

Offenzulegende Unterlagen

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

Bilanz zum 31. Dezember 2025

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Anlage 1

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen

Bilanz zum 31. Dezember 2025

A K T I V A

	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
	€	€
A. <u>ANLAGEVERMÖGEN</u>		
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>		
1. Entgeltlich erworbene Software	2.624.195,00	2.792.096,00
2. Geleistete Anzahlungen	<u>157.446,62</u>	<u>48.668,77</u>
	2.781.641,62	2.840.764,77
II. <u>Sachanlagen</u>		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.482.068,00	1.748.413,00
III. <u>Finanzanlagen</u>		
1. Beteiligungen	1.651.756,35	151.756,35
2. Sonstige Ausleihungen	<u>178.457,94</u>	<u>200.236,23</u>
	<u>1.830.214,29</u>	<u>351.992,58</u>
	<u>6.093.923,91</u>	<u>4.941.170,35</u>
 B. <u>UMLAUFVERMÖGEN</u>		
I. <u>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.361.131,15	389.740,87
2. Forderungen gegen ZV VRR FaIn-EB	353.353,78	0,00
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>216.025.062,10</u>	<u>234.570.485,24</u>
	217.739.547,03	234.960.226,11
II. <u>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>	<u>1.088.827.104,27</u>	<u>787.431.751,62</u>
	<u>1.306.566.651,30</u>	<u>1.022.391.977,73</u>
 C. <u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u>	<u>497.166,33</u>	<u>526.674,49</u>
	<u>1.313.157.741,54</u>	<u>1.027.859.822,57</u>
 <u>TREUHANDVERMÖGEN:</u>		
Bankguthaben		
- aus der Einnahmenaufteilung	147.259.387,13	122.754.014,79
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	395.297,39	423.928,27
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.649.274,24	880.452,93
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	516.604,87	880.522,34
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	23.443,88	107.982,70

Anlage 1

2

		<u>P A S S I V A</u>	
		31.12.2025	31.12.2024
		€	€
A. <u>EIGENKAPITAL</u>			
I. <u>Stammkapital</u>		2.525.000,00	2.525.000,00
II. <u>Kapitalrücklage</u>		27.593.777,81	20.265.151,30
III. <u>Bilanzgewinn/-verlust</u>		0,00	0,00
		<u>30.118.777,81</u>	<u>22.790.151,30</u>
		-----	-----
B. <u>SONDERPOSTEN</u>			
Sonderposten für Investitionszuschüsse		<u>1.802.720,00</u>	<u>1.983.823,00</u>
		-----	-----
C. <u>RÜCKSTELLUNGEN</u>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche und ähnliche Verpflichtungen		11.254.585,00	11.415.950,00
2. Sonstige Rückstellungen		<u>162.228.441,81</u>	<u>112.992.880,63</u>
		<u>173.483.026,81</u>	<u>124.408.830,63</u>
		-----	-----
D. <u>VERBINDLICHKEITEN</u>			
1. Erhaltene Anzahlungen		1.107.675,96	1.199.735,75
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.346.340,53	3.141.481,21
3. Verbindlichkeiten gegenüber ZV VRR		50.961,57	719.511,94
4. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln		456.237.230,71	451.786.117,35
5. Sonstige Verbindlichkeiten		<u>649.011.008,15</u>	<u>421.830.171,39</u>
		<u>1.107.753.216,92</u>	<u>878.677.017,64</u>
		-----	-----
		<u>1.313.157.741,54</u>	<u>1.027.859.822,57</u>
		=====	=====
<u>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN:</u>			
- aus der Einnahmenaufteilung		147.259.387,13	122.754.014,79
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48		395.297,39	423.928,27
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX		1.649.274,24	880.452,93
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN		516.604,87	880.522,34
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13		23.443,88	107.982,70

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen

Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
	€	€
<u>Bereich Eigenaufwand VRR</u>		
1. Umsatzerlöse	20.525.240,89	18.200.751,82
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>		
a) Sonstige Erträge	20.544.633,18	17.288.201,49
b) Erträge aus der Auflösung von Sonder- posten für Investitionszuschüsse	634.211,07	693.900,00
	<u>21.178.844,25</u>	<u>17.982.101,49</u>
3. <u>Materialaufwand</u>		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-11.878.204,05	-11.638.842,00
4. <u>Personalaufwand</u>		
a) Löhne und Gehälter	-19.346.866,00	-17.974.418,23
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-5.525.116,79	-5.125.927,50
	<u>-24.871.982,79</u>	<u>-23.100.345,73</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens		
Forderungen gegen ZV VRR FaIn-EB	-1.702.328,73	-1.517.985,30
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.717.750,26	-5.166.003,72
7. Erträge aus Beteiligungen	162.366,19	446.966,03
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.715.458,05	4.839.389,91
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-12.735,04</u>	<u>-105.681,34</u>
10. Ergebnis nach Steuern/ Bereich Eigenaufwand VRR	1.398.908,51	-59.648,84
11. Sonstige Steuern	<u>-282,00</u>	<u>-250,00</u>
Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/ nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang	1.398.626,51	-59.898,84

Anlage 2
2

	<u>2025</u> €	<u>2024</u> €
<u>Bereich SPNV-Finanzierung</u>		
12. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	1.173.388.683,25	999.434.377,36
13. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	<u>-1.173.388.683,25</u>	<u>-999.434.377,36</u>
Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich ÖSPV-Finanzierung</u>		
14. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	489.863.562,93	531.406.360,48
15. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	<u>-489.863.562,93</u>	<u>-531.406.360,48</u>
Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich Investitionsförderung</u>		
16. Erträge aus Investitionsförderung	84.680.830,41	76.075.241,54
17. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	<u>-84.680.830,41</u>	<u>-76.075.241,54</u>
Ergebnis Bereich Investitionsförderung	0,00	0,00
18. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	<u>1.398.626,51</u>	<u>-59.898,84</u>
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	0,00	59.898,84
20. Einstellung in die Kapitalrücklage	1.398.626,51	0,00
21. Bilanzgewinn/-verlust	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen**

