

nbs partners
GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Hamburg

TESTATSEXEMPLAR

**Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2021
und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2021**

GHT Mobility GmbH, Berlin

Inhaltsverzeichnis

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

Anhang für das Geschäftsjahr 2021

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften
vom 1. Januar 2017

**GHT Mobility GmbH,
Berlin**

Bilanz zum 31. Dezember 2021

AKTIVA

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.281,56	7.244,56
	.....2.281,56	.....7.244,56
II. Sachanlagen		
1. Technische Anlagen und Maschinen	14.978,00	14.962,00
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	242.948,00	3.087.348,00
	.....257.926,00	.....3.102.310,00
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	877.507,00	517.040,76
2. Beteiligungen	10.001,00	22.500,00
	.....887.508,00	.....539.540,76
	.....1.147.715,56	.....3.649.095,32
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Geleistete Anzahlungen	12.311,00	22.268,10
	.....12.311,00	.....22.268,10
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	86.763,81	40.683,54
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	322.071,41	3.612.056,98
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	954.546,84
4. Sonstige Vermögensgegenstände	421.743,16	394.247,27
	.....830.578,38	.....5.001.534,63
	.....6.723.591,23	.....3.550.286,38
	.....7.566.480,61	.....8.574.089,11
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	276.640,11	620.468,72
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
D. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG	40.771.452,76	37.356.490,65
	.....49.762.289,04	.....50.200.143,80

PASSIVA

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	312.361,00	312.361,00
II. Kapitalrücklage	45.954.466,03	30.954.466,03
III. Verlustvortrag	-68.623.317,68	-45.671.853,02
IV. Jahresfehlbetrag	-18.414.962,11	-22.951.464,66
V. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	40.771.452,76	37.356.490,65
	.....0,00	.....0,00
B. RÜCKSTELLUNGEN		
1. Sonstige Rückstellungen	401.615,48	1.474.342,43
	.....401.615,48	.....1.474.342,43
C. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	2.485.230,04
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	31.525,37	34.298,24
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	444.609,21	370.957,02
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	48.642.213,69	45.369.687,53
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	329,20
6. Sonstige Verbindlichkeiten	142.365,33	98.499,34
- davon aus Steuern: EUR 101.096,62 (Vorjahr: EUR 91.698,49)		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 2.080,13 (Vorjahr: EUR 280,95)		
	.....49.260.713,60	.....48.359.001,37
	.....99.959,96	.....366.800,00
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
	49.762.289,04	50.200.143,80

**GHT Mobility GmbH,
Berlin**

**Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar
bis zum 31. Dezember 2021**

	2021 EUR	2020 EUR
1. Umsatzerlöse	2.157.549,03	2.570.611,19
2. Sonstige betriebliche Erträge	26.717.079,08	587.476,71
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-2.919.798,03	-5.242.278,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.149,20	-90.718,68
	<u>-2.918.648,83</u>	<u>-5.332.996,68</u>
4. Rohergebnis	25.955.979,28	-2.174.908,78
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-4.746.771,67	-6.681.508,54
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-760.050,22	-1.117.040,53
- davon für Altersversorgung EUR 3.045,64 (Vorjahr: EUR 3.764,04)		
	<u>-5.506.821,89</u>	<u>-7.798.549,07</u>
6. Abschreibungen		
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-426.457,56	-870.848,03
b) Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	<u>-6.657.447,31</u>	<u>-6.742.921,66</u>
	-7.083.904,87	-7.613.769,69
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.371.990,32	-3.767.188,62
- davon aus Währungsumrechnung: EUR 120,45 (Vorjahr: EUR 0,00)		
8. Betriebsergebnis	9.993.262,20	-21.354.416,16
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	862.783,92	1.219.437,94
- davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 831.528,09 (Vorjahr: EUR 1.201.460,86)		
10. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-25.927.122,50	0,00
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.343.983,52	-2.816.246,44
- davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 3.325.808,64 (Vorjahr: EUR 2.710.555,56)		
12. Finanzergebnis	<u>-28.408.322,10</u>	<u>-1.596.808,50</u>
13. Ergebnis nach Steuern	-18.415.059,90	-22.951.224,66
14. Sonstige Steuern	97,79	-240,00
15. Jahresfehlbetrag	<u>-18.414.962,11</u>	<u>-22.951.464,66</u>

GHT Mobility GmbH, Berlin
Anhang für das Geschäftsjahr 2021

Allgemeine Angaben

Die Firma der Gesellschaft lautet GHT Mobility GmbH mit Sitz in Berlin. Die Gesellschaft ist unter der Registernummer HRB 155922 B beim Amtsgericht Charlottenburg eingetragen.

Der Jahresabschluss wurde nach den Vorschriften des HGB und des GmbHG aufgestellt.

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Die Gesellschaft weist zum Abschlussstichtag gemäß den §§ 267, 267a HGB die Größenmerkmale einer mittelgroßen Kapitalgesellschaft auf und nimmt daher bei der Aufstellung und Offenlegung teilweise die entsprechenden größenabhängigen Erleichterungen in Anspruch.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren angewendet.

Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierung und Bewertung erfolgte unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB). Die Annahme wird auf ausreichende finanzielle Mittel der Gesellschafter zur Finanzierung der Gesellschaft auf Grundlage der Unternehmensplanung bis Anfang 2023 gestützt.

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten angesetzt und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, um planmäßige Abschreibungen sowie gegebenenfalls außerplanmäßige Abschreibungen vermindert.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und, sofern abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen sowie gegebenenfalls außerplanmäßige Abschreibungen vermindert.

Die planmäßigen Abschreibungen wurden nach der voraussichtlichen Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände linear vorgenommen.

Geringwertige Vermögensgegenstände wurden im Geschäftsjahr voll abgeschrieben.

Finanzanlagen wurden zu Anschaffungskosten bzw. zum Nennwert oder – sofern erforderlich – zum niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag bilanziert, sofern eine dauerhafte Wertminderung vorliegt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden grundsätzlich mit dem Nennwert bzw. den Anschaffungskosten bilanziert. Möglicher Ausfall und sonstigen Risiken werden durch entsprechende Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennwert aktiviert.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten wurde für Ausgaben gebildet, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen.

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

Die Rückstellungen decken alle zum Zeitpunkt der Jahresabschlusserstellung erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften ab und sind nach vernünftigen kaufmännischen Grundsätzen ermittelt. Die Rückstellungen wurden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wurde für Einnahmen gebildet, die Ertrag für eine bestimmte Zeit vor dem Abschlussstichtag darstellen.

Angaben zur Bilanz

Die Aufgliederung und Entwicklung der Anlagenwerte sind aus dem Anlagenspiegel zu entnehmen.

Aufgrund der voraussichtlich dauernden Wertminderung wurden im Geschäftsjahr 2021 Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 25.927 (Vorjahr: TEUR 0) abgeschrieben.

Das gezeichnete Kapital beläuft sich zum 31. Dezember 2021 auf TEUR 312 (Vorjahr: TEUR 312) und die Kapitalrücklage auf TEUR 45.954 (Vorjahr: TEUR 30.954).

Die Verbindlichkeiten setzen sich zum 31. Dezember 2021 wie folgt zusammen:

Art der Verbindlichkeiten	Höhe der Verbindlichkeit TEUR	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr TEUR	Restlaufzeit 1 bis zu 5 Jahre TEUR	Restlaufzeit mehr als 5 Jahre TEUR
1 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	0 (2.485)	0 (2.485)	0 (0)	0 (0)
2 Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (Vorjahr)	32 (34)	32 (34)	0 (0)	0 (0)
3 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	445 (371)	445 (371)	0 (0)	0 (0)
4 Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr)	48.642 (45.370)	9 (36.471)	48.633 (8.899)	0 (0)
5 Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	142 (99)	142 (99)	0 (0)	0 (0)
Gesamt (31. Dezember 2020)	49.261 (48.359)	628 (39.460)	48.633 (8.899)	0 (0)

Gegenüber Gesellschaftern bestehen zum Bilanzstichtag nachfolgende Rechte und Pflichten (§ 42 Abs. 3 GmbHG):

Ausleihungen	TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0 TEUR)
Forderungen	TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0 TEUR)
Verbindlichkeiten	TEUR 48.633 (Vorjahr: TEUR 45.307)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern werden in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen und bestehen zum Bilanzstichtag in voller Höhe in Form von Wandeldarlehen inklusive zugehöriger Verzinsung.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Für drohende Verluste aus laufenden Leasingverträgen für die nicht genutzte Fahrzeugflotte wurden die Rückstellungen im Jahr 2021 um TEUR 1.070 gemindert (Vorjahr: +TEUR 1.202). Die Anpassung erfolgt aufgrund der frühzeitigen Auflösung und entsprechenden Rückabwicklungen von Leasingverträgen.

