

24 VIAS GmbH



Kurt – Schumacher - Str. 10
60311 Frankfurt am Main
Telefonnummer: 069/ 213 – 22 314
Telefax: 069/ 213 – 25 233
E-Mail: kundenservice@vias-online.de
Homepage: www.vias-online.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Unternehmensgegenstand der VIAS GmbH ist die Planung, Organisation und Durchführung eines Schienenpersonennahverkehrs.

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 [%]
Rurtalbahn GmbH	12,5	50
R.A.T.H. GmbH	12,5	50
Stammkapital	25,0	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	55.194,00 €	41.458,00 €	28.041,00 €	-13.417,00 €	-32,36%
II. Sachanlagen	47.585.528,00 €	42.845.901,01 €	38.459.890,46 €	-4.386.010,55 €	-10,24%
III. Finanzanlagen	2.801.769,23 €	2.899.473,78 €	8.068,15 €	-2.891.405,63 €	-99,72%
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte	2.462.879,27 €	5.030.666,67 €	6.654.861,54 €	1.624.194,87 €	32,29%
II. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	8.461.947,12 €	21.970.818,51 €	18.842.248,39 €	-3.128.570,12 €	-14,24%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	16.823.188,85 €	3.911.269,95 €	1.159.680,70 €	-2.751.589,25 €	-70,35%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	25.016,84 €	21.749,07 €	9.989,73 €	-11.759,34 €	-54,07%
Summe Aktiva	78.215.523,31 €	76.721.336,99 €	65.162.779,97 €	-11.558.557,02 €	-15,07%

Bilanz	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Kapitalrücklage	975.000,00 €	975.000,00 €	975.000,00 €	0,00 €	0,00%
III. Ergebnisvortrag	9.974.264,21 €	14.280.042,08 €	15.220.433,61 €	940.391,53 €	6,59%
IV. Jahresergebnis	4.305.777,87 €	940.391,53 €	-15.647,59 €	-956.039,12 €	-101,66%
B. Rückstellungen	10.525.756,82 €	8.905.119,91 €	10.839.480,81 €	1.934.360,90 €	21,72%
C. Verbindlichkeiten	52.402.407,01 €	51.590.474,70 €	38.115.578,18 €	-13.474.896,52 €	-26,12%
D. Rechnungs- abgrenzungsposten	7.317,40 €	5.308,77 €	2.934,96 €	-2.373,81 €	-44,71%
Summe Passiva	78.215.523,31 €	76.721.336,99 €	65.162.779,97 €	-11.558.557,02 €	-15,07%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2021	2022	2022	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	47.145.012,92 €	84.392.994,17 €	77.584.471,95 €	-6.808.522,22 €	-8,07%
2. sonstige betriebliche Erträge	8.782.314,16 €	3.718.686,02 €	3.688.571,71 €	-30.114,31 €	-0,81%
3. Materialaufwand	37.900.540,17 €	73.354.990,92 €	66.003.647,04 €	-7.351.343,88 €	-10,02%
4. Personalaufwand	1.355.163,91 €	1.392.983,57 €	1.503.770,06 €	110.786,49 €	7,95%
5. Abschreibungen	5.268.271,07 €	5.302.497,98 €	5.297.866,59 €	-4.631,39 €	-0,09%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	2.003.894,94 €	3.777.586,56 €	5.674.205,38 €	1.896.618,82 €	50,21%
Betriebsergebnis	9.399.456,99 €	4.283.621,16 €	2.793.554,59 €	-1.490.066,57 €	-34,79%
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	124.452,52 €	115.197,66 €	106.303,26 €	-8.894,40 €	-7,72%
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	3.013.252,58 €	2.842.651,41 €	2.753.697,02 €	-88.954,39 €	-3,13%
Finanzergebnis	-2.888.800,06 €	-2.727.453,75 €	-2.647.393,76 €	80.059,99 €	-2,94%
Ergebnis d. gewöhl. Geschäftstätigkeit	6.510.656,93 €	1.556.167,41 €	146.160,83 €	-1.410.006,58 €	-90,61%
9. Steuern vom Einkommen und Ertrag	2.200.859,06 €	612.440,88 €	158.565,42 €	-453.875,46 €	-74,11%
10. sonstige Steuern	4.020,00 €	3.335,00 €	3.243,00 €	-92,00 €	-2,76%
Jahresergebnis	4.305.777,87 €	940.391,53 €	-15.647,59 €	-956.039,12 €	-101,66%

f) Lagebericht

I. Grundlage der Gesellschaft

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb eines öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), das bedeutet die Planung, Organisation und Durchführung von Verkehren, die mit schienengebundenen Verkehrsmitteln nach Fahrplan erbracht werden.

Grundlage der Gesellschaft im Geschäftsfeld Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Verkehrsvertrag über die Erbringung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr des Teilnetzes „Rheingau-Linie“ der Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund- und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord. Die Gesellschaft unterhält eine Werkstatt und Lagerhalle für die Erbringung der Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr in Frankfurt am Main. Grundlage der Gesellschaft im Geschäftsfeld Güterverkehr ist der Transportvertrag zwischen der Gesellschaft und der RTB CARGO GmbH über die eigenständige und umfassende Durchführung des Schienentransports von Gütern.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose Winter 2023/24, 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 nach wie vor mit gravierenden 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-Euro-Tickets, später allerdings abgeschwächt durch die Einführung des Deutschlandtickets, getrieben.

