

Offenzulegende Unterlagen

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Anhang für das Geschäftsjahr 2022

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Anlage 1

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Bilanz zum 31. Dezember 2022

A K T I V A

	<u>31.12.2022</u>	<u>31.12.2021</u>
	€	€
A. <u>ANLAGEVERMÖGEN</u>		
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>		
1. Entgeltlich erworbene Software	2.392.917,00	2.345.470,00
2. Geleistete Anzahlungen	<u>234.859,54</u>	<u>19.314,20</u>
	2.627.776,54	2.364.784,20
II. <u>Sachanlagen</u>		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.564.849,00	1.679.251,00
III. <u>Finanzanlagen</u>		
1. Beteiligungen	151.606,35	151.606,35
2. Sonstige Ausleihungen	<u>245.928,13</u>	<u>213.535,30</u>
	<u>397.534,48</u>	<u>365.141,65</u>
	<u>4.590.160,02</u>	<u>4.409.176,85</u>
B. <u>UMLAUFVERMÖGEN</u>		
I. <u>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.848.138,42	2.790.520,19
2. Forderungen gegen ZV VRR und ZV VRR Faln-EB	351.145,46	338.355,03
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>81.609.660,17</u>	<u>23.391.130,21</u>
	83.808.944,05	26.520.005,43
II. <u>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>	<u>813.286.111,44</u>	<u>689.510.470,60</u>
	<u>897.095.055,49</u>	<u>716.030.476,03</u>
C. <u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u>	<u>253.292,60</u>	<u>2.561.506,97</u>
	<u>901.938.508,11</u>	<u>723.001.159,85</u>

TREUHANDVERMÖGEN:

Bankguthaben

- aus der Einnahmenaufteilung	61.229.843,41	2.910.689,94
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	398.168,34	114.723,93
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.670.752,14	1.493.416,35
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	505.038,22	379.824,06
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	168.361,42	231.919,51
- Präsidium	6,32	6,32

Anlage 1

2

	<u>31.12.2022</u>	<u>31.12.2021</u>
	€	€
A. <u>EIGENKAPITAL</u>		
I. <u>Stammkapital</u>	2.525.000,00	2.525.000,00
II. <u>Kapitalrücklage</u>	11.532.242,49	11.143.208,48
III. <u>Bilanzgewinn/-verlust</u>	0,00	0,00
	<u>14.057.242,49</u>	<u>13.668.208,48</u>
B. <u>SONDERPOSTEN</u>		
Sonderposten für Investitionszuschüsse	<u>1.926.183,00</u>	<u>1.985.599,00</u>
C. <u>RÜCKSTELLUNGEN</u>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.485.583,00	11.351.485,00
2. Sonstige Rückstellungen	<u>221.510.999,54</u>	<u>102.712.746,10</u>
	<u>232.996.582,54</u>	<u>114.064.231,10</u>
D. <u>VERBINDLICHKEITEN</u>		
1. Erhaltene Anzahlungen	771.009,97	333.674,43
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.106.002,15	1.304.489,16
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	499.166.705,56	440.806.975,09
4. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>150.914.782,40</u>	<u>150.837.982,59</u>
	<u>652.958.500,08</u>	<u>593.283.121,27</u>
	<u>901.938.508,11</u>	<u>723.001.159,85</u>
<u>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN:</u>		
- aus der Einnahmenaufteilung	61.229.843,41	2.910.689,94
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	398.168,34	114.723,93
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.670.752,14	1.493.416,35
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	505.038,22	379.824,06
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	168.361,42	231.919,51
- Präsidium	6,32	6,32

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom
1. Januar bis 31. Dezember 2022

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
<u>Bereich Eigenaufwand VRR</u>		
1. Umsatzerlöse	17.673.002,42	17.077.029,84
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>		
a) Sonstige Erträge	17.577.555,84	13.664.675,84
b) Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	578.790,00	1.016.138,06
	<u>18.156.345,84</u>	<u>14.680.813,90</u>
3. <u>Materialaufwand</u>		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-15.220.622,06	-11.056.086,57
4. <u>Personalaufwand</u>		
a) Löhne und Gehälter	-14.911.781,08	-14.230.359,05
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-4.146.638,19	-3.754.566,47
	<u>-19.058.419,27</u>	<u>-17.984.925,52</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.276.636,31	-1.799.446,44
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6.489.698,10	-5.900.440,00
7. Erträge aus Beteiligungen	47.958,75	63.942,64
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	301.427,50	25.205,15
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-333.994,76</u>	<u>-807.963,66</u>
10. Ergebnis nach Steuern/ Bereich Eigenaufwand VRR	-6.200.635,99	-5.701.870,66
11. Sonstige Steuern	<u>-330,00</u>	<u>-254,00</u>
Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/ nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang	-6.200.965,99	-5.702.124,66

Anlage 2
2

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
<u>Bereich SPNV-Finanzierung</u>		
12. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	854.022.188,53	745.941.209,57
13. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	<u>-854.022.188,53</u>	<u>-745.941.209,57</u>
Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich ÖSPV-Finanzierung</u>		
14. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	508.018.537,24	364.728.065,43
15. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	<u>-508.018.537,24</u>	<u>-364.728.065,43</u>
Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich Investitionsförderung</u>		
16. Erträge aus Investitionsförderung	80.656.151,12	137.260.915,80
17. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	<u>-80.656.151,12</u>	<u>-137.260.915,80</u>
Ergebnis Bereich Investitionsförderung	0,00	0,00
18. Jahresfehlbetrag	<u>-6.200.965,99</u>	<u>-5.702.124,66</u>
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	6.200.965,99	5.702.124,66
20. Bilanzgewinn/-verlust	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I. ALLGEMEINE ANGABEN ZU INHALT UND GLIEDERUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) hat gemäß § 22 der Verordnung über kommunale Unternehmen und Einrichtungen als Anstalt des öffentlichen Rechts (Kommunalunternehmensverordnung, KUV) einen Jahresabschluss nach Handelsgesetzbuch (HGB) aufzustellen. Dabei finden die Vorschriften des HGB über die Rechnungslegung großer Kapitalgesellschaften sinngemäß Anwendung, soweit sich aus der KUV nichts anderes ergibt.

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind grundsätzlich entsprechend den Gliederungsvorschriften der §§ 266, 275 HGB erstellt, wobei für die Gewinn- und Verlustrechnung das Gesamtkostenverfahren zur Anwendung kommt.

In Abweichung zum Gliederungsschema des § 266 HGB wurden aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit zusätzliche Bilanzposten eingefügt:

- Forderungen gegen ZV VRR und ZV VRR Faln-EB
- Sonderposten für Investitionszuschüsse
- Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln

In Abweichung zum Gliederungsschema des § 275 HGB sind in der Gewinn- und Verlustrechnung die Bereiche Eigenaufwand VRR, SPNV-, ÖSPV-Finanzierung sowie Investitionsförderung getrennt dargestellt.

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wurden unverändert beibehalten.

Der Jahresabschluss 2022 wurde unter Berücksichtigung des Verwendungsvorschlages des Vorstandes aufgestellt.

II. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bewertung des **Anlagevermögens** erfolgt zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode unter Berücksichtigung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern (3-5 Jahre für Software und 3 Jahre für EDV-Hardware) berechnet. Zugänge des Geschäftsjahres werden grundsätzlich zeitanteilig abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind grundsätzlich mit den Nominalwerten angesetzt. Wertberichtigungen wurden in Höhe von T€ 22.736 auf Forderungen gegen die insolvente Abellio Rail GmbH in Höhe von insgesamt T€ 23.933 (VJ T€ 23.877) bereits im Jahr 2021 berücksichtigt.

Langfristige, unverzinsliche Forderungen für die SPNV-Finanzierung wurden mit einem Rechnungszinsfuß von 1,17 % (7-Jahres-Durchschnitt, im Vorjahr 1,12 %) abgezinst. Die Aufzinsung beträgt T€ 276 und ist ertragswirksam im Bereich der SPNV-Finanzierung berücksichtigt.

Der **Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten** sind zum Nominalwert ausgewiesen.

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** wurden in Höhe der Ausgaben vor dem Bilanzstichtag angesetzt, soweit diese Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Das **Eigenkapital** wird zum Nennbetrag ausgewiesen.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 1,78 % (10-Jahres-Durchschnitt) (Vorjahr: 1,87%, 10-Jahres-Durchschnitt) nach der Teilwertmethode berechnet. Der Berechnung liegen die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Der Jahreswert der Beihilfen wurde aus dem Tarifwerk eines führenden Unternehmens der privaten Krankenversicherung ermittelt, unter Ansatz eines Abschlages für Verwaltungskosten; der Beihilfesatz wurde mit 70 % der Krankheitskosten angesetzt. Für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen wurden unverändert ein Rententrend von 1,5 % und ein Gehaltstrend von 2,0 % für die Aktivzeit berücksichtigt. Bei der Berechnung der Beihilferückstellungen wurde unverändert ein Kostentrend von 2,5 % in der Aktivzeit und von 4,0 % in der Rentenzeit berücksichtigt. Aus der Aufzinsung der Rückstellungen ergibt sich ein Zinsaufwand in Höhe von T€ 334 (Vorjahr: T€ 808).

Die **sonstigen Rückstellungen** sind mit dem Erfüllungsbetrag bemessen, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist und berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden abgezinst. Preis- und Kostensteigerungen wurden berücksichtigt.

III. ANGABEN ZUR BILANZ

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** ergibt sich aus dem Anlagenspiegel (siehe Anlage 1 zum Anhang).

Das **Eigenkapital** entwickelte sich wie folgt:

	Stand am 01.01.2022	Einlage (+) Entnahme (-)	Jahresfehl- betrag 2022	Verlust- ausgleich	Stand am 31.12.2022
	T€	T€	T€	T€	T€
Stammkapital	2.525	0	0	0	2.525
Kapitalrücklage	11.143	+6.590	0	-6.201	11.532
Bilanzgewinn/-verlust	0	0	-6.201	6.201	0
	<u>13.668</u>	<u>6.590</u>	<u>-6.201</u>	<u>0</u>	<u>14.057</u>

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen gemäß § 272 Absatz 2 Nr. 4 HGB. Im Berichtsjahr wurde planmäßig die Umlage zur Finanzierung des Eigenaufwandes der VRR AöR zur Deckung des Aufwandsüberhangs des Jahres 2022 als Einlage in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.590 berücksichtigt. Entsprechend der Finanzierungskonzeption der VRR AöR ist als Vorschlag des Vorstandes gemäß § 270 Absatz 1 HGB eine Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.201 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2022 ausgewiesen. Der Ausschüttungssperre gemäß § 253 Absatz 6 HGB unterliegt der Betrag von T€ 503.