Zudem wurden zum Bilanzstichtag Abschreibungen auf Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 6.657 (Vorjahr: TEUR 6.743) vorgenommen.

Sonstige AngabenGeschäftsführung

Im Berichtsjahr wurden die Geschäfte durch Herrn Bruno Ginnuth, Kaufmann, geführt.

Von der Schutzklausel gemäß § 286 Abs. 4 HGB wurde in Bezug auf § 285 Nr. 9 a und b Gebrauch gemacht.

Mitarbeiter

Während des Geschäftsjahres wurden durchschnittlich 72 Arbeitnehmer (Vorjahr: 110) beschäftigt.

Beteiligungsverhältnisse Tochtergesellschaften

	<u>Sitz</u>	<u>Anteil am Kapital</u> %	<u>Eigenkapital 31.12.2021</u> EUR	<u>Jahresergebnis 2021</u> EUR
CleverCar GmbH	Berlin	100	8.670,28	-5.297,73
CleverShuttle Augsburg GmbH	Augsburg	100	6.712,48	-1.463,36
CleverShuttle Nordwest GmbH	Berlin	100	224.085,41	-388.567,40
CleverShuttle Bielefeld GmbH	Bielefeld	100	6.129,49	-1.449,13
CleverShuttle Bochum GmbH	Bochum	100	6.187,44	-1.444,52
CleverShuttle Bonn GmbH	Bonn	100	6.243,87	-1.444,96
CleverShuttle Bremen GmbH	Bremen	100	6.206,94	-1.444,66
CleverShuttle Dortmund GmbH	Dortmund	100	6.185,86	-1.444,48
CleverShuttle Ost GmbH	Dresden	100	11.687,31	-75.063,02
CleverShuttle Duisburg GmbH	Duisburg	100	6.183,25	-1.444,45
CleverShuttle Düsseldorf GmbH	Düsseldorf	50	-2.625.501,01	-1.156.993,16
CleverShuttle Essen GmbH	Essen	100	6.172,19	-1.475,30
CleverShuttle Frankfurt GmbH	Frankfurt/Main	100	21.887,46	-32.849,11
CleverShuttle Garching GmbH	Garching	100	8.435,82	-1.560,38
CleverShuttle Hamburg GmbH	Hamburg	100	17.159,37	-142.105,08
CleverShuttle Kreis Offenbach GmbH	Karlsruhe	100	270.691,28	60.616,31
CleverShuttle West GmbH	Köln	100	70.874,94	7.932,01
CleverShuttle Leipzig GmbH	Leipzig	62,65	-6.305.227,62	-1.896.028,98
CleverShuttle Mannheim GmbH	Mannheim	100	4.229,33	-1.515,53
CleverShuttle Südost GmbH	München	100	32.943,12	-272.327,62
CleverShuttle Münster GmbH	Münster	100	6.077,06	-1.549,07
CleverShuttle Nürnberg GmbH	Nürnberg	100	6.209,83	-1.449,62
CleverShuttle Stuttgart GmbH	Stuttgart	100	1.417,73	-29.990,64
CleverShuttle Wiesbaden GmbH	Wiesbaden	100	6.440,53	-1.320,48
CleverShuttle Südwest GmbH	Darmstadt	100	418.687,25	100.007,52

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus bereits abgeschlossenen Verträgen bestehen in den Folgeperioden sonstige Verpflichtungen für Miete in Höhe von rd. EUR 0,5 Mio.

Konzernzugehörigkeit

Die Gesellschaft ist als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der DB einbezogen. Der Konzernabschluss ist im Bundesanzeiger einsehbar.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Durch notariellen Kaufvertrag vom 17. Mai 2022 ist die Mitsui & Co. Ltd. im Jahr 2022 als Gesellschafter aus der GHT Mobility GmbH ausgeschieden.

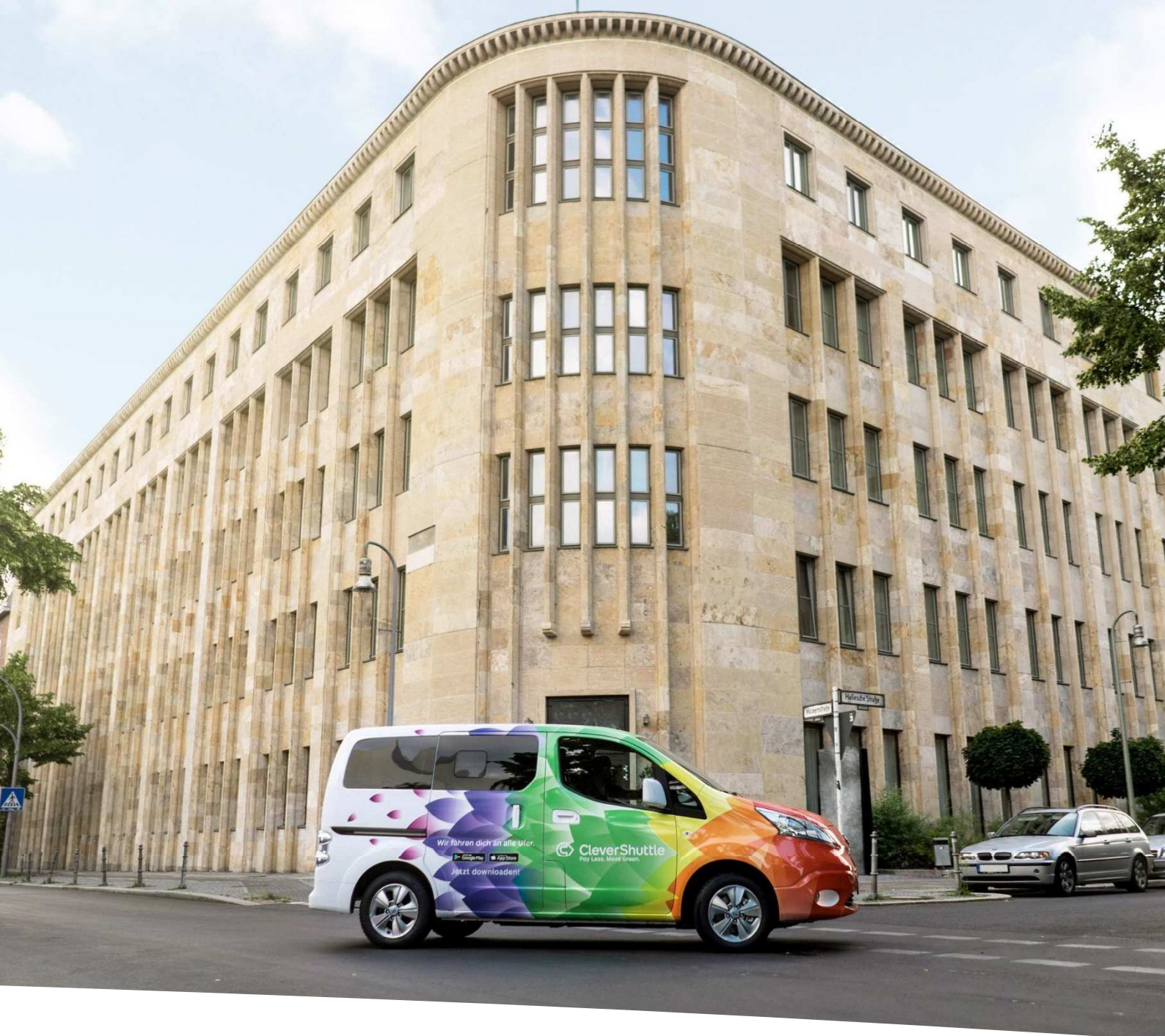
Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat die bestehenden Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Umfeld verstärkt. Die Auswirkungen auf die konjunkturelle Entwicklung können noch nicht vollumfassend eingeschätzt werden. Die hohe Abhängigkeit von russischen Energieimporten hat Deutschland und viele EU-Staaten in eine Energiekrise gestürzt. Die daraus resultierende hohe Inflation steigert auch für die GHT und ihre Fahrbetriebe die Kosten. Auch die ÖPNV-Unternehmen leiden unter den gestiegenen Energiekosten. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass dies größeren Einfluss auf die Ausschreibung von On-Demand-Verkehren hat. Sehr wahrscheinlich dagegen ist die Fokussierung der Bundesregierung auf den Ausbau von erneuerbaren Energien zur Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und damit der Beschleunigung der Verkehrswende.