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

Geschäftsfeld Personenverkehr

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. Dementgegen 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 könnten 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; dies hängt jedoch auch von den u. g. Risiken in der Finanzierung des SPNV ab.

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 Deutschlandtickets 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 erwartetes solides Wachstum um 11 % (Fahrgastzahl) bzw. 18 % (Leistung).

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

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.

Angesichts der strukturell gegenüber der Zeit vor der Pandemie erheblich gestiegenen Kosten im SPNV insbesondere für Personal und Energie ist es jedoch zweifelhaft, ob diese Finanzierung ausreicht, um die Kosten der angestrebten Verkehrswende sowie auch das derzeit bestehende Angebot abzusichern. Die geplante Angebotsoffensive, wie sie in den nächsten Jahren mit dem Deutschlandtakt erreicht werden soll, ist aus derzeitiger Sicht nicht mit ausreichender Finanzierung hinterlegt.

Geschäftsfeld Güterverkehr

Das Geschäftsfeld Güterverkehr wurde im Jahr 2023 deutlich von der spürbaren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven gebremst. Das BIP nahm leicht ab, der Außenhandel schrumpfte sogar noch wesentlich stärker, was vor allem den grenzüberschreitenden Güterverkehr tangierte. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sind die Bau- und Industrieproduktion etwas, die Stahlerzeugung spürbar sowie der Steinkohleabsatz massiv geschrumpft.

Vor diesem Hintergrund verbuchte der gesamtmale Güterverkehr im Jahr 2023 ein kräftiges Minus von 6,3 % (Aufkommen) bzw. 5,0 % (Leistung).

Für den Schienengüterverkehr wird erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt nach rd. 391 Mio. Tonnen im Jahr 2019, auch in den Jahren 2024 (Rückgang auf rd. 363 Mio. Tonnen) und 2027 (Rückgang auf rd. 368 Mio. Tonnen) das Vorkrisenniveau nicht erreichen können.

Die Transportleistung wird voraussichtlich im Jahr 2024 mit rd. 127 Mrd. Tonnenkilometern das Vorkrisenniveau noch nicht erreichen, während im Jahr 2027 mit rd. 133 Mrd. Tonnenkilometern das Vorkrisenniveau leicht übertroffen wird. Der Anteil des kombinierten Verkehrs wird dabei im gleichen Zeitraum von rd. 57 Mrd. Tonnenkilometer auf rd. 63 Mrd. Tonnenkilometer anwachsen, wodurch die Bedeutung dieses Segments deutlich wird. Es ist daher weiterhin ein Zuwachs der durchschnittlichen Transportentfernung innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes zu erwarten. Die nationalen Gütertransporte dürften dabei bis zum Jahr 2024 geringere Zuwächse aufweisen als Versand, Empfang und Durchgangsverkehre von Gütern. Damit nimmt die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre weiter zu.

Für 2024 wird eine Stagnation des Aufkommens (+ 0,0 %) und ein leichter Leistungszuwachs von 0,5 % erwartet gegenüber 2023, basierend auf Verlagerungseffekten von der Straße auf die Schiene als auch infolge von Nachholeffekten in der Weltwirtschaft. Für den Kombinierten Verkehr wird eine ähnliche Entwicklung prognostiziert.

2. Geschäftsverlauf

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

Ebenfalls starken Einfluss übte die Knappheit von operativem Fahrpersonal sowie der schlechte Zustand der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz aus. Die Zahl der zu befördernden Fahrgäste erholte sich wieder. Durch die hohe Anzahl fehlender Triebfahrzeugführer in Verbindung mit der Angebotsausweitung ab 12/2023 kam es seitdem zu erheblich ausgeweiteten Zugausfällen.

Das Geschäftsfeld Güterverkehr war in 2023 grundsätzlich geprägt durch eine zunächst verhaltene Nachfrage im Intermodal- und Mineralölbereich. Bei den PKW-Verkehren war weiterhin eine große Schwankungsbreite zu verzeichnen. Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres konnten aber Bestandsverkehre weiter ausgebaut werden sowie wesentliche Leistungen verlängert werden, die Nachfrage stabilisierte sich im zweiten Halbjahr etwas.

Das Geschäftsergebnis 2023 war geprägt durch eine weiterhin hohe Inflation sowie enorme Probleme mit der Betriebsqualität auf der Infrastruktur der DBInfraGO. Diese Kosten konnten im Geschäftsjahr nur zu einem Teil an die Kunden weitergegeben werden.

Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht eingeleitet.

Gegenüber den Prognosen des Lageberichtes der Vorperiode hat sich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Geschäftsjahr 2023 nicht so positiv wie erwartet entwickelt. Wir verweisen auf die entsprechenden Ausführungen im Prognosebericht. Dennoch ist die Geschäftsentwicklung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und im Branchenumfeld insgesamt gut verlaufen.

Die kaufmännische Betreuung der Gesellschaft erfolgt auf der Grundlage von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin Rurtalbahn GmbH, Düren, bzw. der R.A.T.H. GmbH, Düren. Das Buchhaltungs-

system mit integrierter Kostenrechnung ist an die unternehmensspezifischen Rahmenbedingungen der VIAS GmbH angepasst.

Das Kostenrechnungssystem und die kaufmännische Unternehmensorganisation unterstehen einer kontinuierlichen Weiterentwicklung.