Der **Sonderposten für Investitionszuschüsse** betrifft verwendete Zuschüsse für Investitionen in das Anlagevermögen und wird erfolgswirksam entsprechend der Abschreibungen der finanzierten Wirtschaftsgüter aufgelöst. Zu Einzelheiten verweisen wir auf Anlage 2 zum Anhang.

Anlage 3

3

Die Entwicklung und Zusammensetzung der **Rückstellungen** stellt sich wie folgt dar:

	Stand am 01.01.2022 T€	Verbrauch Auflösung T€	V A	Aufzinsung Zuführung T€	A Z	Stand am 31.12.2022 T€
1. <u>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	11.351	200	V	334	A	11.485
2. <u>Sonstige Rückstellungen</u>						
SPNV-Finanzierung	94.909	480	V			
		260	A	116.990	Z	211.159
Rechtstreitigkeiten	4.739	12	V	2.438	Z	7.165
Ausstehende Rechnungen	1.793	1.290	V			
		175	A	1.543	Z	1.871
Altersteilzeit	201	12	V	0		189
Resturlaub, Mehrarbeit, Jubiläen	427	397	V	391	Z	421
Jahresabschlusskosten	71	51	V			
		7	A	55	Z	68
Übrige Rückstellungen	573	242	V	369	Z	638
		62	A			
	102.713	2.484	V	0	A	
		504	A	121.786	Z	221.511
		2.684	V	334	A	
	114.064	504	A	121.786	Z	232.996

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen enthalten die auf die VRR AöR entfallenden Versorgungslastenanteile.

Die Rückstellungen für die SPNV-Finanzierung berücksichtigen insbesondere ungewisse Verpflichtungen aus der Weiterleitung oder Rückzahlung der Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket (T€ 139.030) und ungewisse Verpflichtungen aus den Verkehrsverträgen (T€ 72.129, davon gestiegene Energiekosten T€ 65.617). Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 260 sind ertragswirksam im Bereich SPNV-Finanzierung erfasst.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurde insgesamt für 2 (Vorjahr: 2) abgeschlossene Verträge berücksichtigt. Potentielle Fälle waren nicht zu berücksichtigen. Die bestehenden Altersteilzeitverträge sind nach dem so genannten Blockmodell abgeschlossen worden. Die Rückstellung für Altersteilzeit umfasst die Erfüllungsrückstände, die während der aktiven Phase aufgebaut und in der passiven Phase abgebaut werden, sowie die Aufstockungsbeträge und zu gewährenden Abfindungen.

Die Rückstellungen für Rechtsberatung betreffen im Wesentlichen Risiken für Prozess- und Rechtsberatungskosten im Zusammenhang mit den Rechtstreitigkeiten Stationspreise, Fahrtreppenkartell, Schienenfreunde und Regionalfaktoren/Trassenpreise sowie Abellio.

Anlage 3

4

Die Zusammensetzung der **Verbindlichkeiten** ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

	31.12.2022	31.12.2021
	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	771	334
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.106	1.304
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	499.167	440.807
- davon aus SPNV-Finanzierung	(191.396)	(173.296)
- davon aus Investitionsförderung	(300.377)	(264.410)
- davon aus ÖSPV-Finanzierung	(3.975)	(95)
4. Sonstige Verbindlichkeiten	150.915	150.838
- davon aus SPNV-Finanzierung	(149.074)	(149.074)
- davon aus Steuern	(294)	(246)
	<u>652.959</u>	<u>593.283</u>

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen VRR-Projekte.

Die als Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln ausgewiesenen SPNV-Mittel beinhalten insbesondere Verbindlichkeiten

- für zeitlich verzögerte, noch durchzuführende Infrastrukturmaßnahmen (T€ 65.610),
- aus den Verkehrsverträgen für 2017-2021 (T€ 20.767) sowie
- für Maßnahmen im Zusammenhang mit MOF III (T€ 46.738).

Die sonstigen Verbindlichkeiten für die SPNV-Finanzierung berücksichtigen zum Bilanzstichtag noch nicht verwendete Mittel.

Die Fristigkeit der Verbindlichkeiten ergibt sich aus nachfolgenden Aufstellungen:

Restlaufzeiten zum 31.12.2022:	Gesamt	> 1 Jahr	> 5 Jahre
	T€	T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	771	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.106	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	499.167	105.084	0
Sonstige Verbindlichkeiten	150.915	0	0
	<u>652.959</u>	<u>105.084</u>	<u>0</u>

Restlaufzeiten zum 31.12.2021:	Gesamt	> 1 Jahr	> 5 Jahre
	T€	T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	334	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.304	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	440.807	255.839	0
Sonstige Verbindlichkeiten	150.838	0	0
	<u>593.283</u>	<u>255.839</u>	<u>0</u>

Die Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr betreffen die Investitionsförderung.

IV. ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die **Umsatzerlöse** werden im Inland erzielt und enthalten die Umlage der Verkehrsunternehmen 2022 in Höhe von T€ 9.669 und Erträge aus der Geschäftsbesorgung für die SPNV-Fahrzeugfinanzierung und den Verbundkooperationsverträgen sowie aus Projekten, Gutachten und Verkehrserhebungen.

Die **sonstigen Erträge** beinhalten Zuwendungen und Personalkostenerstattungen des Landes NRW in Höhe von T€ 17.112, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 244 und Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse in Höhe von T€ 579, die einen Gegenposten zu den Abschreibungen des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens darstellen.

Der **Personalaufwand** setzt sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
	T€	T€
Löhne und Gehälter		
Gehälter	-14.877	-14.012
Veränderung der Personalrückstellungen	18	-170
Übrige	-53	-48
	<u>-14.912</u>	<u>-14.230</u>
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
Sozialversicherungsbeiträge	-2.574	-2.427
Versorgungskasse	-1.030	-957
Versorgungsbezüge	-452	-428
Veränderung der Personalrückstellungen	200	412
Übrige	-291	-355
	<u>-4.147</u>	<u>-3.755</u>

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung betragen T€ 1.494 (Vorjahr: T€ 1.251).

Zur Entwicklung der Belegschaft verweisen wir auf V. Sonstige Angaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** beinhalten mit T€ 1.567 Verwahrentgelte für Guthaben bei Kreditinstituten.

Die **Zinsaufwendungen** beinhalten die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von T€ 334 (Vorjahr: T€ 808).

Für den Bereich Eigenaufwand VRR ergibt sich ein Ergebnis in Höhe von T€ -6.201.

Der **Bereich der SPNV-Finanzierung** stellt sich wie folgt dar:

	2022	2021
	T€	T€
Erträge		
<u>Erträge für SPNV-Regelleistungsangebot</u>		
Zuwendungen des Landes NRW nach § 11 ÖPNVG	619.029	565.679
Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket	143.117	137.175
Billigkeitsleistungen gestiegene Energiekosten	58.487	0
Ausgleich Mehraufwand Abellio von anderen Aufgabenträgern	17.994	0
Ausgleich Trassenpreissystem	8.923	9.299
Übrige	4.280	2.965
	851.830	715.118
<u>Periodenfremde Erträge</u>		
Abrechnungen, Abgrenzung Verkehrsverträge	2.192	20.356
Auflösung Verbindlichkeiten Infrastrukturmaßnahmen	0	10.000
Übrige	0	467
	2.192	30.823
	854.022	745.941
Aufwendungen		
<u>SPNV-Regelleistungsangebot</u>		
vertraglicher Anspruch der EVU	-904.497	-784.375
Kürzung um Nichtleistung, Schlechtleistung	28.000	19.000
Anrechnung Fahrgeldeinnahmen aus Bruttoverträgen	98.381	163.760
Zuführung zu Rückstellungen Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket	-49.500	-61.265
Liquiditäts-/Coronahilfen	-17.097	-19.415
Fortführungsvereinbarung Abellio	-801	-4.204
Übrige	-232	-2.180
<u>Sonstige Aufwendungen</u>		
Infrastrukturmaßnahmen	-1.648	-4.121
Zuführung zu Verbindlichkeiten	0	-22.318
	-847.394	-715.118
<u>Periodenfremde Aufwendungen</u>		
Abrechnung Verkehrsverträge, Einnahmenaufteilung	-6.530	0
Übrige	-98	-41
Zuführung zu Verbindlichkeiten	0	-30.782
	-6.628	-30.823
	-854.022	-745.941

Im Bereich der SPNV-Finanzierung entsprechen die Erträge den Aufwendungen, es wird ein ausgeglichenes Ergebnis bei der SPNV-Finanzierung ausgewiesen.

Anlage 3

7

Im **Bereich der ÖSPV-Finanzierung** stellen sich die Erträge und Aufwendungen wie folgt dar:

	2022	2021
	T€	T€
Erträge		
<u>Zuwendungen des Landes NRW</u>		
nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW	65.422	65.422
Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit COVID-19, 9 EURO Ticket nach § 11a ÖPNVG NRW	360.747	218.958
zur Förderung des Sozialtickets	50.045	50.045
Azubiticket	21.367	21.693
	2.280	2.240
	<u>499.861</u>	<u>358.358</u>
Rückforderungen von Verkehrsunternehmen	242	25
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	7.915	6.345
	508.018	364.728
Aufwendungen		
aus der Weiterleitung der Zuwendungen	-496.223	-367.910
Zuführung zu den Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	-3.975	-94
Rückzahlungen von Verkehrsunternehmen	0	3.267
Entnahme aus Verbindlichkeiten	95	6.354
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	-7.915	-6.345
	-508.018	-364.728

Die Erträge entsprechen den Aufwendungen und es wird ein ausgeglichenes Ergebnis bei der ÖSPV-Finanzierung ausgewiesen.

