

20 Rurtalbus GmbH



Kölner Landstraße 271
52351 Düren
Telefon: 02421 3901-999
Telefax: 02421 3901-88
E-Mail: info@rurtalbus.de
Homepage: www.rurtalbus.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Gegenstand der Gesellschaft ist die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr einschließlich dessen Sonderformen sowie im Gelegenheitsverkehr. Die Gesellschaft kann alle Geschäfte betreiben, die dem Gesellschaftszweck unmittelbar oder mittelbar zu dienen geeignet sind. Sie kann sich insbesondere an anderen Unternehmen beteiligen, sie erwerben, die Geschäftsführung für solche Unternehmen übernehmen sowie Zweigniederlassungen errichten.

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	12,25	49
R.A.T.H. GmbH	12,75	51
Stammkapital	25,0	

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	21.571,00 €	10.923,00 €	778,00 €	-10.145,00 €	-92,88%
II. Sachanlagen	198.699,00 €	247.693,00 €	260.273,00 €	12.580,00 €	5,08%
B. Umlaufvermögen					
I. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	3.886.489,68 €	5.949.609,31 €	6.751.681,45 €	802.072,14 €	13,48%
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.770.105,57 €	1.145.056,75 €	813.846,16 €	-331.210,59 €	-28,93%

Bilanz	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
C. Rechnungs-abgrenzungsposten	320.715,75 €	227.491,14 €	230.408,93 €	2.917,79 €	1,28%
Summe Aktiva	6.197.581,00 €	7.580.773,20 €	8.056.987,54 €	476.214,34 €	6,28%
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Jahresüberschuss (i. V. Jahresfehlbetrag)	1.749.921,73 €	1.224.827,11 €	98.448,98 €	-1.126.378,13 €	-91,96%
B. Sonderposten	6.074,91 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
C. Rückstellungen	1.370.709,43 €	1.784.935,70 €	1.126.821,10 €	-658.114,60 €	-36,87%
D. Verbindlichkeiten	3.045.874,93 €	4.546.010,39 €	6.802.874,71 €	2.256.864,32 €	49,64%
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €	0,00 €	3.843,75 €	3.843,75 €	
Summe Passiva	6.197.581,00 €	7.580.773,20 €	8.056.988,54 €	476.215,34 €	6,28%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	29.141.858,80 €	33.448.593,06 €	37.112.586,61 €	3.663.993,55 €	10,95%
2. sonstige betriebliche Erträge	1.547.201,28 €	981.600,93 €	274.398,06 €	-707.202,87 €	-72,05%
3. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens	8.504,93 €	6.074,91 €	0,00 €	-6.074,91 €	-100,00%
4. Materialaufwand	24.598.363,26 €	27.902.341,56 €	31.326.836,20 €	3.424.494,64 €	12,27%
5. Personalaufwand	136.662,81 €	263.372,97 €	951.993,96 €	688.620,99 €	261,46%
6. Abschreibungen	57.163,48 €	57.472,58 €	80.069,78 €	22.597,20 €	39,32%
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	3.320.973,43 €	4.395.737,98 €	4.802.476,35 €	406.738,37 €	9,25%
Betriebsergebnis	2.584.402,03 €	1.817.343,81 €	225.608,38 €	-1.591.735,43 €	-87,59%
8. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	0,00 €	3,30 €	69,85 €	66,55 €	2016,67%
9. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	128,30 €	0,00 €	44.722,25 €	44.722,25 €	
Finanzergebnis	-128,30 €	3,30 €	-44.652,40 €	-44.655,70 €	-1353203,03%
Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit	2.584.273,73 €	1.817.347,11 €	180.955,98 €	-1.636.391,13 €	-90,04%
10. Außerordentliche Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
außerordentliches Ergebnis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	833.676,00 €	592.354,00 €	81.855,00 €	-510.499,00 €	-86,18%
12. sonstige Steuern	676,00 €	166,00 €	652,00 €	486,00 €	292,77%
Jahresergebnis	1.749.921,73 €	1.224.827,11 €	98.448,98 €	-1.126.378,13 €	-91,96%

f) Lagebericht

I. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

Die Gesellschaft wurde am 22.08.2019 von der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB), Düren, einer 100 %-Tochter der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG), Düren, und der privatwirtschaftlichen, in der

Region verwurzelten, R.A.T.H. GmbH, Düren, gegründet. Mehrheitsgesellschafter ist die R.A.T.H. GmbH mit 51 % der Anteile, während die Dürener Kreisbahn GmbH 49 % der Anteile hält. Zum 01.01.2020 wurde die DKB auf den übernehmenden Rechtsträger, die Muttergesellschaft BTG, verschmolzen. Für die Rurtalbus GmbH (Rurtalbus) haben sich hieraus weder Änderungen hinsichtlich der organisatorischen noch der finanziellen Rahmenbedingungen ergeben.

Die Haupttätigkeit der Gesellschaft ist die Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) – überwiegend im Kreis Düren. Die Gesellschaft hat zum 01.01.2020 den operativen Betrieb im Bereich öffentlicher Straßenpersonennahverkehr aufgenommen. Die Leistungen werden sowohl im Selbsteintritt als auch durch Subunternehmer erbracht.

