

Jahresabschluss und Lagebericht
für das Geschäftsjahr 2022

Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers

Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV)
Halle (Saale)

Inhaltsverzeichnis

Bilanz zum 31. Dezember 2022	Anlage 1
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022	Anlage 2
Anhang für das Geschäftsjahr 2022	Anlage 3
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022	Anlage 4
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022	Anlage 5
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Anlage 6

**Bilanz der Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV),
Halle (Saale), zum 31. Dezember 2022**

Aktiva	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2021
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	0,00	0,00
2. Gewerbliche Schutzrechte	4.791,00	4.744,00
3. Entgeltlich erworbene EDV-Software	815.342,00	1.006.307,00
4. Geleistete Anzahlungen	63.441,52	14.680,00
	<u>883.574,52</u>	<u>1.025.731,00</u>
II. Sachanlagen		
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	96.160,00	93.984,00
	<u>96.160,00</u>	<u>93.984,00</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.543,39	44.864,72
2. Forderungen gegen Gesellschafter	148.364,05	212.602,05
3. Sonstige Vermögensgegenstände	77.005,68	244.607,94
	<u>241.913,12</u>	<u>502.074,71</u>
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.637.656,84	1.060.468,25
	<u>1.637.656,84</u>	<u>1.060.468,25</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	21.411,40	20.854,86
	<u>21.411,40</u>	<u>20.854,86</u>
	<u>2.880.715,88</u>	<u>2.703.112,82</u>
Angaben unter der Bilanz:		
Treuhandvermögen aus der Einnahmeverteilung		
1. Forderungen gegen Gesellschafter	3.571.095,40	3.430.194,51
2. Sonstige Vermögensgegenstände	29,14	29,47
3. Guthaben bei Kreditinstituten	482.638,37	1.719.420,92
	<u>4.053.762,91</u>	<u>5.149.644,90</u>
Treuhandvermögen aus Ausgleichsleistungen		
Forderungen gegen Gesellschafter	0,00	4.512,15
	<u>0,00</u>	<u>4.512,15</u>
	<u>4.053.762,91</u>	<u>5.154.157,05</u>

Passiva	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2021
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	76.050,00	76.050,00
II. Kapitalrücklage	401.292,83	401.292,83
	477.342,83	477.342,83
B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen	714.178,06	812.036,97
C. Rückstellungen		
Sonstige Rückstellungen	145.000,00	167.180,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	185.288,85	89.578,83
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.034.921,68	916.544,22
3. Sonstige Verbindlichkeiten	31.134,63	30.677,21
davon		
a) aus Steuern: EUR 0,00 (i. V. EUR 0,00)		
b) im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 2.745,29 (i. V. EUR 2.825,29)		
	1.251.345,16	1.036.800,26
E. Rechnungsabgrenzungsposten	292.849,83	209.752,76
	2.880.715,88	2.703.112,82
Angaben unter der Bilanz:		
Treuhandschulden aus der Einnahmeverteilung		
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	4.053.762,91	5.149.644,90
Treuhandschulden aus Ausgleichsleistungen		
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0,00	4.512,15
	4.053.762,91	5.154.157,05

Gewinn- und Verlustrechnung
der Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV), Halle (Saale),
für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022

	2022	2021
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	1.142.859,73	1.086.597,89
2. Zuschüsse der Gesellschafter	3.350.881,92	3.045.968,76
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.087.394,90	862.089,26
	5.581.136,55	4.994.655,91
4. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.817.452,46	1.654.192,05
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	2.322.309,88	1.973.789,54
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	572.979,13	503.894,68
- davon für Altersversorgung: EUR 109.142,34 (i. V. EUR 95.450,40)		
	2.895.289,01	2.477.684,22
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	294.897,06	320.005,94
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	561.810,61	524.303,18
	11.687,41	18.470,52
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	11.477,41	18.260,52
9. Ergebnis nach Steuern	210,00	210,00
10. Sonstige Steuern	210,00	210,00
11. Jahresüberschuss	0,00	0,00

**Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV),
Halle (Saale)**

Anhang für das Geschäftsjahr 2022

I. Angaben zur Form und Darstellung von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Der Jahresabschluss wurde auf der Grundlage des Handelsgesetzbuches sowie gemäß den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Vorschriften des HGB und den ergänzenden Bestimmungen des GmbHG aufgestellt.

Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Stendal unter der Nummer HRB 211520 registriert.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB gewählt. Darstellung, Gliederung, Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen. Das gesetzlich vorgeschriebene Gliederungsschema (§ 275 Abs. 1 HGB) für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde aus Gründen der Transparenz um den Posten Zuschüsse der Gesellschafter ergänzt.

Forderungen und liquide Mittel sowie die Verbindlichkeiten aus der Einnahmeaufteilung und aus Ausgleichsleistungen der Länder und Aufgabenträger werden als Treuhandvermögen bzw. -schulden gesondert unter der Bilanz ausgewiesen.

