarten Apple- und Google Pay wurden für das VMS- und MDV-Gebiet implementiert, eine Änderung der Menüstruktur trägt zur Verbesserung der Usability bei und durch die Einführung einen KI-basierten Chatbots in der App kann nun ein 24/7-Support gewährleistet werden. So konnten die Downloadziele bzw. die Nutzerrate auch in 2024 leicht übertroffen werden. Begründet durch das Deutschlandticket konnte der angestrebte Gesamtumsatz für Verbundtickets im Jahr 2024 nicht erreicht werden.

Durch die zielgruppenscharfe, kontinuierliche Vermarktung konnte auch in 2024 eine höhere Akzeptanz und Offenheit der Bevölkerung für digitale Zahlverfahren und ÖPNV-Apps im Verbundgebiet und in weiteren Verbundräumen erreicht werden. Mit der bisherigen Mehr-App-Strategie im MDV konnten im Jahr 2024 weiterhin 30 % der freien Ticketkäufe über die Apps erreicht werden. Durch die Abbildung des Deutschlandtickets in den einzelnen Apps, haben sich verbundübergreifende Beauskuntungen weiter etabliert. Die Umsatzzahlen stiegen bis zur Einführung des Deutschlandtickets auch in diesem Segment der verbundübergreifenden Verkäufe stetig an.

Bewährt hat sich für **MitteldeutschlandMobil** auch die gemeinsame Personalstelle der Verbünde, die beim MDV platziert ist. Diese Personalstelle bringt die Vertriebsverantwortlichen der sächsischen Verbünde und der DB Regio sowie zunehmend weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen, um die Prozesse im App-Vertrieb in Sachsen und Mitteldeutschland zu vereinheitlichen und Synergien zwischen den Verkehrsräumen zu ermöglichen.

Im Rahmen der **Kooperationsvereinbarung Verkehrsmanagement (KOV-VM)** organisiert die Verbundgesellschaft den fachlichen Austausch der Partner und Stakeholder in den Bereichen automatisiertes Fahren, umweltsensitive Verkehrssteuerung, kommunales Verkehrsmanagement und Datenaustausch.

Intensiviert wurde insbesondere das Thema "künstliche Intelligenz". Durch die Einbindung der regionalen Wissenschaft konnten in verschiedenen Veranstaltungen konkrete KI-Themen bei den Kooperationspartnern initiiert werden. Diese reichen von intelligenter Anschlussicherung bis hin zur Prognose des gesamten Verkehrssystems. So stand die strategische Auseinandersetzung mit Themen rund um NIS2, ÖPNV-Bevorrechtigung und dynamischer virtueller Kopie eines physischen Assets auf der Agenda. Etablierte Themeninhalte rund um autonomes Fahren, Kritische Infrastrukturen (KRITIS) und der Flächengerechtigkeit in urbanen Räumen wurden fortgeführt.

Im Januar 2022 startete das im Rahmen des Bundesprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ sowie des ZVNL und der NASA GmbH geförderte Projekt „**STADTLand+ Mitteldeutschland vernetzt**“ unter der Konsortialführung der HAVAG mit einem Gesamtvolumen von EUR 25 Mio. für den Zeitraum 2022 bis 2024. Der MDV war an zwei der fünf Teilprojekte mit einem Volumen von EUR 2,7 Mio. beteiligt. Die Verbundgesellschaft ist federführend als Projektleiter für die Teilprojekte 2 und 4 zuständig.

Im Teilprojekt 2 wurden die vier Maßnahmen mit allen Untermaßnahmen realisiert. Ziel war die Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität durch Einführung eines innovativen Stadtverkehrs in Merseburg, einer System- und Taktverknüpfung der Stadt-Umland-Verkehre, der Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen für die Anschlussicherung ergänzt um Jobticketakquise, tarifliche Anreizsetzung für Arbeitgeber und ein breites Mobilitätsmanagement als attraktive Tarifkomponente. Der räumliche Fokus der Umsetzung lag auf LAND, d. h. auf der Verknüpfung von Stadt und Umland.

Im Teilprojekt 4 wurden die vier Maßnahmen mit allen Untermaßnahmen realisiert. Ziel war die Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen im gesamten MDV durch ein einheitliches, verbundweites Smartphone-basiertes CiCo/CiBo und für regionale VU und EVU, erweitert um die Einführung von eTicket-Chipkarten. Zeitkarten und Bartarife wurden auf eine elektronische Ticketver- und -bearbeitung sowie auf die bargeldlose Bezahlung nach VDV-KA-Standard per eTicket-Chipkarte umgestellt.

Mit der Etablierung eines webbasierten Portals für Vertragskunden bei regionalen VU wurde der digitale Vertrieb um einen kundenfreundlichen, zeitgemäßen Service ergänzt. Die Entwicklung eines eTarifs als attraktive Tarifkomponente, bildet die Grundlage für den künftigen digitalen Tarif. Der räumliche Fokus der digitalen Umsetzungsmaßnahmen lag auf dem gesamten Verbundgebiet (LAND) mit dem PLUS eTarif und digitaler Vertrieb.

Ergänzend zur Vordiskussion grundlegender technischer und konzeptioneller Anforderungen an Vertrieb und EAV erfolgt eine Erprobung/Untersuchung einer neuartigen Technologie zur **Fahrgasterfassung** mittels Beacon-Technologie (WavePointer). Dafür haben sich die Unternehmen Regionalbus Leipzig und THÜSAC bereit erklärt, kurzfristig gemeinsam mit der Geschäftsstelle in der Zeit von Oktober bis Dezember den Piloten anzugehen und für diesen kurzen Zeitraum Nutzer*innen für die Erprobung der Technologie durch eine Kommunikationskampagne zu gewinnen. Der Pilot wird im 1. Quartal 2025 außerhalb der SL+ Finanzierung um DB und Transdev erweitert. Dies soll für die zu einem späteren Zeitpunkt angestrebte Prüfung einer verbundweiten Anwendung eine wichtige Entscheidungsgrundlage liefern.

