

19 Rurtalbahn GmbH



Kölner Landstraße 271
52351 Düren
Telefon: 02421/ 2769-300
Telefax: 02421/ 2769-335
E-Mail: info@rurtalbahn.de
Homepage: www.rurtalbahn.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von Straßen- und Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung, sowie die Durchführung von Gelegenheitsverkehren im Rahmen des öffentlichen Verkehrs.

b) Erfüllung des öffentlichen Zwecks und Ziel der Beteiligung an dem Unternehmen

Der Grad der öffentlichen Zweckerfüllung ist dem Lagebericht 2023 zu entnehmen.

c) Gesellschafterstruktur

Gesellschafter	Anteil [T€]	Anteil [%]
Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH	251,00	25,10
R.A.T.H. GmbH	749,00	74,90
Stammkapital	1.000,00	100

d) Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Bilanz	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
Aktiva					
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	32.438,00 €	92.309,00 €	68.187,00 €	-24.122,00 €	-26,13%
II. Sachanlagen	6.572.805,50 €	5.553.532,95 €	4.250.374,97 €	-1.303.157,98 €	-23,47%
III. Finanzanlagen	2.997.151,70 €	6.849.346,72 €	6.936.617,96 €	87.271,24 €	1,27%
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte	2.320.458,61 €	2.738.379,56 €	2.710.946,72 €	-27.432,84 €	-1,00%
II. Forderungen u. sonstige Vermögens- gegenstände	7.599.516,65 €	5.389.074,26 €	5.290.465,60 €	-98.608,66 €	-1,83%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kredit- instituten	5.813.188,52 €	4.987.769,52 €	4.401.149,34 €	-586.620,18 €	-11,76%
C. Rechnungs- abgrenzungsposten	401.389,13 €	105.756,92 €	1.409.172,66 €	1.303.415,74 €	1232,46%
Summe Aktiva	25.736.948,11 €	25.716.168,93 €	25.066.914,25 €	-649.254,68 €	-2,52%

Bilanz	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Kapitalrücklage	3.994.302,20 €	3.994.302,20 €	3.994.302,20 €	0,00 €	0,00%
III. Jahresergebnis	2.091.649,84 €	2.157.720,51 €	2.871.592,12 €	713.871,61 €	33,08%
B. Sonderposten	385.928,79 €	259.993,36 €	140.969,70 €	-119.023,66 €	-45,78%
C. Rückstellungen	3.434.526,50 €	4.260.294,74 €	7.032.504,61 €	2.772.209,87 €	65,07%
D. Verbindlichkeiten	14.830.540,78 €	14.039.553,77 €	10.021.695,64 €	-4.017.858,13 €	-28,62%
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €	4.304,35 €	5.849,98 €	1.545,63 €	35,91%
Summe Passiva	25.736.948,11 €	25.716.168,93 €	25.066.914,25 €	-649.254,68 €	-2,52%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	21.274.606,07 €	26.930.333,14 €	28.051.026,81 €	1.120.693,67 €	4,16%
2. sonstige betriebliche Erträge	5.658.452,53 €	3.249.164,49 €	4.479.932,29 €	1.230.767,80 €	37,88%
3. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens	29.833,62 €	125.935,43 €	119.023,66 €	-6.911,77 €	-5,49%
4. Materialaufwand	6.499.030,18 €	8.411.624,78 €	8.025.116,27 €	-386.508,51 €	-4,59%
5. Aufwand für fremd-bezogenes Personal	2.507.612,59 €	2.490.593,25 €	2.771.294,09 €	280.700,84 €	11,27%
6. Personalaufwand	5.138.850,49 €	5.814.819,35 €	6.417.280,23 €	602.460,88 €	10,36%
7. Abschreibungen	1.401.155,42 €	1.534.100,44 €	1.581.941,72 €	47.841,28 €	3,12%
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	8.307.214,12 €	8.856.871,42 €	9.466.865,43 €	609.994,01 €	6,89%
Betriebsergebnis	3.109.029,42 €	3.197.423,82 €	4.387.485,02 €	1.190.061,20 €	37,22%
9. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	317.001,55 €	303.375,23 €	401.282,14 €	97.906,91 €	32,27%
10. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	181.715,92 €	196.411,05 €	389.500,41 €	193.089,36 €	98,31%
Finanzergebnis	135.285,63 €	106.964,18 €	11.781,73 €	-95.182,45 €	-88,99%
Ergebnis d. gewöhl. Geschäftstätigkeit	3.244.315,05 €	3.304.388,00 €	4.399.266,75 €	1.094.878,75 €	33,13%
11. Außerordentliche Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
außerordentliches Ergebnis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.140.156,43 €	1.133.000,00 €	1.513.962,11 €	380.962,11 €	33,62%
13. sonstige Steuern	12.508,78 €	13.667,49 €	13.712,52 €	45,03 €	0,33%
Jahresergebnis	2.091.649,84 €	2.157.720,51 €	2.871.592,12 €	713.871,61 €	33,08%

f) Lagebericht

I. Grundlagen der Gesellschaft

Die Rurtalbahn GmbH ist eine nichtbundeseigene Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Düren. Der Name Rurtalbahn wurde zunächst als Marke von der Abteilung Schiene der Dürener Kreisbahn für die auf den von der Deutschen Bahn übernommenen Strecken geführt. Das zum 1. Januar 2003 unter Beteiligung der R.A.T.H. GmbH als eigenständige Gesellschaft ausgegliederte Eisenbahnunternehmen erhielt dann den Namen Rurtalbahn GmbH.

Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb von Straßen- und Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung, die Durchführung von Gelegenheitsverkehren im Rahmen des öffentlichen Verkehrs sowie die Durchführung von Infrastruktur- und Werkstattleistungen.

Die Hauptgeschäftszweige betreffen die Personenbeförderung, deren Grundlage die Verkehrsverträge über das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) inklusive Service- und Sicherheitsleistungen auf der SPNV-Linie RB 21 auf den Strecken Düren - Linnich und Düren - Heimbach sowie der SPNV-Linie RB 28 auf der Strecke Düren - Euskirchen des Aufgabenträgers Zweckverband go.Rheinland sind, sowie die Herstellung (Reaktivierung), den Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und Linienbussen.

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betreibt die Gesellschaft 98 km Streckennetz und als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbringt die Gesellschaft 1,3 Millionen Zugkilometer.