Der **Bereich Investitionsförderung** berücksichtigt folgende Erträge und Aufwendungen:

	2022	2021
	T€	T€
Erträge		
Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 12 ÖPNVG	80.445	136.953
Zinserträge	211	308
	80.656	137.261
Aufwendungen		
aus der Weiterleitung der Zuwendungen	-73.630	-186.424
Entnahme aus Verbindlichkeiten	73.630	266.441
Rückzahlungen an das Land NRW	0	-80.017
Rückzahlungen der Zuwendungsempfänger	24.427	115.028
Eigenanteil NWL	4.575	3.504
Eigenanteil VRR, SPNV-Finanzierung	0	55
Verwahrensgelte	-62	-308
Zuführung zu Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	-109.596	-255.540
	-80.656	-137.261

Die Erträge entsprechen den Aufwendungen und es wird ein ausgeglichenes Ergebnis bei der ÖSPV-Finanzierung ausgewiesen.

Für das Jahr 2022 wird ein **Jahresfehlbetrag** von T€ -6.201 ausgewiesen.

V. SONSTIGE ANGABEN

Als **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2022 Herr Ronald R.F. Lünser als Vorstandssprecher bis zum 30.6.2022 und Frau Gabriele Matz als Vorstandssprecherin ab 1.7.2022 und Herr José Luis Castrillo bestellt. Die Bezüge belaufen sich insgesamt für das Geschäftsjahr 2022 für Herrn Ronald R.F. Lünser auf T€ 267, für Frau Gabriele Matz auf T€ 139 und für Herrn José Luis Castrillo auf T€ 246. Die Bezüge der früheren Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2022 betragen für Herrn Dr. Klaus Vorgang T€ 83 und Herrn Martin Husmann T€ 46. Im Berichtsjahr wurden keine Darlehen an Vorstandsmitglieder gewährt.

Dem **Verwaltungsrat** gehörten im Berichtsjahr folgende Damen und Herren an:

		Be- züge in T€
<u>a) Vorsitzender des Verwaltungsrates und Stellvertreter</u>		
Schulz, Erik O.	Vorsitzender / Oberbürgermeister	4,8
Heidenreich, Frank	Stellvertreter / Betriebswirt	9,5
Welp, Axel	Dipl.-Geograf	4,4
Czerwinski, Norbert	Stellvertreter / Wissenschaftlicher Mitarbeiter	4,0
<u>b) Stimmberechtigte Mitglieder</u>		
Barton, Axel	Dipl.-Verwaltungswirt	4,7
Berger, Frank	Sozialversicherungsfachangestellter	11,1
Beul, Ulrich	Qualitätsmanager/Dipl. Ing.	1,7
Brohl, Ingo	Landrat	0,6
Dudde, Matthias	Historiker	1,3
Fliß, Rolf	ab 15.09.22 Freiberufler	0,7
Feller, Michael	Vorstand Ruhrbahn	1,9
Foltys-Banning, Martina	Stadtplanerin	4,3
Gensler, Frank	Erster Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Neuss	1,1
Goerke, Bernd	Techniker	6,7
Gorißen, Silke	Landrätin	0,4
Gräber, Alexandra	ab 17.01.22 Dipl.-Geographin, Fraktionsgeschäftsführerin	5,9
Görtz, Guido	Industriekaufmann	8,2
Hartnigk, Andreas	Rechtsanwalt	4,0
Heck, Michael	Stadtkämmerer	2,0
Heinberg, Wolfgang	bis 23.03.22 Leiter Stabsstelle Unternehmenskommunikation	0,1
Herhausen, Hans-Jörg	ab 07.12.22	0,6
Herrmann, Martina		5,9
Hovenjürgen, Josef	bis 07.12.22 Landwirt und Landtagsabgeordneter	0,0
Jedfeld, Jörg	Dipl.-Kaufmann	7,3
Kahle-Hausmann, Julia	bis 15.09.22 Beraterin Organisationsentw.	1,6
Kraft, Johannes	Dipl. Verwaltungswirt	4,2
Kral, Jochen		0,6
Krüger, Karsten	Vorstand HCR	0,6
Krystof, David	Student	8,2

Anlage 3

9

Lehne, Olaf	ab 07.12.22	Rechtsanwalt	0,0
Lehr, Rüdiger		Bestatter	1,6
Lieske, Dieter		Gewerkschaftssekretär	1,6
Lommetz, Stephan		Geschäftsführer	1,5
Osmann, Denis		Immobilienkaufmann	1,2
Overkamp, Werner		Geschäftsführer	0,9
Petrauschke, Hans-Jürgen		Landrat	3,5
Pilz, Daniel		technischer Angestellter	2,0
Platzmann, Dirk		Fraktionsgeschäftsführer	1,9
Rosen, Laura Ann	ab 23.03.22		1,0
Rogall, Reiner		Schlosser	3,6
Scharmacher, Jürgen		Rentner	5,2
Schilff, Norbert		Brandamtsrat	4,2
Schmidt, Dirk		Politikwissenschaftler	8,5
Slawig, Johannes Dr.	bis 07.12.22	Stadtdirektor und Stadtkämmerer der Stadt Wuppertal	0,4
Tietz, Uwe	bis 11.06.22	Leiter Kreisentwicklung und Beteiligungen	1,4
Vogel, Ingo	ab 15.09.22	Polizeibeamter	0,7
Volkenrath, Martin		Gewerkschaftssekretär	5,2
Waßmann, Uwe		Beamter	0,1

c) Stellvertretende Mitglieder

Auler, Andreas		Rechtsanwalt	1,7
Besche-Krastl, Ina		Wiss. Mitarbeiterin	1,2
Canzler, Christian	ab 15.09.22	Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer	0,0
Cöllen, Heiner		Richter a. D.	2,3
Dittgen, Volker		Technischer Angestellter	4,9
Düllings, Paul		Betriebswirt	1,8
Eicker, Sigrid		Rentnerin	8,3
Eiskirch, Thomas		Hauptverwaltungsbeamter	0,1
Engeln, Frederik	ab 15.09.22	Jurist	3,0
Fischer, Horst	ab 15.09.22		0,4
Filter, Jörg		Personaldirektor	0,0
Fliß, Rolf	bis 15.09.22	Freiberufler	2,7
Flüshöh, Oliver		Rechtsanwalt	3,5
Friedrichs, Karl-Heinz		Stadtrat	0,2
Gebel, Christian		IT-Dozent	2,4
Giesen, Peter		Geschäftsführer	0,3
Gräber, Alexandra	bis 16.01.22	Dipl.-Geographin, Fraktionsgeschäftsführerin	0,0
Hausmann, Wilhelm		Architekt Dipl.-Ing.	0,2
Hegemann, Lothar		Versicherungskaufmann	3,9
Herhausen, Hans-Jörg	bis 06.12.22		5,4
Hugo-Wissemann, Doris	bis 15.09.22	Dipl. Biologin	0,9
Izgi, Arif		Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen	3,3
Kannenbergh, Torsten			0,6
Kretschmer, Heike	ab 17.01.22	Geschäftsführerin	1,4
Kerekes, Daniel	bis 16.01.22		0,0
Klar, Klaus		Vorstandsvorsitzender Rheinbahn AG	0,0
Kracke, Thomas		Angestellter	0,9
Dr. Kopp, Stephan	ab 15.09.22	Bauingenieur	1,4
Kröck, Leon	ab 15.09.22	Student	2,0

Anlage 3

10

Lehmann, Marcus	von 17.01- 31.07.22		2,1
Linne, Martin	bis 16.01.22	Beigeordneter	0,4
Meyer, Frank		Oberbürgermeister	0,2
Paic, Peter Dr.		Leiter Kundenmanagement IT.NRW	0,4
Radtke, Dennis		Industriekaufmann, Gewerkschaftssekretär	0,1
Ritters, Heinz		Schornstiefegermeister	1,9
Roeske, Joachim		Dipl.-Ingenieur	3,1
Schmidt, Timo		Student	2,1
Scholte-Reh, Jan	ab 15.09.22	Abgeordneten-Mitarbeiter	0,2
Schneider, Matthias		Geschäftsführer	1,0
Schürmann, Martina	ab 15.09.22	Rechtsanwältin	1,3
Dr. Stapper, Norbert		Dipl. Biologe	0,1
Stevens, Friedhelm		Selbständiger	4,3
Stilling, Guido		Geschäftsführer SWK Mobil GmbH	0,0
vom Scheidt, Frank		Dipl.-Volkswirt -Pensionär-	1,6
Vopersal, Jörg		Dipl. Sozialarbeiter	0,7
Weber, Wolfgang		Rentner	4,1
Wedding, Stephan Dr.		Wissenschaftlicher Mitarbeiter	1,0
Westphal, Thomas		Oberbürgermeister	0,1
Woljeme, Tim		Student	2,1
Voigt, Rainer	ab 07.12.22	Rechtsanwalt	4,2

Die Aufwandsentschädigungen für die Mitglieder des Verwaltungsrates im Jahr 2022 betragen T€ 234,7.

Im Berichtsjahr haben 11 Verwaltungsratssitzungen, 12 Sitzungen des Präsidiums und 12 Sitzungen der Ausschüsse, 42 Sitzungen der Gruppen in den Ausschüssen, 5 Sitzungen des Vergabeausschusses und 8 Sitzungen des Unternehmensbeirates sowie 205 Sitzungen der Fraktionen, Fraktionsvorstände und der geschäftsführenden Fraktionsvorstände stattgefunden.

Im Geschäftsjahr 2022 waren durchschnittlich 205 **Mitarbeiter** wie folgt beschäftigt:

	31.03.2022	30.06.2022	30.09.2022	31.12.2021
P-Wert der vorhandenen Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	201	205	207	208

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für das Geschäftsjahr 2022 für Abschlussprüfungsleistungen T€ 18, für Steuerberatung T€ 3 und sonstige Leistungen T€ 5.

Verlustausgleichsvorschlag des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Jahresfehlbetrag 2022 in Höhe von € -6.200.965,99 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen. Die Entnahme aus der Kapitalrücklage ist im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 berücksichtigt.