Berlin, den 25. November 2022

Bruno Ginnuth
Geschäftsführer

GHT Mobility GmbH, Berlin
Anlagenspiegel zum 31. Dezember 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			Abschreibungen			Buchwerte			
	Stand		Stand	Stand		Stand	Stand	Stand		
	01.01.2021	Zugänge	Abgänge	31.12.2021	01.01.2021	Zugänge	Abgänge	31.12.2021	31.12.2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	
Anlagevermögen										
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten										
	65.309,33	0,00	0,00	65.309,33	58.064,77	4.963,00	0,00	63.027,77	2.281,56	7.244,56
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	65.309,33	0,00	0,00	65.309,33	58.064,77	4.963,00	0,00	63.027,77	2.281,56	7.244,56
II. Sachanlagen										
1. Technische Anlagen und Maschinen										
	17.624,00	2.181,00	0,00	19.805,00	2.662,00	2.165,00	0,00	4.827,00	14.978,00	14.962,00
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung										
	4.685.733,96	226.357,56	4.264.695,47	647.396,05	1.598.385,96	419.329,56	1.613.267,47	404.448,05	242.948,00	3.087.348,00
Summe Sachanlagen	4.703.357,96	228.538,56	4.264.695,47	667.201,05	1.601.047,96	421.494,56	1.613.267,47	409.275,05	257.926,00	3.102.310,00
III. Finanzanlagen										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen										
	7.243.034,76	26.275.089,74	0,00	33.518.124,50	6.725.994,00	25.914.623,50	0,00	32.640.617,50	877.507,00	517.040,76
2. Beteiligungen										
	22.500,00	0,00	0,00	22.500,00	0,00	12.499,00	0,00	12.499,00	10.001,00	22.500,00
Summe Finanzanlagen	7.265.534,76	26.275.089,74	0,00	33.540.624,50	6.725.994,00	25.927.122,50	0,00	32.653.116,50	887.508,00	539.540,76
Summe Anlagevermögen	12.034.202,05	26.503.628,30	4.264.695,47	34.273.134,88	8.385.106,73	26.353.580,06	1.613.267,47	33.125.419,32	1.147.715,56	3.649.095,32



LAGEBERICHT

der GHT Mobility

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

für das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

1. Grundlagen des Unternehmens

Die GHT wurde im Jahr 2014 gegründet. Nach der Entwicklungs-, Test- und Vorbereitungsphase startete der erste Fahrbetrieb im Februar 2016 in München. Die GHT hat sich in den darauffolgenden Geschäftsjahren zur Management-Holding der CleverShuttle-Gruppe entwickelt. Der operative Betrieb wird sowohl im B2G- als auch B2C-Geschäft durch Tochtergesellschaften ausgeführt. Das Management der GHT führt diese Tochtergesellschaften strategisch. Die Tochtergesellschaften in Düsseldorf und Leipzig wurden gemeinsam mit je einem Joint-Venture-Partner geführt. In Düsseldorf handelt es sich dabei um die Stadtwerke Düsseldorf AG, in Leipzig um die Leipziger Verlags- und Druckereigesellschaft mbH & Co. KG.

Die GHT Mobility GmbH, Berlin, (nachfolgend „GHT“ oder auch „die Gesellschaft“ genannt) entwickelt, vermarktet und realisiert IT-optimierte, umweltfreundliche Mobilitätskonzepte. Sie und ihre Tochterunternehmen bieten Dienstleistungen für den effizienten Betrieb von On-Demand-Verkehren nach dem Ridepooling-Prinzip an. Hauptkunden dieser Dienstleistungen sind öffentliche Verkehrsunternehmen. Daher wird dieses Geschäftsfeld als „Business-to-Government-Geschäft“, kurz „B2G-Geschäft“, bezeichnet.

Die GHT erbringt darüber hinaus zentrale Dienstleistungen für ihre Töchter, insbesondere die Entwicklung der benötigten Software und operativer Prozesse, die Verwaltung des Fuhrparks, das Marketing, die Personalwerbung und das Rechnungswesen. Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die GHT 72 Mitarbeitende. Die Deutsche Bahn AG hält zum Stichtag 75,98% der Anteile der GHT; in den Konzernabschluss der DB ist sie als assoziiertes Unternehmen einbezogen.

Bis Januar 2022 betrieben die GHT und ihre Tochtergesellschaften unter der Marke „CleverShuttle“ eigene Ridepooling-Verkehre in Düsseldorf und Leipzig. Diese Verkehre wurden Anfang 2022 eingestellt, so dass der Fokus der Gesellschaft jetzt auf dem B2G-Geschäft liegt. Bis Juni 2020 wurden darüber hinaus gleichartige Verkehre in anderen Städten wie zum Beispiel in Berlin, Dresden und München, sowie bis Oktober 2020 auch in Kiel betrieben. Diese Mobilitätsangebote richteten sich an Privatkunden, weshalb das betreffende Geschäftsfeld als „Business-to-Consumer-Geschäft“, kurz „B2C-Geschäft“, bezeichnet wurde.

Beim Ridepooling wird ein IT-Algorithmus eingesetzt, der automatisch Fahrgemeinschaften zwischen Fahrgästen bildet, die unabhängig voneinander zur gleichen Zeit an ein ähnliches Ziel gelangen möchten. Auf diese Weise teilen sich Fahrgäste die Fahrt und den Fahrpreis möglichst effizient. Die Buchung einer Fahrt erfolgt über eine Smartphone-App. Alle Fahrten werden durch professionelle, festangestellte Fahrer mit unternehmenseigenen Fahrzeugen oder der jeweiligen Tochtergesellschaft ausgeführt.

Da es sich um ein nachfragegesteuertes Beförderungssystem handelt, wird Ridepooling zur den sogenannten On-Demand-Verkehren (ODV, im Deutschen: „Bedarfsverkehre“) gezählt. ODV bezeichnet als übergeordnete Kategorie alle neuartigen, digital gesteuerten Beförderungssysteme, bei denen die Fahrten statt auf festen Routen und nach festem Fahrplan entsprechend den Beförderungswünschen der Fahrgäste ausgeführt werden. Im Gegensatz zum konventionellen Linienverkehr wird dadurch ein flächendeckendes Mobilitätsangebot innerhalb eines bestimmten Betriebsgebiets geschaffen.

Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit sind integrale Werte des Unternehmens. Daher setzt die Gesellschaft über ihre Tochtergesellschaften überwiegend Fahrzeuge mit batterieelektrischem, Wasserstoff- oder Plug-in-Hybrid-Antrieb ein. Durch die flächendeckende Ergänzung bestehender öffentlicher Nahverkehrssysteme durch On-Demand-Angebote soll der öffentliche Nahverkehr insgesamt gestärkt und die Anzahl der privaten Fahrzeuge in deutschen Städten auf Dauer reduziert werden. Durch die damit verbundene Verringerung von Lärm, Abgasen und Flächenverbrauch soll die Lebensqualität in Städten verbessert werden. Die Gesellschaft möchte hierdurch einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

2. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Auch das Geschäftsjahr 2021 stand, wie das Vorjahr, im Zeichen der Covid-19-Pandemie. Trotz der Bereitstellung von verschiedenen Impfstoffen gab es vor allem gegen Ende des Jahres Corona-Schutzmaßnahmen und damit verbunden starke Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Nichtsdestotrotz konnte sich die deutsche Wirtschaft etwas vom Vorjahresschock der Rezession erholen.

Zu Beginn des Jahres fiel das Bruttoinlandsprodukt (BIP) zwar im 1.Quartal 2021 um -3,0% gegenüber dem Vorjahresquartal. Danach setzte jedoch ein stetiges Wachstum des BIP ein, welches im 2.Quartal ihren Höhepunkt mit einer Steigerung von 10,8% gegenüber dem 2.Quartal 2020 fand. Grund hierfür waren auch die weitergehenden Öffnungsschritte der Bundesregierung im Frühsommer. Insgesamt stieg der das auf 3.570,6 Mrd. EUR im Jahr 2021. Damit ergibt sich ein preisbereinigtes Wachstum von 2,7% gegenüber dem Jahr 2020. Im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie, war das BIP jedoch noch um 2,0% niedriger.

Die spürbare Erholung der Wirtschaft wirkte sich auch auf die Nachfrage im Arbeitsmarkt aus. So lag die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt bei 5,7% und sank somit um 0,2 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Arbeitslosen ging dabei um 82.000 Personen auf 2,613 Millionen zurück. Die privaten Konsumausgaben fielen sogar um 0,2% gegenüber dem Jahr 2020 und blieben zum zweiten Mal in Folge 5% unter dem Niveau von 2019. Sehr stark veränderte sich die Inflationsrate. Diese betrug 3,1% im Jahresdurchschnitt und war damit so hoch wie seit 1993 (4,5%) nicht mehr.