Die betriebliche Infrastruktur verteilt sich auf die Strecken Düren - Heimbach (30 km), Düren - Linnich (26 km), Düren - Euskirchen (30 km) und Heinsberg - Lindern (12 km). Bei diesen Strecken handelt es sich um Mischstrecken, auf denen Personen- sowie Güterverkehr durchgeführt wird. Insgesamt liegen 30 Bahnhöfe und Haltepunkte für den Personenverkehr an den Strecken Heimbach - Düren - Linnich, 7 Bahnhöfe und Haltepunkte an der Strecke Heinsberg - Lindern sowie 5 Bahnhöfe und Haltepunkte auf der Eifel-Bördebahn zwischen Düren und Zulpich.

Aufbauend auf den umfassenden Erfahrungen im Bereich der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken, der bedarfsgerechten Unterhaltung und des Betriebs von Nebenbahnen bietet die Rurtalbahn als Komplett-dienstleister wirtschaftliche Lösungen für das gesamte Eisenbahnwesen mit dem Schwerpunkt „Regionalbahnen“ an.

Dabei werden die im Unternehmen Rurtalbahn GmbH vorhandenen Kernkompetenzen im bedarfsgerechten Gleisbau (Unterhaltung und Neubau), der Planung von Bahnübergängen, der Projektsteuerung und der Baurechtsverfahren im Geschäftsbereich Planung gebündelt und im Bedarfsfall durch externe Fachplaner ergänzt.

Weiterhin unterhält die Gesellschaft eine eigene Werkstatt, die als kombinierte Bus-/Schienenwerkstatt darauf spezialisiert ist, Nutzfahrzeuge für den öffentlichen Personenverkehr und Güterverkehr instand zu halten und zu setzen.

Dem seit der Ausgliederung der Rurtalbahn GmbH aus der damaligen Dürener Kreisbahn GmbH stetig wachsenden Güterverkehrsanteil wurde im Geschäftsjahr 2010 durch die Gründung der RTB CARGO GmbH Rechnung getragen. Die Gesellschaft übernimmt im Rahmen von Dienst- und Kooperationsverträgen die selbstständige Durchführung der ehemaligen Güterverkehrssparte der Rurtalbahn GmbH.

Die Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr werden vom Standort Düren aus im gesamten Kreis Düren erbracht.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose Winter 2023/2024, die für den Güter- und Personenverkehr von der INTRAPLAN Consult GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erstellt wurde. Dieser Bericht erstreckt sich auf die Jahre 2024 bis 2027 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2023. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bilden der Jahresbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 21. Februar 2024 die Grundlage.

Für die wichtigsten Kenngrößen des Wirtschafts- und Verkehrsgeschehens ist, aufgrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen sowie geopolitischen Lage, eine hohe Volatilität in der Entwicklung der letzten Jahre festzustellen. Auch im Prognosezeitraum ist weiterhin mit Unsicherheiten in den Bereichen Rohölnotierungen, Wechselkurse, geopolitischer Spannungen und zunehmender Verknappungen am Arbeitsmarkt zu rechnen.

Die Unsicherheiten entstehen jetzt nicht mehr, wie im Jahr 2022, durch die unmittelbaren Auswirkungen des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine, sondern durch die größtenteils dadurch ausgelöste, anhaltend hohe Inflation und die, damit teilweise im Zusammenhang stehende, wirtschaftliche Abschwächung in der Welt und in Deutschland, sowie durch neuerliche geopolitische Krisen in Nahost (Taiwan/China u. a.).

Zu den Folgen für den Rohölpreis, auf die Lieferkettenproblematik, die Importe von Energierohstoffen und andere Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung wurden im Rahmen der Mittelfristprognose Annahmen gesetzt, die zwangsläufig hohen Unsicherheiten unterliegen.

Das deutsche preisbereinigte BIP ist im Jahr 2023, gemäß den derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts, um 0,3 % niedriger als im Vorjahr. Für 2024 wird ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 0,3 %, für 2025 eine Steigerung in Höhe von 1,0 % gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Die Entwicklung im Personenverkehr war zum einen durch einen Aufholeffekt durch das Nachlassen der Auswirkungen der Corona-Pandemie, zum anderen auch durch starke Fahrgastzuwächse zunächst während der Gültigkeit des 9 €-Tickets, später durch die Einführung des Deutschlandtickets, getrieben.

Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist im Gesamtjahr 2023, im Vergleich zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019, noch ein Rückgang von 5,5 % (Aufkommen) bzw. 0,5 % (Leistung) zu erwarten. Gegenüber 2022 bedeutet das allerdings einen Anstieg um jeweils 12 %.

Im Fernverkehr lagen im Jahre 2023 noch spürbare Aufholpotentiale vor, weil im Vorjahr die Nachfrage maßnahmenbedingt noch spürbar gedrückt war. Dem entgegen standen die nochmals verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs und die Verlagerungen zum SPNV in Folge des Deutschlandtickets.

Im gesamten Jahr lag die Fahrgastzahl nur noch 1 % unter dem Vorkrisenstand, die Leistung sogar um 6,5 % darüber.

Im Jahr 2024 wird der Eisenbahnverkehr – bei Eintreffen der Grundvoraussetzungen dieser Prognose – spürbar wachsen; quantifiziert wird dies mit einem Plus von rund 5 % (Fahrgastzahl) bzw. 6 % p. a. (Leistung) gegenüber 2023.

Jedoch wird der Homeoffice-Effekt den SPNV nach aller Voraussicht stärker als alle anderen Verkehrsarten bremsen, da der Anteil des Berufsverkehrs hier rund ein Drittel beträgt und das Zuhause-Arbeiten bei längerer Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz weit häufiger zum Tragen kommt.

Im darauffolgenden Zeitraum bis zum Jahre 2027 wird sich im SPNV, vor allem infolge der Auswirkungen des Deutschlandtickets, sowohl die Fahrgastzahl um 8 % als auch die Leistung um 15 % gegenüber dem Vorkrisenniveau erhöhen.

Für den Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Erholung, die Fahrpreissenkung durch die Weitergabe der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes in 2020 sowie die Verbesserung und Ausweitung des Angebotes auf die Zeit nach der Überwindung der Pandemie positiv auswirken. Dem stehen dauerhaft dämpfende Effekte aus der Pandemie, in erster Linie durch den Ersatz von Geschäftsreisen durch Videocalls etc., entgegen. Auch werden die aufgrund des Deutschlandticket erkennbaren Verlagerungen zum SPNV sowie die bis 2027 anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch die geplanten Großbaustellen das Nachfragewachstum reduzieren.

Somit verbleibt im Zeitraum von 2019 bis 2027 im SPNV ein solides Wachstum um 11 % (Fahrgastzahl) bzw. 18 % (Leistung).

Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus für den Zeitraum 2019/2027 ein (gesamtes) Plus in Höhe von 8 % (Aufkommen) bzw. 17 % (Leistung).

Bereits vor der Ausbreitung der Pandemie waren die Abwärtsrisiken größer als die aufwärtsgerichteten, vor allem hinsichtlich des außenwirtschaftlichen Umfelds. Seitdem haben sich Erstere sicherlich erhöht, vor allem hinsichtlich der Folgen des Ukraine-Krieges auf die gesamt- und branchenwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom Rohölpreis ausgehen. Bereits in den ersten sieben Monaten des Jahres 2023 bewegte sich der Rohölpreis in einem engen Spektrum zwischen 75 und 85 USD. Anschließend führte die im Juli begonnene Drosselung der Förderung Saudi-Arabiens, zusammen mit den abnehmenden Befürchtungen einer rezessionsbedingt spürbar schrumpfenden Weltölnachfrage, dazu, dass der Ölpreis bis September auf 94 USD stieg und damit den o. a. Korridor verließ. Nachdem sich die Weltwirtschaft im restlichen Verlauf des Jahres aber wieder abzukühlen begann, sank der Ölpreis bis zum Jahresende wieder auf 78 USD. Daraus errechnet sich ein Jahresdurchschnittspreis in Höhe von gut 82 USD. Das bedeutet eine Verbilligung gegenüber 2022 um 18 %. Trotz der leichten Aufwertung des Euro zum US-Dollar (um 2 % auf 1,08 USD), die die Preissenkung rechnerisch erhöht, ist der deutsche Einfuhrpreis im Jahr 2023 um 15 % gesunken.

Für das Jahr 2024 sind die Unsicherheiten zum gegenwärtigen Zeitpunkt weit geringer als in 2022. Das Weltmarktangebot hat sich stabilisiert, auch weil russisches Rohöl dem Weltmarkt weiterhin zur Verfügung steht und sich nur die Abnehmerländer verändern. Ein gewisser preistreibender Effekt kann aus der erwarteten Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft entstehen. Deshalb rechnen sowohl die US-Energiebehörde EIA als auch die Warenterminbörsen für 2024 mit einem Durchschnittspreis von 82 USD. Die Gründe werden vor allem in einem steigenden Angebot auf dem Weltmarkt gesehen.

Im Jahr 2025 sollte sich einerseits die Weltölnachfrage mit der erwarteten Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft beleben, andererseits aber auch das Weltrohölangebot erhöhen. Deshalb erwarten die EIA, die Konjunkturprognostiker und die Warenterminbörsen übereinstimmend einen weiteren geringen Preisrückgang auf knapp 80 USD (EIA: 79,5 USD), was einer Verbilligung um knapp 4 % entspricht.

Im Vergleich zum drastischen Effekt des Rohölpreisanstiegs auf den Kraftstoffpreis verblasst die sog. 'CO₂-Bepreisung', die de facto einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt.

Wie im Vorjahr werden auch weiterhin durch die Aufgabenträger vermehrt Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Steigerungen im Bereich der Fahrgastzahlen können zum Ausgleich der Kostensteigerung, insbesondere im Energiesektor, durch den Aufgabenträger (Bruttovertrag) oder das Eisenbahnverkehrsunternehmen (Nettovertrag) genutzt werden.

Gemäß der Bund-Länder-Einigung vom 2. November 2022 hat die Bundesregierung beschlossen, den Ländern im Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 1 Milliarde Euro zur Verfügung zu stellen. Die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wird ab dem Jahr 2023 von 1,8 % auf 3,0 % erhöht.

Nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums werden die Länder in den Jahren 2022 bis 2031 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 17,3 Milliarden Euro erhalten.

Es ist jedoch zweifelhaft, ob diese Finanzierung ausreicht, um die Kosten der angestrebten Verkehrswende sowie der Angebotsoffensive, wie sie in den nächsten Jahren mit dem Deutschlandtakt erreicht werden soll, zu tragen.

Geschäftsverlauf

Schienenpersonennahverkehr

Der Geschäftsbetrieb des Schienenpersonennahverkehrs war im Geschäftsjahr 2023 weiterhin durch Aufholeffekte der Auswirkungen der Corona-Pandemie, zum anderen auch durch die Einführung des Deutschlandtickets geprägt. Die hieraus resultierenden Fahrgaststeigerungen sind im Wesentlichen im Freizeitverkehr (Wochenende) merkbar. Weiterhin bilden Lieferkettenengpässe, steigende Materialpreise und ein knapper Arbeitsmarkt die entsprechenden Herausforderungen.

Mindereinnahmen durch das preisgünstige Deutschlandticket konnten durch entsprechende Rettungsschirme kompensiert werden.

Alle in den Jahren 2011, 2012, 2018 und 2019 angeschafften bzw. angemieteten Triebfahrzeuge der Baureihe Regio Shuttle RS1 (8 einteilige Einheiten) und Lint 54 (3 zweiteilige Einheiten) waren in 2023, gemäß vertraglicher Verpflichtung gegenüber dem go.Rheinland, auf den Strecken der Rurtalbahn Düren - Heimbach, Düren - Linnich sowie Düren - Euskirchen in Betrieb. Weiterhin wurde ein zusätzliches Fahrzeug vom Typ Regio Shuttle RS1 langfristig angemietet.

Die am 7. Juli 2021 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichte Vorinformation zur Vergabe von Verkehrsleistungen auf dem Netz der Rurtalbahn ab dem Fahrplanwechsel 2025/2026 mit Triebwagen basierend auf Wasserstoffantrieben (HEMU) hat bisher noch kein Vergabeverfahren nach sich gezogen.

Die Verkehrsleistungen im Jahre 2023 auf der eigenen Infrastruktur der Rurtalbahn GmbH im Rahmen des Schienenpersonennahverkehrs betrugen rund 1.304.104 Zugkilometer.

Der Stundentakt auf der Eifel - Bördebahn konnte, aufgrund von verspäteten infrastrukturellen Maßnahmen außerhalb des Einflusses der Rurtalbahn GmbH, am 8. Januar 2023 aufgenommen werden.

Die Verkehrsverträge der RB 21 Nord und der RB 28 sind als sogenannte „Brutto-Verträge“ gestaltet, so dass die Erlösverantwortung auf diesen Linien durch den Aufgabenträger getragen wurde. Lediglich auf dem „Südast“ (RB21 Süd) obliegt die Erlösverantwortung der Rurtalbahn GmbH.