Geschäftsführung und Geschäftsbereichsleiter erhalten monatliche Soll-/Ist-Vergleiche auf Basis des Businessplans. Die Ertragsdaten für die VIAS GmbH 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.

III. Darstellung der Lage

a) Ertragslage

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

Ergebnis in TEUR	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	77.584	84.393	-6.809
Sonstige betriebliche Erträge	3.689	3.719	-30
Materialaufwand	-66.004	-73.355	7.351
Personalaufwand	-1.504	-1.393	-111
Abschreibungen	-5.298	-5.302	5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.674	-3.778	-1.896
Zinsergebnis	-2.647	-2.727	80
Steuern	-162	-616	454
Jahresfehlbetrag	-16	940	-956

Die **Ertragslage** im Geschäftsfeld Personenverkehr ist maßgeblich von dem Betrieb der Rheingau-Linie geprägt. Ein Großteil der Gesamtleistung wurde durch die Einnahmen aus dem Verkehrs-Service-Vertrag mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH und dem Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) erzielt. Daher ist das Ausfallrisiko von Forderungen begrenzt. Im Geschäftsjahr erfolgte zudem eine Anpassung der Einnahmen auf Basis vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten.

Seit 2019 beauftragt die RTB CARGO GmbH die VIAS GmbH im Rahmen eines neuen Transportvertrages mit der eigenständigen und umfassenden Durchführung des Schienentransports von Gütern der Kunden der RTB CARGO GmbH. Nach Maßgabe dieses geänderten Transportvertrages sind die an die VIAS gezahlten Schienentransportentgelte unter den Umsatzerlösen, die entsprechenden Kosten im Materialaufwand, ausgewiesen.

Die Ertragslage im Geschäftsfeld Güterverkehr ist aufgrund der deutlich kürzeren Laufzeiten von Transportaufträgen insgesamt volatiler, wobei durch eine Streuung auf unterschiedlichste Transportaufträge eine Diversifikation erfolgt.

Die Umsatzerlöse sind von TEUR 84.393 auf TEUR 77.584 gesunken, im Wesentlichen durch einen deutlichen Rückgang des Grundanspruchs gegenüber den Aufgabenträgern in Höhe von TEUR 4.262, geringeren Güterverkehrserlösen in Höhe von TEUR 1.434 sowie reduzierten Leistungen im Rahmen des Kooperationsvertrages mit der VIAS Rail GmbH in Höhe von TEUR 1.463.

Der Rückgang des Grundanspruchs gegenüber den Aufgabenträgern basiert auf der mit Abstimmung der Verkehrsvertragsabrechnung 2020 in 2023 geänderten Abrechnungssystematik durch Wegfall der Trassenkostenerstattung bei Zugausfällen sowie die Reduktion des Grundanspruchs durch Nicht/ Schlechtleistungen in Form der o. g. personalbedingten Zugausfälle sowie infrastrukturbedingten Qualitätsstörungen.

Da die vorläufige Abgrenzung der simulierten Verkehrsvertragsabrechnung auch für das Geschäftsjahr 2022 entsprechend der neuen Abrechnungssystematik in 2023 angepasst wurde, reduziert sich der Rückgang des Grundanspruchs 2023 im Vergleich zu 2022.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um TEUR 30 auf TEUR 3.689 gesunken; der marginale Rückgang resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen periodenfremden Erträgen sowie Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen in Gesamthöhe von TEUR 388, bei einem gleichzeitigen Anstieg von erhaltenen Aufwandszuschüssen in Höhe von TEUR 301.

Im Materialaufwand mit TEUR 66.004 (i. V. TEUR 73.355) stellen die Aufwendungen aufgrund der Verträge mit den Stadtwerken Tübingen GmbH, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der VIAS Logistik GmbH die maßgeblichen Aufwendungen dar. Der Rückgang in Höhe von TEUR 7.351 resultiert im Wesentlichen aus deutlich gesunkenen Energiekosten bei einem gleichzeitigen Anstieg der Kosten für Ersatzteile sowie der Fremdleistungen durch die VIAS Logistik GmbH gemäß bestehendem Geschäftsbesorgungsvertrag.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten werden sich voraussichtlich steigend entwickeln. Jedoch sind die Preise für Trassen- und Stationsnutzung sowie der Materialbeschaffung vertraglich für das Geschäftsjahr fixiert. Die Entwicklung der Energiekosten ist stark von der weltweiten Nachfrage und des Angebots sowie der EEG-Umlage abhängig. Hier ist derzeit mit Steigerungen der Preise zu rechnen. Preissteigerungen im Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte teilweise kompensiert.

Der Posten Personalaufwand in Höhe von TEUR 1.504 (i. V. TEUR 1.393) verzeichnet einen Anstieg in Höhe von TEUR 111. Ursächlich sind insbesondere in 2023 erfolgte deutliche strukturelle Tarifierungen sowie Leistungs-/Sonderzahlungen.

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr betragen TEUR 5.298 (i. V. 5.302) und resultierten aus den ganzjährigen planmäßigen Abschreibungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind von TEUR 3.778 auf TEUR 5.674 gestiegen. Der Anstieg in Höhe von TEUR 1.896 resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Forderungsverlusten, Provisionsaufwand, insbesondere für den zum 1. Januar 2022 eingeführten Deutschlandtarif (der seit dem 1. Januar 2022 im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland zur Anwendung kommt und den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn ablöst), erhöhten Rechts- und Beratungskosten bei gleichzeitig verminderten periodenfremden Aufwendungen. Die höheren Forderungsverluste (+TEUR 2.503) resultieren insbesondere aus der oben genannten geänderten Abrechnungssystematik mit dem Aufgabenträger für Vorjahre.