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

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 FaIn-EB und Verbindlichkeiten gegenüber ZV VRR
- 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 2025 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 sind unverändert zum Vorjahr in Höhe von T€ 22.736 auf Forderungen gegen die insolvente Abellio Rail GmbH in Höhe von insgesamt T€ 23.933 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 2,06 % (10-Jahres-Durchschnitt) (Vorjahr:

1,90%, 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 Aktivenzeit berücksichtigt. Bei der Berechnung der Beihilferückstellungen wurde unverändert ein Kostentrend von 2,5 % in der Aktivenzeit und von 4,0 % in der Rentenzeit berücksichtigt. Aus der Aufzinsung der Rückstellungen ergibt sich ein Zinsaufwand in Höhe von T€ 13 (Vorjahr: T€ 106).

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 01.01.2025	Einlage (+) Entnahme (-)	Jahresüber- schuss 2025	Verlust- ausgleich	Stand am 31.12.2025
	T€	T€	T€	T€	T€
Stammkapital	2.525	0	0	0	2.525
Kapitalrücklage	20.265	+7.329	0	0	27.594
Bilanzgewinn/-verlust	0	-1.399	1.399	0	0
	22.790	5.930	1.399	0	30.119

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 2025 als Einlage in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 5.930 berücksichtigt. Als Vorschlag des Vorstandes gemäß § 270 Absatz 1 HGB ist eine Einstellung in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 1.399 (Jahresüberschuss 2025) ausgewiesen. Eine Ausschüttungssperre gemäß § 253 Absatz 6 HGB besteht nicht.

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

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

	Stand am 01.01.2025 T€	Verbrauch Auflösung T€	V A	Aufzinsung Zuführung T€	A Z	Stand am 31.12.2025 T€
1. <u>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	11.416	174	V	13	A	11.255
2. <u>Sonstige Rückstellungen</u>						
SPNV-Finanzierung	104.596	21.000	V			
		2.042	A	75.798	Z	157.352
Rechtstreitigkeiten	5.951	316	V			
		4.551	A	20	Z	1.104
Ausstehende Rechnungen	1.619	865	V			
		256	A	1.950	Z	2.448
Altersteilzeit	0	0		68		68
Resturlaub, Mehrarbeit, Jubiläen	250	219	V	575	Z	606
Jahresabschlusskosten	60	56	V	59	Z	63
Übrige Rückstellungen	517	276	V			
		87	A	433	Z	587
	112.993	22.732	V	0	A	
		6.936	A	78.903	Z	162.228
		22.906	V	13	A	
	124.409	6.936	A	78.903	Z	173.483

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 den Verkehrsverträgen (davon für gestiegene Energiekosten T€ 71.528 und für Trassenkosten T€ 73.000). Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 2.042 sind ertragswirksam im Bereich SPNV-Finanzierung erfasst.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit betrifft insgesamt einen abgeschlossenen Vertrag nach dem Blockmodell. 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 Fahrtreppenkartell, Regionalfaktoren/Trassenpreise und Abellio.

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

	31.12.2025	31.12.2024
	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	1.108	1.200
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.346	3.141
3. Verbindlichkeiten gegenüber ZV VRR	51	720
4. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	456.237	451.786
- davon aus SPNV-Finanzierung	(265.610)	(173.534)
- davon aus Investitionsförderung	(190.300)	(276.919)
- davon aus ÖSPV-Finanzierung	(326)	(953)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	649.011	421.830
- davon aus SPNV-Finanzierung	(648.048)	(420.850)
- davon aus Steuern	(356)	(342)
	1.107.753	878.677

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€ 98.125),
- aus den Verkehrsverträgen für 2017-2022 (T€ 20.025),
- für Maßnahmen im Zusammenhang mit MOF III (T€ 45.916) und
- aus der Einnahmenaufteilung (T€ 67.550) sowie
- für Zuwendungen an den ZV VRR Fahn-EB für SPNV-Fahrzeuge für 2027-2029 (T€ 31.995).

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

Die Fristigkeit der Verbindlichkeiten ergibt sich aus nachfolgenden Aufstellungen:

	31.12.2025			
Restlaufzeiten:	Gesamt	< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre
	T€		T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	1.108	1.108	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.346	1.346	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber ZV VRR	51	51	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	456.237	346.236	110.001	0
Sonstige Verbindlichkeiten	649.011	649.011	0	0
	1.107.753	997.752	110.001	0

Restlaufzeiten:	31.12.2024			
	Gesamt	< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre
	T€		T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	1.200	1.200	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.141	3.141	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber ZV VRR	720	720	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	451.786	338.470	113.316	0
Sonstige Verbindlichkeiten	421.830	421.830	0	0
	878.677	765.361	113.316	0

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 2025 in Höhe von T€ 11.257 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€ 15.588, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 4.896 und Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse in Höhe von T€ 634, die einen Gegenposten zu den Abschreibungen des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens darstellen.

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

	2025	2024
	T€	T€
Löhne und Gehälter		
Gehälter	-18.849	-17.958
Veränderung der Personalrückstellungen	-424	46
Übrige	-74	-62
	-19.347	-17.974
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
Sozialversicherungsbeiträge	-3.500	-3.128
Versorgungskasse	-1.345	-1.275
Versorgungsbezüge	-583	-535
Veränderung der Personalrückstellungen	174	150
Übrige	-271	-338
	-5.525	-5.126

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung betragen T€ 1.932 (Vorjahr: T€ 1.919).