2.2 Entwicklung der Branche im abgelaufenen Geschäftsjahr

Amtliche bundesweite Statistiken sind leider nicht verfügbar, weil die On-Demand- und Bedarfsverkehre nicht zentral erfasst werden.

Aus Fahrgastsicht stellen On-Demand-Verkehre einen Hybriden zwischen Liniennahverkehr und Taxi dar. Betrachtet man diese beiden Sektoren, lassen sich daraus auch Rückschlüsse auf die Entwicklung von On-Demand-Verkehren ziehen.

Für die Taxibranche liegen jedoch noch keine Statistiken für das Jahr 2021 vor. Insgesamt wurde für das Jahr 2021 für den Mobilitätsmarkt der Ride Hailing & Taxi-Dienste eine Umsatzsteigerung auf 4,5 Milliarden EUR geschätzt. Im Vorjahr brach dieser Wert noch auf 3,34 Milliarden ein. Vor der Corona-Pandemie betrug dieser Wert im Jahr 2019 noch 5,21 Milliarden EUR.

Die zahlreichen Öffnungsschritte und die schrittweise Aufhebung der Corona-Maßnahmen im Jahr 2021 dürften zu dieser Erholung beigetragen haben, denn der Verkehrssektor im Allgemeinen und On-Demand-Verkehre im Speziellen waren von der Pandemie und den mit ihr einhergehenden Einschränkungen in besonders hohem Maß betroffen.

Der On-Demand-Verkehrssektor konnte dadurch im Jahr 2021 weiter Fahrt aufnehmen. Seit der im April 2021 beschlossenen Gesetzesnovelle des Personenbeförderungsgesetzes nutzen viele ÖPNV-Unternehmen die Rechtssicherheit für einen Hochlauf ihrer Verkehre. Dies ergab eine Umfrage des VDV, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Bis Ende 2022 erwartet die Branche 80 On-Demand-Verkehre, die in den ÖPNV integriert werden. Im Linienbedarfsverkehr dominieren neue On-Demand-Angebote mit einem Anteil von 85% das Feld, die bundesweit zum Einsatz kommen und das bestehende ÖPNV-Angebot verbessern. Davon wiederum sind 68% der eingesetzten Fahrzeug-Flotte elektrisch betrieben.

2.3 Unternehmenssteuerung und Leistungsindikatoren

Zur Beurteilung der Geschäftsentwicklung erhebt und analysiert die GHT finanzielle sowie nicht-finanzielle Leistungsindikatoren. Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Umsatzerlöse sowie das Betriebsergebnis (Ergebnis vor Steuern und Zinsen, EBIT). Der bedeutendste nicht-finanzielle Leistungsindikator ist die Anzahl der Beförderungen. Eine Beförderung entspricht einer ausgeführten Buchung. Eine Buchung kann auch mehrere Sitzplätze für mehrere Fahrgäste umfassen. Die Anzahl der beförderten Fahrgäste liegt daher regelmäßig über der Anzahl der Beförderungen.

2.4 Geschäftsverlauf und Entwicklung der Gesellschaft im Jahr 2021

Das abgelaufene Geschäftsjahr war von zwei Entwicklungen geprägt: Erstens den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, zweitens der fortschreitenden strategischen Neuausrichtung des Geschäftsmodells auf das B2G-Geschäft. Auf Gesamtunternehmensebene hatte letztere aufgrund der grundlegenden Veränderungen insgesamt den bedeutenderen Einfluss auf die Entwicklung der Leistungsindikatoren. Gleichzeitig verursachte die Covid-19-Pandemie Effekte, welche die Entwicklung der Leistungsindikatoren verstärkten (vor allem die Abnahme der Beförderungszahlen) oder diesen entgegenwirkten (etwa die Verminderung der laufenden Verluste).

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 setzte sich die konsequente Fortführung der strategischen Neuausrichtung auf das B2G-Geschäft fort. Das Ziel, On-Demand-Verkehre in den ÖPNV zu integrieren und als Dienstleister im Auftrag öffentlicher Verkehrsunternehmen zu betreiben, konnte im Jahr 2021 mit dem Gewinn von 7 Ausschreibungen erreicht werden.

Dieser Trend verstärkte sich im Jahr 2022. Insgesamt wird die CleverShuttle-Gruppe bis Ende 2022 deutschlandweit 18 Verkehre betreiben. Mit Ausnahme des Verkehrs in Taunusstein, welcher direkt von der GHT betrieben werden wird, sind alle Projekte über 5 Tochtergesellschaften verteilt. Die größte Gesellschaft ist hierbei die CleverShuttle Südwest GmbH, die alleine 7 Verkehre steuert, darunter den „HeinerLiner“ in Darmstadt und den „Hopper“ im Kreis Offenbach.

Das B2C-Geschäft sollte hier separat betrachtet werden.

Die noch verbliebenen Fahrbetriebe in Leipzig und Düsseldorf unter der Marke „CleverShuttle“ litten auch in 2021 unter den Auswirkungen der COVID-Pandemie. Der Lockdown bis März 2021, sowie die Beschränkungen im Herbst 2021 mit der Einführung der sogenannten 2G/3G Regelungen, verhinderten in diesem Geschäftsfeld jegliche nennenswerte Erholung der Fahrgastzahlen und Beförderungen.

Somit beschloss die Geschäftsführung, sich vollständig aus dem eigenwirtschaftlichen Betrieb von Ridepooling-Diensten zurückzuziehen. Mitte Januar 2022 wurden die beiden noch letzten verbliebenen B2C-Fahrbetriebe in Düsseldorf und Leipzig geschlossen.

Der Stillstand im B2C-Geschäft sorgte dafür, dass die Anzahl der Angestellten bei der GHT leicht auf 72 Angestellte im Jahresdurchschnitt sank.

3. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

3.1 Ertragslage

Die GHT schloss das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem Jahresfehlbetrag von 18.415 TEUR ab. Das negative Ergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr um 4.536 TEUR reduziert werden.

Im aktuellen Jahr sowie im Vorjahr ist das Ergebnis durch erhebliche außerplanmäßige Abschreibungen und Wertberichtigungen in Folge der Schließung des Großteils der B2C-Fahrbetriebe beeinträchtigt. Insgesamt wurden Wertberichtigungen auf Forderungen aus Gesellschafterdarlehen einschließlich Zinsen in Höhe von 6.657 TEUR (Vorjahr 6.743 TEUR) gebucht, welche die GHT zur Finanzierung der Betriebsabwicklung an die betroffenen Tochtergesellschaften vergeben hatte.

Die Gesellschaft erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 2.158 TEUR nach 2.571 TEUR im Vorjahr. Der Umsatz besteht zum größten Teil aus Weiterbelastungen von Fahrzeugaufwendungen an Tochtergesellschaften, welche die Fahrzeuge im operativen B2C oder B2G-Betrieb einsetzen. Dazu kommen noch Umsatzerlöse aus dem B2G-Geschäft mit dem On-Demand-Verkehr „Emil“, welcher durch die GHT betrieben wird.

Neben den Umsatzerlösen erzielte die Gesellschaft sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 26.717 TEUR (Vorjahr 587 TEUR). Hiervon entfiel der wesentliche Anteil auf die Rückzahlung der bereits wertberichtigten Forderungen gegen verschiedene Tochterunternehmen, deren Fahrbetriebe im Jahr 2019 und 2020 in Hamburg, Stuttgart, Frankfurt, München, Berlin und Dresden geschlossen wurden. Dadurch erzielte die Gesellschaft entsprechend Erträge in Höhe von rund 24,9 Millionen EUR. Gleichzeitig wurden von der GHT verschiedene Kapitalrücklagen in der gleichen Höhe an die oben genannten Tochterunternehmen dotiert, die dann folgend in voller Höhe außerplanmäßig abgeschrieben wurden. Dies ist in der Position der Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten. Einen kleinen Teil der sonstigen betrieblichen Erträge machen durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle gewährte Umweltboni für Elektrofahrzeuge (269 TEUR, Vorjahr 261 TEUR) aus. Die Umweltboni werden dabei über die Laufzeit der Nutzungsdauer bzw. Vertragslaufzeit abgegrenzt. Weitere 1.133 TEUR (Vorjahr 144 TEUR) resultierten aus Auflösungen von Rückstellungen.

Der Materialaufwand in Höhe von 2.919 TEUR (Vorjahr 5.333 TEUR) besteht fast in Gänze aus fahrzeugbezogenen Aufwendungen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für Leasing (1.975 TEUR, Vorjahr 2.548 TEUR), Kfz-Versicherung (409 TEUR, Vorjahr 726 TEUR) und für die technische Ausrüstung der Fahrzeuge (157 TEUR, Vorjahr 274 TEUR).