Essen, 16. April 2023

Vorstand

Anlage 1 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	Stand am 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2022
	€	€	€	€
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>				
1. Entgeltlich erworbene Software	16.247.454,48	799.310,70	1.418.021,41	15.628.743,77
2. Geleistete Anzahlungen	19.314,20	215.545,34	0,00	234.859,54
	<u>16.266.768,68</u>	<u>1.014.856,04</u>	<u>1.418.021,41</u>	<u>15.863.603,31</u>
II. <u>Sachanlagen</u>				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.911.869,89	412.896,61	456.127,63	5.868.638,87
	<u>5.911.869,89</u>	<u>412.896,61</u>	<u>456.127,63</u>	<u>5.868.638,87</u>
III. <u>Finanzanlagen</u>				
1. Beteiligungen	151.606,35	0,00	0,00	151.606,35
2. Sonstige Ausleihungen	213.535,30	69.000,00	36.607,17	245.928,13
	<u>365.141,65</u>	<u>69.000,00</u>	<u>36.607,17</u>	<u>397.534,48</u>
	<u>22.543.780,22</u>	<u>1.496.752,65</u>	<u>1.910.756,21</u>	<u>22.129.776,66</u>

Anlage 1 zum Anhang

2

Abschreibungen				Buchwerte	
Stand am 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2021
€	€	€	€	€	€
13.901.984,48	751.863,70	1.418.021,41	13.235.826,77	2.392.917,00	2.345.470,00
0,00	0,00	0,00	0,00	234.859,54	19.314,20
<u>13.901.984,48</u>	<u>751.863,70</u>	<u>1.418.021,41</u>	<u>13.235.826,77</u>	<u>2.627.776,54</u>	<u>2.364.784,20</u>
4.232.618,89	524.772,61	453.601,63	4.303.789,87	1.564.849,00	1.679.251,00
<u>4.232.618,89</u>	<u>524.772,61</u>	<u>453.601,63</u>	<u>4.303.789,87</u>	<u>1.564.849,00</u>	<u>1.679.251,00</u>
0,00	0,00	0,00	0,00	151.606,35	151.606,35
<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>245.928,13</u>	<u>213.535,30</u>
<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>397.534,48</u>	<u>365.141,65</u>
<u>18.134.603,37</u>	<u>1.276.636,31</u>	<u>1.871.623,04</u>	<u>17.539.616,64</u>	<u>4.590.160,02</u>	<u>4.409.176,85</u>

Anlage 2 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2022

	Finanzierungsbeträge			
	Stand			Stand
	01.01.2022	Zugänge	Abgänge	31.12.2022
	€	€		€
I. <u>Immaterielle</u>				
<u>Vermögensgegenstände</u>				
Entgeltlich erworbene Software	9.839.670,46	510.496,00	807.937,21	9.542.229,25
II. <u>Sachanlagen</u>				
Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	3.368.626,49	9.340,00	293.453,99	3.084.512,50
	13.208.296,95	519.836,00	1.101.391,20	12.626.741,75

Anlage 2 zum Anhang

2

Auflösung				Buchwerte	
Stand			Stand	Stand	Stand
01.01.2022	Zugänge	Abgänge	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
€	€		€	€	€
8.740.407,82	451.753,00	807.937,21	8.384.223,61	1.158.005,64	1.099.262,64
2.482.290,13	127.037,00	292.991,99	2.316.335,14	768.177,36	886.336,36
11.222.697,95	578.790,00	1.100.929,20	10.700.558,75	1.926.183,00	1.985.599,00

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I. Grundlagen des Unternehmens

Die VRR AöR ist Träger der ihr vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR) und vom Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (ZV NVN) übertragenen Aufgaben auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die VRR AöR kann durch Vertrag weitere Aufgaben auf dem Gebiet des ÖPNV übernehmen.

Als rechtsfähige Anstalt öffentlichen Rechts nimmt die VRR AöR Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs wahr und fördert das Ziel, für die Bevölkerung im Verbundgebiet ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen, dieses den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechend zu koordinieren und auf eine entsprechende Finanzierung hinzuwirken. Die VRR AöR sorgt für die Mobilität der Bürger im Verbundgebiet durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger.

Die VRR AöR übernimmt gegen angemessenen Finanzierungsbeitrag die durch Verträge mit den Verkehrsunternehmen festgelegten Aufgaben zur Organisation und Koordination des Verkehrsverbundes und der Verbundverkehre. Sie betätigt sich innerhalb des Rahmens der öffentlichen Zwecksetzung.

II. Wirtschaftsbericht

1. Tätigkeitsschwerpunkte im Jahr 2022

Corona-Rettungsschirm/ Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, dem 9 EURO Ticket (nachfolgend auch Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket)

Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket wurden für die Bereiche ÖSPV und SPNV beantragt für Schäden aus dem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen (Verbund und Haustarif), Schäden aus der Minderung der Erstattungsleistungen nach SGB IX, Schäden aus der Minderung der Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften und für Infektionsschutzmaßnahmen abzüglich erzielter Einsparungen.

Für das Jahr 2022 wurden vorläufig Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket für den ÖSPV in Höhe von T€ 358.316 von der VRR AöR beantragt und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Für das Jahr 2022 wurden vorläufig Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket für den SPNV in Höhe von T€ 143.117 von der VRR AöR beantragt.

Die endgültigen Anträge auf die Gewährung von Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket für das Jahr 2022 sind bis zum 31. März 2024 bei der Bezirksregierung Düsseldorf durch die VRR AöR einzureichen.

SPNV

Übernahme der ehem. Abellio-Leistungen durch andere EVU im Rahmen von Notmaßnahmen

Im Dezember 2021 wurden die drei Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, VIAS und National Express mit dem Betrieb der ehemaligen Abellio-Netze mit einer Betriebsübernahme zum 01.02.2022 beauftragt. Auch wenn es im Übergangszeitraum Januar bis März 2022 zu betrieblich geplanten Reduzierungen beim Leistungsangebot kam, ist der Übergang insgesamt als sehr reibungslos zu bewerten,

insbesondere aufgrund folgender Faktoren:

- Übergang von mehr als 90 % der Mitarbeiter von Abellio an die Notmaßnahmen EVU
- Fahrzeugflotten stehen überwiegend im Eigentum des ZV VRR FaIn-EB und sind damit als notwendige Betriebsmittel nutzbar
- Erwerb von notwendigen Betriebsgrundlagen durch den ZV VRR FaIn-EB zur Sicherung des Betriebs

Mehraufwendungen infolge der Notmaßnahmen konnten durch Kostenbeteiligungen von anderen Aufgabenträgern und zusätzliche Zuwendungen des Landes NRW im Jahr 2022 kompensiert werden.

Neuvergabe der ehem. Abellio-Netze

Bereits im Dezember 2021 begann die Vorbereitungen für die Neuvergabe der fünf ehemaligen Abellio-Netze in NRW durch die Aufgabenträger. Die Federführung für die Vergabeverfahren liegt dabei mit Ausnahme des Ruhr-Sieg-Netzes beim VRR. Insgesamt umfassen diese Netze über 20 Millionen ZugKm. Im VRR mussten damit rund 30 % der gesamten ZugKm-Leistungen äußerst kurzfristig in den Wettbewerb gestellt werden. Bis zum Sommer 2022 konnten Vergabeverfahren für alle Netze gestartet werden und für die S7 erfolgte bereits im September 2022 die Zuschlagerteilung an die Transdev Rhein-Ruhr GmbH (Rhein-Ruhr-Bahn).

Energiekostensteigerungen

Mit Beginn des russischen Angriffskrieges sind die Energiekosten in allen Bereichen massiv angestiegen. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die SPNV-Finanzierung, da Energiekostensteigerungen hier gemäß den vertraglichen Regularien in der Regel auf Index-Basis fortgeschrieben werden. Das Energiekostenrisiko liegt somit beim VRR als Aufgabenträger im SPNV. Der VRR ist frühzeitig gemeinsam mit den anderen AT in NRW auf das Land NRW zugegangen, um zusätzliche Landesmittel auf Landes- und Bundesebene zu generieren. Mit dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW vom 22. März 2023 (Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit den durch den russischen Angriffskrieg stark gestiegenen Energiekosten – Richtlinie Energiekostensteigerungen ÖPNV) werden zusätzliche Mittel in Höhe von 58,487 Mio. € zur Verfügung gestellt, so dass sich für das Jahr 2022 eine ausgeglichene SPNV-Finanzierung ergibt.

Folgen Insolvenz Abellio

Nachdem zum 31.01.2022 sämtliche Verkehrsverträge des VRR mit der Abellio Rail GmbH (ABR) aufgrund der Insolvenz der ABR beendet und die betroffenen Verkehrsdienste im Rahmen von Notmaßnahmen bis Ende Dezember 2023 an andere EVU vergeben wurden, war der VRR mit der Abwicklung und Aufarbeitung der insolvenzbedingten und relevanten Themen konfrontiert. Neben der Auseinandersetzung um den Zugang zu Informationen sowie der insolvenzrechtlichen Geltendmachung der Schäden, ist der VRR gemeinsam mit den anderen Aufgabenträger in NRW insbesondere mit der Aufarbeitung der eigenen zivilrechtlichen Ansprüche gegenüber der Abellio-Seite befasst.

Parallel dazu hat die ABR durch ihren Insolvenzverwalter Dr. Rainer Eckert Klage gegen die Aufgabenträger beim LG Essen im November 2022 eingereicht und eigene Ansprüche geltend gemacht. Die entsprechende Klageerwiderung der Aufgabenträger ist am 15.03.2023 beim LG Essen eingereicht worden. Die Aufgabenträger haben beantragt, die Klage in Gänze abzuweisen. Die geltend gemachten Ansprüche entbehren nach Ansicht der Aufgabenträger jeglicher Grundlage und die Klage ist damit unzulässig und auch unbegründet.

Betriebsaufnahme auf zwei neuen SPNV-Linien im Dezember 2022

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 nahm die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH (Regiobahn) den Betrieb auf der neuen Linie RE 47 auf. Mit dem Regionalexpress besteht eine regelmäßige, umsteigefreie Direktverbindung zwischen Remscheid, Solingen und Düsseldorf. Der Düssel-Wupper-Express verkehrt täglich von früh morgens bis kurz vor Mitternacht im 60-Minuten-Takt zwischen Remscheid-Lennep und Düsseldorf Hbf. Die Regiobahn betreibt die neue Linie im Rahmen einer sogenannten Inhouse-Vergabe. Eingesetzt werden die von der Linie S 28 bekannten Triebzüge des Typs Integral.