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

Die **Zinsaufwendungen** beinhalten im Wesentlichen die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von T€ 13 (Vorjahr: T€ 106).

Für den Bereich Eigenaufwand VRR ergibt sich ein Ergebnis in Höhe von T€ +1.399.

Für die **Bereiche SPNV-Finanzierung, ÖSPV-Finanzierung und Investitionsförderung** werden ausgeglichene Ergebnisse ausgewiesen, da grundsätzlich die Zuwendungen vom Land NRW einschließlich

erwirtschafteter Zinserträge und Rückzahlungen von Zuwendungsempfängern weiterzuleiten oder bei Nichtverausgabung innerhalb der bestimmten Fristen an das Land zurückzuzahlen sind. Zum Bilanzstichtag nicht verausgabte Mittel werden unter den Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln aufwandswirksam abgegrenzt.

Im **Bereich der SPNV-Finanzierung** stehen

- den **Erträgen** mit einem Gesamt volumen von T€ 1.173.389 insbesondere aus
 - der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW (T€ 915.816, VJ: T€ 766.292),
 - Billigkeitsleistungen (T€ 139.403, VJ: T€ 139.933) sowie
 - erwirtschafteten Zinserträgen (T€ 12.728, VJ: T€ 14.486) und
 - periodenfremden Erträgen aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen (T€ 98.663, VJ: T€ 73.097)
 - **Aufwendungen** mit einem Gesamt volumen von T€ 1.173.389 insbesondere aus
 - den Verkehrsverträgen unter Anrechnung der Aufwandsminderungen für Schlecht- und Nichtleistungen und der Fahrgelderträge (T€ 796.764, VJ: T€ 734.336),
 - für Infrastrukturmaßnahmen (T€ 49.500, VJ: T€ 20),
 - für Zuwendungen an den ZV VRR FaIn-EB für SPNV-Fahrzeuge (T€ 44.850, VJ: T€ 17.637) und
 - periodenfremde Aufwendungen aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen (T€ 48.647, VJ: T€ 28.295) sowie
 - die aufwandswirksame Zuführung zu den Verbindlichkeiten in Höhe von T€ 227.605 zur Darstellung eines ausgeglichenen Ergebnisses
- gegenüber.

Im **Bereich der ÖSPV-Finanzierung** stehen

- den **Erträgen** mit einem Gesamt volumen von T€ 489.864 vor allem aus
 - Zuwendungen,
 - Zinserträgen und
 - der allgemeinen Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen
 - **Aufwendungen** mit einem entsprechenden Gesamt volumen aus
 - der Weiterleitung auf der Grundlage der von der VRR AöR erlassenen Zuwendungsbescheide bzw.
 - der Abgrenzung von Verbindlichkeiten
- gegenüber.

Im **Bereich Investitionsförderung** stehen

- den **Erträgen** mit einem Gesamt volumen von T€ 84.681 aus
 - Zuwendungen (T€ 76.592) und
 - Zinserträgen (T€ 8.089)
 - **Aufwendungen** mit einem entsprechenden Gesamt volumen
 - aus der Weiterleitung auf der Grundlage der von der VRR AöR erlassenen Zuwendungsbescheide (T€ 87.380) bzw.
 - der Veränderung der Verbindlichkeiten und
 - der Rückzahlung an das Land NRW (T€ 109.240)
- gegenüber.

Für das Jahr 2025 ergibt sich ein **Jahresüberschuss** in Höhe von T€ 1.399, der entsprechend dem Vorschlag des Vorstandes in die Kapitalrücklagen eingestellt wurde.

V. SONSTIGE ANGABEN

Als **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2025 Herr Oliver Wittke als Vorstandssprecher und Herr José Luis Castrillo bestellt. Die Gesamtbezüge des Vorstandes belaufen sich für das Geschäftsjahr 2025 auf T€ 555. Die Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstandes betragen für das Geschäftsjahr 2025 insgesamt T€ 178. Im Berichtsjahr wurden keine Darlehen an Vorstandsmitglieder gewährt.

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

a) Vorsitzender des Verwaltungsrates und Stellvertreter

Schneidewind, Uwe		Vorsitzender / Oberbürgermeister
Heidenreich, Frank		Stellvertreter / Betriebswirt
Welp, Axel C.	bis 24.02.2025	Stellvertreter / Dipl.-Geograf
Volkenrath, Martin	ab 02.07.2025	Gewerkschaftssekretär
Czerwinski, Norbert		Stellvertreter / Wissenschaftlicher Mitarbeiter

b) Stimmberechtigte Mitglieder

Barton, Axel		Pensionär
Berger, Frank		Sozialversicherungsfachangestellter
Beul, Ulrich		Qualitätsmanager/Dipl. Ing.
Brohl, Ingo		Landrat
Dudde, Matthias		Historiker
Ehlert, Detlef	ab 02.07.2025	
Feller, Michael	bis 31.03.2025	Vorstand Ruhrbahn
Fliß, Rolf		Freiberufler
Foltys-Banning, Martina		Stadtplanerin
Gensler, Frank		Erster Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Neuss
Gerwers, Christoph		Landrat
Goerke, Bernd		Techniker
Görtz, Guido		Industriekaufmann
Gräber, Alexandra		Dipl.-Geographin, Fraktionsgeschäftsführerin
Hartleif, Dirk		
Hartnigk, Andreas		Rechtsanwalt
Heck, Michael		Stadtkämmerer
Herhausen, Hans-Jörg		
Herrmann, Martina		
Jedfeld, Jörg		Dipl.-Kaufmann
Kraft, Johannes		Dipl. Verwaltungswirt
Kral, Jochen		Beigeordneter
Krüger, Karsten		Geschäftsführer HCR
Krystof, David		Student
Lehne, Olaf		Rechtsanwalt
Lehr, Rüdiger		Bestatter
Lieske, Dieter		Pensionär
Lommetz, Stephan		Geschäftsführer Stadtwerke Neuss
N.N.		
N.N.	ab 31.03.2025	
Osmann, Denis		Immobilienkaufmann
Overkamp, Werner		Geschäftsführer Stoag