Zur Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung der Marke Rurtalbahn und einer damit einhergehenden positiven Identifikation mit dem Unternehmen wurden auch in 2023 diverse Marketingmaßnahmen durchgeführt.

Eisenbahninfrastruktur und Infrastruktur-Planung

Das Geschäftsjahr 2023 war neben den üblichen Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung der Bahnanlagen geprägt durch die weiteren Planungen zum Streckenvollausbau der Eifel-Bördebahn (RB 28).

Die Schwerpunkte lagen hier bei Planung weiterer Haltepunkte und Bahnübergangssicherungsanlagen.

Die Auswirkungen des Jahrhunderthochwasser im Juli 2021 haben auch im Rurtal ihre Spuren hinterlassen. Obwohl die Talsperren Szenarien wie an Erft und Ahr verhindern konnten, trat die Rur über die Ufer und flutete Teile der Bahnanlagen im südlichen Streckenabschnitt zwischen Düren und Heimbach. Schäden sind insbesondere im Oberbau (Verschlammung) und in der Leit- und Sicherheitstechnik festzustellen. Der Betrieb ist dadurch nicht bzw. nur bedingt eingeschränkt, die Schadensbehebung aber unvermeidlich. Entsprechende Mittel wurden im Jahresabschluss 2021 berücksichtigt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat ein Förderprogramm eingerichtet, es ist jedoch nach wie vor unklar, in welcher Höhe Mittel zur Schadensbehebung an den Strecken der Rurtalbahn GmbH zur Verfügung stehen. Die entsprechenden Risiken sind weiterhin im Jahresabschluss 2023 berücksichtigt und deren Auswirkungen sind auch für die Folgejahre noch zu erwarten.

Im Juni 2022 ist in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen ein Regionalzug entgleist, mit tödlichen Folgen. Schon sehr schnell kam die Vermutung auf, dass beschädigte Betonschwellen die Ursache für die Entgleisung waren. Diese Vermutung wurde inzwischen durch einen Zwischenbericht der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) bestätigt. Seitens unserer Aufsichtsbehörde wurden wir aufgefordert, alle im Netz der Rurtalbahn verbauten Betonschwellen auf Rissbildung zu untersuchen und ggfs. ein Sanierungskonzept in Abhängigkeit vom Schadensbild aufzustellen und umzusetzen. Das Schadensbild tritt bei bestimmten Betonschwellen auf, die in ganz Deutschland verbaut wurden, unter anderem auch auf den Netzen der Rurtalbahn. Eine betriebliche Gefahr ist aktuell nicht gegeben und der Zustand der Schwellen wird engmaschig überwacht. Dennoch müssen die betroffenen Schwellen ausgetauscht werden. Die schadhaften Betonschwellen der Strecke Lindern - Heinsberg wurden im Jahr 2023 ausgetauscht.

Betriebswerkstatt

Neben der regelmäßigen und wiederkehrenden Instandhaltung der Schienenfahrzeugflotte des Geschäftsbereichs SPNV lag der Schwerpunkt der Tätigkeiten innerhalb der Betriebswerkstatt in der Instandhaltung der Busflotte der Rurtalbus GmbH und der VIAS BUS GmbH.

Verwaltung

Im kaufmännischen Bereich erfolgt die Abwicklung auf Basis von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin R.A.T.H. GmbH. Das Kostenrechnungssystem und die kaufmännische Unternehmensorganisation unterliegen einer permanenten Anpassung an die sich ändernden Rahmenbedingungen.

Geschäftsführung und Bereichsleiter erhalten monatliche Soll-/Ist-Abgleiche auf Basis des Businessplans. Die Ertragsdaten werden monatlich, die Liquiditätsvorschau wöchentlich analysiert. Des Weiteren werden monatlich Kennzahlen zur Steuerung der unternehmerischen und betrieblichen Belange ermittelt und der Geschäftsführung und den Leitern der Geschäftsbereiche zur Verfügung gestellt.

Ein Aufgabenschwerpunkt im Geschäftsjahr lag in der Weiterentwicklung des bestehenden Datenmanagementsystems sowie der Optimierung bestehender Geschäftsbereiche in das Reportingsystem. Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht eingeleitet.

Darstellung der Lage

a. Ertragslage

Einen Überblick über die Entwicklung der Ertragslage gibt der nachfolgende Jahresvergleich.

Ergebnis in TEUR	2023	2022	Veränderung
<i>Umsatzerlöse</i>	28.051	26.930	1.121
<i>Erträge aus der Auflösung des SoPo</i>	119	126	-7
<i>Sonstige betriebliche Erträge</i>	4.480	3.249	1.231
<i>Materialaufwand</i>	-8.025	-8.412	387
<i>Personalaufwand</i>	-9.189	-8.305	-884
<i>Abschreibungen</i>	-1.582	-1.534	-48
<i>Sonstige betriebliche Aufwendungen</i>	-9.467	-8.857	-610
<i>Zinsergebnis</i>	12	107	-95
<i>Steuern</i>	-1.528	-1.147	-381
Jahresergebnis	2.872	2.158	714

Die Ertragslage ist maßgeblich vom Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs geprägt. Der überwiegende Teil des Umsatzes im Bereich Schienenpersonennahverkehr wurde durch Vergütungen aus Verkehrsverträgen, Zuschedungen aus Einnahmearteilungen sowie Ausgleichszahlungen von Vertriebsdienstleistern erzielt. Daher ist ein Ausfallrisiko in diesem Segment begrenzt.

Das Rohergebnis (Ergebnis aus Umsatzerlösen zzgl. sonstigen betrieblichen Erträgen inkl. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens abzüglich Materialaufwand und Aufwand für fremdbezogenes Personal) belief sich im Geschäftsjahr auf TEUR 21.854 (i. V. TEUR 19.403). Der Anstieg um TEUR 2.450 resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzerlösen (TEUR 1.121) sowie sonstigen betrieblichen Erträgen (TEUR 1.231), bei einem leichten Aufwandsrückgang für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren sowie Aufwendungen für bezogene Leistungen (TEUR 387). Die Zunahme der Umsatzerlöse zeigt sich insbesondere in gestiegenen Zuschüssen des Aufgabenträgers sowie einem Anstieg von erhaltenen Übersteigerausgleichszahlungen.

Die Steigerung der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert primär aus der Zunahme periodenfremder Erträge, dem Anstieg von Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen und Ansprüchen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz.

Als bedeutsame, finanzielle Leistungsindikatoren und erfolgskritische Schlüsselkennzahlen verwendet die Rurtalbahn GmbH zur internen Steuerung des Unternehmens die Kennzahlen EK-Quote und Umsatzrentabilität.