Maßgebend für das öffentlich bestellte Leistungspaket der Rurtalbus GmbH ist der Nahverkehrsplan des Kreises Düren. Der Kreis Düren als Aufgabenträger für den ÖSPV im Kreis Düren hat in einem wettbewerblichen Verfahren die gesamte ÖSPV-Leistung im Kreis Düren in einem Los für 10 Jahre ausgeschrieben. Am 30.04.2019 hat der Kreis Düren den Zuschlag für diese Leistungen an die Bietergemeinschaft, bestehend aus der BTG und der R.A.T.H. GmbH, für einen Zeitraum von 10 Jahren vergeben. Der geschlossene Verkehrsvertrag läuft ab dem 01.01.2020 und endet zum 31.12.2029. Mit Beginn des Verkehrsvertrages werden alle Maßnahmen und Veränderungen aus dem neuen Nahverkehrsplan des Kreises Düren umgesetzt. Insbesondere enthält der neue Nahverkehrsplan das Ziel, die Ausgestaltung des Nahverkehrs zu stärken und mögliche Problemstellungen bei Schnittstellen zu minimieren und die öffentlichen Verkehrsleistungen zukünftig aus einer Hand zu beziehen. Im Verkehrsvertrag ist zu Beginn eine zweijährige Bruttophase vorgesehen, die zum 01.01.2022 von der Nettophase abgelöst werden soll. Während der Bruttophase liegt die Erlösverantwortung beim Aufgabenträger Kreis Düren. Aufgrund des unvorhersehbaren, pandemiebedingten Fahrgast-rückganges und damit einhergehendem Rückgang der Fahrgelderlöse wurde mit dem Kreis Düren als Aufgabenträger zur gegenseitigen Vermeidung erheblicher wirtschaftlicher Risiken vereinbart, die Bruttophase zunächst bis zum 31.12.2023 zu verlängern.

Einem Verkehrsvertragswechsel muss eine Verkehrserhebung vorangestellt werden. Diese Erhebung dient somit als Grundlage zur wirtschaftlichen Einigung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen während der Nettophase. Da die Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund geschieht, kann eine

solche Verkehrserhebung nur verbundweit durchgeführt werden. Trotz intensiver Bemühungen der Rurtalbus und des Kreises Düren konnte beim Verkehrsverbund keine Stimmenmehrheit für eine Verkehrserhebung gefunden werden. Daher konnte auch kein Wechsel in einen Netto-verkehrsvertrag bislang erfolgen.

Auf Grund des im April 2019 gewonnenen wettbewerblichen Verfahrens über die gesamten ÖSPV-Leistungen im Kreis Düren und den damit einhergehenden Rahmenbedingungen des geschlossenen Verkehrsvertrages bedient sich die Gesellschaft im Rahmen von Personalstellungsverträgen mit der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG) des beigestellten Fahr- und Betriebspersonales. Weiterhin nutzt die Gesellschaft die von Seiten der BTG vorgehaltene technische Infrastruktur und deren Fuhrpark an Kraftomnibussen sowie die Servicedienstleistungen bei Werkstatt- und Betankungsdienstleistungen durch die Rurtalbahn GmbH, Düren, für die eigenen Busse sowie den bei-gestellten Fuhrpark. Im kaufmännischen Bereich erfolgt die Abwicklung im Wesentlichen auf Basis von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin R.A.T.H. GmbH, Düren.

Lediglich untergeordnet ist die Gesellschaft in diesen Bereichen unabhängig von den Beistellungen aktiv, z. B. bei der Erbringung von Schülerspezialverkehr außerhalb der verkehrsvertraglichen Leistung. Nachbesetzungen bei Personal sowie Neuanschaffungen von Betriebsausstattung (insbesondere Fahrzeuge) werden ebenfalls im Rahmen der Beistellung vorgenommen.

Die eingesetzte Fahrzeugflotte soll sukzessiv auf alternative Antriebsmodelle umgestellt werden. So wurden im September 2020 die ersten 5 elektrisch betriebenen Omnibusse für den reinen Stadtverkehr erfolgreich in Betrieb genommen. Im Frühjahr 2022 wurden die ersten 5 Wasserstoffbusse geliefert. Die Inbetriebnahme der Fahrzeuge ist erfolgt und die Sicherstellung einer geeigneten Betankungsmöglichkeit im Bedienungsgebiet ist in der Umsetzung. Mittelfristig soll der gesamte für den Aufgabenträger eingesetzte Fuhrpark auf alternative Antriebe – vorzugsweise Wasserstoff – umgestellt werden. Unter gutachterlicher Begleitung ist der Beschaffungsprozess für weitere 10 Wasserstoffbusse eingeleitet. Ziel ist die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge im letzten Quartal des Jahres 2024.

Weiterhin bestehen ein Einnahmeaufteilungsvertrag und ein Kooperationsvertrag mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV). Die Interessen der Rurtalbus im Verkehrsverbund Rhein – Sieg (VRS) werden, aufgrund der lediglich geringen wirtschaftlichen Bedeutung für die Rurtalbus, vom AVV gebündelt mit anderen Nahverkehrsunternehmen mit Geschäftssitz im Gebiet des AVV vertreten. Die Gesellschaft wirkt im AVV im Aufsichtsrat und im Unternehmensbeirat sowie in untergeordneten Gremien mit. Abschließende Entscheidungen fallen in der politisch besetzten Zweckverbands-versammlung. Während der Bruttophase des Verkehrsvertrages liegt die Beschlussbefugnis im Unternehmensbeirat des AVV beim Kreis Düren; die Rurtalbus nimmt in dieser Phase nur beratend teil.

II. Wirtschaftsbericht

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose Winter 2023/24 von März 2024, die für den Güter- und Personenverkehr von der INTRAPLAN Consult GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), erstellt wurde. Dieser Bericht erstreckt sich auf die Jahre 2024 bis 2027 und gibt somit auch einen Überblick über die Entwicklung im Jahr 2023. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Prognose des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 21. Februar 2024 die Grundlage.

Die gegenwärtige Entwicklung im Personenverkehr muss immer noch vor dem Hintergrund der drastischen Rückgänge und Verlagerungen im Jahr 2020 betrachtet werden, die aufgrund der Corona-Pandemie und der Maßnahmen zu ihrer Eindämmung entstanden. Alle fundamentalen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des ÖSPNV wurden in 2020 in einem noch nie zu beobachtenden Ausmaß von der Corona-Pandemie überlagert. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ging der Personenverkehr gesamtmodal um 18 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung) zurück.

Im Jahr 2021 hat der gesamtmodale Personenverkehr annähernd auf dem gedrückten Vorjahresstand stagniert. Erst im Jahre 2022 wurden bei allen Verkehrsarten nennenswerte Teile der Einbrüche von 2020 ausgeglichen. Der Abstand zum Vorkrisenjahr hat sich in dem Jahr annährend halbiert.