Petrauschke, Hans-Jürgen		Landrat
Pilz, Daniel		Betriebsratsvorsitzender
Platzmann, Dirk		Städtischer Angestellter
Rogall, Reiner		Pensionär
Rosen, Laura Ann		
Scharmacher, Jürgen		Rentner
Schilff, Norbert		Brandamtsrat
Schmidt-Waerd, Dirk		Politikwissenschaftler
Vogel, Ingo		Polizeibeamter
Volkenrath, Martin	bis 02.07.2025	Gewerkschaftssekretär

c) Stellvertretende Mitglieder

Auler, Andreas		Rechtsanwalt
Besche-Krastl, Ina		Wiss. Mitarbeiterin
Canzler, Christian	bis 02.07.2025	Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer
Cöllen, Heiner		Richter a. D.
Dittgen, Volker		Technischer Angestellter
Dr. Kopp, Stephan		Bauingenieur
Dr. Stapper, Norbert		Dipl. Biologe
Düllings, Paul		Betriebswirt
Eicker, Sigrid		Rentnerin
Eiskirch, Thomas		Oberbürgermeister
Engeln, Frederik		Jurist
Filter, Jörg		Vorstand Bogestra
Fischer, Horst		Oberstudienrat a.D. Pensionär
Gebel, Christian		IT-Dozent
Giesen, Peter	bis 30.04.2025	Geschäftsführer NIAG
Hausmann, Wilhelm		Architekt Dipl.-Ing.
Izgi, Arif		Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen
Jacoby, Jörg		Vorstandsvorsitzender DSW21
Kannenberg, Torsten		
Klaus, Markus		
Kracke, Thomas		Angestellter
Kretschmer, Heike		Geschäftsführerin
Kröck, Leon		Student
Kuhlmann, Werner		
Meyer, Frank		Oberbürgermeister
N.N.		
N.N.	ab 30.04.2025	
Paic, Peter Dr.		Leiter Kundenmanagement IT.NRW
Radtke, Dennis		Industriekaufmann, Gewerkschaftssekretär
Ritters, Heinz		Schornsteinfegermeister
Roeske, Joachim		Dipl.-Ingenieur
Schmidt, Timo		Student

Schneider, Matthias		Geschäftsführer
Scholte-Reh, Jan		Abgeordneten-Mitarbeiter
Schürmann, Martina		Rechtsanwältin
Stevens, Friedhelm		Selbständiger
Stilling, Guido		Geschäftsführer der SWK MOBIL
Thabe, Stefan		
Voigt, Rainer		Rechtsanwalt
vom Scheidt, Frank		Dipl.-Volkswirt -Pensionär-
Vopersal, Jörg		Dipl. Sozialarbeiter
Weber, Wolfgang		Renter
Wedding, Stephan Dr.		Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Westphal, Thomas		Oberbürgermeister
Woljeme, Tim		Lehrer
Wöltering, Birgit	ab 02.07.2025	

Die Aufwandsentschädigungen für die Mitglieder des Verwaltungsrates im Jahr 2025 betragen T€ 240.

Im Berichtsjahr haben 6 Verwaltungsratssitzungen und 112 weitere Sitzungen insbesondere der Ausschüsse, des Präsidiums und der Gruppen in den Ausschüssen stattgefunden.

Im Geschäftsjahr 2025 waren durchschnittlich umgerechnet in Vollzeitäquivalente 234,90 (zum 31.12.2025: 237,31; durchschnittlich im VJ: 228,21) **Mitarbeiter** beschäftigt.

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für das Geschäftsjahr 2025 für Abschlussprüfungsleistungen T€ 19, für Steuerberatung T€ 12 und sonstige Leistungen T€ 67.

Ergebnisverwendungsvorschlag des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Jahresüberschuss 2025 in Höhe von € 1.398.626,51 in die Kapitalrücklage einzustellen. Die Einstellung in die Kapitalrücklage ist im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 berücksichtigt.

Gelsenkirchen, 17. April 2026

Vorstand

Anlage 1 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2025

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand am	Zugänge	Um-	Abgänge	Stand am
	01.01.2025		buchungen		31.12.2025
	€	€		€	€
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>					
1. Entgeltlich erworbene Software	17.229.223,08	766.741,25	253.837,93	635.479,95	17.614.322,31
2. Geleistete Anzahlungen	48.668,77	362.615,78	-253.837,93	0,00	157.446,62
	<u>17.277.891,85</u>	<u>1.129.357,03</u>	<u>0,00</u>	<u>635.479,95</u>	<u>17.771.768,93</u>
II. <u>Sachanlagen</u>					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.670.048,24	247.737,55	0,00	1.209.304,24	5.708.481,55
	<u>6.670.048,24</u>	<u>247.737,55</u>	<u>0,00</u>	<u>1.209.304,24</u>	<u>5.708.481,55</u>
III. <u>Finanzanlagen</u>					
1. Beteiligungen	151.756,35	1.500.000,00	0,00	0,00	1.651.756,35
2. Sonstige Ausleihungen	200.236,23	20.000,00	0,00	41.778,29	178.457,94
	<u>351.992,58</u>	<u>1.520.000,00</u>	<u>0,00</u>	<u>41.778,29</u>	<u>1.830.214,29</u>
	<u>24.299.932,67</u>	<u>2.897.094,58</u>	<u>0,00</u>	<u>1.886.562,48</u>	<u>25.310.464,77</u>