Der Personalaufwand lag mit 5.507 TEUR deutlich unter dem Vorjahresniveau (7.799 TEUR). Ein Grund hierfür ist der fortgeführte Personalabbau im Zuge des verringerten B2C-Geschäfts. Insgesamt beschäftigte die Gesellschaft im Jahresdurchschnitt 72 Mitarbeitende.

Die Abschreibungen betragen in Summe 33.011 TEUR (Vorjahr 7.614 TEUR). Mit 25.927 TEUR (Vorjahr 0 TEUR) entfiel der größte Teil hiervon auf die bereits erwähnten Abschreibungen der Anteile an Tochtergesellschaften, also den Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Hinzu kommen Abschreibungen auf Forderungen in Höhe von TEUR 6.657 (Vorjahr TEUR 6.743) auf Fahrzeuge (312 TEUR, Vorjahr 735 TEUR) und Sachanlagen (83 TEUR, Vorjahr 107 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 3.372 TEUR (Vorjahr 3.767 TEUR) setzen sich im Wesentlichen aus Software-Lizenzen in Höhe von 687 TEUR (Vorjahr 919 TEUR), Raumkosten in Höhe von 707 TEUR (Vorjahr 676 TEUR), dem Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagenvermögens in Höhe von 587 TEUR (Vorjahr 76 TEUR) und Werbe- und Reisekosten in Höhe von 234 TEUR (Vorjahr 658 TEUR) zusammen.

Das Zinsergebnis betrug -2.481 TEUR. Es verschlechterte sich damit in Summe deutlich gegenüber dem Vorjahr (-884 TEUR). Die Zinserträge in Höhe von 863 TEUR (Vorjahr 1.219 TEUR) resultieren in voller Höhe aus den verzinsten Gesellschafterdarlehen der GHT an ihre Tochtergesellschaften. Die Zinsaufwendungen von insgesamt 3.344 TEUR (Vorjahr 2.816 TEUR) bestehen mit 3.326 TEUR (Vorjahr 2.711 TEUR) fast vollständig aus Zinsen aus den von der Deutschen Bahn AG erhaltenen Gesellschafterdarlehen. Der übrige Betrag von 18 TEUR (Vorjahr 106 TEUR) entfiel vollständig auf Zinsaufwendungen für Fahrzeugfinanzierungen.

3.2 Finanzlage

Die GHT weist insbesondere in Folge notwendiger Abschreibungen der Anteile an verbundenen Unternehmen und Wertberichtigungen auf Forderungen gegen verbundene Unternehmen im Zusammenhang mit der Schließung der B2C-Standorte seit dem Geschäftsjahr 2019 einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag auf. Dieser erhöhte sich leicht, trotz Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von 15.000 TEUR im abgelaufenen Geschäftsjahr, auf 40.771 TEUR (Vorjahr 37.356 TEUR). Das gezeichnete Kapital blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Aufgrund des aktuell defizitären Geschäfts ist die Gesellschaft auf die Finanzierung durch ihre Gesellschafter angewiesen. Die Finanzierung erfolgte im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Einzahlungen in der Kapitalrücklage sowie Gewährung von Darlehen durch die Deutschen Bahn AG.

Des Weiteren existieren Verbindlichkeiten aus Wandeldarlehen gegenüber der Deutschen Bahn AG in Höhe von 48.633 TEUR (Vorjahr TEUR 45.307), deren Fälligkeit bis Ende 2023 verlängert wurde.

Die Gesellschaft verfügte zum Abschlussstichtag über liquide Mittel in Höhe von 6.724 TEUR (Vorjahr: 3.550 TEUR). Durch weitere, bereits vollzogene Finanzierungsmaßnahmen durch ihre Gesellschafter ist die Finanzierung der Gesellschaft bis Anfang 2023 sichergestellt. Für Anfang 2023 ist eine weitere Finanzierungsrunde bereits in Planung. Die Abhängigkeit der GHT von weiteren Finanzierungszusagen und Liquiditätszuführungen aus dem Gesellschafterkreis bleibt ein wesentliches Liquiditätsrisiko, welches auch in der folgenden Risikoberichterstattung ausführlich erläutert wird.

Im 1. Quartal 2019 hatte die GHT insgesamt 150 Nissan eNV-200 Elektro-Vans erworben. Die Finanzierung der Fahrzeuge erfolgte mit einem langfristigen Bankkredit. Diese Restschuld aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 2.485 TEUR wurde im Jahr 2021 komplett beglichen. Weitere Aufnahmen von Fremdkapital, abgesehen von Gesellschafterdarlehen, sind nicht geplant.

Die Gesellschaft hatte zum Abschlussstichtag Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 445 TEUR (Vorjahr 371 TEUR). Daneben bestanden sonstige Verbindlichkeiten über 142 TEUR (Vorjahr 98 TEUR), im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer.

Rückstellungen wurden in Höhe von 402 TEUR (Vorjahr 1.474 TEUR) gebildet. Hierauf entfiel der größte Teil auf die Rückstellungen für Personalkosten und Urlaub (221 TEUR, Vorjahr 180 TEUR) sowie für die Erstellung und Prüfung des Jahresabschlusses (49 TEUR, Vorjahr 67 TEUR). Die Drohverlustrückstellung aus dem Vorjahr in Höhe von 1.202 TEUR für das Leasing von Fahrzeugen, für welche nach Schließung der B2C-Fahrbetriebe keine durchgehende Verwendung mehr besteht, konnte zum Jahresende 2021 signifikant reduziert werden.

3.3 Vermögenslage

Die mit der Entwicklung der CleverShuttle-Plattform verbundenen Kosten werden unmittelbar im Jahr ihrer Entstehung erfolgswirksam erfasst. Die GHT weist daher in der Bilanz keine immateriellen Vermögensgegenstände im Zusammenhang mit der selbst entwickelten technischen Plattform aus.

Die Sachanlagen der GHT in Höhe von 258 TEUR (Vorjahr 3.102 TEUR) bestanden zum Abschlussstichtag im Wesentlichen aus aktivierten Fahrzeugen (99 TEUR, Vorjahr 2.953 TEUR) sowie Büro- und Geschäftsausstattung (144 TEUR, Vorjahr 125 TEUR). Die hohe Differenz lässt sich mit dem Verkauf von 150 Nissan eNV-200 Elektro-Vans erklären.

Die Finanzanlagen in Höhe von 888 TEUR (Vorjahr 540 TEUR) bestanden vollständig aus Anteilen an den Tochtergesellschaften, davon 878 TEUR an verbundenen Unternehmen (Vorjahr 517 TEUR) und 10 TEUR an Beteiligungen (Vorjahr 23 TEUR).

Das Umlaufvermögen (7.566 TEUR, Vorjahr 8.574 TEUR) setzte sich im aktuellen Geschäftsjahr im Wesentlichen aus liquiden Mitteln in Höhe von 6.724 TEUR (Vorjahr 3.550 TEUR) zusammen. Im Vorjahr wurden zudem noch insbesondere Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 3.612 TEUR ausgewiesen, die zum 31. Dezember 2021 lediglich noch 322 TEUR betragen.

3.4 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Die Covid-19-Pandemie und die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung konfrontierten die Gesellschaft auch im abgelaufenen Geschäftsjahr mit erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen. Dennoch konnten bei der strategischen Neuausrichtung der GHT bedeutende Erfolge erzielt werden. Mit bis zum Jahresende 2022 mittlerweile achtzehn B2G-Verkehren, hat sich die CleverShuttle-Gruppe im Bereich des Betriebs öffentlicher On-Demand-Verkehre etabliert. Gleichzeitig gelang es im abgelaufenen Geschäftsjahr, trotz der Corona-Krise, die laufenden Verluste der Gesellschaft durch Neuausrichtung ihrer Ressourcen auf das B2G-Geschäft erheblich zu reduzieren. Gestützt auf diese Erfolge blickt die Geschäftsführung insgesamt optimistisch in die Zukunft.

4. Prognosebericht

4.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Ausbreitung der Omikron-Variante sorgte zwar für neue Rekorde bei den Infektionszahlen im Jahr 2022, die ökonomischen Auswirkungen waren aber deutlich geringer als in den Vorjahren, da die öffentlichen Einschränkungen zur Bekämpfung des Virus deutlich zurückgefahren wurden.

Jedoch sorgt der russische Angriffskrieg auf die Ukraine für eine drastische Verschlechterung der wirtschaftlichen Aussichten.