Während die Zinserträge nur auf TEUR 106 (i. V. TEUR 115) gesunken sind, haben sich die Zinsaufwendungen um TEUR 89 auf TEUR 2.754 (i. V. TEUR 2.843) reduziert. Ursächlich hierfür sind die niedrigeren Zinsaufwendungen aus den im Zusammenhang mit dem getätigten Erwerb der Schienenfahrzeuge aufgenommenen Darlehen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag belasten das Ergebnis in Höhe von TEUR 159 (i. V. TEUR 612) im Geschäftsjahr 2023.

In 2023 wurde ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 16 erzielt. Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang von TEUR 956 gegenüber dem Vorjahresultat in Höhe von TEUR 940. Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf einem deutlichen Rückgang des Grundanspruchs gegenüber den Aufgabenträgern aufgrund einer mit der Verkehrsvertragsabrechnung 2020 in 2023 geänderten Abrechnungssystematik, die rückwirkend für die Jahre ab 2021 ergebniswirksam in 2023 erfasst wurde sowie der Erhöhung der Aufwendungen aufgrund von Nicht-/Schlechtleistungen.

b) Finanzlage

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

		2023		2022
		TEUR		TEUR
	Periodenergebnis	-16		940
+/-	Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	5.298		5.302
+/-	Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	1.934		-1.621
-/+	Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.515		-16.074
+/-	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-46.284		-812
	Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-37.551		-12.264
-	Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-898		-549
-	Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0		0

		2023		2022
		TEUR		TEUR
+	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	2.894		0
-	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-3		-98
	Cashflow aus der Investitionstätigkeit	1.993		-647
+	Aufnahme von (Finanz)-Krediten	32.807		0
-	Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten	0		0
	Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	32.807		0
	Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-2.751		-12.912
+	Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	3.911		16.823
	Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.160		3.911

Liquide Mittel werden zum 31. Dezember 2023 mit TEUR 1.160 (i. V. TEUR 3.911) ausgewiesen. Aufgrund des bestehenden Verkehrs-Service-Vertrags für die Rheingau-Linie erhält die VIAS GmbH festgelegte Vergütungen der Auftraggeber, die einer jährlichen Fortschreibung auf Basis vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten durch den Auftraggeber unterliegen. Im Geschäftsfeld Güterverkehr sind gemäß Transportvertrag relationsspezifische Entgelte für die verschiedenen Transportaufträge vereinbart, die jährlich überprüft und ggf. angepasst werden.

Mit der Ablösung der Mietkaufverbindlichkeiten für die in der Vergangenheit erworbenen Fahrzeuge wurden externe Darlehen sowie Darlehen vom Gesellschafter aufgenommen und Eigenmittel verwendet. Dies führt zu den deutlichen Veränderungen in der Kapitalflussrechnung in den Posten Veränderungen der Verbindlichkeiten sowie der Aufnahme von Krediten.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leisten die Auftraggeber im Geschäftsfeld Personenverkehr gegenüber der VIAS GmbH monats- und quartalsweise Abschlagszahlungen auf den Grundanspruch. Die Höhe der Abschlagszahlungen bemisst sich nach dem fortgeschriebenen Grundanspruch unter Anrechnung der auf Basis des Vorjahres ermittelten durchschnittlichen, kassentechnischen Einnahmen des Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie unter Beachtung seiner pauschalen Zuwendungen nach § 145 SGB IX und erfolgt rechnerisch auf Basis der Preissteigerung gemäß den zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember vorliegenden relevanten Indizes des Vorjahres. Die Abrechnung der Transportaufträge im Geschäftsfeld Güterverkehr erfolgt wöchentlich, so dass hier eine große zeitliche Kongruenz des Anfalls von Kosten und Erlösen besteht.

Die endgültige Abrechnung des vertraglich vereinbarten Betriebsprogramms im Geschäftsfeld Personenverkehr erfolgt regulär zum 31. Mai des nachfolgenden Kalenderjahres durch den Auftraggeber. Zum Ende des Geschäftsjahres erfolgt eine vorläufige Abgrenzung.

Diese eigenen flüssigen Mittel sowie der geplante positive Cashflow und die monatlichen Abschlagszahlungen der Aufgabenträger stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die VIAS 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 VIAS GmbH beträgt zum 31. Dezember 2023 TEUR 65.163 (i. V. TEUR 76.721).

Das **Anlagevermögen** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 38.496 (i. V. TEUR 45.787). Der Rückgang in Höhe von TEUR 7.291 resultiert primär aus planmäßig getätigten Abschreibungen in 2023 sowie der Inanspruchnahme des Schuldscheindarlehens (welches an die Helaba im Rahmen der Mietkauffinanzierung verpfändet war) zur Ablösung des Mietkaufvertrages.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die **Vorräte** in Höhe von TEUR 6.655 (i. V. TEUR 5.031) sowie die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 18.842 (i. V. TEUR 21.971). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen (TEUR 8.883, i. V. TEUR 11.237) sowie einem Rückgang der sonstigen Vermögensgegenständen auf TEUR 8.211 (i. V. TEUR 9.593).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen ausstehende Versicherungserstattungen (TEUR 822, i. V. TEUR 827), Steuererstattungsansprüche (TEUR 2.331, i. V. TEUR 1.982) sowie ausstehende Abrechnungen mit dem Aufgabenträger RMV (TEUR 2.287, i. V. TEUR 3.117).