Anlage 1 zum Anhang

2

Abschreibungen				Buchwerte	
Stand am 01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2025	Stand am 31.12.2025	Stand am 31.12.2024
€	€	€	€	€	€
14.437.127,08	1.188.480,18	635.479,95	14.990.127,31	2.624.195,00	2.792.096,00
0,00	0,00	0,00	0,00	157.446,62	48.668,77
14.437.127,08	1.188.480,18	635.479,95	14.990.127,31	2.781.641,62	2.840.764,77
4.921.635,24	513.848,55	1.209.070,24	4.226.413,55	1.482.068,00	1.748.413,00
4.921.635,24	513.848,55	1.209.070,24	4.226.413,55	1.482.068,00	1.748.413,00
0,00	0,00	0,00	0,00	1.651.756,35	151.756,35
0,00	0,00	0,00	0,00	178.457,94	200.236,23
0,00	0,00	0,00	0,00	1.830.214,29	351.992,58
19.358.762,32	1.702.328,73	1.844.550,19	19.216.540,86	6.093.923,91	4.941.170,35

Anlage 2 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2025

Finanzierungsbeträge					
	Stand		Um-		Stand
	01.01.2025	Zugänge	buchungen	Abgänge	31.12.2025
	€	€			€
I. <u>Immaterielle Vermögens-</u> <u>gegenstände</u>					
1. Entgeltlich erworbene					
Software	11.180.645,23	273.865,02	0,00	340.697,70	11.113.812,55
2. geleistete Anzahlungen	13.246,00	105.910,00	0,00	0,00	119.156,00
	<u>11.193.891,23</u>	<u>379.775,02</u>	<u>0,00</u>	<u>340.697,70</u>	<u>11.232.968,55</u>
II. <u>Sachanlagen</u>					
Betriebs- und Geschäftsaus-					
stattung	2.292.816,45	73.333,05	0,00	826.021,94	1.540.127,56
	<u>13.486.707,68</u>	<u>453.108,07</u>	<u>0,00</u>	<u>1.166.719,64</u>	<u>12.773.096,11</u>

Anlage 2 zum Anhang

2

Auflösung				Buchwerte	
Stand 01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2024
€	€		€	€	€
9.364.108,23	587.035,02	340.697,70	9.610.445,55	1.503.367,00	1.816.537,00
0,00	0,00	0,00	0,00	119.156,00	13.246,00
9.364.108,23	587.035,02	340.697,70	9.610.445,55	1.622.523,00	1.829.783,00
2.138.776,45	47.176,05	826.021,94	1.359.930,56	180.197,00	154.040,00
11.502.884,68	634.211,07	1.166.719,64	10.970.376,11	1.802.720,00	1.983.823,00

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen**

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

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 2025

Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket (nachfolgend auch Zuwendungen Deutschlandticket)

Die Zuwendungen Deutschlandticket wurden für die Bereiche ÖSPV und SPNV beantragt für nicht gedeckte Ausgaben aus dem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen, aus der Minderung der Erstattungsleistungen nach SGB IX und der Pauschale zur anteiligen Deckung der Vertriebsmehrkosten.

Für das Jahr 2025 wurden vorläufig Zuwendungen für den ÖSPV in Höhe von T€ 317.512 von der VRR AöR beantragt und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Im Jahr 2025 wurden vorläufig Zuwendungen Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Höhe von T€ 22.905 beantragt, vom Land bewilligt und weitergeleitet.

Für das Jahr 2025 wurden vorläufig Zuwendungen für den SPNV in Höhe von T€ 139.403 von der VRR AöR beantragt. Das Land hat unter Berücksichtigung nicht vorhandener Haushaltsmittel in Höhe von T€ 103.870 insgesamt 35.532 bewilligt. Die ausstehenden Mittel in Höhe von T€ 103.870 werden dem VRR nach Durchführung des Länderausgleichs zugewiesen.

Die tatsächlich nicht gedeckten Ausgaben für das Jahr 2025 sind für Deutschlandticket ÖSPV und SPNV bis zum 31. März 2027 bzw. für Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler bis zum 30. September 2026 bei der Bezirksregierung Düsseldorf durch die VRR AöR nachzuweisen.

SPNV

Vergabeentscheidung S-Bahn Rhein-Ruhr, Teilnetz D

Im Herbst 2025 konnte der Zuschlag im Vergabeverfahren S-Bahn Rhein-Ruhr, Teilnetz D mit einer Laufzeit von Dezember 2029 bis Dezember 2044 an die VIAS Rail GmbH erteilt werden. Der Verkehrsvertrag schließt an den im Dezember 2029 endenden Verkehrsvertrag „S5/S8“ mit DB Regio an. Ab Dezember 2030 wird der Vertrag zusätzlich um die Linie RE41 ergänzt, die bereits ab Dezember 2026

von der VIAS Rail GmbH im Rahmen des „Expressnetz Emscher“ betrieben wird. Zum Einsatz kommen 36 3-teilige Neufahrzeuge vom Typ Stadler Flirt XL, die nach dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell vom VRR finanziert und an das EVU verpachtet werden. Das Netz umfasst die Linien S5 (Hagen – Dortmund), S8 (Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen) und RE41 (Bochum – Recklinghausen – Haltern am See).