Im Januar 2023 startete im MDV-Raum das 2. Projekt im Rahmen des Bundesprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ mit dem Thema Stärkung der Pendlermobilität in Leipzig + Umland (PUMa).

Unter dem Lead der LVB GmbH wird die Verbundgesellschaft mit den Partnern Regionalbus Leipzig GmbH, Nordsachsen Mobil GmbH und dem ZVNL bis 2025 das Thema Pendlermobilität sowohl in der Stadt Leipzig als auch im vernetzten Umland bearbeiten.

Im Januar 2024 konnten die LVB in Norden Leipzigs das neue Angebotskonzept rund um BMW und die Ortslagen Seehausen, Hohenheida und Mockau in Betrieb nehmen. Im Landkreis Nordsachsen konnte das bereits etablierte FLEXA-System auf den gesamten Landkreis flächendeckend ausgedehnt werden (bisher nur Raum Schkeuditz, Eilenburg, Bad Dübau, Delitzsch).

In 2024 wurde in den Landkreisen insbesondere das im Rahmen von PUMa überarbeitete Angebot überwacht und angepasst. Die in 2023 eingeführte Gewerbegebietslinie X5 konnte eine gute Nachfrage erzielen, während die X9 zum Jahresende 2024 zugunsten eines erweiterten FLEXA-Angebotes (On-Demand) eingestellt wurde.

Seit 2022 wurde das **Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM)** auf den gesamten MDV-Raum ausgeweitet. Ende 2024 wurde eine Evaluierung der Arbeit der vergangenen 3 Jahre vorgelegt. Im Fazit zeigt es sich, dass es gelungen ist, an den bearbeiteten Standorten die Zahl der Ein- und Aussteiger deutlich zu steigern (+33%), auch der Absatz von

Abo-Produkten zog deutlich an (1.400 Stück). Vor BMM und dem Deutschlandticket lag der Basiswert in den Landkreisen im vernachlässigbaren Bereich. Ein besonderer Mehrwert liegt vor allem in der zielgruppenscharfen Kommunikation des Angebots sowie der Inputs der Bedarfe an den ÖPNV durch die Wirtschaft.

Seit 2015 erarbeiten die MDV-Geschäftsstelle und die MDV-Landkreise die Nahverkehrspläne im Rahmen einer gemeinsamen Kooperation. In 2024 wurde die Bearbeitung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Nordsachsen weitestgehend inhaltlich fertiggestellt. Die Beschlussfassung verzögert sich in das Jahr 2025 hinein. Im Sommer 2024 wurde mit der Neuauflistung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Altenburger Land begonnen.

On-Demand wurde eines der Prioritätsthemen der „Verbundstrategie 2030“ für das Jahr 2024. In drei Arbeitsgruppen, jeweils besetzt mit Vertreterinnen und Vertretern von VU und AT, wurde im ersten Schritt der aktuelle Stand der Umsetzung im Verbundgebiet, eine Abschätzung von Potenzialen und eine grobe Kostenabschätzung vorgenommen. Es wurden technische und kommunikative Hemmnisse und Herausforderungen aufgezeigt und erste Möglichkeiten angedeutet, wie eine Konsolidierung der Vielzahl der Systeme aussehen könnte.

Schwerpunkte der Arbeiten im Rahmen der **Kooperationsvereinbarung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)** waren in 2024 u. a. die folgenden Themenstellungen:

- Durchführung von Fahrplankonferenzen zur frühzeitigen Information und Abstimmung der veränderten Fahrplänen im SPNV und auch im straßengebundenen ÖPNV
- Unterstützung bei der Neuauflistung des ZVNL-Nahverkehrsplans u.a. durch Analysen, Graphiken und VISUM-Betrachtungen (läuft in 2025 weiter)
- Infomobileinsätze an vom ZVNL gewählten Schwerpunkten
- Qualitätskontrollen im laufenden SPNV wie auch im Schienenersatzverkehr (SEV).

Die aktuelle Kooperationsvereinbarung hat eine Laufzeit von drei Jahren und endet im Dezember 2025. Gespräche zur Fortführung sind aufgenommen worden.

Schwerpunkte im **Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation** waren im Jahr 2023 über die bereits benannten Themen hinaus u.a. die Vermerkung neuer Angebote in den Landkreisen, zum Beispiel die Kommunikation nach dem Einrichten von virtuellen Flexa-Haltestellen im Landkreis Nordsachsen.

Der „**Interaktiver Liniennetzplan**“ wurde 2024 durch weitere smarte Funktionen für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste erweitert: einzelne Fahrplan-PDFs wurden integriert, Informationen können nun mittels Bannerschaltung kenntlich gemacht werden (z.B. An- und Abreise zu Spielstätten während der UEFA 2024) und ein Störungstool zum kenntlich machen von Baustellen wurde implementiert. Zudem wurde ein Widgetgenerator erstellt, der die Darstellung einzelner Kartenausschnitte und das Einbinden in Webseiten Dritter ermöglicht. Ein neuer Abfahrtsmonitor schafft nun die Möglichkeit einer individualisierten Abfahrtsanzeige (z.B. für Unternehmen). Alle Funktionen werden den verschiedenen Nutzergruppen (Verkehrsunternehmen und Fahrgästen) zur Verfügung gestellt und bilden einen Mehrwert zur digitalen Fahrgastinformation. Eine tiefergehende Kommunikation hierzu ist für 2025 geplant.