Die hohe Abhängigkeit von russischen Energieimporten stellt ein großes Risiko für einige EU-Mitgliedstaaten, insbesondere Deutschland, da ein Lieferstopp oder Importembargo nicht ausgeschlossen werden. Leider bestätigte sich diese Befürchtung endgültig mit dem Anschlag auf die Nordstream 1-Pipeline. Die Bundesregierung rechnet, im Falle von ausfallenden Gaslieferungen, mit einer Rezession.

Hohe Energiepreise, Sanktionen und eingeschränkte Lieferketten sind eine Belastung für die Wachstumschancen im Jahr 2022. Trotzdem wird bisher noch mit einer preisbereinigten Steigerung von 1,6 % gerechnet.

Die oben genannten Faktoren sind auch einer der Hauptgründe für eine geschätzte Inflationsrate von 8,1 % für das Jahr 2022.

Die Bundesregierung hat daraufhin diverse Entlastungspakete beschlossen. Das 9 EUR Ticket sorgt z.B. für einen günstigen monatlichen Zugang zu ÖPNV-Angeboten in den Monaten Juni bis August. Dazu erhalten alle einkommensteuerpflichtigen Erwerbstätigen eine Energiepreispauschale in Höhe von 300 EUR, diese ist jedoch steuerpflichtig. Dazu gab es rückwirkend ab 01.01.2022 steuerliche Entlastungen, u.a. wurde der Grundfreibetrag und der Arbeitnehmerpauschbetrag angehoben.

Laut diversen Experten ist ein Ende des Krieges nicht kurzfristig zu erwarten, sodass im Laufe des kommenden Jahres nicht mit wesentlichen Verbesserungen der Lage gerechnet werden kann.

4.2 Künftige Entwicklung der Geschäftstätigkeit

Die CleverShuttle-Gruppe hat mittlerweile ihr Geschäftsmodell in den Markt der On-Demand-Verkehre im Auftrag öffentlicher Nahverkehrsunternehmen verlagert. Die Prognose im B2C-Geschäft versprach, u.a. wegen der Corona-Pandemie, keine signifikante Verbesserung der wirtschaftlichen Kennzahlen. Daher wurde Anfang 2022 beschlossen, den aktiven Geschäftsbetrieb in Düsseldorf und Leipzig einzustellen. Somit verfügt die CleverShuttle-Gruppe über keinen eigenwirtschaftlich betriebenen B2C-Verkehr mehr.

Das B2G-Geschäft konnte bis Ende 2022 ein enormes Wachstum verbuchen, insgesamt werden bis dahin 18 ÖPNV-Verkehre aktiv von der GHT und ihren Tochtergesellschaften mitbetrieben.

Für das Jahr 2023 wird weiterhin ein starker Ausbau des B2G-Geschäfts gerechnet. Es bestehen nämlich erhebliche, unerschlossene Geschäftspotenziale für Dienstleistungen für On-Demand-Verkehre. Die Geschäftsführung rechnet damit, dass sich die Marktgröße für On-Demand-Verkehre – gemessen an der Anzahl der in dieser Verkehrsform betriebenen Fahrzeuge – in den Jahren 2021 bis 2024 in etwa verzehnfacht: Ausgehend von circa 350 Fahrzeugen per Ende 2021 auf knapp 4.000 Fahrzeuge zu Ende 2024. Bis Ende des Jahrzehnts wird ein Anstieg auf 8.500 Fahrzeuge für möglich gehalten.

Dieses Wachstum wird wesentlich getragen durch die beschlossene Förderung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) für ÖPNV-Modellprojekte im Volumen von insgesamt 254 Mio. EUR für die Jahre 2021 bis 2024. Aufgrund der hohen Förderquote von bis zu 80% – kumuliert mit Drittmitteln auf landesrechtlicher Grundlage sogar bis zu 95% – geht die Geschäftsführung deutschlandweit von einem deutlichen Anstieg der Nachfrage nach On-Demand-Projekten seitens öffentlicher Verkehrsunternehmen aus. Die GHT und ihre Tochterunternehmen sind aufgrund ihrer sechsjährigen Erfahrung im Echtbetrieb von On-Demand-Verkehren hervorragend zur Bedienung dieser Nachfrage aufgestellt. Ein Wettbewerbsvorteil liegt insbesondere darin, dass die Förderung des BAG aufgrund ihrer Ableitung aus dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung an die Nutzung emissionsarmer Antriebstechnologien anknüpft. Hier können die GHT und ihre Tochterunternehmen aus ihrer langjährigen Erfahrung als Betreiber einer Flotte von batterieelektrischem- oder Wasserstoff-Antrieb in Deutschland schöpfen.

Auch im autonomen Fahren wird die CleverShuttle-Gruppe in der Zukunft eine Rolle spielen. Gemeinsam wollen RMV und DB im Jahr 2023 eine autonome Shuttle-Flotte realisieren, die vollständig in den Regelbetrieb des ÖPNV integriert sein soll. Das DB-Technologieunternehmen ioki soll die On-Demand-Software liefern und CleverShuttle, zusammen mit den lokalen Partnern Heag mobilo und kvgOF, den Betrieb vor Ort realisieren.

Geplant ist, dass die deutschlandweit ersten Fahrzeuge im autonomen Level 4 durch Darmstadt und den Kreis Offenbach fahren. Das Projekt hat eine große Vorbildfunktion, da die Großstadt Frankfurt am Main, Landkreise am Rande der Metropole sowie ländliche Landkreise vertreten sind, also die komplette Vielfalt der Siedlungsstrukturen Deutschlands.

4.3 Entwicklung der Finanz- und Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2022 wird weiterhin von der strategischen Neuausrichtung der Gesellschaft geprägt sein. Alle vormaligen B2C-Fahrbetriebe wurden bereits Anfang 2022 mit der Schließung der Standorte in Düsseldorf und Leipzig endgültig abgewickelt.

In der Folge werden sich die negativen Effekte hieraus im Geschäftsjahr 2022 erheblich vermindern. Zudem wird die Gesellschaft bisher verbliebene Fixkosten vor allem im Bereich der Fahrzeugflotte weiterhin sukzessive abbauen.

Gleichzeitig wird die Gesellschaft den weiteren Ausbau des B2G-Geschäfts forcieren. Dies bedeutet für die GHT vor allem den Ausbau des Personalbestands. Hierdurch ist im Vergleich zum Vorjahr mit einem deutlichen Anstieg der Personalaufwendungen zu rechnen.

In Summe rechnet die Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2022 mit einem leicht besseren Jahresergebnis bei der GHT im Vergleich zum abgelaufenen Geschäftsjahr. Bedingt durch das sich noch im Aufbau befindliche B2G-Geschäft, werden die Aufwendungen die Erträge auch in den kommenden Geschäftsjahren übersteigen, so dass für das Geschäftsjahr 2022 noch ein Jahresfehlbetrag vorhanden sein wird. Durch das zu erwartende Wachstum der B2G-Projekte in Anzahl und Umfang wird die GHT über die kommenden Geschäftsjahre ihr Ergebnis jedoch zunehmend durch Umsatzbeteiligungen sowie Gewinnausschüttungen ihrer Tochtergesellschaften steigern.

Diese Aussagen zum zukünftigen Geschäftsverlauf und zu den dafür als maßgebend beurteilten Einflussfaktoren basieren auf den Einschätzungen der Geschäftsführung. Insbesondere kann eine Prognose aufgrund der vielfältigen Risiken des Krieges in der Ukraine nur mit Einschränkungen vorgenommen werden. Grundsätzlich bergen Prognosen das Risiko, dass die Entwicklungen weder in ihrer Tendenz noch ihrem Ausmaß tatsächlich eintreten. Die wesentlichen Risiken sind im Risiko- und Chancenbericht erläutert.

5. Chancen- und Risikobericht

5.1 Liquidität und Finanzierung

Zur Deckung der laufenden Verluste des sich noch im Wachstum befindenden B2G-Geschäfts ist die GHT bis auf Weiteres auf die Finanzierung durch ihre Gesellschafter angewiesen. Die Finanzierung wird durch ihren Investor Deutsche Bahn AG gewährleistet. Sie ist auf Basis der Planung bis Anfang 2023 durch bereits vollzogene Finanzierungsvereinbarungen grundsätzlich gesichert. Für Anfang 2023 ist eine weitere Finanzierungsrunde bereits in Planung. Die Bewilligung weiterer Mittel sowie die Prolongation der ausgereichten Wandeldarlehen hängt wesentlich vom geschäftlichen Erfolg der Gesellschaft im Geschäftsfeld B2G und der Umsetzung der Planung ab. Hier konnten insbesondere durch das starke Wachstum des B2G-Segments während des abgelaufenen Geschäftsjahrs bereits bedeutende Erfolge erzielt werden. Auch wenn die Geschäftsführung davon ausgeht, dass die Gesellschaft aufgrund dieser Erfolge und des darüber hinaus bestehenden Marktpotenzials weiter von den Gesellschaftern unterstützt wird, ist die Abhängigkeit hinsichtlich der im Bedarfsfall notwendigen Liquiditätsunterstützung ein wesentliches Risiko. Dies könnte insbesondere der Fall sein, wenn die Planung nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden kann. Sofern die Gesellschafter keine neuen Finanzierungen und keine weitere Liquidität zur Verfügung stellen, ist der Bestand der Gesellschaft gefährdet.