Vergabeentscheidung SPNV-Sonderverkehre

Im Sommer 2025 konnte der Zuschlag im Vergabeverfahren SPNV-Sonderverkehre mit einer Laufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2035 an die TRI Train Rental GmbH erteilt werden. Neben dem VRR als Federführer sind auch go.Rheinland und der NWL Vertragspartner des EVU. Der Vertrag schließt an den bisherigen Sonderverkehrsvertrag mit TRI an. Weiterhin können somit nach Bedarf Sonderleistungen im SPNV, bspw. zu Fußballspielen und Großveranstaltungen, abgerufen werden.

Vergabeentscheidung S 28

Im Sommer 2025 konnte ein neuer Inhouse-Vertrag mit der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH mit einer Laufzeit von Dezember 2026 bis Dezember 2031 geschlossen werden. Nach Abschluss der Elektrifizierung der Regiobahn-Außenäste kommen ab Dezember 2026 3-teilige Fahrzeuge vom Typ Stadler Flirt XL auf der S28 zum Einsatz. Die Fahrzeuge werden der Regiobahn nach dem NRW-RRX-Modell beigestellt.

Vergabeentscheidung Dortmund-Siegerland-Express

Im Sommer 2025 konnte unter Federführung des NWL der Zuschlag im Vergabeverfahren Dortmund-Siegerland-Express mit einer Laufzeit von Dezember 2026 bis Dezember 2040 an die Westfalenbahn GmbH erteilt werden. Der Vertrag umfasst den Betrieb der Linie RE34 (Dortmund – Siegen). Die Linie wird ab Dezember 2026 stündlich bedient, da der derzeit noch parallel verkehrende IC eingestellt wird. Zum Einsatz kommen ab Dezember 2027 5-teilige Fahrzeuge von Typ Stadler Flirt 3 (Baujahr 2016), zuvor werden Leasingfahrzeuge eingesetzt. Mit der Westfalenbahn, die Teil der BeNEX-Gruppe ist, nimmt ein neues EVU im VRR-Gebiet den Betrieb auf.

Vergabeentscheidung Netz westliches Münsterland (Los 1)

Im Herbst 2025 konnte unter Federführung des NWL der Zuschlag im Vergabeverfahren Netz westliches Münsterland (Los 1) mit einer Laufzeit von Dezember 2026 bis Dezember 2032 an die DB Regio AG erteilt werden. Der Vertrag umfasst den Betrieb der Linie RB51 (Dortmund – Lünen – Coesfeld – Enschede). Das Betriebsprogramm sowie die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge entsprechen dem Status Quo. Im Anschluss an diesen Vertrag ist nach entsprechendem Infrastrukturausbau im NWL-Gebiet die Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge vorgesehen.

Betriebsaufnahmen

Im Dezember 2025 begann nach Auslaufen der Notmaßnahme in Folge der Abellio-Insolvenz der neue Verkehrsvertrag Niederrheinnetz. Das Betriebsprogramm wird mit den beigestellten Fahrzeugen nach dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell unverändert durch die VIAS Rail GmbH fortgeführt.

Recht

Allgemeine Rechts- und Vertragsangelegenheiten

Die laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren konnten ohne nennenswerte Vorkommnisse geführt und zum Teil außergerichtlich beendet werden.

NX-Komplex

NX stellte 2025 die Wirksamkeit von Zuschusskürzungen bei Schlechtleistungen in mehreren Verkehrsverträgen infrage und machte wegen wirtschaftlicher Belastungen Ansprüche auf Vertragsanpassung gegen die SPNV-Aufgabenträger in NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz geltend. Es ist ein Klageverfahren mit einem Streitwert von bis 30 Mio. € und drei gerichtliche Mahnverfahren mit Streitwerten von rd. 1,5 Mio. €, rd. 141 T€ und rd. 28 Mio. € anhängig. Die Parteien führen, parallel zu den gerichtlichen Verfahren, außergerichtliche Vergleichsverhandlungen zur Anpassung der Verträge, zur Absicherung der Verkehrsleistungen und zur Beilegung aller Streitigkeiten.

Investitionsförderung

Im Jahr 2025 hat die VRR AöR über ihr § 12-Förderprogramm 73 Vorhaben mit einem Gesamtzuwendungsvolumen von 64,50 Mio. € neu bewilligt. Im gleichen Zeitraum konnten 70 Vorhaben durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt werden. Insgesamt wurden Zuwendungen in Höhe von 62,06 Mio. € ausbezahlt.

Im VRR-Förderkatalog befinden sich zum 31.12.2025 300 Fördermaßnahmen mit einem noch zu finanzierenden Finanzvolumen in Höhe von 182,96 Mio. €. Nach der zum Ende des Jahres vorgenommenen Förderkatalogfortschreibung sind weitere 237 Vorhaben mit einem Zuwendungsbedarf von rd. 293,35 Mio. € eingeplant.

Wie im Vorjahr ist der Förderbedarf im Kooperationsraum A grundsätzlich sehr hoch. Jedoch musste dem Land NRW nach gesetzlicher Regelung zum 30.06.2025 ein Betrag in Höhe von 109,2 Mio. € (inkl. Zinseinnahmen) erstattet werden. Grund dafür war eine zu geringe Inanspruchnahme bewilligter Mittel durch die Zuwendungsempfänger.