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von TEUR 10 (i. V. TEUR 22) enthält im Wesentlichen eine Abgrenzung für einen Investitionszuschuss an das Land Rheinland-Pfalz im Rahmen des Anschlusses einer Weiche im Bahnhof Kaub.

Das **Eigenkapital** beträgt zum 31. Dezember 2023 TEUR 16.205 (i. V. TEUR 16.220); dies entspricht einer Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) von 24,9 % (i. V. 21,1 %). Der Anstieg der Eigenkapitalquote resultiert im Wesentlichen aus dem Jahresfehlbetrag von TEUR 16 bei einer um TEUR 11.559 gesunkenen Bilanzsumme.

Für das Jahr 2024 wird mit einer leicht sinkenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte tendenziell sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2023 aufgrund der deutlich gesunkenen Bilanzsumme nicht realisiert.

Zum 31. Dezember 2023 stellen auf der Passivseite die **sonstigen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 10.723 (i. V. TEUR 7.415), die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 25.807 (i. V. TEUR 0) sowie die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** in Höhe von TEUR 3.705 (i. V. TEUR 50.537) die wesentlichen Posten dar.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen aus gewährten Bankendarlehen, die zur Ablösung des Mietkaufvertrages von insgesamt 19 elektrischen Triebfahrzeugen vom Typ Flirt gegenüber der Deutschen Mobilien Leasing GmbH („DML“) am 29. Dezember 2023 verwendet worden sind.

Mit Zahlung des Ablösebetrages aus dem Mietkaufvertrag gegenüber der DML Deutsche Mobilen Leasing GmbH aus dem Erwerb der Triebfahrzeuge in 2019 betragen die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** zum 31. Dezember 2023 TEUR 3.705 (i. V. TEUR 50.537). Das Vorjahr beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DML in Höhe von TEUR 45.719.

IV. Prognosebericht

Wir erwarten für die Gesellschaft eine rückläufige Entwicklung im Hinblick auf das Jahresergebnis. Diese Einschätzung basiert im Geschäftsfeld Personenverkehr auf dem zukünftig steigenden Aufwand für die Instandhaltung der FLIRT Fahrzeuge der Rheingau-Linie sowie der personalbedingten Aufwendungen für Nicht-/Schlechtleistungen. Grundsätzlich stabilisierend wirkt sich der Geschäftsbereich Güterverkehr aufgrund des in 2019 neu gefassten Transportvertrages mit einer konstant hohen und beständigen Nachfrage aus.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energie- und Materialkosten hatte weltweit erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung derzeit 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.

Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die operative Ergebnisentwicklung in allen Geschäftsfeldern, vor allem im Geschäftsfeld Güterverkehr, rückläufig sein wird.

Mit zunehmendem Alter der Fahrzeuge des Typs FLIRT der Firma Stadler ist mit steigendem Aufwand in der Instandhaltung der Fahrzeuge zu rechnen, der sich negativ auf die Entwicklung der Ertragslage auswirken wird. Hierunter fallen in 2024 insbesondere die weiteren Arbeiten im Rahmen der nächsten Stufe der schweren Instandhaltung sowie das Redesign der Fahrzeuge.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt rund 0,19 % (i. V. 1,84 %). Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahr und entspricht nicht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2022 zur Entwicklung der Umsatzrendite mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite.

Gründe hierfür waren ein deutlich reduzierter Jahresüberschuss vor Ertragsteuern bei gleichzeitig gesunkenen Umsatzerlösen. Die Ursachen der reduzierten Umsatzerlöse sowie des deutlich reduzierten Jahresüberschusses vor Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr sind in den Darstellungen zur Ertragslage enthalten.

Für das Jahr 2024 wird mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite gerechnet.

Darüber hinausgehende wesentliche Änderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für die Folgejahre sind nicht ersichtlich.

V. Chancen- und Risikobericht

Die VIAS GmbH befindet sich in einer guten Ausgangsbasis für die zukünftigen Wettbewerbsverschärfungen und Wettbewerbschancen. Maßgeblich ist hier, dass sich die VIAS GmbH erfolgreich in der internationalen Verkehrsausschreibung der Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund und Zweckverband SPNV Nord für den Betrieb der Linie RB 10 durchsetzen konnte und ab dem Fahrplanwechsel 2023/2024 die Verkehrsleistung auf der `Rheingau-Linie` weiterhin erbringen kann.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr werden verschiedene Produktgruppen (z. B. Intermodal, Liquid, Bulk, Automotive) bedient. Vor allem im Bereich Automotive sind die Veränderungen im Markt erkennbar, die genauen Auswirkungen können in der jetzigen Situation weder hinsichtlich Dauer noch Ausmaß abschließend beziffert werden.

Im Geschäftsfeld Personenverkehr sind die Auswirkungen insgesamt geringer, so dass dieses Geschäftsfeld eine stabilisierende Wirkung auf die Liquiditätssituation des Gesamtunternehmens hat. Daher führen sinkende Umsätze nur zu einem geringen Liquiditätsrisiko.