II. Erläuterungen zu den Posten von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Zugänge zum Anlagevermögen sind zu Anschaffungskosten, abzüglich Anschaffungskostenminderungen, bzw. zu Herstellungskosten bewertet.

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände vorgenommen. Anlagegegenstände, deren Anschaffungskosten im Einzelfall über EUR 250,00 und unter EUR 800,00 liegen, werden im Jahr der Anschaffung aktiviert und anschließend vollständig abgeschrieben.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind zu Nennwerten, gegebenenfalls vermindert um Wertberichtigungen, bilanziert.

Der Kassenbestand sowie die Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Nominalwert bewertet.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst Auszahlungen, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen wird über die Nutzungsdauer der geförderten Vermögensgegenstände ertragswirksam aufgelöst.

Die für ungewisse Verbindlichkeiten gebildeten sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst Einzahlungen, die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

2. Erläuterungen zur Bilanz

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens wird in der Anlage zum Anhang dargestellt.

Die Forderungen gegen Gesellschafter betreffen verschiedene Lieferungen und Leistungen aus der regulären Geschäftstätigkeit des MDV (TEUR 148).

Die zum 31.12.2021 wertberichtigten Forderungen gegenüber der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH sind auf Grund des laufenden Insolvenzverfahrens weiterhin unverändert.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Ansprüche aus der Kautionszahlung für das Mietobjekt (TEUR 31) und Steuererstattungsansprüche (TEUR 44).

Die Forderungen aus der Kautionszahlung für das Mietobjekt in Höhe von TEUR 31 haben eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren. Die weiteren Forderungen haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Im aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden bereits geleistete Zahlungen für Altersversorgungsaufwendungen (TEUR 8) sowie Aufwendungen und Aufwandspauschalen (TEUR 13), die das Folgejahr betreffen, ausgewiesen.

Die Stammeinlagen auf das Gezeichnete Kapital von EUR 76.050 werden zum Bilanzstichtag durch sieben Gebietskörperschaften als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, drei Aufgabenträger des SPNV und 13 Verkehrsunternehmen bzw. deren Zusammenschlüsse gehalten.

Der Sonderposten aus Investitionszuschüssen wird über die Nutzungsdauer der mitfinanzierten Anlagegegenstände ertragswirksam zugunsten der sonstigen betrieblichen Erträge aufgelöst. Ausgehend vom Restbuchwert zum Vorjahresstichtag (TEUR 812) erfolgten in 2022 Zuführungen in Höhe von TEUR 99 und Auflösungen in Höhe von TEUR 197. Zum Bilanzstichtag wird ein Sonderposten von TEUR 714 ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen hauptsächlich ungewisse Verbindlichkeiten aus Urlaubs- und Arbeitszeitguthaben und Sondervergütungen (TEUR 82), aus Aufwendungen für noch nicht abgerechnete Leistungen aus der Prüfung der Einnahmemeldungen bei den Verkehrsunternehmen und der Prüfung der Jahresrechnung der Einnahmeverteilung des MDV (TEUR 37), der Zinsen und Fördermittelabrechnung (TEUR 15), ausstehender Rechnungen (TEUR 4) sowie aus der Jahresabschlussprüfung (TEUR 7).

Die Verbindlichkeiten haben wie im Vorjahr insgesamt eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern enthalten mit TEUR 631 nicht verbrauchte Betriebskostenzuschüsse der Vorjahre, mit TEUR 400 Mittel des projektbezogenen Erfolgsanteils für Maßnahmen in Folgejahren.

Unter den sonstigen Verbindlichkeiten sind hauptsächlich noch nicht verwendete Fördermittel (TEUR 18), eine Kautionszahlung für die untervermieteten Räumlichkeiten (TEUR 6) und Verbindlichkeiten aus Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 4) ausgewiesen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen noch nicht verbrauchte Mittel aus den Kooperationsvereinbarungen zur MOOVME-App (TEUR 203) und zum Verkehrsmanagement (TEUR 36) sowie Beteiligungen der Partner zur Umsetzung der Strategieprojekte in den Landkreisen (TEUR 23) und der Tarifzonenreform Burgenlandkreis (TEUR 31), die im Folgejahr verbraucht werden sollen.

Treuhandverhältnis im Bereich der Einnahmearteilung

Gemäß den Verträgen über die Einnahmearteilung, obliegt es der MDV GmbH (Treuhänder), die Aufteilung der Einnahmen der Verkehrsunternehmen (Treugeber) für die Beförderungen, bei denen Quelle und Ziel im Verbundgebiet liegen, zwischen den Verkehrsunternehmen vorzunehmen. Dazu werden auf Basis der monatlichen Bruttofahrgeleinnahme-Meldungen der Verkehrsunternehmen die Einnahmeansprüche der einzelnen Verkehrsunternehmen berechnet und finanziell ausgeglichen. Die unter der Bilanz ausgewiesenen Forderungen gegen die bzw. Verbindlichkeiten gegenüber den Verkehrsunternehmen sowie die Guthaben bei Kreditinstituten betreffen die Monatsabrechnungen Oktober bis Dezember 2022 und die Jahresrechnung 2022.