Auch für das Jahr 2026 besteht das Risiko, dass dem Land Mittel in erheblichem Umfang erstattet werden müssen. Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 sind nicht verwendete Zuwendungen des Jahres 2024 in Höhe von 80,3 Mio. € bis zum 30.06.2026 zu verwenden oder an das Land NRW zurückzuzahlen. Daher wurden die Zuwendungsempfänger nochmals aufgefordert, ihre angemeldeten Zuwendungsbedarfe frühzeitig abzurufen.

Im Programm des Besonderen Landesinteresses (§ 13 ÖPNVG NRW) konnten insgesamt 98 Investitionsmaßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen in Höhe von 302,62 Mio. € bewilligt werden. Im Wesentlichen wurden hier Erneuerungsmaßnahmen der „Kommunalen Schiene gemäß § 13 Abs. 1 (3) ÖPNVG sowie Maßnahmen zur Stärkung der Antriebswende im ÖPNV, § 13 Abs. 1 (6) ÖPNVG bewilligt. 30 Maßnahmen wurden durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt.

ÖPNV-Management

Finanzierung ÖPNV

Die Finanzierung der ÖPNV-Leistungen wird maßgeblich bestimmt von Fahrgeldeinnahmen und von Ausgleichsleistungen der kommunalen Aufgabenträger (Öffentliche Hand). Mit der Einführung des Deutschlandtickets hat sich die Finanzierungssystematik dahingehend verändert, dass auf den deutlich überwiegenden Anteil der Fahrgeldeinnahmen kein gestalterischer Spielraum mehr besteht und zusätzliche Ausgleichsleistungen von Bund und Land erforderlich sind, um die Finanzierung des ÖPNV sicher zu stellen. Die Bundesregierung hat die Finanzierung des Deutschlandtickets bis zum Ende der Legislatur (2029) beschlossen. Es bestehen jedoch weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der Governance und der Auskömmlichkeit der von Bund und Ländern bereitgestellten Mittel, die auf 3 Mrd. € p.a. gedeckelt sind.

Einnahmenaufteilung

Die Einnahmenaufteilung im VRR stellt die sachgerechte Verteilung von Fahrgeldeinnahmen auf die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sicher. Dazu werden regelmäßig Felderhebungen durchgeführt. Die Ausschreibung für die Erhebung der Fahrgeldeinnahmen wurde in 2025 abgeschlossen. Die Erhebung findet nach einem rotierenden System in den Jahren 2026 bis 2029 statt, d.h. pro Jahr werden 25% des Erhebungsvolumens erfasst.

Der Prozess über die Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket wurde auch 2025 nicht abgeschlossen. Je nach Ausgestaltung sind Einflüsse auf die eigentliche Verbund-Einnahmenaufteilung nicht ausgeschlossen.

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan des VRR wurde im Sommer 2025 einstimmig in den Gremien des VRR verabschiedet. Die nächsten Aufgaben bestehen darin, die im Nahverkehrsplan formulierten Ziele in die Umsetzung zu bringen.

X-Bus Linien

Die Aktivitäten, weitere X-Busse zu etablieren, wurden auch im Berichtsjahr intensiv vorangetrieben. Die Möglichkeit, sich Busse für X-Bus Linien zu 100% fördern zu lassen, ist bei den Kommunen grundsätzlich auf großes Interesse gestoßen. Allerdings stellen die ebenfalls zu berücksichtigenden Betriebskosten die Aufgabenträger vor immense Herausforderungen. Endgültige Entscheidungen über die Inbetriebnahme weiterer Linien konnten wegen der angespannten finanziellen Situation der Kommunen noch nicht getroffen werden. Der Prozess wird in 2026 fortgesetzt.

Zukunftsnetz Mobilität

Auch das Jahr 2025 war geprägt von vielfältigen Aktivitäten des Zukunftsnetzes Mobilität. Kommunen werden u.a. beraten zu Fragen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, nachhaltiger und vernetzter Mobilität und lokal auf die Kommune zugeschnittene Mobilitätsthemen. Begleitet wird die Unterstützung der Kommunen durch vielfältige Veranstaltungen zu Fachthemen und der Möglichkeit der Vernetzung.

Marketing

Große Tarifreform Teil 1 zum 01.03.2025

Der klassische VRR-Tarif – und zwar sowohl bei Zeitkarten für Vielfahrer und Vielfahrerinnen als auch bei Tickets für Gelegenheitsfahrer und Gelegenheitsfahrerinnen – ist stark zurückgegangen: Über 95% der VRR-Stammkundinnen und -kunden sind in die preislich attraktive Deutschlandticket-Produktfamilie gewechselt. Nicht zuletzt aus diesem Grund sind gleichzeitig die Verkäufe von Tickets auch für Gelegenheitskundinnen und -kunden um ca. 35% gesunken. Anfang 2025 nutzten die Fahrgäste hauptsächlich vier Tickets für Fahrten mit dem ÖPNV: das Deutschlandticket, das EinzelTicket, das 4erTicket und das Ticket2000. Sieht man von Fahrten mit dem Deutschlandticket ab, bewegten sie sich vor allem in den Preisstufen A und B. Zudem ergab eine bundesweite Marktforschung, dass zwei wesentliche Gründe für den Kauf eines Deutschlandtickets von Bedeutung sind: die deutschlandweite Gültigkeit sowie die Flexibilität und Unabhängigkeit, sich über Tarifgebiete bzw. -grenzen keine Gedanken machen zu müssen.

Um diesen Bedürfnissen und Wünschen unserer Fahrgäste bestmöglich Rechnung zu tragen, wurde der VRR-Tarif zum 01.03.2025 drastisch vereinfacht. Konkret sind 500 von 650 Produkten weggefallen, statt sieben gibt es nur noch drei Preisstufen: A für eine Stadt, B für eine Stadt und das Umland, und C für das Verbundgebiet (ehemals Preisstufe D). Tragende Säule der Tarifreform sind das Deutschlandticket und eezy.nrw. Verzichtet wurde auf kaum mehr nachgefragte Produkte wie das 48-StundenTicket, das HappyHourTicket oder das Ticket1000. Nicht mehr verfügbar sind die Kurzstrecke und die alte Preisstufe C für mittlere Reiseweiten.