Im Hinblick auf eine Neuausschreibung des **MDV-Infotelefon** in 2025 wurden im Sinne der Effizienzsteigerung und Kostensenkung Gespräche mit einigen Gesellschaftern hinsichtlich einer möglichen gemeinsamen Neuausschreibung unter Einbeziehung der jeweiligen Vergabestellen geführt. Im Ergebnis konnte hierzu am Jahresende festgestellt werden, dass sich dies leider aufgrund der verschiedenen Vergabeverfahren, Vertragslaufzeiten und Organisationsstruktur nicht umsetzen lässt. Jedoch wird ein regelmäßiger gemeinsamer Austausch ab 2025 forciert, um ggf. neue Themenfelder zur Verbesserung der Kundeninformation im MDV-Gebiet zu erörtern. Durch das neuen Abrechnungsmodell für den Jahresvertrag zum MDV-Infotelefon mit dem Dienstleistungsunternehmen o.phon sowie die Einführung des Chatbots konnte außerdem eine Kostensenkung der Supportkosten in 2024 erzielt werden.

In 2024 wurden die **Vor-Ort-Termine bei den Marketingkolleg*innen der Verbundunternehmen** fortgeführt, um deren Bedürfnisse hinsichtlich gedruckter Publikationen, Schulungsangebote und Verbundmaterialien besser einordnen zu können sowie (teilweise neue) Ansprechpersonen kennenzulernen. Die Ergebnisse aus diesen Terminen sind in die Erstellung von Publikationen für die Zielgruppen Verbundpartner und Fahrgast maßgeblich in 2024 eingeflossen. Durch die Einstellung einiger gedruckter Publikationen konnte ein Beitrag zur Kostensenkung und verbesserten, zielgerichteten Kommunikation erzielt werden.

Realisierung des Wirtschaftsplans 2024

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2024 wurde auf der Gesellschafterversammlung am 30.11.2023 beschlossen. Entsprechend dem Wirtschaftsplan schließt der MDV das Geschäftsjahr 2024 mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab. Der durch die Gesellschafter entsprechend § 5 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages in 2024 **zu zahlende Zuschuss** von **3.676 TEUR** entsprach der mittelfristigen Planung des Vorjahres. Mit dem Wirtschaftsplan 2024 und dem Beschluss zum Jahresabschluss 2023 wurden zusätzlich nicht verbrauchte Zuschüsse in Höhe von 689 TEUR auf Folgejahre zweckgebunden übertragen. Im Berichtsjahr wurden davon Zuschüsse von 3.517 TEUR in Anspruch genommen, da den Aufwendungen von 6.350 TEUR Erträge einschließlich ertragswirksam vereinnahmter Fördermittel von 2.833 TEUR gegenüberstanden. Der **nicht verbrauchte Zuschussbetrag von 847 TEUR wurde passiviert**. Mit dem Wirtschaftsplan 2025 wurde davon durch die Gesellschafter am 09.12.2024 bereits ein Übertrag von 539 TEUR auf die Jahre 2025 bis 2027 beschlossen. Über die Verwendung der zusätzlich nicht verbrauchten Betriebskostenzuschüsse von 308 TEUR 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, 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 und Verkehrsverbünden, dem ZVNL sowie zum Verkehrsmanagement, zur Bearbeitung von Nahverkehrsplänen und sowie den ÖPNV-Konzepten entsprechend den mit den Verbundpartnern geschlossenen Verträgen erzielt. Hinzu kommen Erlöse aus Beteiligungen der jeweiligen Partner an verschiedenen Strategieprojekten.

Zum 31. Dezember 2023 waren unverbrauchte Mittel von 395,5 TEUR des **projektbezogenen Erfolgsanteils** abgegrenzt. Zusätzlich wurden in 2024 Zahlungen von 542,3 TEUR von den Verkehrsunternehmen abgefordert. Damit standen für 2024 937,8 TEUR zur Verfügung, von denen 453,6 TEUR ertragswirksam in Anspruch genommen und 58,7 TEUR in den Sonderposten für Investitionszuschüsse eingestellt wurden. Der Restbetrag von 425,5 TEUR wurde passiviert. 305,5 TEUR sind davon bereits im Wirtschaftsplan 2025 übertragen. Zusätzlich wurden Mittel in Höhe von 120,0 TEUR 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 3.284 TEUR ist auf dem Niveau des Vorjahres (3.358 TEUR). Einem Anstieg des Anlagevermögens um 158 TEUR auf der Aktivseite stehen auf der Passivseite eine Erhöhung des Sonderposten aus Investitionszuschüssen um 131 TEUR entgegen.

Die Finanzierung der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2024 trotz der veränderten Kostensituation im ÖPNV gesichert, da die geplanten Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter vollständig gezahlt wurden.

Ausblick auf 2025 und 2026

Die **zentralen Aufgabenschwerpunkte der Geschäftsstelle des MDV für das Jahr 2025** lassen sich in die 5 Themenfelder clustern: übergreifende Themen mit zentraler Bedeutung für den Verbund, erlös- und tarifrelevante Themen sowie Themen mit technischer, verkehrsplanerischer und kommunikativer Relevanz. Zudem wurden den Gesellschaftern in den Bereichsleiterrunden und Gremien Themen vorgeschlagen, die im aktuellen Jahr zunächst noch nicht intensiv bearbeitet werden, um Ressourcen für die hoch priorisierten Aufgaben rund um die EAV, Finanzierung und Steuerung des Deutschlandtickets frei zu lenken. Die Aufgabenschwerpunktplanung berücksichtigt die Budgets aus dem beschlossenen Wirtschaftsplan 2025 und die Handlungsfelder entsprechend der fortgeschriebenen Strategie MDV 2030 (Sommer 2024).