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis zzgl. Steuern zu Umsatzerlösen zzgl.

Erträgen aus der Auflösung des SoPos) beträgt 15,6 % (i. V. 12,2 %). Dies bedeutet einen Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert, und entspricht nicht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2022 einer leicht sinkenden Entwicklung der Umsatzrendite. Die Zunahme resultiert im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Jahresergebnis vor Steuern in Höhe von TEUR 4.399 (i. V. TEUR 3.304), bei gleichzeitig gestiegenen Umsatzerlösen in Höhe von TEUR 28.051 (i. V. TEUR 26.930).

Die sonstigen betrieblichen Erträge belaufen sich auf TEUR 4.480 (i. V. TEUR 3.249), dies bedeutet eine Zunahme um TEUR 1.231 im Vergleich zum Vorjahr.

Bund und Länder haben auch in 2023 den ÖPNV-Rettungsschirm fortgeführt. Die Rurtalbahn GmbH konnte durch die Mechanismen des Rettungsschirms entsprechende Einnahmehausfälle, bedingt durch das seit dem 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket für den ÖPNV, ausgleichen.

Die Vergütungen im Rahmen der Verkehrserträge dienen als Ausgleich der Betriebskosten, die infolge der Verkehrsleistung und der notwendigen Trassenentgelte auf der Rurtalbahn entstehen. Darüber hinaus boten die Rettungsschirme eine Finanzierung der durch die Einführung des Deutschlandtickets entstandenen Fahrgeldmindereinnahmen.

Die Verkehrsleistung auf dem Südast (RB 21 Süd) basiert derzeit auf einem Zuwendungsvertrag zwischen dem Zweckverband go.Rheinland und der Rurtalbahn GmbH vom Dezember 2010. Der Vertrag gilt bis Dezember 2025.

Im Juni 2021 hat die Rurtalbahn vom Zweckverband go.Rheinland den Zuschlag für die Verkehrsleistungen auf den Netzen RB 21 Nord und RB 28 in den laufenden Vergabeverfahren bis Dezember 2025 erhalten.

Die Trassenentgelte stehen der Rurtalbahn GmbH aufgrund des eingangs erwähnten Infrastrukturpachtvertrages langfristig zu.

Auf der Aufwandsseite stellen die bezogenen Fremdpersonalleistungen in Höhe von TEUR 2.771 (i. V. TEUR 2.491) eine maßgebliche Position dar; in dieser Höhe sind die Aufwendungen auch für die Folgejahre zu kalkulieren.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten haben sich steigend entwickelt. Die Entwicklung der Energiekosten ist insbesondere im Bereich der Dieselmotorkraftstoffe stark von der weltweiten Nachfrage sowie des Angebotes auf den angespannten Rohstoffmärkten abhängig. Preissteigerungen am Markt werden insbesondere im Bereich der Treibstoffe durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte durch Indexmechanismen kompensiert.

Der Personalaufwand, laut Posten 5 und 6 der Gewinn- und Verlustrechnung, betrug insgesamt TEUR 9.189 (i. V. TEUR 8.305) und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 884 erhöht.

Ursachen für den Personalkostenanstieg sind geleistete Sonderzahlungen sowie die Auswirkungen der neu abgeschlossenen Tarifverträge, die in 2023 Tarifierhöhungen vorsahen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von TEUR 9.467 (i. V. TEUR 8.857) sind um TEUR 610 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Anstieg zeigt sich insbesondere in den Bereichen Mieten und Pachten (TEUR 185), periodenfremden Aufwendungen (TEUR 519), Marketing (TEUR 95) sowie Rechts-/Beratungskosten Konzern (TEUR 78) bei gleichzeitig gesunkenen Kosten für Reparaturen und Instandhaltungen vorwiegend im Infrastrukturbereich (TEUR 384) sowie Weiterbelastungen (TEUR 93).

Die rückläufige Entwicklung des Zinsergebnisses im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von TEUR 95 resultiert aus deutlich gestiegenen Zinsaufwendungen (TEUR 193) bei gleichzeitig nicht in dieser Höhe angefallenen Zinserträgen (TEUR 98).

Das Jahresergebnis vor Steuern beträgt TEUR 4.399 (i. V. TEUR 3.304). Dies bedeutet eine Zunahme um TEUR 1.095, und einen gleichzeitigen Anstieg des Aufwands aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um TEUR 381 auf TEUR 1.514 (i. V. TEUR 1.133).

Der Jahresüberschuss beträgt TEUR 2.872 (i. V. TEUR 2.158).

b. Finanzlage

	2023 TEUR	2022 TEUR
Jahresüberschuss	2.872	2.158
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	1.582	1.534
+/- Zunahme/Abnahme Sonderposten mit Rücklagenanteil	-119	-126
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	2.772	826
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	-14
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-1.178	2.088
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	156	374
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	6.085	6.840
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	9	22
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-264	-489
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	-93
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	9.723	0
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-9.810	-3.852
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-342	-4.412
- Auszahlungen an Unternehmenseigner	-2.158	-2.092
+ Einzahlung aus der Aufnahme von Krediten	0	0
- Auszahlungen für die Tilgung von Krediten	-4.172	-1.161
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-6.330	-3.253
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-587	-825
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	4.988	5.813
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	4.401	4.988

Liquide Mittel werden mit TEUR 4.401 (i. V. TEUR 4.988) ausgewiesen. Dies bedeutet eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr um TEUR 587. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2023 ein Cashflow aus

laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von TEUR 6.085. Dieser zeigt eine hohe Innenfinanzierungskraft und Stabilität der Gesellschaft.

Aufgrund der bestehenden Zuwendungsverträge über das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf den SPNV-Linie RB 21 Strecken Düren - Linnich und Düren - Heimbach sowie der RB 28 des Aufgabenträgers Zweckverband go.Rheinland erhält die Rurtalbahn GmbH festgelegte Vergütungen des Auftraggebers, die einer in den Verkehrsverträgen festgeschriebenen jährlichen Dynamisierung bzw. Indexierung zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten durch den Auftraggeber unterliegen.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leistet der Auftraggeber gegenüber der Rurtalbahn GmbH monatliche Abschlagszahlungen auf den Gesamtanspruch. Die hierfür erforderlichen Mittel werden dem go.Rheinland durch das Land NRW nach den einschlägigen Rechtsvorschriften, derzeit gemäß § 11 ÖPNVG NRW, zur Verfügung gestellt.