Bereits seit Dezember 2021 ist die Bundesautobahn A 45 nördlich von Lüdenscheid aufgrund von massiven Brückenschäden langfristig in beide Fahrtrichtungen gesperrt. Ebenfalls seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 verkehrt der neue RE 34 alle zwei Stunden auf der Strecke Dortmund Hbf – Witten – Letmathe – Finnentrop – Siegen. Zusammen mit der Intercity-Linie 34, die teils ohne Aufpreis mit Nahverkehrstickets genutzt werden kann, ergibt sich so auf der Strecke annähernd ein 60-Minuten-Takt. Fahrgäste aus Siegen können in Letmathe in den RE 16 umsteigen und weiter wie bisher nach Hagen, Wetter, Bochum, Wattenscheid und Essen fahren. Betrieben wird die Linie zunächst von DB Regio im Rahmen der Notmaßnahme Ruhr-Sieg-Netz. Bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung der Regiobahnstrecke kommen im Eigentum des VRR stehende Fahrzeuge vom Typ Flirt3XL zum Einsatz.

Stationspreisverfahren

Die vom VRR in seiner Rolle als SPNV-Aufgabeträger angestoßenen und betriebenen sog. „Stationsentgeltverfahren“ der Prignitzer Eisenbahn GmbH sind intensiv diskutiert und verhandelt worden. Die im Zusammenhang mit der Frage der Rechtmäßigkeit der sog. „Alt-Stationsentgelte“ geführten Verfahren vor den Zivil- und Verwaltungsgerichten sowie bei der Bundesnetzagentur wurden einvernehmlich beendet.

Investitionsförderung

Im Jahr 2022 wurden 67 Vorhaben mit einem Zuwendungsvolumen von 31,7 Mio. € im VRR-Förderprogramm gem. **§12 ÖPNVG NRW** neu bewilligt. Im gleichen Zeitraum wurden 58 Vorhaben durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt. Insgesamt wurden Auszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im VRR-Raum in Höhe von 43,3 Mio. € geleistet.

Im VRR-Förderkatalog befinden sich somit zum 31.12.2022 268 Fördermaßnahmen mit einem noch zu finanzierenden Finanzvolumen in Höhe von 162,0 Mio. €. Gegenüber dem Jahr 2021 ist die Vorbelastung um 10,8% gesunken. Nach der zum Ende des Jahres vorgenommenen Förderkatalogfortschreibung sind weitere 217 Vorhaben mit einem Zuwendungsbedarf von rd. 242,6 Mio. € eingeplant.

Es zeigt sich, dass der Förderbedarf im Kooperationsraum A grundsätzlich sehr hoch ist, jedoch der jährliche Mittelabruf der Zuwendungsnehmer weit hinter den Möglichkeiten zurückbleibt. Es besteht die Gefahr, dass zum 30.06.2023 nach gesetzlicher Regelung hohe Rückzahlungen an das Land NRW geleistet werden müssen, die die Finanzierung der bewilligten Vorhaben gefährden.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 noch nicht verwendete Zuwendungen des Jahres 2021 in Höhe von T€ 195.293 sind bis zum 30.06.2023 und Zuwendungen und Rückzahlungen aus dem Jahr 2022 in Höhe von T€ 105.084 bis zum 30.06.2024 zu verwenden oder an das Land NRW zurück zu zahlen.

Im Programm des Besonderen Landesinteresses (**§13 ÖPNVG NRW**) konnten insgesamt 87 Investitionsmaßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen in Höhe von 148,6 Mio. € bewilligt werden. Darin enthalten sind u.a. neben der Reaktivierung der SPNV-Bahnstrecke Kamp-Lintfort – Rheinkamp (17,0 Mio. €) auch 68 Vorhaben der Erneuerung „Kommunale Schiene“ (74,0 Mio. €), 5 Projekte der E-Busförderung inkl. Ladeinfrastruktur (28,6 Mio. €) sowie 10 Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen des kommunalen ÖPNV (27,4 Mio. €).

Zusätzlich wurde vom Land das im Vorjahr gestartete Sonderprogramm „Planungsvorrat (TG65)“ fortgeführt. Für den Kooperationsraum A hat der VRR als Bewilligungsbehörde weitere 12 Vorhaben bewilligt. Somit werden 21 Planungsmaßnahmen aus originären Landesmitteln finanziert.

Das Corona-Sonderprogramm des Landes NRW, an dem der VRR mit 46 Vorhaben beteiligt ist, wurde zudem planmäßig abgewickelt.

Personalpolitische Maßnahmen

Die Corona-Pandemie stellte die Mitarbeitenden der VRR AöR auch im dritten Jahr weiterhin vor große Herausforderungen. Regelmäßig wurden Maßnahmen zur Einhaltung des SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard angepasst und weiterentwickelt. Dabei wurde Wert darauf gelegt, das bestmögliche Hygienekonzept zu erstellen.

Des Weiteren wurden Maßnahmen umgesetzt, die zu den Zielen der „Verordnung zur Sicherung der Energieversorgung über kurzfristig wirksame Maßnahmen“ beigetragen haben. So wurde beispielsweise die Raumtemperatur in den Büroräumen abgesenkt und der Freitag verstärkt zum außerbetrieblichen Arbeiten genutzt.

Der Fachkräftemangel wird auch von der VRR AöR als größtes Geschäftsrisiko der Zukunft eingeschätzt, schließlich kann der Mangel an geeigneten Fachkräften zum betrieblichen Stillstand führen.

Der VRR arbeitet weiterhin an Konzepten für die mittel- und langfristige Strategie zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität (z. B. Mobile Office, Sharing-Büros). Es sollen nicht nur moderne, einladende Büros geschaffen werden, sondern auch die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden.

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 07.12.2022 die Weiterentwicklung der Organisation der VRR AöR zur Ausrichtung auf die aktuellen Hauptherausforderungen in Bezug auf Verkehrswende, Digitalisierung, Unternehmenskommunikation und Finanzierung des ÖV beschlossen. Im Zuge der Organisationsentwicklung wird die VRR AöR den gestiegenen Anforderungen und der Bedeutung des Datenschutzes gerecht. Künftig werden die Themen des Datenschutzes durch die neu eingerichtete Organisationseinheit „Zentrale Datenschutzstelle“ gebündelt und bearbeitet. Die Maßnahmen zur Umsetzung Organisationsentwicklung sollen im Juni 2023 abgeschlossen sein. Die ersten Umsetzungsschritte sind bereits erfolgreich durchgeführt worden.

Vergabe- und Gremiengenehmigungsprozesse

Die mit Wirksamkeit zum 01.01.2022 aufgrund der Satzungsänderungen der VRR AöR beschlossenen neuen Vergabe- und Gremiengenehmigungsprozesse sind im ersten Anwendungsjahr durch sämtliche Gremientermine durchgelaufen und reibungslos zur Anwendung gebracht worden. Im Rahmen der gleichzeitig durchgeführten und Anfang 2023 vorgestellten Evaluierung bestand Konsens, den Prozess zu modifizieren und zu entbürokratisieren. Entsprechende Vorschläge werden erarbeitet und den Gremien im Juni 2023 zur Entscheidung vorgelegt.

ÖPNV-Management

Finanzierung ÖPNV

Ausgelöst durch die Corona Pandemie und verstärkt durch die Auswirkungen des Ukraine-Krieges in Form einer deutlich gestiegenen Inflationsrate, was zu erheblich gestiegenen Kosten geführt hat, ist die Finanzierung des Systems ÖPNV auf Dauer gefährdet. Auch die Fahrgeldeinnahmen sind immer noch nicht auf dem Vor-Corona Niveau angekommen und tragen ihren Teil an der angespannten Finanzierungssituation bei. Mögliche (negative) Auswirkungen aus der Einführung des DeutschlandTickets sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Die im Jahr 2023 stattfindenden Tarifverhandlungen im Öffentlichen Dienst mit Tarifforderungen von mindestens 500 € bzw. >10% werden die Finanzierungssituation nochmals verschärfen. Auch die vom Land dankenswerterweise zur Verfügung gestellten Mittel zur (teilweisen) Kompensation der stark gestiegenen Energiekosten mildern die schwierige Finanzierungssituation nur in geringem Maße. Die Aufgabenträger stehen vor immensen Herausforderungen, allein die Bestandsverkehre sicher zu stellen. An die Ausweitung von Betriebsleistungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist derzeit nicht zu denken.

Die Finanzierung des ÖPNV muss perspektivisch auf neue Grundlagen gestellt werden. Dazu sind der Bund, die Länder und die Kommunen gleichermaßen gefragt. Ziel muss es sein, für den ÖPNV nachhaltige, verlässliche und planbare Finanzierungsgrundlagen zu schaffen. Sollte dies nicht gelingen sind Leistungseinschränkungen dauerhaft nicht zu vermeiden. In Bezug auf die Attraktivität von Berufen im ÖPNV, der Sicherheit der Arbeitsplätze und der Konkurrenzsituation auf dem Arbeitsmarkt wäre eine solche Entwicklung fatal. Der VRR wird sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzen, dem entgegenzuwirken und versuchen, seinen Beitrag dazu zu leisten, die Rahmenbedingungen zu verbessern.

Einnahmenaufteilung

Die Einnahmenaufteilung im VRR stellt die sachgerechte Verteilung von Fahrgeldeinnahmen auf die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sicher. Dazu werden regelmäßig Felderhebungen durchgeführt, in der Regel alle zwei Jahre. Bedingt durch die Corona Pandemie und den sich daraus ergebenden Einschränkungen und Hindernissen mussten die Erhebungen mehrfach verschoben werden. Auch das im Jahr 2022 zeitlich befristet eingeführte 9 EURO Ticket hat die Erhebung beeinflusst, da der Zeitraum für eine Erhebung nicht repräsentativ und daher nicht nutzbar war.

Die Erhebung 2022 soll im Jahr 2023 abgeschlossen werden.

Verkehrswende

Die Notwendigkeit der Verkehrswende rückt mehr und mehr in den Vordergrund. Kommunen, Verkehrsunternehmen und VRR beschäftigen sich auf unterschiedlichen Ebenen bereits längerfristig mit dem Thema. So hat der VRR bereits im Jahr 2020 ein Gutachten erstellen lassen, welche Auswirkungen das Klimaschutzgesetz des Bundes auf den ÖPNV im Allgemeinen und im VRR im Besonderen hat. Um die Ziele insgesamt erreichen zu können, bedarf es eines massiven Ausbaus des Leistungsangebotes, der Umsetzung der Antriebswende und einer deutlichen Verlagerung der Mobilität in die Angebote des Umweltverbundes. Demgegenüber steht die Herausforderung die Bestandsverkehre zu sichern, was sich auf Grund der hohen Kostensteigerungen und der kaum wachsenden Fahrgeldeinnahmen als problematisch erweist. Ungeachtet dessen wird weiter daran gearbeitet, die Grundlagen dafür zu schaffen, die Verkehrswende voranzubringen. So wird z.B. im Zusammenhang mit der Erstellung des VRR Nahverkehrsplans ein intensiver Dialog mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen geführt und das Ziel verfolgt, die Planungen vor Ort mit den Planungen des VRR, insbesondere im SPNV, zu verschneiden und zu einem ganzheitlichen, integrierten System zu entwickeln und damit einen deutlichen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Der erste Entwurf des VRR Nahverkehrsplans soll Ende 2023 vorliegen.