Im Jahr 2023 hat sich dieser Aufholprozess grundsätzlich fortgesetzt. Durch inflationsbedingte Kaufkraftverluste werden die privaten Konsumausgaben gebremst. Die Kraftstoffpreise sind im Jahr 2023 – nach zwei Jahren mit einer kräftigen Erhöhung um zusammen 54 % – etwas gesunken. Für den Individualverkehr ist vor allem bei der Leistung mit einem etwas schwächeren Wachstum gegenüber 2022 zu rechnen. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr entstand eine spürbare Wirkung in Höhe von 5 % (Aufkommen und Leistung) aus dem Deutschlandticket. Allerdings sind die Effekte im gesamten Jahr 2023 aufgrund der Einführung im Mai (prozentual) schwächer. Sowohl für den Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr hat sich die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr kräftig erholt. Im gesamten ÖSPV veränderte sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -8,9 %, ggü. 2022: +6,6 %).

Die Prognose für die Jahre 2024 bis 2027 erfolgt grundsätzlich gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019. Dies ist schon deshalb erforderlich, weil eine Betrachtung ohne das Vorkrisenniveau äußerst fehlerträchtig wäre. Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben vom BMWK ein Anstieg um 1,1 % erwartet. Bei den Erwerbstätigen kommt der seit 2006 zu beobachtende kontinuierliche Aufschwung im Jahr 2024 nahezu vollständig zum Stillstand. Positive Effekte im ÖSPV sind durch die Einführung des Deutschlandtickets zu erwarten. Im gesamten ÖSPV liegt das Aufkommen wie im Nahverkehr um gut 5 % unter dem Niveau von 2019 und nimmt gegenüber 2023 um knapp 4 % zu. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um gut 11 % unter dem Vorkrisenstand, aber um gut 5 % über dem Vorjahr liegt.

III. Darstellung der Lage

a. Ertragslage

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

Ergebnis in TEUR	2023	2022	Veränderung
Rohergebnis	6.060	6.533	-473
Personalaufwand	-952	-263	-689
Abschreibungen	-80	-57	-23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.803	-4.396	-407
Zinsergebnis	-45	0	-45
Steuern	-82	-592	510
Jahresergebnis	98	1.225	-1.127

Die Ertragslage im ÖSPV ist maßgeblich von der Erbringung der Verkehrsleistungen, überwiegend im Kreis Düren, geprägt. Lediglich untergeordnet ist die Gesellschaft bei der Erbringung von Schüler-spezialverkehren, außerhalb der verkehrsvertraglichen Leistung, aktiv. Im Geschäftsjahr 2023 wurden Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 37.113 erzielt (i. V. TEUR 33.449). Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um TEUR 3.664.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen TEUR 274 in 2023 (i. V. TEUR 982). Der Rückgang in Höhe von TEUR 708 resultiert primär aus gesunkenen periodenfremden Erträgen (-TEUR 679) sowie reduzierten Aufwandszuschüssen (-TEUR 86), bei gestiegenen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (+TEUR 27). Der Rückgang der periodenfremden Erträge ist auf einen Sonder-effekt im Vorjahr zurückzuführen. In 2022 erhielt die Rurtalbus GmbH aus dem Spitzausgleich Übersteiger-/Fremdverkauf 2021 Erträge, die in 2023, durch entsprechende Anpassung der Abschläge in 2022 nicht mehr anfielen.

Der überwiegende Teil der Gesamtleistung wurde durch die erzielten Fahrgeldeinnahmen sowie die Abschlagszahlungen gemäß Verkehrs-Service-Vertrag mit dem Kreis Düren generiert.

Im Materialaufwand mit TEUR 31.327 (i. V. TEUR 27.902) stellen die Fremdleistungen für die beauftragten Subunternehmer zur Erbringung der öffentlichen Verkehrsleistungen gemäß Verkehrsvertrag mit dem

Kreis Düren, die Aufwendungen für das beigestellte Personal, die vorgehaltene technische Infrastruktur zzgl. Fuhrpark an die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH sowie die Servicedienst-leistungen bei Werkstatt und Betankungsdienstleistungen durch die Rurtalbahn GmbH für die eigenen Busse sowie den beigestellten Fuhrpark, die wesentlichen Aufwendungen dar. Der Anstieg des Materialaufwands, trotz Rückgang des beigestellten Personals von Seiten der Beteiligungs-gesellschaft Kreis Düren, resultiert aus gestiegenen Fremdleistungskosten der Subunternehmer, höheren Fahrzeuganmietungskosten sowie gestiegenen Mietleasingkosten der beigestellten, sukzessiv erneuerten Fahrzeugflotte.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten werden sich voraussichtlich leicht steigend weiterentwickeln. Die weitere Entwicklung der Energiekosten hängt entscheidend von den geo-politischen Umständen ab, die sich jederzeit ändern können und damit erheblichen Einfluss auf die konjunkturelle Entwicklung der deutschen Wirtschaft haben. Es ist derzeit mit weiteren leichten Verteuerungen im Energiesektor zu rechnen. Preissteigerungen im Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte teilweise kompensiert.

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr TEUR 952 (i. V. TEUR 263), das bedeutet einen Anstieg von TEUR 689. Ursächlich hierfür war eine deutliche Erhöhung des Mitarbeiterstammes, analog zum Rückgang der Anzahl des beigestellten Fahr- und Betriebspersonals im Rahmen der Personalgestellungsverträge mit der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren. Die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren hat für ausgeschiedene Mitarbeiter des beigestellten Fahr- und Betriebspersonals keine neuen Mitarbeiter mehr eingestellt.