Die Höhe des Anspruchs bestimmt sich nach den vertraglich vereinbarten SPNV-Leistungen im Gebiet des go.Rheinland im Umfang von rund 1.003 TZugkm/Normjahr. Die endgültige Abrechnung des bestellten Betriebsprogramms erfolgt für die RB 21 Süd und die RB 28 spätestens zum 31. März des jeweiligen Folgejahres auf der Grundlage eines Normjahres, für die RB 28 Nord hingegen bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres. Diese eigenen flüssigen Mittel stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die Rurtalbahn GmbH in die Lage versetzt, ihre Zahlungsverpflichtungen zeitgerecht zu erfüllen.

Wöchentliche Liquiditätsübersichten an die Geschäftsführung runden die Liquiditätsplanung ab; die Geschäftsführung ist somit in der Lage, auftretende Engpässe frühzeitig zu erkennen und entsprechende Steuerungsmaßnahmen einzuleiten.

c. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Rurtalbahn GmbH schließt zum 31. Dezember 2023 mit TEUR 25.067 (i. V. TEUR 25.716). Dies bedeutet eine Vermögensabnahme gegenüber dem Vorjahr um TEUR 649.

Das Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 11.255 (i. V. TEUR 12.495). Der Rückgang in Höhe von TEUR 1.240 resultiert primär aus planmäßigen Abschreibungen sowie Abgängen im Sachanlagevermögen.

Die Anlagendeckung (Verhältnis des Eigenkapitals einschließlich 65 % des Sonderpostens für Investitionszuschüsse sowie des langfristigen Fremdkapitals zum Bestand des Sachanlagevermögens inklusive der immateriellen Vermögensgegenstände) beträgt zum 31. Dezember 2023 rd. 303 %. Dies weist auf eine hohe finanzielle Stabilität der Gesellschaft hin.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 5.290 (i. V. TEUR 5.389).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich in Höhe von TEUR 186 auf TEUR 310 (i. V. TEUR 496) reduziert.

Der Bestand der sonstigen Vermögensgegenstände erhöht sich um TEUR 403 auf TEUR 3.536 (i. V. TEUR 3.133). Die Steigerung resultiert größtenteils aus dem Anstieg der Ausgleichforderungen nach § 16 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie Instandhaltungsabrechnungen gegenüber der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Ansprüche aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) (TEUR 2.020), Steuererstattungsforderungen (TEUR 682), Ansprüche aus Ausbildungsbeförderungspauschalen (TEUR 151) und die periodengerechte Erfassung von Einnahmen (TEUR 660).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beläuft sich auf TEUR 1.409 (i. V. TEUR 106). Der Anstieg resultiert primär aus der Vorauszahlung für die Pacht der Infrastruktur im Kreis Düren für die Jahre 2024 bis 2027 in Höhe von TEUR 1.350. Der Posten beinhaltet weiterhin anteilige Sponsoringmaßnahmen für 2024 in Höhe von TEUR 39 sowie eine Einmalzahlung für einen Triebwagen in Höhe von TEUR 15.

Auf der Passivseite stellen die sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 6.625 (i. V. TEUR 3.655), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 3.259 (i. V. TEUR 3.066) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 5.727 (i. V. TEUR 9.498) die wesentlichen Bilanzposten im Fremdkapital dar.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber der R.A.T.H. GmbH in Höhe von TEUR 1.353 (i. V. TEUR 2.110) aus Darlehensgewährung gemäß Mietkaufvertrag zur Finanzierung der RS 1-Fahrzeuge sowie weitere erhaltene Darlehen von Seiten der R.A.T.H. GmbH in Höhe von TEUR 4.150 (i. V. TEUR 7.150).

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten größtenteils Verbindlichkeiten aus der Weiterleitung einer Versicherungserstattung an die VIAS Rail GmbH in Höhe von TEUR 53 (i. V. TEUR 53), Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von TEUR 55 (i. V. TEUR 40) sowie eine erhaltene Kautions in Höhe von TEUR 50 (i. V. TEUR 50).

Das Eigenkapital beläuft sich auf TEUR 7.866 (i. V. TEUR 7.152), dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 31,4 % (i. V. 27,8 %).

III. Prognosebericht

Wir erwarten für die Gesellschaft eine rückläufige Entwicklung im Hinblick auf das Jahresergebnis.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird in den kommenden Jahren durch Maßnahmen der schweren Instandhaltung an den Schienenfahrzeugen der Rurtalbahn GmbH geprägt sein. Diese Maßnahmen wurden kalkulatorisch berücksichtigt, sind aber ergebnismindernd im Jahr des tatsächlichen Aufwandes zu erfassen.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energie- und Materialkosten hat weiterhin erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung noch immer nicht möglich. Die Auswirkungen auf die Umsatz- und Ertragslage der Gesellschaft befinden sich in einem noch überschaubaren Rahmen, die Planungen berücksichtigen die derzeit bekannten Risiken in entsprechendem Umfang. Allerdings sind insbesondere im Bereich der Materialbeschaffung und Fremdleistungen deutliche Preissteigerungen aufgrund der weitergereichten Inflationsentwicklung zu verzeichnen.

Für das Geschäftsjahr 2024 wird mit einem graduell steigenden Umsatz, sowie einem leicht reduzierten Ergebnis vor Steuern im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 gerechnet.

Weiterhin wird für das Jahr 2024 mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite als auch mit einer leicht sinkenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte tendenziell sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2023 nicht realisiert.

Wesentliche Änderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für die Folgejahre sind nicht ersichtlich.

Chancen- und Risikobericht

Die Rurtalbahn GmbH befindet sich in einer guten Ausgangsbasis für die zukünftigen Wettbewerbsverschärfungen und Wettbewerbschancen. Maßgeblich ist hier auch, dass sich die Rurtalbahn GmbH erfolgreich in der internationalen Verkehrsausschreibung des Zweckverbandes go.Rheinland um die Verkehrsleistung auf der eigenen Infrastruktur auf dem Streckenabschnitt Düren - Linnich sowie auf der Bördebahn mit Beginn ab dem Fahrplanwechsel 2021/2022 durchsetzen konnte und die Verkehrsleistung bis Dezember 2025 weiterhin erbringen kann.

Zusätzlich konnte neben dem Eigentumserwerb der Strecke Düren - Euskirchen durch die BTG auch der betriebliche Teil des Bahnhofes Düren Nord erworben werden, der ebenfalls im Rahmen des langlaufenden Pachtvertrages der Rurtalbahn zum Betrieb übertragen wird und eine wesentliche Bedeutung für die weitere, selbstbestimmte Entwicklung in den kommenden Jahren darstellt.