Die Umsetzung der Planungen der Kommunen und des VRR steht und fällt mit den finanziellen Rahmenbedingungen. Derzeit liegt die Hauptlast der Finanzierung für den ÖPNV bei den kommunalen Aufgabenträgern. Ohne eine grundlegende Reform der Finanzierungsstrukturen hin zu einer verlässlichen und nachhaltigen Finanzierung wird die Verkehrswende nicht gelingen. Die Kommunen können dies aus eigener Kraft nicht stemmen.

X-Bus Linien

Bei den X-Bus Linien handelt es sich um ein Schnellbussystem, das als Ergänzung zum SPNV konzipiert wurde und in erster Linie die nicht an den SPNV angebundene Städte mit SPNV-Knotenpunkten verbindet. In einem ersten Schritt wurden 7 Linien in die Umsetzung gebracht, insgesamt 60 Linien sind vorgeplant, davon 14 Linien abgestimmt und umsetzungsreif. Die Finanzierung der Linien erfolgt über die kommunalen Aufgabenträger mit einer Co-Finanzierung aus Landesmitteln.

Derzeit sind VRR-seitig Bestrebungen im Gange, Mittel beim Land zu akquirieren und die abgestimmten 14 Linien möglichst zeitnah umzusetzen.

Marketing

9 EURO Ticket

Im April 2022 wurde die ÖPNV-Branche von der Initiative der Bundesregierung überrascht, als Teil des Entlastungspakets für die Bürger*innen ein bisher beispielloses ÖPNV-Ticket bundesweit befristet einzuführen: das 9 EURO Ticket. Für 9 Euro / Monat konnte der ÖPNV in den Monaten Juni, Juli und August 2022 bundesweit genutzt werden. Diese Maßnahme war in den Verbänden in Rekordzeit vorzubereiten und umzusetzen. Insbesondere die kurzfristige und vorübergehende Umstellung der Abonent*innen auf diesen Preis, Lösungen für die bereits vorausbezahlten SemesterTickets und die Sicherstellung der für die Aktion bereitgestellten Fördergelder bestimmten die Tarif- und Vertriebsarbeit im VRR. Zugleich war das 9 EURO Ticket auch kommunikativ zu begleiten, sehr kurzfristig zum Beginn, speziell aber auch am Ende der Aktion, um möglichst Neukund*innen zur Weiternutzung des ÖPNV zu bewegen. Das 9 EURO Ticket wurde zudem marktforscherisch auf Bundes-/Landesebene, aber auch auf Verbundebene evaluiert, speziell während des Aktionszeitraums und bzgl. seiner Wirkung nach Ablauf der Aktion. Auf allen Ebenen war der VRR an der Befragungsgestaltung beteiligt.

Das Ende des 9 EURO Tickets war zugleich der Beginn der hochintensiven Vorbereitungen für das bundesweite „Nachfolgeprodukt“ DeutschlandTicket („49-Euro-Ticket“), da zunächst von einem Einführungszeitpunkt 01.01.2023 auszugehen war.

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung von Januar bis Dezember 2022

Im Jahr 2022 war die Verkaufsentwicklung der Verkehrsunternehmen im VRR zum einen durch das 9 EURO Ticket und zum anderen durch das dritte Corona-Jahr geprägt. Die hieraus resultierenden deutlichen Einnahmenverluste wurden jedoch von Bund und Land über Billigkeitsleistungen ausgeglichen wurden.

Im Bereich der Informationssysteme und Digitalisierung wurden die folgenden Themenschwerpunkte bearbeitet:

Managementinformationssystem „MIS“

- Es erfolgte die Entwicklung einer modernen Infrastruktur zur Datenintegration, -haltung und anschließender -nutzung bspw. im Berichtswesen.
- Mit der Etablierung eines beschleunigten Reportings der Verkaufsdaten („Sales-Reporting“) wurde begonnen. Sukzessiv werden weitere Anwendungen bzw. Berichte integriert.
- Kennzahlen und Berichte sollen in „einheitlich“ strukturierter Form einfach und schnell bereitgestellt und eingesehen werden können. Über Dashboards soll eine Ad-hoc Analyse von Daten jederzeit und von überall ermöglicht werden.

Fahrgastinformation via App und Webseite

- Weitere Etablierung der neuen VRR-App mit ihrem umfassenden Funktionsspektrum, von der Fahrgastinformation über den Ticketverkauf bis hin zum einfachen und modernen CheckIn/Check-Out System mit dem eezy-Tarif.
- Sowohl die App als auch die Webseite erscheinen im gleichen leicht nutzbaren Design und sind damit der erste Anlaufpunkt für die inzwischen wieder hohen Auskunftsanfragen an die Informationssysteme des VRR.

Service Chat für den landesweiten Kundendialog

- In Zusammenarbeit zwischen dem KCD (Zweigstelle WVG) und dem VRR konnte ein wichtiges Pilotprojekt für den digitalen Kundendialog der Zukunft gestartet werden. Das mit Unterstützung des Landes NRW begonnene Projekt ermöglicht in Phase 1 – die mit dem Start auf der VRR-Webseite auch von Kund*innen aktiv genutzt werden kann - den Chat mit einem Servicecenter, um Fragen zu Tarif und Information zu beantworten und wird in der Phase 2 (Beginn in 2023) auch KI-gestützte Chatbottechnik einsetzen.

Qualitätsmanagementsystem „AAS“

- Entwicklung eines landesweiten Qualitätsmanagementsystems für Auskunftssysteme zu Qualitätsprobleme bei Mobilitätsdaten als Unterstützung der Problembehebungen. Dabei wird der gesamte Informationsfluss von der Datenerhebung beim Verkehrsunternehmen bis hin zur Anzeige beim Fahrgast betrachtet.
- Im Jahr 2022 wurde nach Vorbereitungsarbeiten mit der Projektumsetzung begonnen, die in einem iterativen Prozess erfolgt. Das bedeutet, dass zunächst einzelne Datenquellen und Messpunkte betrachtet werden und die Module des Auswerte-Analyse-Systems parallel entwickelt werden. Dieses Vorgehen ermöglicht frühzeitig erste Erkenntnisse über die Datenqualität und zeigt weitere Analyseschwerpunkte. Die Projektumsetzung ist bis zum Jahresende 2023 vorgesehen.

Auslastungsinformationen „AI“

- Die auskunftsbetreibenden Verkehrsverbünde in NRW im ÖV-Datenverbund NRW (AVV, NWL, VRR, VRS) haben sich darauf verständigt Auslastungsinformationen NRW-weit auszutauschen und den Fahrgästen zur Verfügung zu stellen. Bestehende Systeme bei der VRR AöR sind dadurch anzupassen. Der Auftrag wurde im Dezember 2022 vergeben und anschließend unmittelbar mit

der Konzeptions- und Umsetzungsphase begonnen, die bis Juli 2023 abgeschlossen sein wird. Dabei werden auch bereits Synergien zu MaaS NRW-Projekten berücksichtigt, die im weiteren Verlauf als Datenquelle in den NRW-Auslastungsdatensammler fließen können.

- In der 1. Stufe stehen die Bündelung landesweit einheitlicher Auslastungsprognosen und die Datenversorgung der Fahrgastinformationssysteme in NRW und des DELFI-Landessystems im Fokus. Hierzu gehört die automatisierte Ermittlung der Auslastungsprognosen des VRR nach festgelegten Standards sowie eine technische Möglichkeit zur Integration von ÖPNV-Auslastungsdaten.

Einbindung der On-Demand-Angebote in die VRR-EFA

- On-Demand-Angebote sollen künftig auch in der VRR-App und den VU-Mandanten-Apps abgebildet werden, damit Fahrgäste ihre intermodale Reiseinformation innerhalb einer einzigen App einholen können.
- Die Bündelung und Einbindung der einzelnen On-Demand-Angebote soll über die Mobilitäts- und Infrastrukturplattform (MIP) des VRR erfolgen. In einer ersten Stufe sollen statische Informationen zu Bedienebenen und Bedienzeiten des jeweiligen On-Demand-Dienstes an die MIP übertragen werden. Von dort können abnehmende Systeme - vorangehend die EFA aber auch das DELFI-Landessystem und OpenData-ÖPNV - auf diese Informationen zugreifen. Die Arbeiten haben im vierten Quartal 2022 begonnen und werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 abgeschlossen werden. Daran anknüpfend werden die Auskunftsoberflächen angepasst.

DELFI Landessystem

- Die CiBo APP sowie die mobil.nrw App nutzen seit Dezember 2021 das DELFI-Landessystem. In 2022 wurde die Integration auch in die Verbund-APP's weiter vorangetrieben.
- Insbesondere durch die Landesinitiative MaaS NRW nimmt die Bedeutung des Delfi-Landessystems zu. Das Land NRW setzt die Anbindung des jeweiligen Projekts bzw. der durch das Projekt generierten Daten an die Landesauskunftssysteme für die Förderung voraus. Demnach lag in 2022 der Tätigkeitsschwerpunkt auf der Beratung und dem Austausch mit dem zuständigen Ministerium sowie diversen Projektverantwortlichen bzw. Zuwendungsempfängern.