Die Abschreibungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf TEUR 80 (i. V. TEUR 57) und resultieren aus den planmäßigen Abschreibungen des Anlagevermögens.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich in 2023 auf TEUR 4.803 (i. V. TEUR 4.396), das bedeutet eine Steigerung in Höhe von TEUR 407. Der Anstieg basiert im Wesentlichen aus höheren VVDE-Haftpflichtumlagekosten (+ TEUR 411), gestiegenen EDV-Wartungskosten (+ TEUR 69) sowie AVV-Verbundkosten (TEUR 105), bei gleichzeitig gesunkenen Fahrzeug-Reparaturkosten (TEUR 153). Weitere wesentliche Posten sind Mieten und Pachten in Höhe von TEUR 425 (i. V. TEUR 438), Rechts- und Beratungskosten

in Höhe von TEUR 267 (i. V. TEUR 279) sowie Werbe- und Sponsoringkosten in Höhe von TEUR 216 (i. V. TEUR 226).

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag haben das Ergebnis mit TEUR 82 (i. V. TEUR 592) belastet.

In 2023 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 98 (i. V. TEUR 1.225) realisiert.

b. Finanzlage

Über die Liquiditätssituation und die finanzielle Entwicklung gibt die folgende Kapitalflussrechnung Aufschluss:

	2023 TEUR	2022 TEUR
Jahresüberschuss	98	1.225
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	80	57
+/- Zunahme/Abnahme Sonderposten mit Rücklagenanteil	0	-6
+/- Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	-658	414
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-805	-1.970
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.261	1.500
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-24	1.221
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	1	1
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-83	-97
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-82	-96
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	1.000	0
- Auszahlungen an Unternehmenseigner	-1.225	-1.750
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-225	-1.750

Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-331	-625
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.145	1.770
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	814	1.145

Liquide Mittel werden zum 31. Dezember 2023 mit TEUR 814 (i. V. TEUR 1.145) ausgewiesen.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leistet der Auftraggeber aus dem Verkehrsvertrag gegenüber der Rurtalbus GmbH monatliche Abschlagszahlungen auf den Grundanspruch. Die Höhe der Abschlagszahlungen bemisst sich nach dem fortgeschriebenen Grundanspruch unter Anrechnung der auf Basis des Erlösgutachtens vom IVW aus 2017 ermittelten durchschnittlichen, kassen-technischen Einnahmen sowie unter Beachtung pauschaler Zuwendungen nach § 145 SGB IX, § 11a ÖPNVG NRW sowie erhaltener MobilTickets Zuwendungen.

Die endgültige Abrechnung des vertraglich vereinbarten Betriebsprogramms im ÖSPV erfolgt zum 30. Juni des nachfolgenden Kalenderjahres durch den Auftraggeber. Zum Ende des Geschäftsjahres erfolgt eine vorläufige Abgrenzung.

Diese eigenen flüssigen Mittel stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die Rurtalbus 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, sich anbahnende Engpässe frühzeitig zu erkennen und entsprechende Steuerungsmaßnahmen einzuleiten.

c. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Rurtalbus GmbH beträgt zum 31. Dezember 2023 TEUR 8.057 (i. V. TEUR 7.581).

Das Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 261 (i. V. TEUR 259). Der marginale Anstieg basiert primär auf Neuanschaffungen in den Bereichen Betriebs- und Geschäftsausstattung bei planmäßig getätigten Abschreibungen in Höhe von TEUR 80.

Die Anlagendeckung (Verhältnis des Eigenkapitals zzgl. des langfr. Fremdkapitals zum Bestand des Anlagevermögens) beträgt zum 31. Dezember 2023 rd. 430 %. Dies weist auf eine hohe finanzielle Stabilität hin.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 6.752 (i. V. TEUR 5.950). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 3.035 (i. V. TEUR 1.312), die sonstigen Vermögensgegenstände belaufen sich auf TEUR 3.649 (i. V. TEUR 4.540).

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert aus der Abrechnung des ersten Abschlages auf die Spitzabrechnung 2023 an den Kreis Düren in Höhe von TEUR 1.188 sowie offenen Forderungen gegen die ASEAG in Höhe von TEUR 1.363.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Steuererstattungsansprüche aus Umsatzsteuer in Höhe von TEUR 962 (i. V. TEUR 999), aus Ertragsteuern in Höhe von TEUR 997 (i. V. TEUR 0) sowie Ansprüche aus ausstehenden Abrechnungen in Höhe von TEUR 1.089 (i. V. TEUR 3.018).

Der Rückgang der ausstehenden Abrechnungen resultiert aus der, im Gegensatz zum Vorjahr, bereits in 2023 erstellten Abrechnung des ersten Abschlages auf die Spitzabrechnung an den Kreis Düren in Höhe von TEUR 1.188.

Der Bestand an liquiden Mitteln beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 814 (i. V. TEUR 1.145).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 230 (i. V. TEUR 227) enthält im Wesentlichen die Kosten für die erteilten Konzessionen des Linienverkehrs gem. § 42 PBeFG für die Jahre 2021 bis 2029 in Höhe von TEUR 14 (i. V. TEUR 16), die Aufwendungen für die gemieteten Fahrzeugdrucker für die Jahre

2021-2029 in Höhe von TEUR 178 (i. V. TEUR 207) sowie Kosten für Sponsoringmaßnahmen für 2024 in Höhe von TEUR 35 (i. V. TEUR 0).

Das Eigenkapital beträgt zum 31. Dezember 2023 TEUR 123 (i. V. TEUR 1.250); dies entspricht einer Reduzierung gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.126 und resultiert aus der in 2023 getätigten Ausschüttung an die Unternehmenseigner sowie dem gesunkenen Jahresergebnis 2023 im Vergleich zum Vorjahr.

Die Eigenkapitalquote 2023 (Eigenkapital/Bilanzsumme) beträgt 1,53 % (i. V. 16,49 %).

Zum 31. Dezember 2023 stellen auf der Passivseite die sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 1.127 (i. V. TEUR 830), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 1.676 (i. V. TEUR 1.572), die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 2.338 (i. V. TEUR 1.971) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 2.711 (i. V. TEUR 937) die wesentlichen Posten dar.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen resultiert vorwiegend aus einer Steigerung der VVDE-Haftpflichtumlage zum 31. Dezember 2023 sowie fehlenden Abrechnungen von Subunternehmern.