5.2 Covid-19-Pandemie

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie bleiben ein Risiko für die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft. Noch immer gibt es die Maskenpflicht im öffentlichen Nahverkehr und die Wiedereinführung von weiteren Einschränkungen aufgrund gestiegener Infektionszahlen im Herbst 2022 wird in der Öffentlichkeit diskutiert.

Auch wenn weltweit aufgrund der eher milden Omikron-Variante die Einschränkungen teilweise bzw. komplett aufgehoben wurden, bleibt ein Restrisiko bei der Bewertung bezüglich des Fortdauerns der Pandemie und der mit ihr einher gehenden Einschränkungen. Beispielsweise könnten neue Virusmutationen und die daraus resultierenden Krankheitsverläufe für neue Beschränkungen sorgen. Wegen der Komplexität des Themas lassen sich daher Wirkung und Eintrittswahrscheinlichkeit nur schwer bemessen.

Aufgrund der Covid-Pandemie haben sich Arbeitsweise und Freizeitverhalten und damit auch das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert. Laut einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt gelten die öffentlichen Verkehrsmittel als Verlierer der Pandemie. Der ÖPNV hat 10 % seiner Stammkundschaft verloren.

Homeoffice und mobiles Arbeiten haben sich dauerhaft in größerem Ausmaß etabliert und den Umfang des Pendlerverkehrs reduziert. Da jener, soweit öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, nach wie vor größtenteils durch regulären Linienverkehr getragen wird, stellt dieser Rückgang für On-Demand-Verkehre und mithin die Gesellschaft unmittelbar nur ein untergeordnetes Risiko dar. Vielmehr erwachsen daraus längerfristig Chancen, da dann mit einer sinkenden Auslastung von regulären Linienverkehren insbesondere in städtischen Außenbereichen sowie stadtweit in Randzeiten zu rechnen ist. Der teilweise oder vollständige Ersatz bestehender Linienverkehre durch On-Demand-Verkehre böte für Nahverkehrsunternehmen erhebliche Effizienzvorteile im Betrieb bei gleichzeitig besserer Angebotsdichte für ihre Kunden. Die durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten bzw. beschleunigten Entwicklungen im Mobilitätsverhalten könnten somit zukünftig zu einer deutlichen Erhöhung der Nachfrage nach On-Demand-Verkehren und damit eine Stärkung des Wachstums im B2G-Geschäft bewirken.

Aus dem allgemeinen Geschäftsrückgang im Personentransportwesen erwächst das Risiko, dass die Investitionsbereitschaft von Nahverkehrsunternehmen in On-Demand-Verkehre und andere Formen neuer Mobilität kurzfristig sinkt. Für die Gesellschaft würde dies eine langsamere Entwicklung des neuen B2G-Geschäfts mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Ergebnis bedeuten.

5.3 Potenziale im Markt für Dienstleistungen für On-Demand-Verkehre

Die im vorherigen Absatz beschriebenen Ineffizienzen von Linienverkehren in städtischen Außenbereichen sowie in Randzeiten sind grundlegender Natur und bestehen auch unabhängig von der Covid-19-Pandemie. Die rasch wachsende Zahl an On-Demand-Verkehrsprojekten in Deutschland untermauert, dass eine steigende Anzahl öffentlicher Verkehrsunternehmen die Vorteile dieser Verkehrsform erkannt hat.

Dies erzeugt über die zugrunde liegenden Ineffizienzen derzeitiger Linienverkehre hinaus einen zunehmenden Innovationsdruck auf die Verkehrsunternehmen, die sich bisher noch nicht oder kaum mit dem Thema befassen haben. Dieser wird verstärkt durch den politischen Willen zur Mobilitätswende, deren zentrales Element die Bereitstellung eines attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs ist. Öffentliche Verkehrsunternehmen stehen damit in der Verantwortung, den neuen Anforderungen ihrer kommunalen Eigentümer gerecht zu werden.

In der Regel fehlen diesen Unternehmen die Ressourcen, On-Demand-Verkehre kurzfristig aus eigener Kraft auf die Straße zu bringen. Für die Gesellschaft ergeben sich daraus erhebliche Wachstumschancen im B2G-Geschäft. Da sich dabei der Schwerpunkt der Wertschöpfung auf die Bereitstellung von Software, Wissen und Personal verschiebt, ist dieses Wachstum zugleich mit geringerem Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen im Vergleich zum kapital- und personalintensiven B2C-Geschäft realisierbar. Neben dem Umfang kann damit auch die Dynamik der Geschäftsentwicklung gesteigert werden. Gestützt auf ihre umfassenden Kompetenzen aus dem B2C-Geschäft kann die GHT dem Markt ein vielfältiges Dienstleistungsangebot über die gesamte Wertschöpfungskette von On-Demand-Verkehren bieten.

5.4 Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist im August 2021 in Kraft getreten. Kern der Novelle ist die Schaffung einer eigenen rechtlichen Grundlage für On-Demand-Verkehre. Neben die bisherigen Verkehrsformen Linienverkehr, Mietwagenverkehr und Taxiverkehr treten nun die neuen Formen Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr.

Linienbedarfsverkehre sind Beförderungssysteme ohne feste Linienwege, aber mit festen Einstiegs- und Ausstiegspunkten, welche abhängig von den Beförderungswünschen der Fahrgäste angefahren werden. Beförderungen werden dabei möglichst effizient gebündelt ausgeführt. Das Betriebsgebiet darf sich auch über Gemeindegrenzen hinaus erstrecken. Diese Verkehrsform kann somit als eine Evolution des regulären Linienverkehrs angesehen werden. Sie gilt folgerichtig als Teil des öffentlichen Verkehrs mit den damit verbundenen Rechten und Pflichten.

Gebündelte Bedarfsverkehre funktionieren ähnlich, sind jedoch durch den Verzicht auf feste Haltepunkte und den Einsatz von Personenkraftwagen auf eine noch individuellere Beförderungsdienstleistung ausgerichtet. Sie stehen damit bestehenden Mietwagen- und Taxiverkehren nahe. Dies bedeutet einerseits eine höhere unternehmerische Freiheit in der Gestaltung des Angebots, andererseits bestimmte Einschränkungen und Pflichten, die vor allem öffentliche Verkehrsinteressen schützen sollen.

Nach jahrelangem Betrieb auf Basis befristeter, je nach Gemeinde stark unterschiedlich ausgestalteter Genehmigungen als Experimentalverkehre wird nun zeitnah eine zuverlässige regulatorische Grundlage für öffentliche wie privatwirtschaftliche On-Demand-Verkehre vorhanden sein. Es wird damit gerechnet, dass aufgrund der hierdurch geschaffenen Rechtssicherheit die Zahl an On-Demand-Verkehrsprojekten weiter zunimmt, insbesondere solcher öffentlicher Verkehrsunternehmen. Mit dem Entfall der Rückkehrpflicht für Projekte, die nach dem neuen Recht als Linienbedarfsverkehr qualifizieren, wird eine wesentliche Hürde für den ökonomischen und ökologischen Erfolg dieser Projekte beseitigt. Hieraus ergeben sich bedeutende Chancen für das B2G-Geschäft der Gesellschaft.

5.5 Zinsänderungen

Die GHT ist durch Ihre Verbindlichkeiten grundsätzlich einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Es bestehen derzeit allerdings keine Anhaltspunkte, dass sich die Finanzierungsbedingungen der Investoren für die GHT zukünftig verschlechtern. Da künftige Finanzierungen ausschließlich aus Mitteln der Gesellschafter geplant sind, bestehen keine wesentlichen Auswirkungen einer kurz- bis mittelfristigen Veränderung des Marktzinssatzes auf die Finanzlage der GHT.

Da die operativen Tochterunternehmen ausschließlich durch Gesellschafter und die GHT finanziert werden, gelten die Risikoerwägungen auf Ebene der GHT analog auch für diese Tochterunternehmen.