Der Bund stellte den Ländern Finanzmittel für den SPNV in Form der Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Aufgrund der Steigerungen in den Preiskomponenten Energie und Personal finden intensive Verhandlungen zwischen den Aufgabenträgern und den Bundesländern statt, da die Regionalisierungsmittel in der Konsequenz der Verkehrsausweitungen durch die politisch gewollte Verkehrswende und die Kostensteigerung nicht ausreichend sind. Daher bleibt weiterhin abzuwarten, welche Lösungen in der Politik gefunden werden können.

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer erfolgt nach den Festlegungen des Kieker Schlüssels, auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Dabei handelt es sich um einen Zielschlüssel, der sich je zur Hälfte aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern zusammensetzt.

Ausgehend von der bis zum Jahr 2015 gültigen, konstanten horizontalen Mittelverteilung, findet im Zeitraum von 2016 bis 2031 Jahr für Jahr eine schrittweise Umverteilung der Länderanteile am Sockelbetrag der Regionalisierungsmittel statt, bis im Jahre 2031 der endgültige Zielschlüssel 'Kieler Schlüssel' erreicht ist. Für den Sockelbetrag ergeben sich im Zeitraum der Umverteilung somit je Bundesland jährlich unterschiedliche prozentuale Mittelanteile.

Zur Absicherung gegenüber möglichen Risiken des Unternehmensfortbestandes bedient sich die Rurtalbahn GmbH eines umfassenden Früherkennungssystems durch die Implementierung von Daten der Finanzbuchhaltung und des Controllings in ein monatliches Reporting-System. Die so generierten Abweichungsberichte werden in Abstimmung mit der Geschäftsführung und den jeweiligen Geschäftsbereichsleitern zeitnah analysiert. Wöchentliche Liquiditätsübersichten werden der Geschäftsführung vorgelegt.

Zur Vermeidung von Zahlungsausfällen wird ein adäquates Forderungsmanagement eingesetzt, das durch eine permanente und zeitnahe Überwachung der Zahlungseingänge Forderungsausfälle nahezu ausschließt. Bei ausbleibendem Forderungsausgleich werden entsprechende Maßnahmen bis hin zum Mahnbescheid erlassen. Im Neukundenbereich sind vor der Aufnahme von Geschäftsbeziehungen entsprechende Bonitätsauskünfte einzuholen.

Die Gesellschaft besitzt infolge der guten Eigenkapitalbasis eine solide Innenfinanzierungskraft. Investitionen werden aus Eigenmitteln dargestellt. Eine Aufnahme von Fremdverbindlichkeiten ist aus Sicht der Geschäftsführung nicht notwendig.

Preissteigerungen am Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte oder Preisfortschreibungen in den Verkehrsverträgen kompensiert.

Aufgrund der durchgeführten Analysen bestehen aus Sicht der Geschäftsführung zum Zeitpunkt der Berichterstattung keine Risiken, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden oder ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Zusammensetzung:

Geschäftsführung:	Häner, Herbert	Nideggen	
	Zimmermann, Björn (seit 19.05.2020)	Cadier en Keer/NL	
	Bröker, Jens (ab 01.01.2024 bis 24.04.2024)	Kreis Düren	Ehem. Referatsleiter
	Weinberger, Walter (bis 31.12.2023)	Kreis Düren	Ehem. Amtsleiter
	Emunds, Guido (seit 28.06.2024)	BTG	Geschäftsführer
Aufsichtsrat:	Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbG (BTG)	3 Sitze	
	R.A.T.H. GmbH	3 Sitze	

Gesellschafterversammlung:

1 Stimme

je 50 € Stammkapital

Vertreter des Kreises Düren

Aufsichtsrat:

Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Abhoff, Ferdinand (Vorsitzender)	Beauftragter des Landes NRW	08.11.2024	
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	03.07.2014	
Leonards, Ludwig	Kreistagsmitglied	28.03.2023	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	03.02.2004	08.11.2024

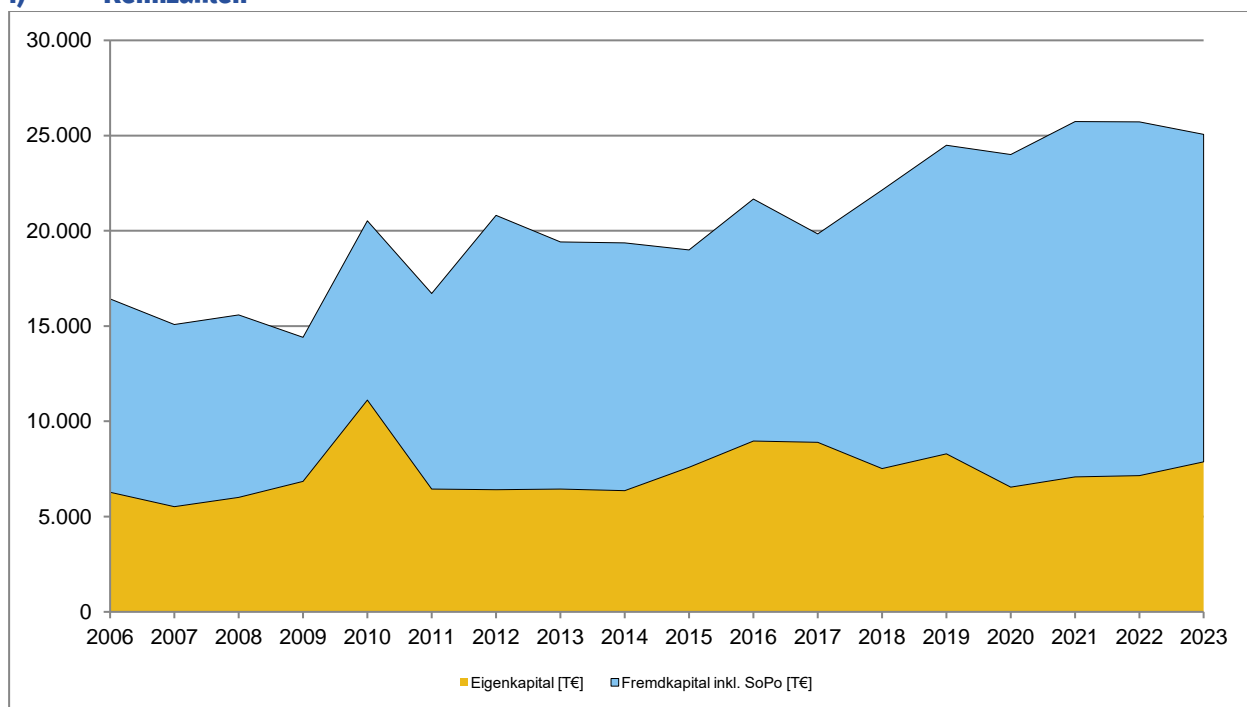
Gesellschafterversammlung:

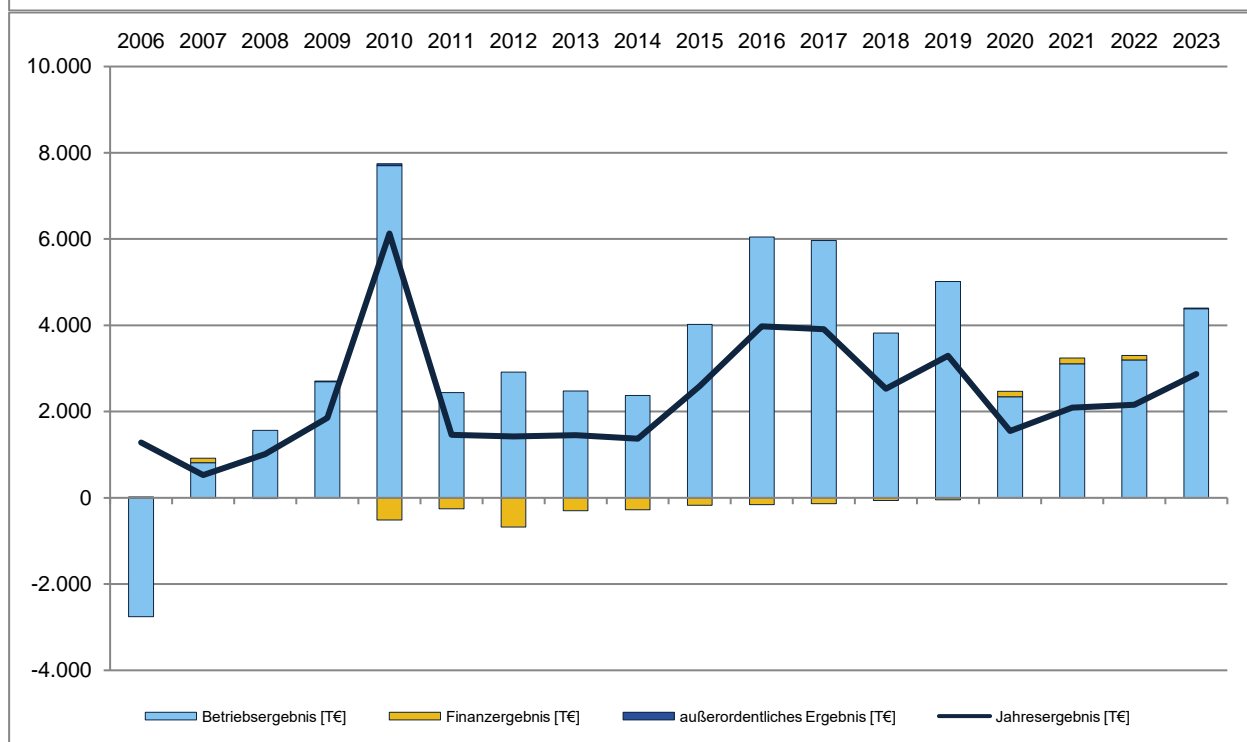
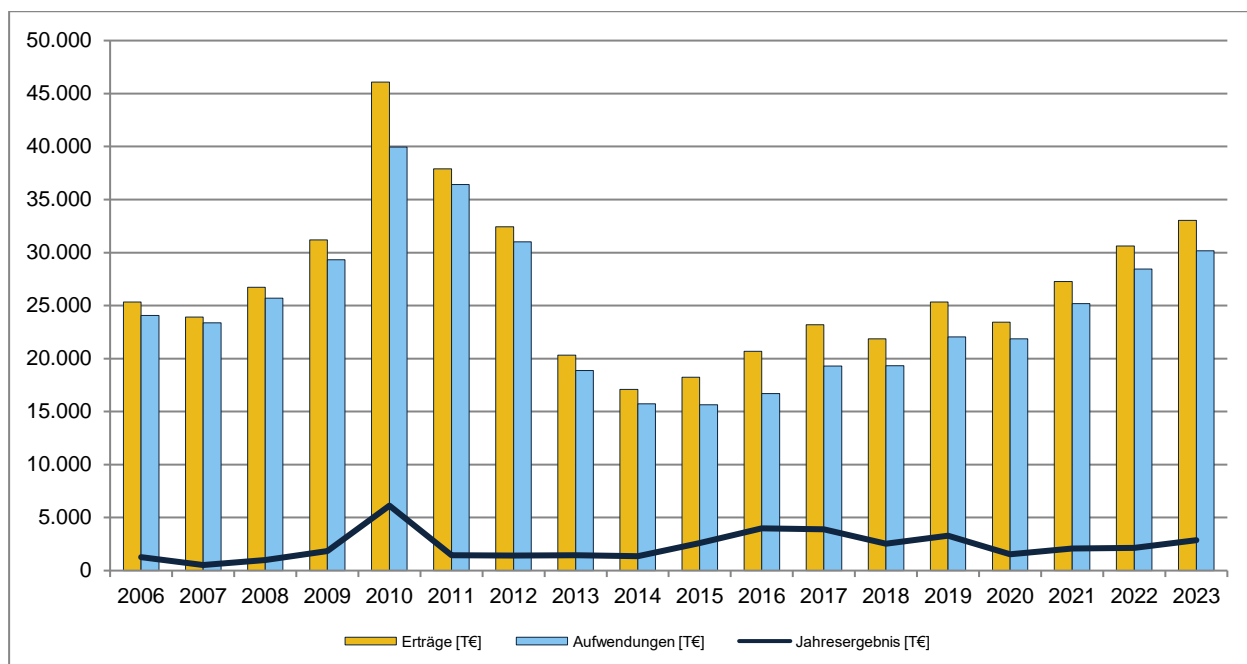
Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Hürtgen, Dirk	Kämmerer	03.11.2009	

h) Personalbestand

Zum 31.12.2023 waren 131 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2021	2022	2023	Veränderung
Eigenkapitalquote	27,53%	27,81%	31,38%	3,57%
Eigenkapitalrentabilität	29,52%	30,17%	36,51%	6,34%
Anlagendeckungsgrad 2	187,21%	134,00%	116,89%	-17,12%
Verschuldungsgrad	257,76%	255,87%	216,81%	-39,06%
Umsatzrentabilität	14,61%	11,87%	15,64%	3,77%