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 1.774 auf TEUR 2.711 (i. V. TEUR 937) ergibt sich im Wesentlichen aus Abrechnungen der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren für Fahrzeug- und Personalgestellungsleistungen, sowie einem von der R.A.T.H GmbH gewährten Darlehen.

IV. Prognosebericht

Nach erfolgter Aufnahme des operativen Betriebs mit einer erheblichen Ausweitung der Busverkehrsleistungen von 6,9 auf ca. 8,5 Mio. Buskilometer im Jahr 2020 hat sich die zu erbringende Verkehrsleistung im Jahr 2021 bei 8,5 Mio. Buskilometern stabilisiert. Aufgrund einer erneuten Leistungs-ausweitung um rund 500 Tkm im Jahre 2022 wurden auch in 2023 Leistungen knapp unter 9 Mio. Buskilometern erbracht. Die entsprechende Leistungserbringung wird zu einem erheblichen Anteil durch die zusätzliche Bestellung von Subunternehmerleistungen sichergestellt. Insbesondere der Fachkräftemangel bei den Omnibusfahrern zieht in vielen Bereichen Qualitätsprobleme bei den Sub-unternehmern nach sich. Ziel

ist die vollumfängliche Erfüllung der Qualitätsstandards des Verkehrsvertrages. Bei Nichterfüllung der Leistungen aus dem Verkehrsvertrag durch Subunternehmer werden die negativen wirtschaftlichen Folgen an die Subunternehmer durchgereicht.

Das im Vorjahr geplante Jahresergebnis in Höhe von TEUR 707 konnte mit einem Jahresüberschuss von TEUR 98 nicht erzielt werden. Gründe hierfür war ein abgeschwächtes Rohergebnis um TEUR 473, durch einen deutlichen Anstieg der bezogenen Leistungen, bei gleichzeitig gestiegenen Personal-kosten und Versicherungsaufwendungen.

Für das Geschäftsjahr 2024 erwartet die Gesellschaft, aufgrund des aktuell bestehenden Wirtschaftsplans, einen Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 718. Es wird unterstellt, dass alle Subunternehmer in der Lage sind, die im Jahr 2019 geschlossenen Verträge zur Erbringung der Verkehrsleistung zu erfüllen.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis zzgl. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt in 2023 0,49 % (i. V. 5,43 %). Dies bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert und entspricht nicht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2022 einer konstanten Umsatzrendite. Grund hierfür war eine hohe Steigerung der Gesamtleistung bei gleichzeitig, im Verhältnis zum Anstieg der Gesamtleistung, stärker gestiegenen betrieblichen, operativen Aufwendungen sowie Personalaufwendungen, die zu einem, im Vergleich zum Vorjahr, geringeren Jahresüberschuss vor Steuern führten.

Die Eigenkapitalquote beträgt in 2023 1,53 % (i. V. 16,49 %) und ist im Vergleich zum Vorjahr um 14,95 Prozentpunkte gesunken; die im Vorjahr prognostizierte konstante Eigenkapitalquote hat sich in 2023 aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme und des niedrigeren Jahresergebnisses nicht realisiert.

Für das Jahr 2024 wird mit einer leicht steigenden Umsatzrendite und Eigenkapitalquote im Vergleich zu 2023 gerechnet.

Durch die für die Jahre 2020 bis 2023 getroffene Bruttovereinbarung trifft das Risiko schwankender Beförderungserlöse den Kreis Düren als Auftraggeber. Der Aufgabenträger hat bereits angedeutet, dass der Bruttovertrag bis zum Ende des Verkehrsvertrages angewendet werden könnte. Die abschließenden Beratungen dazu, sollen 2024 geführt werden. Die Rurtalbus begrüßt aufgrund der unkalkulierbaren Situationen (Pandemie, Kriegsgeschehen, dauerhafte Finanzierung Deutschland-ticket) die angestoßene Diskussion.

Obwohl die Corona-Pandemie Anfang April 2023 von der Bundesregierung für beendet erklärt wurde, müssen dennoch die damit verbundenen Rückgänge und Verlagerungen, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie entstanden, aufgeholt werden. Neben den damit einhergehenden Bemühungen, Fahrgäste wieder in den ÖPSV zu motivieren, spielen andere Einflussfaktoren eine zunehmende Rolle, insbesondere der deutliche Anstieg der Reallohnentwicklungen. Da die Löhne aber branchenübergreifend erheblich steigen, haben die Veränderungen keinen nennenswerten positiven Effekt auf die Beschäftigung. Auch weitere Kosten für Ersatzteile, Instandhaltungen und sonstigen Dienstleistungen sind inflationsbedingt signifikant gestiegen, so dass bei gleichbleibendem Angebot die Produktionskosten deutlich steigen. Dies wird im Jahr 2024 zu einem Verhandlungsbedarf mit den eingesetzten Subunternehmern führen. Erschwerend kommt hinzu, dass ab diesem Jahr die Subunternehmer nun jährlich den Vertrag kündigen können. Eine Ausschreibung der dann zurückgegebenen Leistung kann wirtschaftliche Risiken mit sich bringen.

Die Gesellschaft wird in 2024 daher in vorzeitige Vertragsverhandlungen mit den Subunternehmern einsteigen, um die Verträge langfristig zu verlängern. Hierzu muss vorab mit dem Aufgabenträger abgestimmt werden, ob es hier ebenfalls bilaterale Anpassungsmöglichkeiten gibt.

Die Bundesregierung hat das sogenannte „Deutschlandticket“ im Mai 2023 eingeführt. Es handelt sich dabei um ein deutschlandweites Ticket, mit dem die Nutzenden den regionalen Bus- und Zugverkehr im gesamten Bundesgebiet nutzen können. Das Ticket wird zu einem attraktiven Preis von 49 € angeboten.