Die VIAS GmbH wird die Rheingaulinie RB 10 zwischen Frankfurt, Wiesbaden sowie Koblenz und Neuwied weiter bedienen. Dies haben in 2021 die Aufgabenträger RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund) und der SPNV Nord aus Rheinland-Pfalz beschlossen. Der neue Vertrag wird von Dezember 2023 bis Ende 2038 laufen.

Die 19 Flirt-Fahrzeuge der VIAS sollen schrittweise modernisiert werden. Bei dem Verkehrsvertrag gelten die Tariftreuegesetze beider Länder.

Unser Schwesterunternehmen, die VIAS Rail GmbH wird nach Ausschreibung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) die neue RegionalExpress-Linie RE19 betreiben. Ab Dezember 2025 wird die neue zusätzliche RE-Verbindung alle zwei Stunden rechtsrheinisch zwischen Koblenz und Frankfurt unterwegs sein und die bestehende Regionalbahn-Linie RB10 ergänzen, die an allen Bahnhöfen hält und bereits seit 2010 von der VIAS GmbH betrieben wird. Damit stärkt die RATH-Gruppe nachhaltig die Position ihres SPNV in der Region Rhein-Main, da dieser Verkehrs-Service-Vertrag synchronisiert mit der wieder betrauten Rheingau-Linie RB 10 bis Ende 2038 läuft.

Das Netz der RegionalExpress-Linie RE19 umfasst knapp 875.000 Zug-km pro Jahr und verstärkt insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Verbindungen zwischen Neuwied/Koblenz und Frankfurt, mit Ausläufern nach Koblenz-Gondorf an der Moselstrecke.

Aufgrund der Einigung zwischen Bund und Ländern über die Höhe der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2015 bis 2030 besteht nun für die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr eine große

Finanzierungssicherheit. Ebenso ist der Aufteilungsschlüssel auf die Bundesländer dahingehend geändert worden, dass Ballungsräume stärker berücksichtigt werden, was tendenziell den Aufgabenträgern der Gesellschaft zu Gute kommt.

Im Rahmen des Klimapaketes hat die Bundesregierung beschlossen, die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2023 zu erhöhen und im Sinne der Planungssicherheit für die Länder zu dynamisieren. Durch die zusätzlich vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel haben die Länder die Möglichkeit, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Gleichwohl besteht das Risiko, aber auch die Chance, dass aufgrund veränderter Rahmenbedingungen die Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund und Zweckverband SPNV Nord Leistungsänderungen, wie z. B. Änderungen der Betriebs- und Taktzeiten oder Änderungen im Fahrplanangebot verlangen, die zu einer Änderung des Grundanspruchs führen.

In 2023 wurden Taktfrequenzen und Kapazitäten durch die Aufgabenträger nicht wesentlich erweitert. Für 2024 erwartet die Geschäftsleitung eine Leistungsausweitung im Rahmen des neuen Verkehrs-Service-Vertrages.

Ein weiteres Risiko besteht bei nicht planbaren Betriebsstörungen, wie beispielsweise bei Fahrzeugausfällen, Unfällen oder durch die zuständigen Behörden oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen kurzfristig bekannt gemachten Einschränkungen des Schienenverkehrs, die auch zu Zugausfällen und daher auch Umsatzausfällen führen können.

Diesem Wagnis beugt die VIAS GmbH durch das Vorhalten einer adäquaten Betriebsleitstelle sowie eines Notfall- und Störungsmanagements vor, das im Bedarfsfall ein kurzfristiges Handeln ermöglicht.

Im Geschäftsfeld Personenverkehr wurde im Verkehrs-Service-Vertrag ein Anreizsystem zur Bewertung und Gewichtung von Leistungs- und Qualitätskriterien inkl. eines Bonus/Malus-Systems vereinbart, das als Bestandteil des Verkehrs-Service-Vertrags zur grundsätzlichen Anhebung der Qualität der Leistungserstellung in Richtung einer noch stärkeren Ausrichtung auf kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen und damit der Zuverlässigkeit des Gesamtsystems SPNV beitragen soll. Das Bonus/ Malus-System basiert auf definierten Qualitätsstandards (Akzeptanzwerten) zu angegebenen objektiven und subjektiven Qualitätskriterien. Während für die objektiv messbaren Qualitätskriterien über regelmäßige Erfassung und Auswertung von Daten die Zielerreichungsgrade ermittelt werden, werden für die subjektiven Kriterien über regelmäßige Kundenbefragungen und deren Auswertung die Bewertungsziffern ermittelt. Die ermittelten Zielerreichungsgrade (objektive Qualitätskriterien) bzw. Bewertungsziffern werden jährlich mit den vorgegebenen Akzeptanzwerten verglichen.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr erfolgt das Leistungsmonitoring zug- und relationsbezogen zur Sicherstellung der frühzeitigen Wahrnehmung von Problemschwerpunkten, die zu systematischen Störungen und Leistungsausfällen führen können.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energiekosten hatte weltweit erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist

eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung derzeit 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. Zu den weiteren Ausführungen wird auf den Prognosebericht verwiesen.

Zur Absicherung gegenüber möglichen Risiken des Unternehmensfortbestandes bedient sich die VIAS 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.

Die Gesellschaft besitzt infolge einer guten Eigenkapitalbasis eine solide Innenfinanzierungskraft. Investitionen werden weitgehend aus Eigenmitteln finanziert. Eine Aufnahme kurzfristiger Finanzierungsmittel ist aus Sicht der Geschäftsführung nur temporär notwendig.