5.6 Beteiligungsrisiken

Die einzelnen Standorte und Joint-Ventures werden in eigenen Gesellschaften geführt, woraus grundsätzlich ein Beteiligungsrisiko besteht. Ein zentrales Beteiligungscontrolling überwacht die Entwicklung der Beteiligungen und erkennt dadurch im Regelfall Risiken rechtzeitig. Im Rahmen des Beteiligungscontrollings erfolgen für die jeweiligen Tochterunternehmen und Joint-Ventures periodische Soll/Ist-Vergleiche für den gesamten Kostenbereich sowie eine laufende Überwachung der Erlösseite.

5.7 IT-Risiken

Die GHT und ihre Tochtergesellschaften nutzen eine in den Kernkomponenten selbst entwickelte technische Plattform zur Durchführung des Fahrbetriebs. Teilweise oder vollständige Ausfälle der Plattform oder ihrer Kernkomponenten können wesentliche Geschäftsunterbrechungen zur Folge haben. Mögliche Cyberangriffe können zu Systemausfällen und dem Verlust vertraulicher Daten und den damit verbundenen Reputations- und Haftungsrisiken führen.

Um das Risiko von Systemausfällen zu verringern, werden alle Änderungen vor der Implementierung im Echt-System durch eine eigene Abteilung für Qualitätssicherung in umfassenden, überwiegend vollautomatischen Verfahren getestet. Die Plattform wird auf Servern eines Cloud-Computing-Anbieters betrieben, welcher eine hohe Verfügbarkeit notwendiger Hardware und deren unabhängige Energieversorgung sicherstellt. Mehrstufige Sicherheitskonzepte erhöhen den Schutz vor unberechtigten Zugriffen.

5.8 Personalrisiken

Die individuellen Fähigkeiten, fachlichen Kompetenzen und die Leistungsbereitschaft der Mitarbeitenden tragen wesentlich zum Erfolg der Gesellschaft bei. Personalrisiken können sich im Wesentlichen aus Engpässen bei der Gewinnung geeigneten Personals und zu hoher Fluktuation ergeben. Diese Faktoren könnten durch mit der strategischen Neuausrichtung verbundenen Unsicherheiten verstärkt werden.

Die Gesellschaft begegnet diesen Risiken mittels einer vorausschauenden Personalplanung, eines leistungsgerechten Vergütungssystems, der Förderung von Verantwortungsübernahme sowie einer intensiven, transparenten und inklusiven Kommunikation der Unternehmensentwicklung und -strategie durch regelmäßige Mitarbeiterversammlungen und E-Mail-Rundschreiben durch die Geschäftsführung.

5.9 Reputationsrisiken

Die Marke CleverShuttle mit einem Fokus auf Umweltfreundlichkeit und fairen Arbeitsbedingungen ist ein wesentliches Gut für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg der Gesellschaft. Reputationsrisiken resultieren aus Handlungen oder Unterlassungen, insbesondere Verfehlungen und kriminelle Handlungen, durch welche das Ansehen der Gesellschaft oder der Marke CleverShuttle beschädigt werden, und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Kapital, Liquidität und Erträge. Diese Auswirkungen können durch negative mediale Berichterstattung und eine unzureichende Krisenkommunikation noch verstärkt werden.

Als eines der Grundprinzipien unternehmerischen Handelns und im Hinblick auf die strengen Teilnahmevoraussetzungen öffentlicher Ausschreibungen von On-Demand-Verkehren achtet die Gesellschaft besonders auf die Einhaltung aller gesetzlichen Regelungen, im Besonderen den Vorschriften des Arbeitsrechts und des Personenbeförderungsgesetzes. Eine eigene Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit überwacht fortlaufend die mediale Berichterstattung und wird bei möglicherweise öffentlichkeitswirksamen Unternehmensentscheidungen frühzeitig eingebunden, um Reputationsrisiken durch eine geeignete Kommunikationsstrategie proaktiv zu begrenzen.

5.10 Krieg in der Ukraine

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine birgt auch für CleverShuttle Risiken und Chancen. Die hohe Abhängigkeit von russischen Energieimporten hat Deutschland und viele EU-Staaten in eine Energiekrise gestürzt. Die daraus resultierende

hohe Inflation steigert auch für die GHT und ihre Fahrbetriebe die Kosten. Auch die ÖPNV-Unternehmen leiden unter den gestiegenen Energiekosten. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass dies größeren Einfluss auf die Ausschreibung von On-Demand-Verkehren hat.

Sehr wahrscheinlich dagegen ist die Fokussierung der Bundesregierung auf den Ausbau von erneuerbaren Energien zur Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und damit der Beschleunigung der Verkehrswende. Dazu gehören auch flexible On-Demand-Verkehre.

5.11 Gesamteinschätzung zur Risiko- und Chancensituation

Die wesentlichen Chancen und Risiken der GHT sind mittel- bis langfristig mit der Entwicklung des Markts für den Betrieb von On-Demand-Verkehren in Deutschland verknüpft.

Das B2G-Geschäft könnte vom weiterhin starken Wachstum des Markts für den Betrieb öffentlicher On-Demand-Verkehre profitieren. Gestützt wird die Entwicklung beider Geschäftsfelder durch die sich aus der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ergebende Rechtssicherheit für jene Verkehrsformen sowie den Förderungen für Linienbedarfsverkehre durch Land und Bund.

Mit der Abwicklung des B2C-Geschäftes wurde ein wesentlicher Risikofaktor eliminiert.

In der Abhängigkeit der Gesellschaft von ihren Gesellschaftern im Hinblick auf Liquiditätsunterstützung besteht ein wesentliches Risiko; bei Ausbleiben der Liquiditätsunterstützung wäre der Bestand der Gesellschaft gefährdet.

Berlin, 25. November 2022

Bruno Ginnuth, Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die GHT Mobility GmbH, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der GHT Mobility GmbH, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der GHT Mobility GmbH, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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.

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmens- tätigkeit

Pflichtgemäß weisen wir darauf hin, dass die Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 in Höhe von TEUR 40.771 bilanziell überschuldet ist. Eine Überschuldung im insolvenzrechtlichen Sinne liegt aufgrund von Rangrücktrittsvereinbarungen, die im Zusammenhang mit Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in einer Gesamthöhe von TEUR 48.633 abgegeben wurden, nicht vor. Wir verweisen auf die Angaben in Abschnitt 3. Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des Lageberichts, in denen die gesetzlichen Vertreter beschreiben, dass die Gesellschaft bilanziell überschuldet ist und einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag ausweist.

Die Gesellschaft befindet sich aktuell noch in der Aufbauphase und strategischen Ausrichtung. Derzeit ist die Gesellschaft noch nicht in der Lage, ausreichend Erträge und Liquiditätszuflüsse zu erwirtschaften, um die Aufwendungen und Zahlungsverpflichtungen leisten zu können. Wir verweisen auf die Angaben in Abschnitt V. Chancen und Risikobericht des Lageberichts, in denen die gesetzlichen Vertreter beschreiben, dass die Gesellschaft von weiteren Finanzierungsrunden der Gesellschafter und entsprechenden Liquiditätszuflüssen abhängig ist. Zudem müssen die Laufzeiten der durch die Gesellschafter begebenen Wandeldarlehen erneut prolongiert werden. Wie in Abschnitt V. Chancen und Risikobericht dargelegt, deuten diese Ereignisse und Gegebenheiten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt.

Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

Außerdem sind die gesetzlichen 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, 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.

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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches 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 den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 30. November 2022

nbs partners
GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Boris Michels
Wirtschaftsprüfer

Tobias Schreiber
Wirtschaftsprüfer

Allgemeine Auftragsbedingungen

für

Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2017

DokID:

1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber.

2. Umfang und Ausführung des Auftrags

(1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

4. Sicherung der Unabhängigkeit

(1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

(2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags schriftlich darzustellen hat, ist alleine diese schriftliche Darstellung maßgebend. Entwürfe schriftlicher Darstellungen sind unverbindlich. Sofern nicht anders vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

7. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlagen, Unterlassen bzw. unberechtigter Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtet werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadensfall gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt.

(3) Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

(4) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

Alle Rechte vorbehalten. Ohne Genehmigung des Verlages ist es nicht gestattet, die Vordrucke ganz oder teilweise nachzudrucken bzw. auf fotomechanischem oder elektronischem Wege zu vervielfältigen und/oder zu verbreiten.
© IDW Verlag GmbH · Tersteegenstraße 14 · 40474 Düsseldorf

(5) Ein einzelner Schadensfall im Sinne von Abs. 2 ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(6) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsaufwertigungen. Weitere Aufwertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrsteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- d) die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.