Datenbereitstellung gemäß Mobilitätsdatenverordnung - Anpassung der deutschlandweiten Open Data Plattform ÖPNV

- Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) inklusive Mobilitätsdatenverordnung (MDV) schaffen rechtliche Rahmenbedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Mobilitätsdaten über einen nationalen Zugangspunkt (NAP). Die VRR AöR betreibt seit 2018 die Deutschlandweite Open Data Plattform ÖPNV (DODP) und versorgt durch die Beteiligung des DELFI e. V. als Kooperationspartner den (NAP) mit deutschlandweiten Fahrplandaten.
- Im Wirtschaftsjahr 2022 lag der Fokus auf beratenden Tätigkeiten hinsichtlich technischer Möglichkeiten zur Aktualisierung und Erweiterungen bestehender Prozesse. Die VRR AöR erarbeitete, mit dem DELFI e.V. und dem VDV eine VDV-Mitteilung zur „Umsetzung der Mobilitätsdatenverordnung in der Praxis“. Der Fokus lag hierbei insbesondere auf Infrastrukturdaten, Tarif- und Vertriebsinformationen, Barrierefreiheit, Gelegenheitsverkehren und Auslastungsinformationen.
- Zukünftig sollen neben statischen Daten auch dynamische Daten / Prognosedaten und Störungsinformationen über die Echtzeitdatendrehscheiben der Länder in die DELFI-Echtzeit-Regio-Cluster zusammengeführt werden und aus einer Hand / aus einem Regio-Cluster dem künftigen NAP („Mobilithek“) bereitgestellt werden.

2. Lage

2.1. Geschäftsverlauf und Lage

a) Ertragslage

Die wesentlichen Faktoren der Ertragslage stellen sich im Bereich Eigenaufwand wie folgt dar:

	Plan 2022	Ist 2022	Ist 2021
	T€	T€	T€
Erträge			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW, Bundes ¹⁾	14.066	15.446	11.576
Umlage der Verkehrsunternehmen	9.669	9.669	9.624
Zinserträge	0	301	25
weitere Ertragsposten	12.205	10.762	10.622
	35.940	36.178	31.847
Aufwendungen			
bezogene Leistungen	-16.933	-15.221	-11.056
Personalaufwendungen	-20.058	-19.058	-17.985
weitere Aufwandsposten	-10.120	-8.100	-8.508
	-47.111	-42.379	-37.549
Ergebnis Eigenaufwand	-11.171	-6.201	-5.702

¹⁾ ohne Personalkostenerstattung des Landes NRW

Gegenüber der Planung ergab sich insgesamt ein um T€ 4.970 geringerer Fehlbetrag im **Bereich Eigenaufwand VRR**. In den Bereichen SPNV- und ÖSPV-Finanzierung sowie der Investitionsförderung werden ausgeglichene Ergebnisse erzielt.

Die um insgesamt T€ 237 überplanmäßigen Erträge ergaben sich im Saldo vor allem aus höheren Zuwendungen (um T€ 1.380) und Zinserträgen (um T€ 301), denen geringere Erträgen aus Projekten, Gutachten und Verkehrserhebungen (um T€ 697) und Erträgen aus der Auflösung von Sonderposten (um T€ 756) gegenüberstehen.

Die Aufwendungen liegen insgesamt um T€ 4.732 unter dem Planansatz. Die Einsparungen betragen bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen T€ 1.712 und den Personalaufwendungen T€ 1.000 aufgrund der Nichtbesetzung von 13,38 Planstellen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen um T€ 705 sowie den Zinsaufwendungen um T€ 466.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zuwendungen vom Land NRW um T€ 3.870 (davon aus § 11 I ÖPNVG: T€ 3.337) erhöht. Die als bezogenen Leistungen ausgewiesene Projektstätigkeit hat um T€ 4.165 (um 37,7 %) zugenommen. Die Personalaufwendungen sind um T€ 1.073 (um 6,0 %) aufgrund der um 7,86 erhöhten Mitarbeiteranzahl und der Tarifierhöhungen gestiegen. Die Abnahme der weiteren Aufwendungen resultiert im Saldo vor allem mit T€ 522 aus geringeren Abschreibungen, mit T€ 474 aus gesunkenen Zinsaufwendungen und mit T€ 588 aus höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen für Verwahrenentgelte für Guthaben bei Kreditinstituten und Verwaltungskosten.

Im Bereich **SPNV-Finanzierung** werden Erträge und Aufwendungen in Höhe von T€ 854.022 ausgewiesen, die um T€ 14.148 unter dem Planansatz liegen und gegenüber dem Vorjahr um T€ 108.081 gestiegen sind.

Anlage 4

9

Die Erträge und Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Plan 2022	Ist 2022	Ist 2021
	T€	T€	T€
Erträge			
SPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG	621.248	619.029	565.679
vorauss. Anteil an 1 Mrd. Paket	75.000	0	0
Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket, Zwischenfinanzierung	107.338	143.117	137.175
Billigkeitsleistungen Energiekostensteigerungen	0	58.487	0
Übrige	36.912	31.197	12.264
Periodenfremde Erträge	0	2.192	30.823
	840.498	854.022	745.941
Aufwendungen			
SPNV-Regelleistungsangebot	-1.050.438	-904.497	-786.555
Fahrgelderträge	161.326	98.381	163.760
Aufwandsminderungen	30.000	28.000	19.000
Weitergeleitete Liquiditäts-/Coronahilfen	0	-17.097	-19.415
Zuführung zu Rückstellungen Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket	0	-49.500	-61.265
Infrastrukturmaßnahmen	-1.648	-1.648	-4.121
Weiterleitung Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG	-7.410	0	0
Fortführungsvereinbarung Abellio	0	-801	-4.204
Übrige	0	-232	0
Periodenfremde Aufwendungen	0	-6.628	-41
Zuführung zu Verbindlichkeiten	0	0	-53.100
	-868.170	-854.022	-745.941
Ergebnis SPNV-Finanzierung	-27.672	0	0

Zur Finanzierung der Schäden im SPNV insbesondere der Mindereinnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie, der Einführung des 9 EURO Tickets und der Energiekostensteigerungen im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg wurden Billigkeitsleistungen in Höhe von insgesamt T€ 201.604 erfasst. Unter Berücksichtigung der SPNV-Pauschale, weiterer Erstattungen und der periodenfremden Erträge ergibt sich eine ausgeglichene SPNV-Finanzierung, so dass keine zusätzliche Finanzierung lt. Planansatz erforderlich ist.

Im **Bereich der ÖSPV-Finanzierung** sind die Zuwendungen des Landes NRW und deren Weiterleitung

- gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale, T€ 65.422),
- als Billigkeitsleistungen COVID-19 (T€ 360.747),
- gemäß §11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale, T€ 50.045) und
- zur Förderung des Sozialtickets (T€ 21.367),
- des Azubitickets (T€ 2.280) sowie
- die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 7.915) ausgewiesen.

Im **Bereich Investitionsförderung** sind die Zuwendung des Landes NRW für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 80.445) und Zinserträge sowie die Aufwendungen aus der Weiterleitung berücksichtigt.

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2022 einen **Jahresfehlbetrag** in Höhe von T€ -6.201 erwirtschaftet. Der ZV VRR hat zur Finanzierung der VRR AöR im Jahr 2022 Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.590 geleistet.

b) Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 178.937 (um +24,7%) auf T€ 901.938. Die Zunahme resultiert auf der Aktivseite insbesondere aus erhöhten flüssigen Mitteln und der Forderung auf Billigkeitsleistungen für die Energiekostensteigerungen im SPNV sowie auf der Passivseite aus den gestiegenen sonstigen Rückstellungen aus der SPNV-Finanzierung und Verbindlichkeiten aus der Investitionsförderung.

In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
	T€	T€	T€
AKTIVA			
<u>Langfristig gebundenes Vermögen</u>			
Anlagevermögen	4.590	4.409	181
Forderungen aus Trassenpreissystem	8.957	10.592	-1.635
	<u>13.547</u>	<u>15.001</u>	<u>-1.454</u>
<u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u>			
Flüssige Mittel	813.286	689.510	123.776
Sonstige Aktiva	75.105	18.490	56.615
	<u>888.391</u>	<u>708.000</u>	<u>180.391</u>
	<u>901.938</u>	<u>723.001</u>	<u>178.937</u>
PASSIVA			
<u>Langfristige Finanzierungsmittel</u>			
Eigenkapital	14.057	13.668	389
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.926	1.986	-60
Pensionsrückstellungen	11.485	11.351	134
	<u>27.468</u>	<u>27.005</u>	<u>463</u>
<u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u>			
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung	211.159	94.909	116.250
weiterzuleitende Mittel	499.167	440.807	58.360
Sonstige Verbindlichkeiten SPNV-Finanzierung	149.074	149.074	0
Sonstige Passiva	15.070	11.206	3.864
	<u>874.470</u>	<u>695.996</u>	<u>178.474</u>
	<u>901.938</u>	<u>723.001</u>	<u>178.937</u>

Der Jahresabschluss auf den 31.12.2022 wurde unter Berücksichtigung des Rücklagenverwendungs-vorschlages des Vorstands gemäß § 270 Absatz 1 HGB aufgestellt. Die verbleibende Kapitalrücklage ist in Höhe von T€ 9.509 (davon im Wirtschaftsplan 2023: T€ 5.370) zur Finanzierung folgender Maßnahmen vorgesehen:

Kapitalrücklage VRR AöR	T€
Weiterentwicklung SPNV	2.000
Digitalisierung	2.000
Kundenbindung/Fahrgastrückgewinnung	2.247
Tarifstrukturreform/Marktanalyse	1.500
Beratung Insolvenz Abellio	750
Baustellenmanagement	500
Betriebsleistung Kundensysteme	162
Graffiti Beseitigung	200
Umbau WEKA	150
Summe gebundene Kapitalrücklage	<u>9.509</u>

c) Finanzlage

Der **Finanzmittelbestand** hat sich zum Bilanzstichtag um T€ 123.776 auf T€ 813.286 erhöht. Der Finanzmittelbestand zum 31.12.2022 beinhaltet noch nicht verwendete, zweckgebundene Mittel vor allem aus Zuwendungen des Landes NRW für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 300.377), Billigkeitsleistungen COVID-19 und Mittel aus der SPNV-Finanzierung.

d) Investitionen und Finanzierung

Investitionen waren für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von T€ 3.977 geplant. Es wurden insgesamt T€ 2.480 weniger Investitionsmittel als geplant in Höhe von T€ 1.497 verbraucht. Die vom Land NRW und Dritten abgerufenen Fördermittel betragen T€ 520 und liegen um T€ 1.968 unter dem Planansatz.

2.2. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

Stellenplan und Personalbestandsentwicklung

Zum 31.12.2022 waren 208,12 P (vollzeitverrechnet) und 12 Auszubildende bei der VRR AöR beschäftigt. Zum 01.08.2022 sind 3 neue Auszubildende eingestellt worden. Die Ausbildung steht für eine notwendige Investition in die Zukunft eines Unternehmens, dient der zukünftigen Personalbedarfsdeckung der VRR AöR und wirkt gegen den demographischen Wandel.