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:

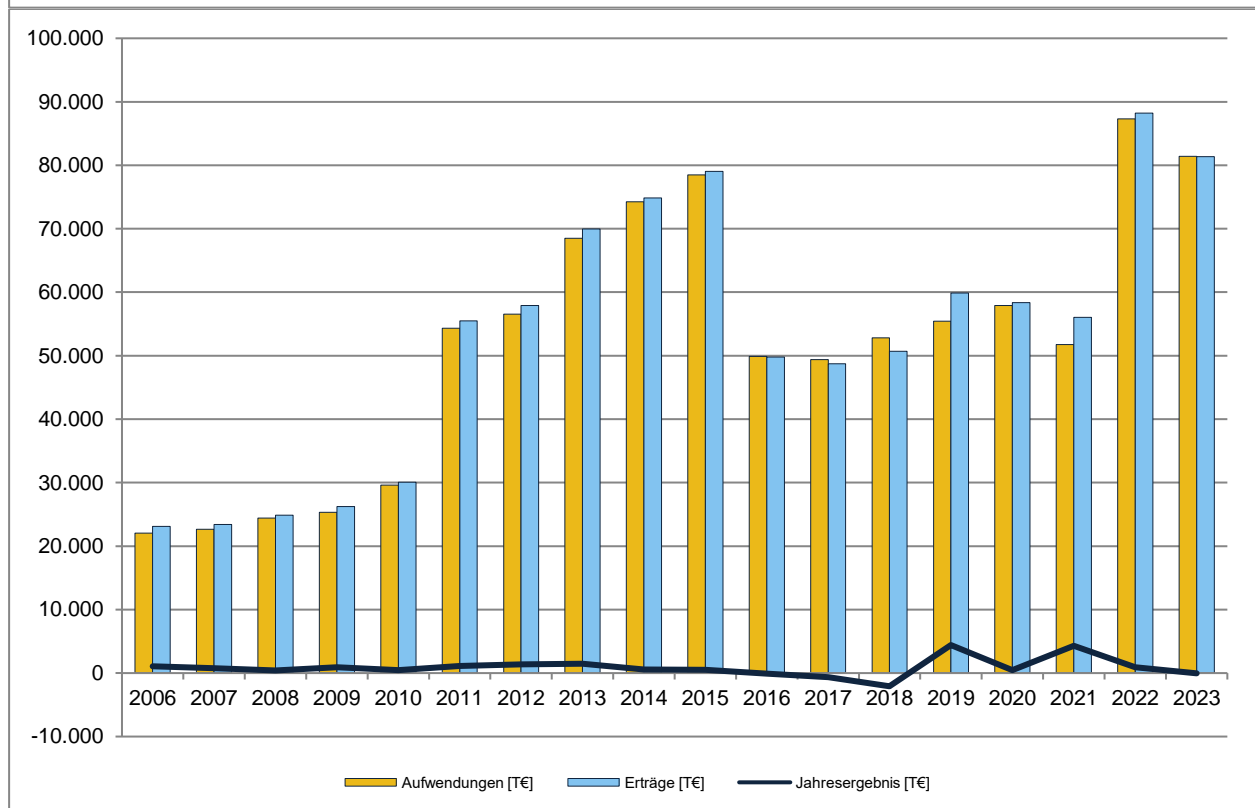
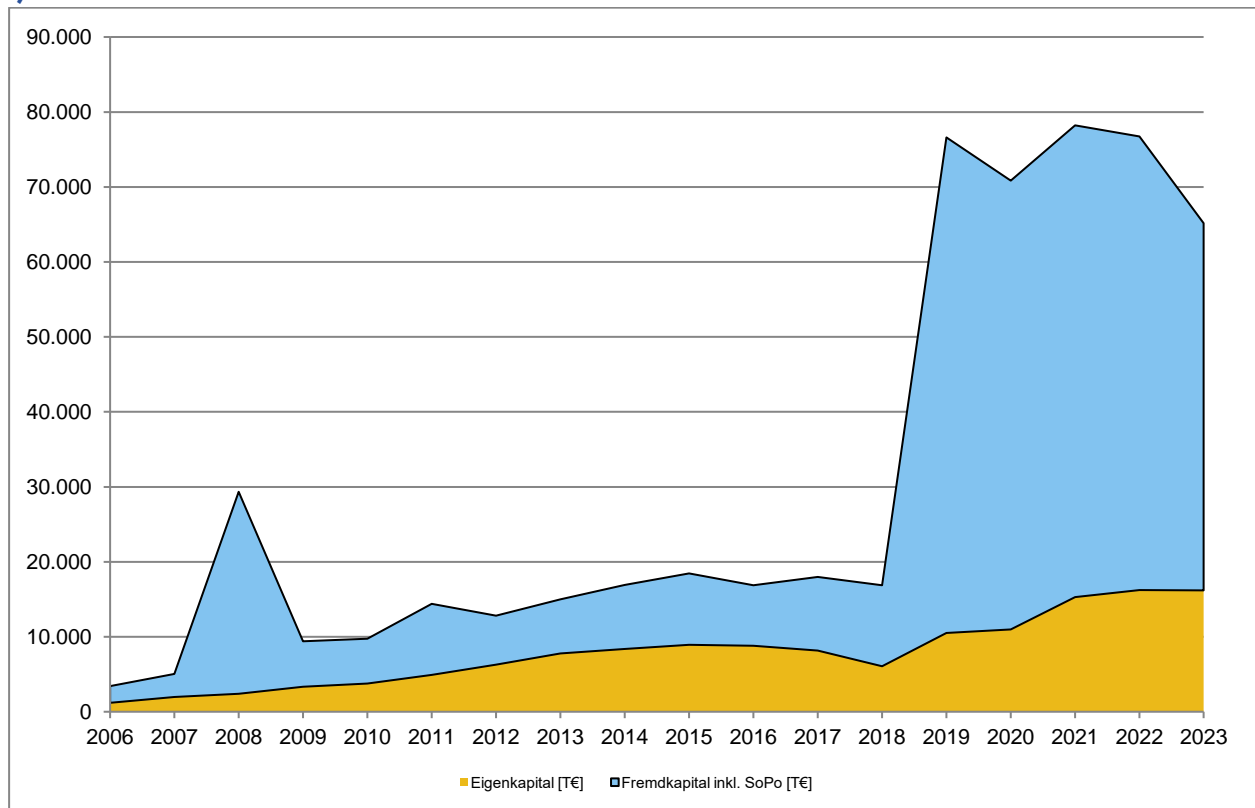
Geschäftsführung:	Reh, Franz	Frankfurt am Main
	Auler, Jochen	Frankfurt am Main
	Hermanns, Marcel	Düren
	Eßer, Thomas	Düren
	Von Wietersheim, Sven	Liedenburg-Neuenkirchen