Ab dem 01.01.2025 soll die **Bundes-EAV Stufe 2** für die bundesweite Verteilung der Einnahmen aus dem D-Ticket zur Anwendung kommen. Das hat der Koordinierungsrat am 20.12.2024 sowie die Verkehrsministerkonferenz am 10.02.2025 beschlossen. Die zentrale Veränderung liegt darin, dass die Deutschlandticket-Einnahmen jetzt nach dem Prinzip der Postleitzahl und Landesschubladen den Unternehmen zugeordnet werden. Die MDV-Geschäftsstelle bereitet mit seinen EAV-Vertragspartnern parallel alle erforderlichen Schritte für die Unterzeichnung und Operationalisierung des Vertrags(rückwirkend) vor.

Damit werden 3 verschiedene Verfahren zur „Entleerung“ der jeweiligen Länderschubladen und somit auch für die EAV-Partner im MDV Anwendung finden. Zur vertraglichen Abbildung dieser Verfahren werden in den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt L-EAV Verträge (rückwirkend) geschlossen.

Unabhängig zur Bundes EAV Stufe 3 beginnt in 2025 der Prozess zur **Fortschreibung der MDV-EAV**. Die Erwartung der EAV-Partner im MDV ist es, wieder zu einer nachfrageorientierten EAV im MDV zurückzukehren. Dies war seit 2020 infolge der Corona bedingten Fahrgast- und Erlöseinbrüche, der Anwendung des „9-Euro-Tickets“ sowie der Einführung des „Deutschlandtickets“ nicht mehr grundsätzlich möglich. Die Lösungsoptionen sollen so ausgerichtet sein, dass eher frühzeitig, also vsl. ab 2026, die Anwendung ermöglicht wird. Dabei ist zu prüfen, ob ein geeignetes Verfahren entwickelt werden kann, dass beide Tarife (MDV-Tarif und D-Ticket) integriert. Möglicherweise können erste

Erfahrungen aus dem Pilot WavePointer (Tracking von Fahrtwegen/Ticket) in den Landkreisen Leipzig und Altenburger Land sowie auf verschiedenen SPNV-Achsen im MDV-Raum Lösungswege aufzeigen.

Schwerpunktaufgaben im Rahmen der **Kooperationsvereinbarung mit dem ZVNL** sollen in 2025 intensive VISUM-Verkehrsnachfrage-Simulationen für den ZVNL-Nahverkehrsplan sowie für eine mögliche S-Bahn Verbindung zum CTC in Delitzsch liegen. Die Erstellung einer Handreichung für Lehrkräfte zur Gestaltung einer Schul-Unterrichtsstunde für Junge Leute zum Thema „Ticketerwerb und ÖPNV-Auskunft“ sowie Qualitätskontrollen sowohl im laufenden SPNV als auch beim Schienenersatzverkehr (SEV) bilden einen weiteren Schwerpunkt.

Im Jahr 2025 bilden die **Vermarktung** der App MOOVME (verbundweit sowie im VMS und in weiteren sächsischen Verbünden) einen Schwerpunkt. Darüber hinaus unterstützt der MDV die regionalen Verkehrsunternehmen bei der Vermarktung von Projekten in den Landkreisen, so zum Beispiel bei der Kommunikation der im Dezember 2025 anstehenden Änderungen im Busverkehr. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Kommunikation und Vermarktung von Fahrplan- und Vertriebsprodukten aus den Fördermittelprojekt Pendlermobilität in Leipzig und Umland stärken. Auch die MDV-Website soll in 2025 hinsichtlich besserer Sicherheit, Layout- und Nutzerführung, Barrierefreiheit und Bereitstellung von Informationen für Fahrgäste, Interessierte Personen und Gesellschafter zukunftsfähig aufgestellt werden. Gemeinsam mit den sächsischen Verbünden wird die Plattform Sachsenauskunft kommuniziert. Außerdem werden Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Digitalisierung der Fahrgastinformation vorangetrieben sowie vorbereitende Maßnahmen zum Inkrafttreten des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes umgesetzt.

Der MDV verfügt über eine **mittelfristige Wirtschaftsplanung**, die zurzeit bis 2029 reicht. Der darin eingebundene Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2025 wurde von der Gesellschafterversammlung am 09.12.2024 beschlossen. Für das Wirtschaftsjahr 2025 wird wiederum ein ausgeglichenes Ergebnis erwartet, da die geplanten Aufwendungen durch eigene Erträge und Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter gedeckt sind. Der Wirtschaftsplan 2025 sieht durch die Gesellschafter zu zahlende Zuschüsse von TEUR 3.767,4 vor. Zusätzlich beinhaltet die Planung einen Übertrag nicht verbrauchter Gesellschafterzuschüsse der Vorjahre von TEUR 539, wovon TEUR 287 auf das Jahr 2025 und TEUR 252 auf 2026 und 2027 entfallen. Die Finanzierung der Eigenmittel für die Modellprojekte STADTLand+ bis April 2025 und Stärkung der Pendlermobilität in Leipzig und Umland bis Ende 2025 ist vollständig aus dem projektbezogenen Erfolgsanteil der Verkehrsunternehmen geplant.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushalte der MDV-Gesellschafter erhielt die Geschäftsstelle mit Beschlussfassung im MDV-AR/GV vom 09.12.2024 den Auftrag, **frühzeitig im Jahr 2025 einen Prozess zur Überprüfung von Aufgaben sowie Konsolidierung von Ausgaben für den Wirtschaftsplan 2026 und Folgejahre zu erarbeiten und Ideen für Synergien in der Verbundarbeit einzubringen**. Der Prozess soll gemeinsam mit allen Gesellschaftern mit Augenmaß und unter Wahrung aller Gesellschafterinteressen beginnend in den Sommergremien besprochen werden. Die Fortführung der Gesellschaft ist nicht gefährdet.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen der zukünftigen Entwicklung im Verbundgebiet sieht die Geschäftsführung in der im Sommer 2024 positiv zur Kenntnis genommenen gemeinsamen Verbund-Strategie „MDV 2030“. Sie soll zum einen die inhaltliche Richtschnur