Treuhandverhältnis im Bereich der Ausgleichsleistungen

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 werden keine Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten ausgewiesen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Bei den Umsatzerlösen von TEUR 1.143 handelt es sich um Erlöse aus dem projektbezogenen Erfolgsanteil der Verkehrsunternehmen für spezielle zusätzliche tariferlöswirksame Maßnahmen (TEUR 315), aus Kooperationsvereinbarungen mit verschiedenen Verbundunternehmen (TEUR 316), dem Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (TEUR 121), aus dem Kooperationsvertrag Verkehrsmanagement (TEUR 56) und aus weiteren Kooperationsverträgen (TEUR 216) sowie aus dem Verkauf von Fahrplanheften (TEUR 51), der Untervermietung von Räumlichkeiten (TEUR 44) und sonstigen Umsatzerlösen (TEUR 23).

Die Zuschüsse der Gesellschafter (TEUR 3.351) wurden auf der Grundlage des § 5 Abs. 2 Gesellschaftsvertrag entsprechend dem Wirtschaftsplan 2022 im Verhältnis der Beteiligung der Gesellschafter am Stammkapital vereinnahmt.

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen (TEUR 1.087) werden vor allem die Erträge aus Fördermitteln (TEUR 584) ausgewiesen. Diese beinhalten hauptsächlich Zuwendungen im Rahmen des Bundesprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ sowie des vom ZVNL und der NASA GmbH geförderten Projekt „STADTLand+ Mitteldeutschland vernetzt“ (TEUR 508). Darüber hinaus wurden Förderungen des Freistaats Sachsen im Rahmen der Fachkräftenrichtlinie (TEUR 39), und des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) für die Freizeitkampagne und die Hotline (TEUR 35) in Anspruch genommen. Außerdem enthält die Position u. a. Erträge aus Aufwandsweiterberechnungen (TEUR 280), beispielsweise Beteiligungen der Partner an Strategieprojekten und für Marketing (TEUR 108) und Erträge aus der Weiterberechnung von im Wesentlichen Erhebungs- und Wartungsaufwendungen im Rahmen der Einnahmeverteilung (TEUR 107), von Aufwendungen für die Vertriebstechnik der Verkehrsunternehmen (TEUR 29). Zudem sind Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (TEUR 197) ausgewiesen.

Der Materialaufwand enthält die Aufwendungen für bezogene Leistungen (TEUR 1.817). Die Aufwendungen betreffen hauptsächlich die Bekanntmachung des Verbundtarifs und neuer Angebote (TEUR 515), Maßnahmen im Bereich Tarif und Vertrieb (TEUR 357), die elektronische Fahrplaninformation und den Internetauftritt (TEUR 247), die Strategieprojekte (TEUR 428) und Erhebungs- und Wartungsaufwendungen sowie fachliche Begleitung im Rahmen der Einnahmeverteilung (TEUR 127).

Die Personalaufwendungen für die Beschäftigten der Gesellschaft betragen insgesamt TEUR 2.895. Enthalten sind die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung sowie die Berufsgenossenschaftsbeiträge. Für die Altersvorsorge wurden TEUR 109 aufgewendet.

Den Abschreibungen von TEUR 295 stehen Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in Höhe von TEUR 197 gegenüber.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (TEUR 562) enthalten als wesentliche Positionen Raumkosten (TEUR 247), Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten (TEUR 64), Beiträge und Versicherungen (TEUR 50), Büro- und Betriebsbedarf einschließlich Telefon und Porto (TEUR 37) sowie Miete für Betriebseinrichtungen und EDV-Wartung (TEUR 35) und Kfz-Kosten (TEUR 22).

III. Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2022 schließt nach Passivierung der nicht verbrauchten Gesellschafterzuschüsse mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis ab. Die Gesellschafterversammlung hat bereits mit Beschluss vom 8. Dezember 2022 (Wirtschaftsplan 2023) nicht verbrauchte Zuschüsse von TEUR 585 auf die Folgejahre übertragen. Über die Verwendung der übrigen nicht verbrauchten Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter von TEUR 46 wird durch die Geschäftsführung eine Entscheidung der Gesellschafter angestrebt.

IV. Ergänzende Angaben

1. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2022 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus langfristigen Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen von TEUR 1.878 (i. V. TEUR 1.849). Davon entfallen TEUR 1.237 (i. V. TEUR 1.414) auf den erweiterten und verlängerten Mietvertrag und TEUR 258 (i. V. TEUR 208) auf den Vertrag mit der NASA GmbH über die Nutzung des INSA-Systems.

Darüber hinaus bestanden Verpflichtungen aus ausgelösten Bestellungen für bezogene Leistungen in Höhe von TEUR 245 (i. V. TEUR 83), davon TEUR 22 (i. V. TEUR 23) für Investitionen.