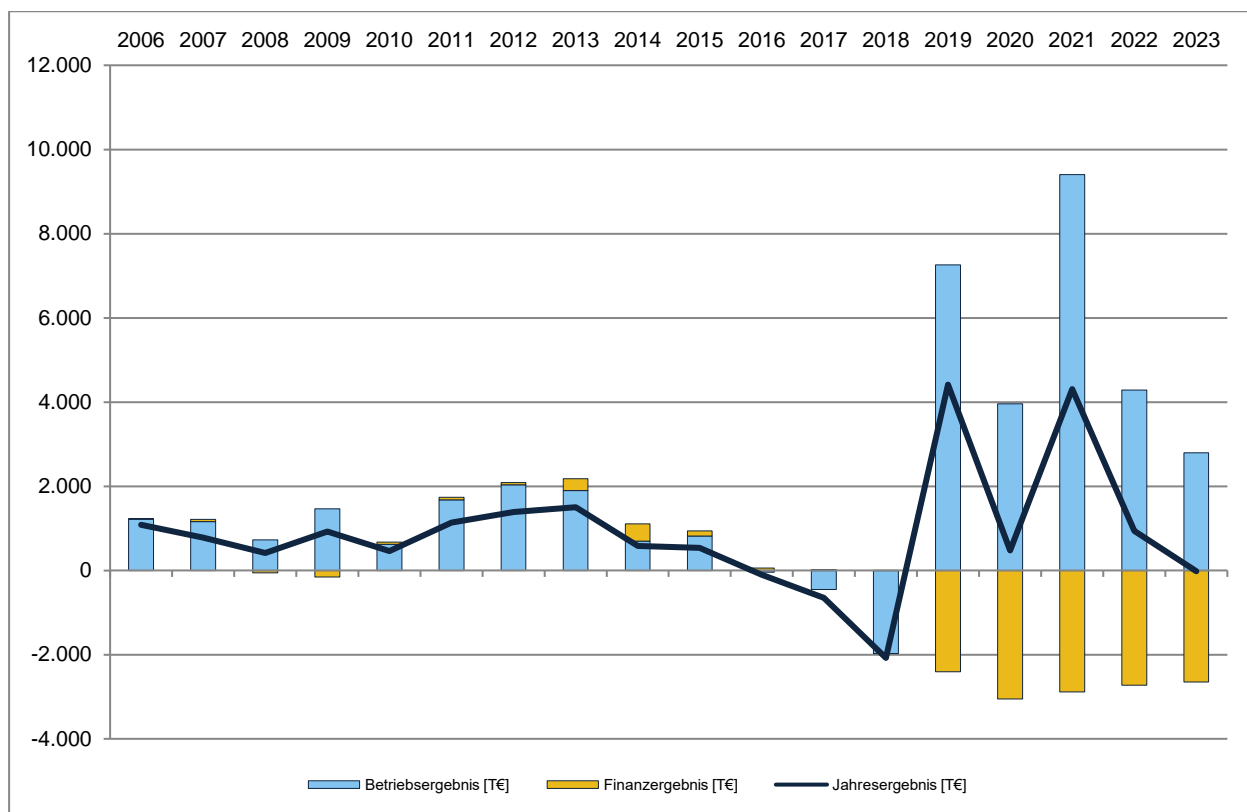
Gesellschafterversammlung:	Beschlüsse der Gesellschaft werden in der Gesellschafterversammlung gefasst.
-----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------

h) Personalbestand

Zum 31.12.2023 waren 18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2021	2022	2023	Veränderung
Eigenkapitalquote	19,54%	21,14%	24,87%	3,73%
Eigenkapitalrentabilität	28,18%	5,80%	-0,10%	-5,89%
Anlagendeckungsgrad 2	120,93%	35,43%	78,88%	43,46%
Verschuldungsgrad	411,83%	372,96%	302,10%	-70,86%
Umsatzrentabilität	19,94%	5,08%	3,60%	-1,48%