Es hat sich gezeigt, dass überwiegend Bestandskunden vom bisherigen Abo zum neuen Angebot gewechselt sind. Einige neue Abonnenten konnten gewonnen werden. Insbesondere die Umstellung von Schulfahrkarten hin zum Deutschlandticket hat für enorme Absatzzahlen gesorgt. Eine langfristige Finanzierung durch Bund und Länder zu dem Ticketangebot steht allerdings aus, so dass nur für 2024 der positive anhaltende Trend prognostiziert werden kann.

Besonders belastend im ÖPSV ist der branchenweite Fachkräftemangel, insbesondere im Fahrdienst. Im Kreis Düren fehlen rund 40 Fahrpersonale. Mit dem Mangel an Fachkräften sind Fahrtausfälle verbunden. Im Jahr 2024 gilt es diese Lücke zu schließen. Es müssen gemeinsam mit dem Aufgabenträger Fahrplanoptimierungen erarbeitet werden, um den Bedarf an Fahrpersonalen systemseitig zu verringern. Auf der anderen Seite müssen vor allem die Maßnahmen verstärkt werden, Fahrpersonale aus überregionalen Gebieten zu akquirieren. Mit dem Einsatz der verstärkten Akquise von Fahrpersonalen und gleichzeitig der Reduzierung des Gesamtbedarfs können im ersten Schritt die Fahrplanlage stabilisiert und die Fahrtausfälle reduziert werden.

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

V. Chancen- und Risikobericht

Infolge des Ukraine-Konflikts und weiterer geopolitischen Krisen mit den aktuellen weltweiten, wirtschaftlichen Entwicklungen, bestehen weiterhin wirtschaftliche Risiken hinsichtlich der Dieselpreisentwicklung und der Vertragserfüllung der Subunternehmer.

Mit Beginn des Ukraine-Krieges hatte sich der Dieselpreis sprunghaft erhöht. Nach einem deutlichen Anstieg in 2022 haben sich die Kraftstoffpreise in Deutschland im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich beruhigt. Für das Jahr 2024 kann aber, aufgrund weiterer Konflikte, mit eher steigenden Dieselpreisentwicklungen gerechnet werden.

Der erhebliche Anstieg der Lohnkosten ist für die Subunternehmer aber ein noch wesentlicherer wirtschaftlicher Faktor. Die gestiegenen Lohnkosten werden durch die in den Verträgen vereinbarten Indizes nicht abgebildet. Im Jahre 2024 muss die Rurtalbus daher prüfen, ob sie zur Vermeidung von wirtschaftlichen Folgen durch die Indizierung der Verträge andere Möglichkeiten findet, die Liquidität der Subunternehmer zu stabilisieren. Dadurch besteht die Chance die Vertragserfüllung der Subunternehmer zu gewährleisten, die Subunternehmer langfristig bis zum Ende des Verkehrsvertrages an die Rurtalbus zu binden und somit Planungssicherheit zu erlangen.

Sollten dennoch ein oder mehrere Subunternehmer kurzfristig Insolvenz anmelden, so würde eine kurzfristige Neuvergabe dieser Leistungen von Nöten sein, um das Leistungsangebot aufrecht zu erhalten. Eine kurzfristige Vergabe führt in der Regel zu höheren Preisen, was je nach Menge der neu zu vergebenen Verkehrsleistung ein erhebliches Risiko darstellt.

Es besteht aber auch die Chance, dass bei Neuvergabe dieser Fahrbetriebsleistungen an Dritte diese Leistungen zu reduzierten Kosten bei der Verkehrsleistungserstellung führen können.

Weiterhin besteht das Risiko, aber auch wiederum die Chance, dass aufgrund veränderter Rahmenbedingungen der Aufgabenträger während der Bruttophase bis zu 5 % und insgesamt über die gesamte Laufzeit des Verkehrsvertrages bis zu einem Drittel der Verkehrsleistungen zu dem von der Rurtalbus GmbH mit der Angebotsabgabe festgelegten Konditionen zu- oder abbestellen kann, was zu einer Änderung des Ausgleichsanspruchs führen würde.

Die Rurtalbus GmbH hat die Möglichkeit der Abbestellung von jährlich bis zu 7 % der Verkehrsleistung in die Subunternehmerverträge aufgenommen, um sich die Möglichkeit offen zu halten, einen Großteil der Abbestellung ggf. durch Reduzierung der Subunternehmerleistung vornehmen zu können.

Im Bereich des operativen Geschäfts ist die Gesellschaft über den Versicherungsverband Deutscher Eisenbahnen – einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – versichert. Risiko besteht hier für den Fall eines durch ein Mitglied verschuldeten Großschadenereignisses, das die Höchsthaftungsgrenzen des Versicherungsverbandes (100 Mio. Euro je Schadenereignis) übersteigt. Weiterhin haben die

Mitgliedsunternehmen und ehemaligen nachhaftenden Mitgliedsunternehmen für die künftigen Umlagezahlungspflichten, die sogenannten `Gesamt-Umlageverpflichtungen` entsprechende Rückstellung, gemäß VVDE-Satzung, zu bilden. Die Höhe der Gesamt-Umlageverpflichtung bestimmt sich hauptsächlich durch die Anteile des Unternehmens an den noch nicht abgewickelten Versicherungsfällen. Diese Anteile betreffen diejenigen Schadenjahre, in denen die VVDE-Mitgliedschaft bestanden hat und aus denen noch nicht abgewickelte Versicherungsfälle vorhanden sind. Der Gesamt-Entschädigungsaufwand wird vom VVDE ermittelt und gemäß VVDE-Verteilungsschlüssel auf die Mitglieder verteilt.

Zu berücksichtigen ist, dass die vorstehenden Verpflichtungen sukzessive durch jährliche Umlage-zuschläge bis zum Ende des Jahres 2028 abgebaut werden sollen.