Die finanziellen Verpflichtungen aus der Versorgungszusage für den Geschäftsführer werden durch die jährliche Zahlung von TEUR 19 in eine rückgedeckte Unterstützungskasse erfüllt.

Die MDV leistet als Mitglied der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen-Anhalt, Magdeburg, Umlagen und Zusatzbeiträge für die Pflichtversicherung ihrer Angestellten. Aus der Pflichtversicherung zahlt die Kasse an die Voraussetzungen der gesetzlichen Rente geknüpfte Betriebsrenten. Die Umlagen und Zusatzbeiträge für das Jahr 2022 betragen TEUR 36 (Arbeitgeber) bzw. TEUR 100 (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) bei zusatzversorgungspflichtigen Entgelten von EUR 2,09 Mio.

Im Fall entstehender Deckungslücken ist die Kasse zur Erhebung erhöhter Beiträge bzw. Umlagen berechtigt.

2. Honorar Abschlussprüfer

Die Honorare für Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers betragen für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt TEUR 43. Hiervon entfallen TEUR 11 auf die Abschlussprüfung und TEUR 32 für andere Bestätigungsleistungen.

3. Angaben zu den Organen

Zum Geschäftsführer ist bestellt:

- Herr Steffen Lehmann, Brandis.

Auf die Angabe der Bezüge der Geschäftsführung wird gemäß § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2022 und bis zum heutigen Zeitpunkt 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 Landkreis Altenburger Land

- Herr Wolfgang Aldag, Landschaftsarchitekt, Landtagsabgeordneter, Stadtrat Halle (Saale)
- Herr Thomas Böhm, Leiter Wirtschaftsamt Burgenlandkreis
- 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 (bis 31.12.2022)
- Frau Annett Hellwig, Dezernentin Dezernat II Gesundheit, Soziales und Bildung
- Herr Bernd Irrgang, Geschäftsführer Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
- Herr Ronald Juhrs, Geschäftsführer Technik und Betrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
- Herr Holger Klemens, Geschäftsführer Nordsachsen Mobil GmbH
- Herr Enrico Kretschmar, Geschäftsführer PNVG Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH
- Frau Anja Krimmling-Schoeffler, Angestellte, Stadträtin Halle (Saale)
- Herr Andreas Kultscher, Geschäftsführer Regionalbus Leipzig GmbH
- Frau Ines Lüpfer, 2. Beigeordnete des Landkreises Leipzig
- Herr Ulf Middelberg, Geschäftsführer Marketing/Vertrieb/Finanzen und Sprecher der Geschäftsführung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
- Herr Ronald Neubert, Referent im 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 Siegrun 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 Region 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 im Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt

Die Aufsichtsratsbezüge belaufen sich auf TEUR 4 (i. V. TEUR 4).

4. Durchschnittlicher Personalbestand gemäß § 267 Abs. 5 HGB

Im Berichtszeitraum wurden durchschnittlich 48 Angestellte beschäftigt.

Halle (Saale), den 14. Juni 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steffen Lehmann', written over a horizontal line.

Steffen Lehmann
Geschäftsführer

Entwicklung des Anlagevermögens
der Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV), Halle (Saale),
im Geschäftsjahr 2022

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	Stand am 1.1.2022	Korrektur Eröffnungs- bilanzwerte	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2022
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	120.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120.000,00
2. Gewerbliche Schutzrechte	4.784,00	0,00	630,00	0,00	0,00	5.414,00
3. Entgeltlich erworbene EDV-Software	3.327.647,85	-559,30	24.095,32	14.080,00	37.121,65	3.328.142,22
4. Geleistete Anzahlungen	14.680,00	0,00	62.841,52	-14.080,00	0,00	63.441,52
	3.467.111,85	-559,30	87.566,84	0,00	37.121,65	3.516.997,74
II. Sachanlagen						
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	559.143,04	0,00	68.959,74	0,00	26.198,51	601.904,27
	4.026.254,89	-559,30	156.526,58	0,00	63.320,16	4.118.902,01

Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
Stand am 1.1.2022	Korrektur Eröffnungs- bilanzwerte	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2021
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
120.000,00	0,00	0,00	0,00	120.000,00	0,00	0,00
40,00	0,00	583,00	0,00	623,00	4.791,00	4.744,00
2.321.340,85	-559,30	227.530,32	35.511,65	2.512.800,22	815.342,00	1.006.307,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63.441,52	14.680,00
2.441.380,85	-559,30	228.113,32	35.511,65	2.633.423,22	883.574,52	1.025.731,00
465.159,04	0,00	66.783,74	26.198,51	505.744,27	96.160,00	93.984,00
2.906.539,89	-559,30	294.897,06	61.710,16	3.139.167,49	979.734,52	1.119.715,00

Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV), Halle (Saale)

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

Organisationsstruktur

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. Außerdem 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 schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bzw. deren Zusammenschlüssen gehalten.