für die Schwerpunkte der künftigen gemeinsamen Verbundarbeit mit allen Gesellschaftern schaffen und zu mehr Synergien und Kosteneffizienz für alle Verbundpartner führen. Zum anderen soll sie die Verbundakteure in die Lage versetzen, trotz der aktuell schwierigen Rahmenbedingungen wieder deutlich stärker im aktiven Handlungsmodus agieren zu können und neue Technologien gemeinsam zu nutzen. Als größte Herausforderungen sieht die MDV-Geschäftsstelle die auskömmliche Finanzierung des ÖPNV und die der Geschäftsstelle, die Weiterentwicklung des Einnahmeaufteilungsverfahrens, vor allem unter dem Einfluss des Deutschlandtickets sowie die gemeinsame Verständigung auf Synergien und abgestimmte Prozesse bei verbundrelevanten Themenkomplexen.

Das Unternehmen verfügt über ein Risikomanagementsystem. Das aktuell gültige Risikomanagementhandbuch datiert vom Januar 2015 in seiner überarbeiteten Fassung vom Juni 2023. Die Fortschreibung des Risikomanagementhandbuchs erfolgt im ersten Halbjahr 2025.

Die Risiken der künftigen Entwicklung der Verbundgesellschaft werden durch die Geschäftsleitung insgesamt als moderat 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.

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 2024 statt. Das etablierte Verfahren wird mit Beschluss vom 09.12.2024 bis Ende 2030 fortgeführt.

Der Ersatz von ursprünglich mit Fördermitteln angeschafften Anlagevermögen, für den über die laufenden Zuschüsse der Gesellschafter keine Mittel amortisiert werden, kann mittelfristig bis 2029 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.

Vorlage 13/2025
Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

Anlage – Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

**Von einer Veröffentlichung der Seiten 15 und 16 wird gemäß §36b SächsGemO
abgesehen.**

digitale Kopie ZVNL

Teil II – Deutschlandtarifverbund GmbH (DTV-G)

Allgemeine Angaben zum Unternehmen

Adresse	Speicherstraße 59 60327 Frankfurt am Main
----------------	--

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

Homepage	www.deutschlandtarifverbund.de
-----------------	--------------------------------

Gründungsjahr	2020
----------------------	------

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

Rechtsform	GmbH
-------------------	------

Stammkapital	54.975 EUR zum 31.12.2024 (wie Vorjahr) Der ZVNL ist Gesellschafter der Deutschlandtarifverbund GmbH und hält zum 31.12.2024 einen Anteil von 1,2278 % am Stammkapital der DTV GmbH.
---------------------	--

Geschäftsführung	Johann von Aweyden, Königswinter
-------------------------	----------------------------------

Gesellschafter / Beteiligungsverhältnisse:	Anteil EUR	Anteil in %
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	150,00	2
Agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2
Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	150,00	2
AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	450,00	6
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH	3.150,00	42
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	14.550,00	194
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	900,00	12
Die Länderbahn GmbH DLB	600,00	8
Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH	150,00	2
Eisenbahn-Bau und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	150,00	2
Erfurter Bahn GmbH	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
Arverio Baden-Württemberg GmbH	300,00	4
Arverio Bayern GmbH	300,00	4
Hanseatische Eisenbahn GmbH	150,00	2
HLB Hessenbahn GmbH	1.050,00	14
Land Baden-Württemberg	3.750,00	50
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	1.800,00	24
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	300,00	4
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	2.025,00	27
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	825,00	11
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH	975,00	13
National Express Rail GmbH	600,00	8
NEB Betriebsgesellschaft mbH	300,00	4
nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co.KG	150,00	2
nordbahn Verkehrsgesellschaft Nord mbH	150,00	2
nordbahn Verkehrsgesellschaft Ost-West mbH	150,00	2
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH	975,00	13
NordWestBahn GmbH	450,00	6
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
Transdev Hannover GmbH	150,00	2
Transdev Regio Ost GmbH	300,00	4
Transdev Rhein-Ruhr GmbH	450,00	6
Transdev Verkehr GmbH	300,00	4
Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH	150,00	2
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	825,00	11
WestfalenBahn GmbH	300,00	4
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	150,00	2
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	675,00	9
Zweckverband go.Rheinland	1.275,00	17
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	1.275,00	17
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd	900,00	12
Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	675,00	9
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)	675,00	9
	<u>54.975,00</u>	<u>733</u>

Beteiligungen Keine

Gremien

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

*Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2024 folgende Mitglieder an:

Frau Benderoth, Ines, (Vorsitzende), Leiterin Erlösmanagement
Frau Niebuhr, Anja, (stellv. Vorsitzende), Abteilungsleiterin Tarif, Vertrieb & Erlösmanagement
Frau Orth, Katharina, (stellv. Vorsitzende), Leitende Angestellte
Herr Rottmann, Simon, Mitarbeiter Erlösmanagement
Herr Strubberg, Jörg, Leiter Erlösmanagement
Herr Wittmann, Klaus, Volljurist
Herr Kühnhausen, Tilo, Leiter Marketing & Vertrieb
Herr Winter, Martin, Abteilungsleiter
Herr Büttner, Jörg, Abteilungsleiter

Abschlussprüfer bbt Rechtsanwälte und Steuerberater PartGmbH
Theaterstraße 16, 30159 Hannover

Kurzvorstellung des Unternehmens

Die Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTV-G) wurde im Jahr 2020 mit dem Ziel gegründet, den deutschlandweiten SPNV-Tarif entsprechend den Markterfordernissen weiterzuentwickeln und verkörpert eine tarifbezogene Entscheidungsplattform und Interessenvertretung aller Gesellschafter. Zu den Gesellschaftern zählen aktuell 19 Aufgabenträgerorganisationen und 49 Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Mit dem Startschuss am 01.01.2022 hat der Deutschlandtarif (D-TARIF) den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn (BBDB, C-Preis) abgelöst. Damit hat der Deutschlandtarifverbund die Aufgaben des Tarifverbands der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) übernommen und führt diese mit erweitertem Aufgabenspektrum fort.