Insbesondere die Kalenderjahre 2022 und 2023 haben hier hohe Rückstellungen in der Versicherungsgemeinschaft gefordert. Auf die Liquidität haben diese Rückstellungen bei der Bildung keinen unmittelbaren Einfluss.

Die Liquidität der Gesellschaft ist im Wesentlichen abhängig von der Absatzlage bei den Fahrscheinen und den monatlichen Abschlagszahlungen des Aufgabenträgers für die Leistungserbringung gemäß dem Verkehrsvertrag. Sollten dennoch temporäre Liquiditätsengpässe entstehen, besteht die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschafter, kurzfristige Darlehen zu gewähren.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Zusammensetzung:

Geschäftsführung:	Christian Hoverath (seit 01.01.2023)	
	Nikolas Asbach (bis 31.05.2023)	
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

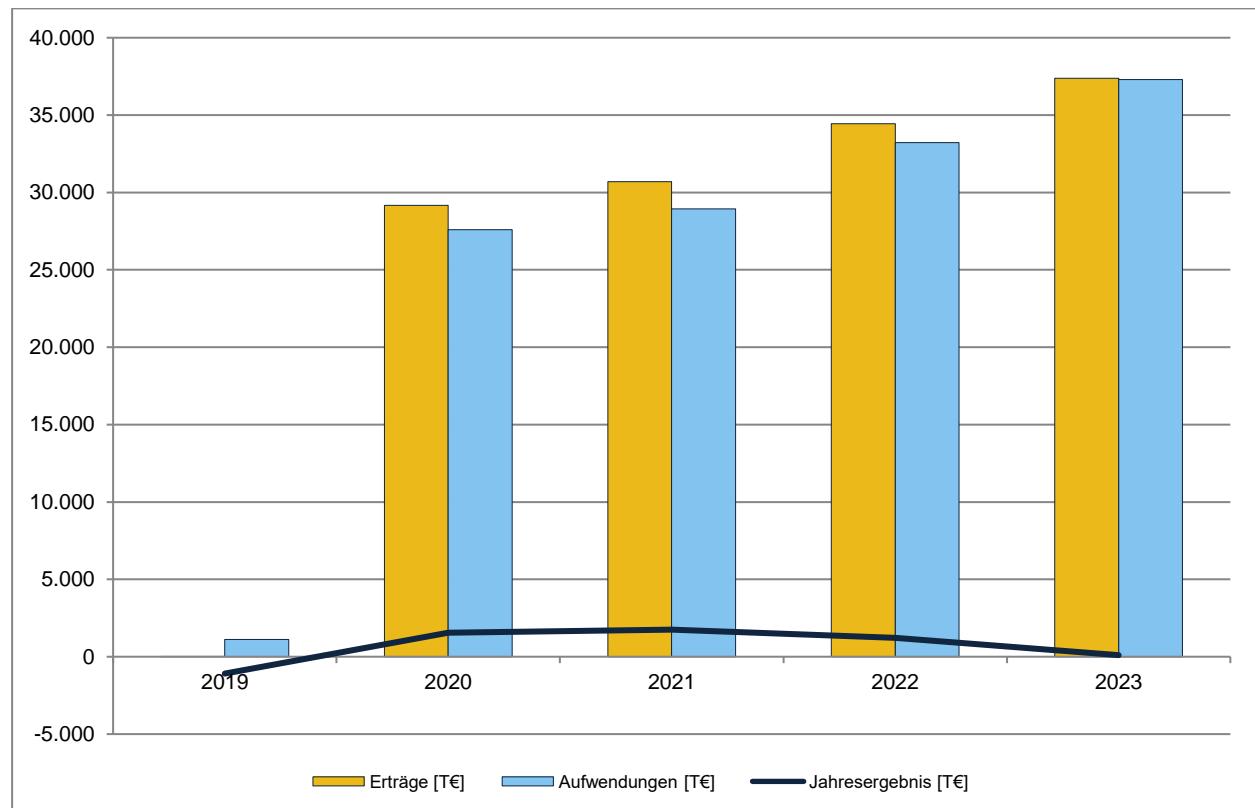
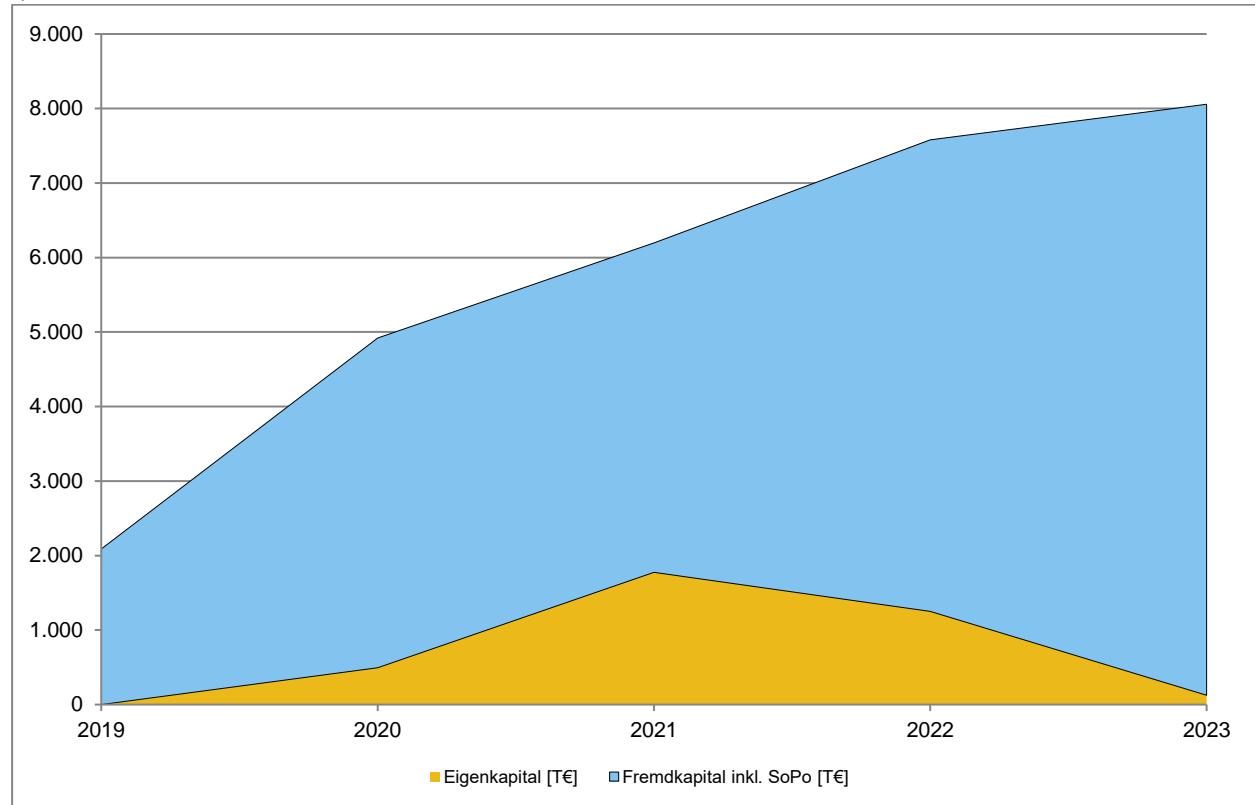
Aufsichtsrat:

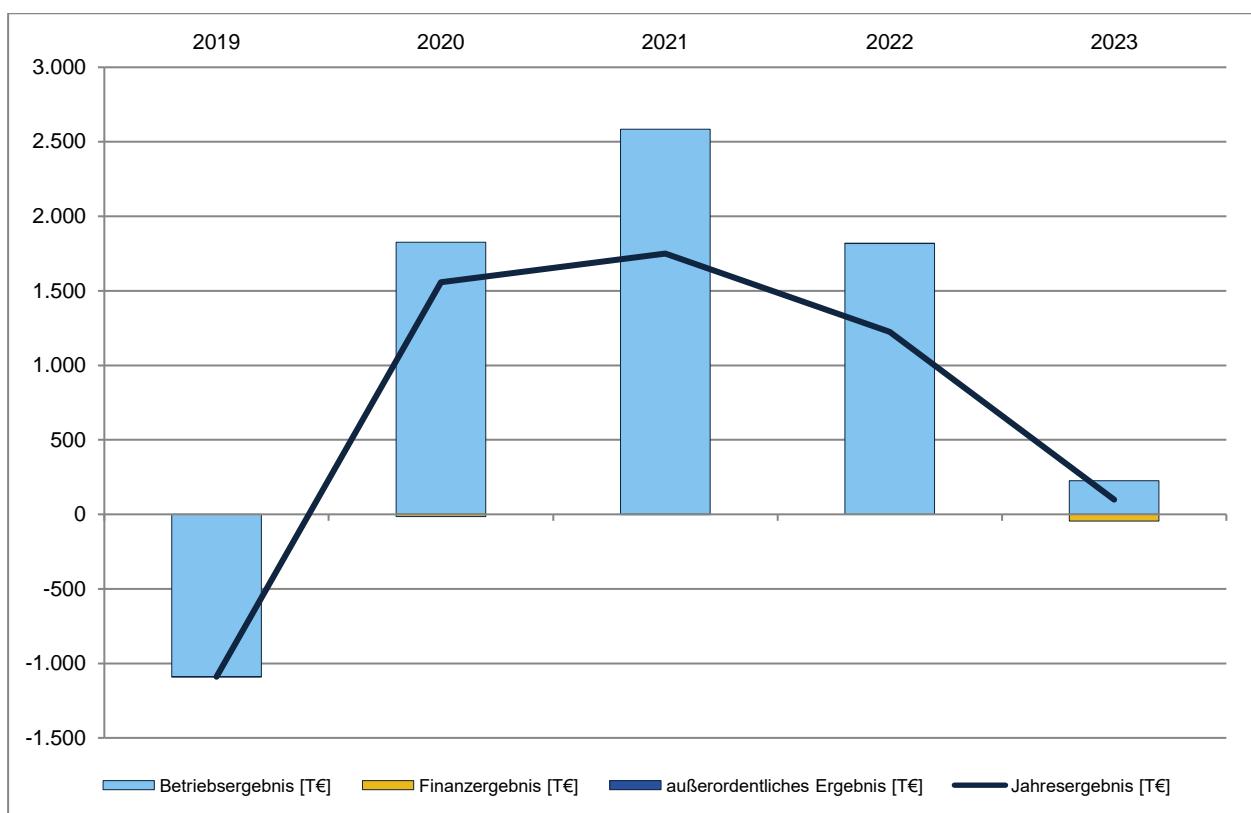
Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Aßhoff, Ferdinand	Beauftragter des Landes		
Conzen, Helga	NRW	08.11.2024	
Dick, Ralf	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Frey, Heinz	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Grün, Achim	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	
Heinrichs, Stefanie	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Klingen, Giacomo	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Küpper, Anne	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Leonards, Ludwig	Kreistagsmitglied	28.03.2023	
Maris, Achim	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Meißner, Jan	Sachkundiger Bürger	30.09.2021	
Dr. Peill, Patricia (MdL)	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Pracht, Niclas	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	
Schruff, Hansbert	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	22.09.2021
Simon, Jörg	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	22.08.2019	08.11.2024
Titz, Paul-Ulrich	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Zorn, Ralf	Kreistagsmitglied	22.08.2019	

h) Personalbestand

Zum 31.12.2023 waren 28 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2021	2022	2023	Veränderung
Eigenkapitalquote	0,40%	0,33%	0,31%	-0,02%
Eigenkapitalrentabilität	98,59%	98,00%	79,75%	-18,25%
Anlagendeckungsgrad 2	14,11%	9,67%	392,64%	382,98%
Verschuldungsgrad	17666,34%	25323,78%	31718,78%	6395,00%
Umsatzrentabilität	8,87%	5,43%	0,61%	-4,83%