Entwicklungen und Aufgabenschwerpunkte in 2022

Die **Entwicklung der Verbundeinnahmen** war in 2022 weiterhin noch durch die Corona-Pandemie sowie zusätzlich durch die Wirkung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 geprägt. Dadurch lagen die Tarifeinnahmen der Verbundunternehmen 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 Tarifanpassungen geplanten Einnahmen.

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

Die Jahresrechnung Einnahmeaufteilung 2021 ergab für das Unternehmen Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH eine Abführung von TEUR 73, die mit dem pauschalen Ausgleich im Februar 2022 verrechnet wurde. Aufgrund des Insolvenzverfahrens des Unternehmens wurde diese Verrechnung in Höhe von TEUR 61 für den Zeitraum vor der Insolvenzeröffnung als unwirksam bestritten. Die Prüfung durch das Anwaltsbüro Graf von Westphalen ergab, dass der geforderte Betrag an ABRM durch die übrigen Verbundunternehmen zu zahlen ist, wobei in Abstimmung mit dem Anwalt der ABRM die Basisquote aus dem Insolvenzplan gegengerechnet werden konnte. Mit Schreiben vom 14.10.2022 hat die Verbundgesellschaft daher die Rückforderung in Höhe von TEUR 56 gegenüber den anderen Verkehrsunternehmen geltend gemacht und den geforderten Betrag am 22.11.2022 auf das Anderkonto der bevollmächtigten Anwaltskanzlei überwiesen.

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 Region 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, 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 (z. B. für die Implementierung von Massengutschriften), Tests bei der vertrieblichen Umsetzung, die Anpassung der Kontrollmodule sowie die Umsetzung und Begleitung der VU. Fast alle VU haben an ihren Vertriebswegen kurzfristig den Verkauf sicherstellen können. Einheitliche Standards zur Kontrolle gab es nicht, so dass weitestgehend eine Sichtprüfung stattfand. Für alle Abonnenten wurde der Preis in diesen drei Monaten auf 9 Euro reduziert. Zusätzlicher Aufwand entstand anschließend auch in der sachgerechten Berücksichtigung der 9-Euro-Ticket-Verkäufe in der Einnahmeaufteilung. 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 direkten Kundendialog. Im Ergebnis dieser Bemühungen konnten sehr hohe Verkaufszahlen erzielt werden (nahezu jeder dritte Einwohner im MDV-Gebiet hatte ein 9-Euro-Ticket oder ein automatisch umgestelltes Abonnement), wobei wegen der hohen Nachfrage die Barverkäufe sonstiger Produkte fast nicht mehr zu verzeichnen waren.

Die Geschäftsstelle hat gemeinsam mit seinen 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. EUR 100 Mio. p. a. Das damit verbundene Risiko einer anteiligen Reduzierung von Verkehrsleistungen bei einem Teil der VU besteht auch weiterhin im Jahr 2023, trotz erster zusätzlicher Bundesmittel für die Finanzierung des Bestandsangebots. Der MDV setzte sich dafür ein, dass 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 mehr 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 Treffen einer Arbeitsgruppe durchgeführt mit dem Ergebnis, dass Ende 2022 zwei grundsätzliche Wege der Tarifweiterentwicklung definiert wurden, deren Vertiefung und Entscheidungsfindung ein Tarifthema im 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. Der Fokus liegt dabei auf der Planung der Ausgabe des vertragsgebundenen Tickets. Das dient dazu, das generelle Ziel des eTarifs, d. h. die nachgelagerte Rabattierung eines Fahrpreises auf Basis bestehender Tariflogik und -produkte in einem vordefinierten Zeitraum im Hintergrundsystem, auch auf Basis von Chipkarten zu ermöglichen. In 2022 wurde hierfür ein Konzept zur Einführung und zum Clearing im Rahmen des KA-Bezahlverfahrens mit allen VU und MDV-Abteilungen gemeinsam erarbeitet und fertiggestellt. Auf dieser Basis wurde die Ausschreibung und Vergabe der Erweiterung des Berechtigungssystems (BerSy) für das Clearing des KA-Bezahlverfahrens im Rahmen von SL+ vorgenommen.

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 2022 wiederum deutlich gesteigert werden konnten. Dazu tragen eine höhere Offenheit der Bevölkerung für digitale Zahlverfahren, aber auch die stetige Vermarktung der App MOOVME und auch der anderen Apps im MDV bei. 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. Bewährt hat sich für **SachsenMobil** 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 Ausrichtung des App-Vertriebs in Sachsen und Mitteldeutschland zu vereinheitlichen.

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 Bargeldverkäufe massiv zu reduzieren. Vereinbart wurde die Umsetzung von Maßnahmen, die im Zeitrahmen 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+:
 - Einführung CICO-App verbundweit
 - Test Bestpreis in TZ Halle
 - Test Luftlinientarif in TZ Halle
 - Erstellung verbundweiter Konzeption zum eTarif.