Der Aufgabenbereich des Deutschlandtarifverbundes umfasst die Tarifpflege des Deutschlandtarifes, die Durchführung der Einnahmeverteilung, das Clearing der aus der Einnahmeverteilung resultierenden Zahlungsausgleiche zwischen den Tarifanwendern sowie die Abrechnung der Vertriebsprovisionen, welche sich aus dem Ein- und Verkauf der Vertriebsleistungen ergeben. Darüber hinaus werden Regie-, Koordinations- und Unterstützungsaufgaben für die Gesellschafter und Partner im D-TARIF geleistet. Das Unternehmen wird vollständig durch die Gesellschafter und die den D-Tarif anwendenden Unternehmen finanziert.

Finanzbeziehungen zwischen dem ZVNL und der DTV-G

Im Jahr 2024 wurde durch den ZVNL ein Beitrag in Höhe von 6.767,04 EUR als Gesellschafter an die DTV-G geleistet.

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

Entwicklungen und Aufgabenschwerpunkte in 2024

Wie bereits im Jahr 2023 beherrschen alle Themen rund um das Deutschlandticket (D-Ticket) auch im Jahr 2024 die Branchenakteure. Nachdem im letzten Jahr die Einführung und der Vertrieb des Tickets im Fokus standen, waren in diesem Jahr insbesondere die Themen Einnahmenaufteilung (EAV), Governance und Preisfortschreibung des Tickets im Fokus. Die ursprünglich für das Jahr 2024 vorgesehene Stufe 2 der EAV nach dem sogenannten „Leipziger Modell“¹ konnte aufgrund diverser Komplikationen und Verzögerungen bei den bundesweit notwendigen Abstimmungen nicht umgesetzt werden. Hierdurch verblieben die D-Ticket Einnahmen wiederum in den vertreibenden Tariforganisationen und wurden durch diese zwischen den Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Der Deutschlandtarifverbund (DTV) hat in diesem Zusammenhang neben der reinen Aufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen ebenso eine tragende Rolle für den bundesweiten Mittelausgleich übernommen. Diese Aufgabe wurde dem DTV durch die Verkehrsministerkonferenz (VMK) übertragen.

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

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2024 sind keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr bzw. unvorhergesehene Sachverhalte eingetreten. Dadurch konnten die inhaltlichen und operativen Aufgaben rund um den D-TARIF frist- und qualitätsgerecht für die Gesellschafter und Tarifanwender erbracht werden.

Durch den zeitlichen Verschiebung der operativen Einführung der Stufe der EAV des D-Tickets auf das Jahr 2025 sind die Einnahmen aus dem D-Ticket weiterhin im DTV verblieben. Infolge der konstant starken Vertriebsperformance der SPNV-Unternehmen sowie der ganzjährigen Gültigkeit des D-Tickets (in 2023 waren es „nur“ acht Monate) haben sich die Gesamteinnahmen auf rund 2,4 Mrd. EUR (Vorjahr 1,9 Mrd. EUR) erhöht. Diese wurden durch die DTVG im Rahmen der Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen abgerechnet.

Die mit dem Einnahmenanstieg einhergehenden Kollateraleffekte auf die Abrechnung der Dienstleistungsvergütung sowie den Vertriebsprovisionen konnten auf Basis der Erfahrungen aus dem Jahr 2023 frühzeitig erkannt und im laufenden Geschäftsbetrieb entsprechend berücksichtigt werden.

- Die stückkostenbasierte Abrechnung der Dienstleistungsvergütung (= Finanzierung durch die Tarifanwender) wurde bereits unterjährig angepasst und im November eine Zwischenspitzabrechnung durchgeführt. Hierdurch wurden die Tarifanwender bereits im laufenden Jahr mit dem voraussichtlichen Ist-Kosten belastet. Dementsprechend ist von keinem weiteren Ergebniseffekt bzw. einer Rückzahlungsverpflichtung im Rahmen der nachgelagerten

Spitzabrechnung auszugehen. Daher bestand - entgegen dem Vorjahr - kein Bedarf für eine Rückstellungsbildung im Rahmen des Jahresabschlusses.

- Das bereits im Jahr 2023 zur Anwendung gekommenen Vertriebsprovisionsmodell wurde ebenfalls im Geschäftsjahr 2024 angewandt. D.h. die verkaufenden Unternehmen haben weiterhin für jeden Euro Einnahme eine Provision erhalten, wohingegen die empfangenden Unternehmen „nur“ für jeden Euro Erlös bis zum Erreichen der Soll-Erlöse (entsprechend Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024) eine Provision zahlen mussten. An dem Grundsatz, dass die Summe aus Provisionserlöse der Summe an Provisionsaufwand entspricht, wurde hierdurch nichts verändert. Dementsprechend sind die Provisionserlöse und -aufwände weiterhin in Summe ergebnisneutral für die DTVG.

Analog zum Vorjahr, konnte die DTVG ihr Wissen und Teile ihrer Arbeitsleistung in der ARGE (bzw. DTIX) einbringen und somit zur Entwicklung von Weiterentwicklung von Prozessen im Rahmen des bundesweiten Clearings des D-Tickets beitragen. Die eingebrachte Arbeitsleistung wurde vereinbarungsgemäß über ein VDV-Tochterunternehmen den Bundesländern in Rechnung gestellt und die hieraus erzählten Erlöse haben das Jahresergebnis der DTVG leicht verbessert.