Im Vergleich zum Stellenplan sind durchschnittlich 13,38 bereits vorhandene Stellen temporär nicht besetzt, da teilweise nach dem Ausscheiden von Mitarbeitern eine Nachbesetzung aufgrund langer Kündigungsfristen des ausgesuchten neuen Mitarbeiters und langer Suchprozesse mit mehrmaligen Ausschreibungen nicht direkt im Anschluss erfolgte. Außerdem kommen temporäre Differenzen auch vor, wenn Mitarbeiter die Arbeitszeit reduzieren und Neueinstellungen für die weggefallenen Stunden nicht wirtschaftlich umgesetzt werden können.

Die neuen genehmigten Stellen des Wirtschaftsplans 2022 konnten überwiegend besetzt werden bzw. befinden sich noch im Bewerbungsprozess. Einige dieser Stellen konnten mit unseren gerade ausgearbeiteten Auszubildenden besetzt werden.

III. Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan 2023 wurde am 7. Dezember 2022 vom Verwaltungsrat der VRR AöR und der Versammlungsversammlung des ZV VRR beschlossen. Er beinhaltet den Erfolgs- und Investitionsplan, die Finanzplanung und die Personalplanung.

Der Erfolgsplan 2023 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von T€ 48.063. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (T€ 15.092), die VU-Umlage (T€ 10.466), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (T€ 6.590) und weitere Erträge sowie Entnahmen aus Rücklagen (T€ 5.370) vorgesehen.

Für den Bereich SPNV-Finanzierung wird bei Aufwendungen in Höhe von T€ 869.128 und Erträgen in Höhe von T€ 656.537 von einem Fehlbetrag in Höhe von T€ 212.591 ausgegangen. Die Aufwandssteigerungen resultieren insbesondere aus höheren Energiekosten, Mehraufwendungen durch den Abschluss der Verkehrsverträge 2.0, aus Kostenbeteiligungen für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern sowie aus einem Rückgang der anzurechnenden Fahrgeldeinnahmen als Folge der Covid-19-Pandemie. Zum Zeitpunkt der Lageberichterstellung wird aufgrund von zusätzlichen Billigkeitsleistungen für das Deutschlandticket und der angekündigten Erhöhung der SPNV-Pauschale von einer auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats ausgegangen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen im Risikobericht unter Abschnitt IV. im Lagebericht.

Aufwendungen und Erträge, für den Bereich ÖSPV-Finanzierung sind in Höhe von T€ 145.628 und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von T€ 76.000 geplant.

Der Stellenplan 2023 berücksichtigt insgesamt 246,32 (Plan 2022: 218,69) Stellen und 3 neu einzustellende Auszubildende (Plan 2022: 3).

Der Investitionsplan sieht Bruttoinvestitionen in Höhe von T€ 3.748 vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel und Zuschüsse Dritter ergibt sich ein Eigenanteil der VRR AöR in Höhe von T€ 1.728.

IV. Chancen- und Risikobericht

Der Aufgabencharakter und die Geschäftstätigkeit der VRR AöR bergen keine Risiken im Sinne einer Bestandsgefährdung. Die Finanzierung der Anstalt erfolgt im Wesentlichen über öffentliche Zuschüsse, Finanzierungsbeiträge des ZV VRR und die von den Verkehrsunternehmen erhobene VU-Umlage.

Risiken können sich in Form unwirtschaftlichen Handelns und eingeschränkter Leistungsbereitschaft für die Aufgabenerfüllung ergeben. Die VRR AöR verfügt über ein funktionierendes Risikomanagement, das permanent weiterentwickelt wird.

Das auf der Kosten- und Leistungsrechnung beruhende Controllingssystem dient als Grundlage für die kontinuierliche Soll-/Ist-Analyse und es erfolgen darauf aufbauend Abstimmungsgespräche zu den ermittelten Abweichungen. Im Zuge der ständigen Soll/Ist-Überprüfung der Planwerte können zudem frühzeitig Maßnahmen zur Stabilisierung der Ertragslage eingeleitet werden.

Des Weiteren wird durch das interne Kontrollsystem die Einhaltung von gesetzlichen Regelungen und internen Richtlinien (Geschäfts- und Verfahrensordnung) vor allem durch die Abwicklung der Geschäftsvorfälle über automatisierte Workflows sichergestellt.

Das Controlling liefert zeitnah entscheidungsorientierte Managementinformationen. Durch den Bereich Zentrales Finanzmanagement werden monatlich Finanzberichte erstellt, das zu erwartende Jahresergebnis prognostiziert, mögliche Risiken und Chancen analysiert und dem Vorstand direkt berichtet.

Dem Verwaltungsrat werden im Rahmen der Gremiensitzungen Berichte vorgelegt und Informationen über Risiken gegeben.

Alle zum Jahresabschluss erkannten Risiken sind in der Bilanz erfasst und gemäß der Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet worden.

Das Know-how des Geschäftes ist überwiegend IT-basiert und wird gegen unberechtigten Zugriff durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen geschützt. Im Jahr 2022 wurden weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Ausfallsicherheit durchgeführt. Die Zahl der Straftaten von Cyberkriminalität hat hier vor allem vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs einen Rekordwert erreicht.

Der IT-Bestand wird daher noch intensiver betreut, gesichert, gespiegelt und gegen äußere und innere Einflüsse geschützt. Die Sicherheit im Bereich der IT-Struktur wird ständig überprüft und weiterentwickelt. Die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen ist gewährleistet.

Der hohe Digitalisierungsgrad beim VRR ermöglicht auch in der **Corona-Krise** eine planmäßige Aufgabenerledigung durch den VRR.

SPNV-Finanzierung

Für die SPNV-Finanzierung konnten im Jahr 2022 die in Folge der **Covid-19-Pandemie und dem temporär eingeführten 9 EURO Ticket** geringeren Fahrgeldeinnahmen durch die vom Land NRW hierfür gewährten Billigkeitsleistungen ausgeglichen werden, so dass sich kein Fehlbetrag ergeben hat.

Für das Jahr 2023 wird die Minderung der Fahrgeldeinnahmen in Folge der **Covid-19-Pandemie und die Einführung des Deutschlandtickets in 2023** durch Billigkeitsleistungen gemäß den Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Nordrhein-Westfalen ausgeglichen.

Die durch den russischen Angriffskrieg **stark gestiegenen Energiekosten** führen zu zusätzlichen Aufwendungen für die Verkehrsverträge im Jahr 2022. Aufgrund der hierfür vom Land NRW gewährten Billigkeitsleistungen zum Ausgleich der Schäden im ÖPNV kann eine ausgeglichene SPNV-Finanzierung für das Jahr 2022 erreicht werden.

In einem Schreiben aus März 2023 wurde vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW angekündigt, die Finanzierung der Bestandsverkehre über eine Erhöhung der SPNV-Pauschale in der zweiten Jahreshälfte 2023 sicherzustellen.

Mögliche Insolvenzen von EVU im VRR Verbundraum werden grundsätzlich als Risiko bewertet, sind jedoch nach derzeitigem Stand nicht absehbar.

Mehraufwendungen durch Notvergaben aufgrund der **Insolvenz von Abellio** und deren Finanzierung durch zusätzliche Landesmittel sind bereits in der Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Das Gesamtausmaß der Mehrkosten aus der Abellio-Insolvenz wird maßgeblich bestimmt durch die Ergebnisse der Neuausschreibung der Verkehrsverträge für den Zeitraum nach 2023. Das Land NRW hat den Ausgleich der möglichen Schäden aus der Insolvenz von Abellio bei den betroffenen SPNV-Aufgabenträgern in den kommenden Jahren bis zu einer Gesamthöhe von € 430 Mio. aus Regionalisierungsmitteln zugesichert. Ob diese Finanzierungshilfen ausreichen um die Mehrkostenbelastungen auszugleichen, hängt von den Ergebnissen der Neuausschreibungen ab.

Unter Berücksichtigung der für das Jahr 2023 vorerst auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats und der voraussichtlichen Finanzierung überplanmäßiger Energiekosten durch zusätzliche Regionalisierungsmittel ergeben sich bei der VRR AöR für das Jahr 2023 für die SPNV-Finanzierung keine bestandsgefährdenden Risiken.

Durch die SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodelle mit der möglichen Nutzung der Finanzierungsvorteile der öffentlichen Hand und dem Lebenszyklusansatz beim NRW-RRX-Modell wird der Wettbewerb im SPNV gestärkt und der Abschluss günstigerer Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht. Dadurch sollen mittel- und langfristig Finanzierungsrisiken für den SPNV verringert und Spielräume zur Ausgestaltung des SPNV erhalten werden. Aus den aktuellen Vergabeverfahren ist jedoch erkennbar, dass sich inflationsbedingt steigende Kosten auch auf die Preise für die SPNV-Fahrzeuge auswirken und sich damit für die SPNV-Finanzierung auch höhere Aufwendungen aus den Verkehrsverträgen ergeben werden.

ÖPNV-Finanzierung

Die auf Seite 4 des Lageberichtes unter dem Abschnitt „Finanzierung ÖPNV“ dargestellte Entwicklung der Kosten insbesondere für Energie und Personal aufgrund der Inflation und der Fahrgeldeinnahmen ausgelöst durch die Corona-Pandemie werden als Risiko für die ÖPNV-Finanzierung in der derzeitigen Struktur beurteilt. Zur Sicherung der Bestandsverkehre und Vermeidung von Leistungseinschränkungen im ÖPNV sowie dem Ziel der Ausweitung von Betriebsleistungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf der Grundlage eines nachhaltigen, verlässlichen und dauerhaften Finanzierungssystems sind der VRR und die anderen Aufgabenträger im Gespräch mit dem Land NRW.

Weitere wesentliche, die künftige Entwicklung der VRR AöR beeinträchtigende oder bestandsgefährdende Risiken sind zurzeit nicht erkennbar.

Essen, 16. April 2023

Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**, Essen,

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Essen, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Essen, für das Geschäftsjahr 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder

Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Essen, den 20. April 2023

MÄRKISCHE REVISION GMBH
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT
STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

Karl-Heinz Berten
Wirtschaftsprüfer

Hans-Henning Schäfer
Wirtschaftsprüfer