Die verbundweite Umsetzung des ABO Flex hat Anpassungen in allen Vertriebssystemen sowohl im klassischen als auch im digitalen Bereich erfordert. Darüber hinaus mussten die Kontrollsysteme angepasst werden. Diese Anpassungen wurden verbundweit fristgerecht vorgenommen und die verbundweite Einführung des ABO Flex mit umfangreichen Marketingmaßnahmen beworben. Die prognostizierten Verkaufszahlen wurden in Halle und in Leipzig übertroffen, blieben jedoch in den Landkreisen zunächst hinter der Erwartung zurück.

Des Weiteren unterstützte die Verbundgesellschaft die **THÜSAC** bei der Einführung der neuen **Bordrechner**, insbesondere bei der Erstellung des Pflichtenhefts und der Begleitung im Rahmen der eTicketing Komponenten.

Ebenso wurde die **PVG Burgenlandkreis** bei der Einführung der neuen **Bordrechner** unterstützt. Im Jahr 2022 lag der Fokus auf Tests und der Inbetriebnahme des **eTicketing** ab Herbst des Jahres. Ebenso wurde die Einführung des ReTSy bei der PVG begonnen, wobei dieses Projekt erst 2023 abgeschlossen werden wird.

Im Rahmen der **Kooperationsvereinbarung Verkehrsmanagement (KOV-VM)** wurden die wesentlichen Themen fortgeführt. Dazu gehörte der fachliche Austausch der Partner und Stakeholder in den Bereichen automatisiertes Fahren, umweltsensitive Verkehrssteuerung, kommunales Verkehrsmanagement und Datenaustausch. Intensiviert wurde der Austausch mit den MDV-Landkreisen und der Sächsischen Energieagentur - SAENA GmbH. 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. Weitere interdisziplinäre Themen fanden Einzug in die Arbeit der Kooperation. So stand die strategische Auseinandersetzung mit Themen rund um künstliche Intelligenz, Kritische Infrastrukturen (KRITIS) und dem Fachkräftemangel auf der Agenda. Planung und Moderation als Dienstleistung wurden erstmalig von Kooperationspartnern in Anspruch genommen. Zahlreiche Projekte (PriMaaS, SenMooVe, MyWay, Tink) im MDV-Raum profitierten vom Mitwirken der Kooperation. Auf dieser Grundlage wurden auch konkrete Gespräche zur Erweiterung der KOV-VM geführt.

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 ist 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 sind in 2022 die Maßnahmen „Innovative Stadtverkehre Merseburg“ und „Taktverknüpfung Stadt-Umland-Verkehre“ erfolgreich mit den Partnern in Betrieb gegangen.

Die Maßnahmen im Bereich Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen im **Teilprojekt 4** haben eine hohe Themenkomplexität mit unterschiedlichen Herstellern/Dienstleistern von Vertriebssystemen der betreffenden 10 Projektpartner. Die Arbeiten zur Umsetzung aller Teilmaßnahmen erfolgen in enger Abstimmung mit den beteiligten VU.

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. Gepaart mit verschiedenen Marketingaspekten und dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen damit noch mehr Pendler für den ÖPNV gewonnen werden. Das Projekt PUMa startete im Januar 2023 und läuft bis Ende 2025. Der Gesamtaufwand des MDV liegt bei EUR 0,61 Mio. bei einer Fördersumme von EUR 0,49 Mio.

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 Pendlern beschäftigte, die in den oben genannten Oberzentren wohnen und den MDV-Landkreisen arbeiten, beschäftigte sich die zweite Stufe mit der umgekehrten Richtung. In der Untersuchung wurden einerseits die binnen maximal einer Stunde entfernten Wohnorte, die mindestens eine vertaktete Angebotsqualität aufweisen und andererseits die wichtigsten Gewerbestandorte in Halle und Leipzig untersucht. 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. Die restliche Stellenfinanzierung erfolgt über die Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter. 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. Prinzipiell ist der Anteil der Pendler im ÖPNV eher gering, sodass hier noch Potentiale und teils noch freie Kapazitäten in den Fahrzeugen je nach Linie vorhanden sind, die durch die Arbeit des BMM-Teams gehoben werden sollen.

Seit 2015 erarbeiten die MDV-Geschäftsstelle und die MDV-Landkreise die **Nahverkehrspläne** im Rahmen einer gemeinsamen Kooperation. In 2022 wurde der Nahverkehrsplan für den Saalekreis erstellt, der durch den Kreistag im März 2023 beschlossen wurde.

Der **PlusBus** erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit. Im April 2022 wurde der PlusBus mit dem Deutschen Verkehrswendepreis ausgezeichnet. Die entsprechenden Landesbedeutsamen PlusBus-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 MDSB-2025 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 Vermarktung 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. Im Landkreis Saalekreis konnte im Rahmen des Projekts STADTLand+ der neue Stadtverkehr in Merseburg mittels Vermarktungskampagne und Pressefahrt beworben werden.