Wirtschaftliche Lage des Unternehmens

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt in Summe unverändert analog dem Vorjahr 54.975,00 EUR, da keine zusätzlichen Geschäftsanteile ausgegeben wurden.

Trotz der absoluten Einnahmensteigerung ist ein deutlicher Rückgang der Provisionserlöse zu verzeichnen, welcher sich aus dem Shift in den Vertriebskanälen (weg vom klassischen Vertrieb, hin zum Online-Vertrieb) begründet. Hierdurch sinken die Umsatzerlöse um rund 12% auf 124.942 TEUR (Vorjahr: 142.154 TEUR). Durch die Kongruenz von Erlösen und Aufwendungen im Provisionsbereich sind die Aufwendungen für bezogene Leistungen von 141.189 TEUR (Vorjahr) auf 123.867 TEUR gesunken.

Die Personalaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 von 993 TEUR auf 1.233 TEUR gestiegen, was im Wesentlichen auf den weiteren Personalaufbau in der Gesellschaft und die Steigerung der Personalkostensätze zurückzuführen ist. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 741 TEUR deutlich über dem Vorjahresniveau (536 TEUR), was im Wesentlichen aus den gestiegen Projektkosten für u.a. den Einkauf von Beraterleistungen begründet.

Für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich insgesamt ein Jahresfehlbetrag i.H.v. 920 TEUR (Vorjahr 540 TEUR), welcher aus der Kapitalrücklage der Gesellschafter finanziert wird. Der für 2024 geplante Fehlbetrag i.H.v. 1.486 TEUR wurde deutlich unterschritten, was insbesondere aus Kostenunterschreitungen (ggü. Plan) in den Bereichen Personal und eingekaufte Dienstleistungen resultiert.

Die Bilanzsumme zum 31.12.2024 beträgt 10.592 TEUR (Vorjahr 16.688 TEUR). Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (10.440 TEUR bzw. 98,6 %) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen aus

Lieferungen und Leistungen i.H.v. 301 TEUR (davon gegen Gesellschafter 6.708 TEUR / Vorjahr 13.246 TEUR) sowie Guthaben bei Kreditinstituten i.H.v. 1.651 TEUR (Vorjahr 2.217 TEUR).

In die Kapitalrücklage wurde im Geschäftsjahr 2024 ein Betrag von insgesamt 1.484 TEUR eingestellt und datiert zum 31. 12.2024 in Höhe von 5.078 TEUR. Zum Bilanzstichtag lag die Eigenkapitalquote bei 17,0 % (Vorjahr 7,4 %).

Die sonstigen Rückstellungen sind um 1.099 TEUR auf 240 TEUR gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf den Entfall der Rückstellungen für die Spitzabrechnung der Dienstleistungsvergütung (Vorjahr 1.120 TEUR) zurückzuführen.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 14.065 TEUR im Vorjahr auf 7.063 TEUR (davon gegen Gesellschafter 6.382 TEUR) im Jahr 2024 korrespondiert zu den oben dargestellten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Wesentlicher Treiber sind hierbei die Forderungen und Verbindlichkeiten, die sich aus der Abrechnung der Vertriebsprovisionen ergeben, welche in Summe stets ergebnisneutral sind, da die DTV-G die Leistungen zum gleichen Preis einkauft und wieder verkauft.

Der wiederkehrende Jahresfehlbetrag resultiert aus der aktuellen Finanzierungsvereinbarung der Gesellschaft, nachdem nur die direkt der Tarif- und Abrechnungsdienstleistung zuordenbaren Kosten (ca. 80% der Gesamtkosten) den Tarifanwendern in Rechnung gestellt werden und die verbleibenden Kosten der Gesellschaft aus den Kapitalbeiträgen der Gesellschafter gedeckt werden. Für das Jahr 2025 wird wiederum mit einem Jahresfehlbetrag geplant, der aus den Kapitaleinlagen der Gesellschafter finanziert wird. Der Gesellschafterversammlung soll im September 2025 ein verändertes Finanzierungsmodell und damit verbunden eine angepasste Finanzierungsvereinbarung mit Wirkung ab 2026 zum Beschluss vorgelegt werden.

Risiko- und Chancenbericht

Die Entwicklungen rund um den Themenkomplex des Deutschland-Tickets werden Auswirkungen auf die Tätigkeitsfelder der DTV-G haben, da sich zwangsläufig Veränderungen in den Bereichen Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision und Tarifgestaltung ergeben werden. Wie die Jahre 2023 und 2024 gezeigt haben, macht die starke Vernetzung der DTV-G in die Branche und die transparente Informations- und Kommunikationspolitik die DTV-G als Kooperationspartner gleich auf mehreren Ebenen für andere Branchenteilnehmer interessant. Damit ergibt sich vor dem Hintergrund der erfolgreichen Einführung des Deutschlandtarifs für die Gesellschaft die Chance, weiter in die Rolle als ein verlässlicher Gesprächspartner in markt- und branchenrelevanten Themen hineinzuwachsen.

Für die DTV-G besteht kurz- bis mittelfristig kein grundsätzliches Risiko, vollkommen unabhängig von der weiteren Entwicklung des D-Tickets (selbst bei einer wider Erwarten vollständigen Einstellung dieses Angebots), da das Kerngeschäft der DTV-G – der verbund- und landestarifübergreifende Tarif – auch bei noch so großer Wanderung der Nachfrage in das Deutschlandticket weiter existent bleiben wird.