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

Gänzlich neu entwickelt wurden ein **Leitfaden für eine geschlechtergerechte Sprache**, der in der MDV-Kommunikation sukzessive zur Anwendung kommt. Ebenfalls neu ist die Aufbereitung von **Basisinformationen in leichter Sprache**, um einem weiteren Anspruch in der barrierefreien Kommunikation gerecht zu werden.

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 Fahrplanbuchs ergänzt wurde. Die jährliche **Schulung der Verbundunternehmen** wurde erneut im Online-Format durchgeführt, wodurch das Vierfache der sonst üblichen Teilnehmerzahl erreicht werden konnte.

Alle Schwerpunktthemen wurden mit **Pressearbeit und Medienterminen** begleitet. Ein Highlight der PR-Arbeit war die Verleihung „Bundesweiter Verkehrswendepreis für PlusBus“ an den MDV durch das Bündnis Allianz pro Schiene. Mit der Preisverleihung verbunden war eine politische Podiumsveranstaltung im Herbst. Das Aufschalten des MDV im social Business Netzwerk LinkedIn und die stark steigenden Klickzahlen im MDV Online-Magazin unterstützen die öffentliche Unternehmensdarstellung.

Realisierung des Wirtschaftsplans 2022

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2022 wurde auf der Gesellschafterversammlung am 09.12.2021 beschlossen. Entsprechend dem Wirtschaftsplan schließt der MDV das Geschäftsjahr 2022 mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab. Der durch die Gesellschafter entsprechend § 5 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags 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 08.12.2022 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 Betriebsaufwands der Gesellschaft durch Erträge aus dem projektbezogenen Erfolgsanteil der Verkehrsunternehmen sowie durch Zuwendungen des Bundes, des Freistaats Sachsen, des Zweckverbands 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 den ÖPNV-Konzepten sowie aus dem Verkauf der Fahrplanhefte 2022/2023 entsprechend den mit den Verkehrsunternehmen geschlossenen Verträgen erzielt. Hinzu kommen Erlöse aus Beteiligungen der jeweiligen Partner an verschiedenen Strategieprojekten.

Zum 31.12.2021 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) überstiegen. 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.

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 Einnahmeverteilung 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. Zielstellung der Verbundunternehmen und der Verbundgesellschaft im MDV ist es dabei, mit diesem neuen Angebot möglichst neue Kunden dauerhaft zu gewinnen und die bisherigen Kunden weiterhin als MDV-Abonnenten zu halten. Für die vertriebstechnische Umsetzung des Deutschlandtickets sowie die Datenmeldungen für die bundesweite Einnahmeverteilung sind die ABO-Verwaltungsprogramme ReTSy, Patris und Ticket-Office anzupassen. Darüber hinaus

müssen alle Geräte für das Aktionsmanagement angepasst werden, damit der Kunde auch außerhalb der Servicezentren ein neues Produkt auf die Chipkarte laden kann. Parallel dazu werden die Apps ertüchtigt, damit der Kunde statt der Chipkarte auch ein Handyticket als Medium für das Deutschlandticket wählen kann. Zuletzt müssen alle Kontrollgeräte angepasst werden, damit die deutschlandweit einheitlich erstellten Tickets geprüft werden können. Um den Ansturm der Neukunden zu bewältigen, müssen Prozesse im Kundenservice und Support ausgebaut werden, aber auch zusätzliche Chipkarten bestellt werden.

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.

Neben der Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets stehen 2023 u. a. die vorbereitenden Arbeiten zur Tarifzonenreform Burgenlandkreis im **tariflichen Fokus**. Hinzu kommt die Weiterführung der Arbeiten für die Tarifstrategie 2027. Mit dieser tariflichen Neuausrichtung soll die Digitalisierung des Tarifs vorbereitet und umgesetzt werden. Ein wesentlicher Baustein ist dabei die Entwicklung eines verbundweiten eTarif-Konzepts im Rahmen des Modellprojekts STADTLand+.

Im Jahr 2023 erfolgt die Produktivsetzung der letzten **eTicketing**-Funktionen der neuen Bordrechner der **PVG Burgenlandkreis**, die das Prüfen von Chipkarten ermöglichen. Parallel dazu soll das ReTSy durch die PVG in Betrieb genommen werden. Damit einhergehend werden die Schüler der PVG auf Chipkarte umgestellt, wobei die Verbundgesellschaft bei notwendigen Arbeiten (u. a. Tests, Massenpersonalisierung) eingebunden ist.

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.

Eine wichtige Aufgabe der Verbundgesellschaft liegt in der Unterstützung der MOOVME-Partner zu Vornahme wichtiger Erweiterungen. So müssen in 2023 das Deutschlandticket, ein neuer Barcode und die Tarifzonenreform im Burgenlandkreis umgesetzt werden. Darüber hinaus wird die CICO-Funktion in die App integriert. Zusätzlich sollen weitere Partner in die MOOVME-Kooperation aufgenommen werden.

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.

Schwerpunkte der Kooperation Intermodales Verkehrsmanagement (KOV-VM) im Jahr 2023 sind die Stärkung des Austauschs insbesondere mit der Wissenschaft und den Verwaltungen zur Un-

terstützung hinsichtlich intelligenter Algorithmen, Verbesserung der Datenqualität und dem autonomen Fahren sowie die Erweiterung des Netzwerks um neue Partner. Auch der Ausbau des Mobilitätsportals Mitteldeutschland um weitere Daten sowie die Prüfung der Beteiligung weiterer sächsischer Akteure sollen vorangetrieben werden. Des Weiteren findet ein verstärktes Monitoring aktueller technischer Entwicklungen statt, so dass Trends schneller in die Kooperationsarbeit einfließen. Neue interdisziplinäre Austauschplattformen werden initiiert. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf KI-Projekte (Verkehrsprognose, kurzfristige Prognose von Fahrgastzahlen, intelligente Anschlusssicherungen, intelligentes Routing von On-Demand-Diensten, Zusammenführung und Analyse komplexer dynamischer Daten) und dem verbesserten Austausch hinsichtlich strategischer Themen im MDV-Raum und darüber hinaus. Zunehmende Kooperationen werden antizipiert, um den Herausforderungen des Fachkräftemangels und den steigenden gesellschaftlichen und politischen Anforderungen an ÖPNV und MIV zu begegnen. Aktuelle Veränderungen im Bereich der kritischen Infrastruktur und der Mobilitätsdatenverordnung sind zu beobachten. Die Entwicklung und Bewertung der Förderkulisse ist ein wichtiges Anliegen der Kooperation. Moderation und Vernetzung als Dienstleistung sowie das Zusammenführen von Informationen für Kooperationspartner werden weiter vorangetrieben.

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.

Die inhaltlich stark veraltete Leitlinie zu flexiblen Bedienformen soll ab 2023 in enger Abstimmung mit den Gesellschaftern durch einen **neuen Leitfaden für „flexible Bedienformen/on-demand-Verkehre“** zeitgemäß ersetzt werden. Ebenso soll im 10. Jahr seines Bestehens das Modell **„Plus-Bus“** hinterfragt werden, ob die darin gesetzten und bisher erfolgreichen Standards noch zeitgemäß sind und welche Anforderungen die anstehende Verkehrswende zukünftig an das Produkt stellt.

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. Zunehmend treten auch die Kommunikation und Vermarktung von Fahrplan- und Vertriebsprodukten aus den Fördermittelprojekten STADTLand+ sowie Stärkung der Pendlermobilität stärker in den Vordergrund.

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 08.12.2022 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 STADTLand+ und Stärkung der Pendlermobilität in Leipzig und Umland 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 Pandemie-Situation und Umsetzung des 9-Euro-Tickets sowie des Deutschlandtickets verschoben hatte.

Das Unternehmen verfügt über ein Risikomanagementsystem. Das aktuell gültige Risikomanagementhandbuch datiert vom Januar 2015 in seiner überarbeiteten Fassung vom Mai 2021. Das darin enthaltene Risikoinventar definiert folgende Risikofelder:

- Rechtliche und politische Risiken durch Gebietsreformen und sonstige Veränderung von gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Strategische Risiken in Bezug auf die Ausrichtung des MDV, seinem öffentlichen Image sowie dem Erreichen der Verbundziele
- Finanzielle und wirtschaftliche Risiken in Bezug auf die Einhaltung des Wirtschaftsplans und von Förder- und Zuwendungsbestimmungen
- Fachbereichsspezifische Risiken aufgrund von Störungen bei der Erfüllung von Kooperations- und Lieferverträgen oder im Rahmen der Einnahmearbeitung sowie technische Risiken in Bezug auf die durch den MDV genutzten EDV-Systeme
- Organisatorische und personalwirtschaftliche Risiken.

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

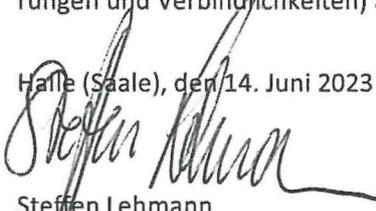
Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags von den Gesellschaftern zu leistenden Abschlagszahlungen bestimmt. Die turnusmäßige Überprüfung des Risikomanagementhandbuchs im Zwei-Jahres-Rhythmus ist aktuell in Arbeit.

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.

Halle (Saale), den 14. Juni 2023



Steffen Lehmann
Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV), Halle (Saale)

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der **Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV), Halle (Saale)**, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Mitteldeutscher Verkehrsverbund Gesellschaft mit beschränkter Haftung (MDV), Halle (Saale), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der gesetzliche Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von dem gesetzlichen Vertreter zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

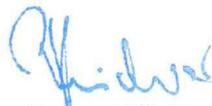
Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Leipzig, 14. Juni 2023



Ebner Stolz GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft


Hartmut Pfeiderer
Wirtschaftsprüfer


Daniel Preißler
Wirtschaftsprüfer