Prognosebericht

Das Deutschlandticket wird auch im Jahr 2025 das marktbeherrschende Thema sein, da insbesondere die Themen der langfristigen Finanzierung, der zukünftigen Einnahmenaufteilung und der Governance noch weitgehend ungeklärt sind. Bezogen auf die DTV-G kann es gegenüber den Vorjahren zu einer Veränderung im Bereich der Einnahmenaufteilung kommen, da die Stufe 2 der Einnahmenaufteilung nach dem Leipziger Modell in 2025 operativ umgesetzt werden soll. Somit würden die hohen Einnahmen der SPNV Unternehmen zwar weiterhin nach dem D-TARIF erbracht werden, wohingegen die Einnahmen dann direkt über die D-TIX verteilt werden sollen. Die Kosten der Gesellschaft werden sich hierdurch nicht signifikant verändern, da nahezu allen operativen Aufgaben weiterhin erbracht werden müssen. Die aus diesen Effekten resultierenden Anpassungen im Bereich der Dienstleistungsvergütung sowie der Provisionsabrechnung sind zum Teil bereits beschlossen, bzw. werden in Kürze durch die Gesellschafter beschlossen werden.

Das Tätigkeitsfeld der Gesellschaft wird sich in 2025 vergleichbar zum Jahr 2024 zeigen. Die zusätzlich erbrachten Leistungen für die D-TIX (ehemals ARGE) werden jedoch sukzessive heruntergefahren, da die D-TIX im Jahr 2025 selbst Personal aufbauen wird. Im Geschäftsjahr 2025 wird ein Jahresergebnis auf vergleichbarem Niveau zum Jahr 2024 erwartet. Die Höhe der Inanspruchnahme der eingezahlten Kapitalrücklagen hängt im Wesentlichen von der Umsetzung verschiedener für 2025 geplanter Projekte ab.

Vorlage 13/2025
Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

Anlage – Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

**Von einer Veröffentlichung der Seiten 25 bis 27 wird gemäß §36b SächsGemO
abgesehen.**

digitale Kopie ZVNL

Teil III – ZVNL Schienenfahrzeug GmbH (ZVNLS GmbH)

Allgemeine Angaben zum Unternehmen

Adresse	Emilienstraße 15 04103 Leipzig
E-Mail	post@zvnls.de
Homepage	https://zvnls.de
Gründungsjahr	2022
Unternehmens-gegenstand/ Unternehmenszweck	<p>Gegenstand des Unternehmens ist die Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Verbandsgebiet des ZVNL Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig; Vorhaltung und Bewirtschaftung der Infrastruktur sowie Beschaffung und Beistellung von Fahrzeugen und Instandhaltungsanlagen; weiterführende Finanzierung und Ausgestaltung von Maßnahmen im ÖPNV;</p> <p>Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Gesellschaftszweck gefördert werden kann.</p>
Rechtsform	GmbH
Stammkapital	500.000 EUR Der ZVNL ist zu 100% Gesellschafter der ZVNLS GmbH.
Geschäftsführung	Bernd Irrgang ab 31.05.2022 Jens Wolff ab 01.01.2024
Aufsichtsrat	Der Aufsichtsrat ist personenidentisch mit dem Verwaltungsrat des Gesellschafters Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL).
Abschlussprüfer	Roser GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Petersstr. 50, 04109 Leipzig

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

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 Regional- und S-Bahnverbindungen 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 im SPNV gefahren. Im ZVNL-Gebiet leben rd. 1 Mio. Einwohner.

Gegenstand der Gesellschaft ist die Beschaffung und Beistellung von Fahrzeugen und Instandhaltungsanlagen, weiterführende Finanzierung und Ausgestaltung von Maßnahmen im SPNV. Die Gesellschaft wird zukünftig nach Abschluss des Beschaffungsprozesses als Eigentümerin von 16 batteriegestützten Schienenfahrzeugen auftreten. Der Beschaffungsprozess und die anschließende Bauphase der Schienenfahrzeuge werden bis zum Geschäftsjahr 2026 andauern. Nach Fertigstellung wird die Gesellschaft die Schienenfahrzeuge vermieten.

Die Gesellschaft erhält für 95% der Investitionskosten öffentliche Zuschüsse und für 5% der Investitionskosten Zuschüsse der Gesellschafterin. Grundlage ist der Zuwendungsbescheid vom 15.08.2023 über die Projektförderung nach dem Investitionsgesetz Kohleregion der Sächsischen Aufbaubank über den Aufbau eines Fahrzeugpools über 119,8 Mio. EUR und die Bereitschaft der Gesellschafterin zur Gewährung von Investitionszuschüssen in Höhe des Eigenanteils über 6,3 Mio. EUR, die zum Bilanzstichtag bereits vollständig gewährt wurden.

Die Investitionsverpflichtung aus dem abgeschlossenen Vertrag beträgt zum Bilanzstichtag 126,1 Mio. EUR. Bis zum Geschäftsjahresende wurden Anzahlungen in Höhe von 63,1 Mio. EUR geleistet.

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

Der Jahresabschluss des abgelaufenen Geschäftsjahres weist einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.284 EUR aus. Der Jahresüberschuss soll per Vortrag auf neue Rechnung in das Jahr 2024 übernommen werden.

Im Jahr 2024 waren zwei Geschäftsführer in der ZVNLS GmbH beschäftigt. Der Geschäftsführer Bernd Irrgang der ZVNLS GmbH ist auch Geschäftsführer des ZVNL. Der Geschäftsführer Jens Wolff der ZVNLS GmbH ist auch stellvertretender Geschäftsführer des ZVNL.

Vorlage 13/2025
Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

Anlage – Beteiligungsbericht des ZVNL 2025

**Von einer Veröffentlichung der Seiten 30 bis 35 wird gemäß §36b SächsGemO
abgesehen.**

digitale Kopie ZVNL