Durch den Wegfall der Produkte und Preisstufen wurde es für 90% der Fahrgäste günstiger, wenn sie mit dem passenden Ticket unterwegs sind. Der VRR-Tarif wurde dadurch einfacher und selbsterklärender. Seit der Umsetzung der Tarifreform nutzen Vielfahrer:innen verstärkt das Deutschlandticket. Menschen, die nur gelegentlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, setzen seit der Tarifreform immer häufiger auf eezy.nrw. In den ersten Monaten nach der Tarifreform stieg die Zahl der Fahrten um über 100% an. Vor allem für Fahrten im Bereich der ehemaligen Kurzstrecke stieg der Absatz um knapp 50%. 80% der VRR-Umsätze wurden im Berichtszeitraum mit dem Deutschlandticket und seinen Derivaten erzeugt. Mit dem VRR-Sortiment wurden im Jahr 2025 261 Mio. € Umsatz erzeugt.

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung von Januar bis Dezember 2025

Mit der Einführung der Deutschlandticket-Varianten ab Mai 2023 hat sich die Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im ÖPNV spürbar verändert. Auf Basis der vorläufigen Abrechnungsdaten sind die Einnahmen (Stand: 10.03.2026) deutlich um 149 Mio. € (+ 12,8%) auf insgesamt 1,309 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Fahrten sind im gleichen Betrachtungszeitraum um 4,1 Mio. Fahrten (+ 0,4%) auf 1,067 Mrd. Fahrten gestiegen. Auch 2025 gab es noch Wechselwirkungen im Sortiment von den Zeitkarten zu den Deutschlandticket-Varianten, aber auch im Barsortiment sind die Absatzzahlen nochmals um ca. 11% gesunken. Hier entdecken unsere Kund:innen jedoch immer mehr den elektronischen Tarif eezy.nrw im VRR für sich als attraktive Alternative. Die Absatzzahlen 2025 sind um 105% und die Einnahmen um 109% gestiegen.

Deutschlandticket

Nach den ersten beiden Jahren mit hochlaufenden Absatzzahlen der Deutschlandticket-Varianten haben sich die Verkäufe im Jahr 2025 auf einem hohen Niveau stabilisiert. Die Deutschlandtickets für

Jedermann sind, verglichen zum Vorjahr 2024, leicht um 1,3% gesunken. Grund ist hier sicherlich die deutliche Preiserhöhung des Deutschlandtickets von 49,00 € auf 58,00 € (+ 18,4%). Das Deutschlandticket Job befindet sich noch immer leicht im Hochlauf und steigt um 22,9% auf 149 Tsd. Nutzer:innen im Dezember 2025. Mit der Einführung des Deutschlandticket Sozial im Dezember 2023 wurde auch den Menschen mit geringem Einkommen die bundesweite Nutzung des ÖPNV ermöglicht. Die Verkaufszahlen sind auch 2025 noch leicht gestiegen und erreichen im Dezember 2025 ca. 110 Tsd. Kund:innen. Als vorerst letzte Variante wurde zum Sommersemester 2024 das Deutschlandsemester-ticket eingeführt. Aktuell werden ca. 97% der Studierendentickets im VRR-Gebiet als Deutschlandsemester-ticket ausgeben.

Im Dezember 2025 haben ca. 1,657 Mio. VRR-Kund:innen ein Deutschlandticket genutzt, dies entspricht ca. 25% der ÖPNV-affinen Kundengruppe im VRR zwischen 10 und 80 Jahren.

Die Entwicklung des Deutschlandtickets zeigt, dass dieses Angebot von den Kund:innen angenommen wird. Es entlastet Pendler:innen und leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität, zur sozialen Teilhabe und zum Klimaschutz in ganz Deutschland.

Kommunikation zum Deutschlandticket

Die Kommunikation rund um das Deutschlandticket wurde im Jahr 2025 in mehreren, aufeinander abgestimmten Kampagnen umgesetzt – jeweils zielgruppenspezifisch und medienübergreifend. Vorausgehend war die Kommunikation zur Großen Tarifreform erfolgt (s.o.).

- ab 30.06.2025 – Kampagne Deutschlandticket Schule
- ab 01.08.2025 – Kampagne Deutschlandticket Azubi (Start des Ausbildungsjahres)
- ab August/Herbst 2025 – Verstärkte allgemeine Kommunikation zum Deutschlandticket
- ab Herbst 2025 – Kommunikation Deutschlandticket Job inkl. Materialien für Arbeitgeber/Arbeitnehmer (Das Ziel war die Steigerung der Arbeitgeberbeteiligung und Stärkung des Deutschlandtickets als attraktives Jobticket-Model)

Informationssysteme und Digitalisierung: Die Auskunft

Ausgefallene Fahrten

Seit August 2025 ist die neue Funktion zur Anzeige ausgefallener Fahrten in der VRR App und auf der Website live im Einsatz. Fahrgäste haben nun die Möglichkeit, sich auch ausgefallene Verbindungen anzeigen zu lassen – etwa um nachvollziehen zu können, ob unter normalen Bedingungen weitere Fahrten verfügbar gewesen wären. Mit der Einführung dieser Funktion wurde ein weiterer wichtiger Schritt zu mehr Transparenz und Nutzerorientierung in der digitalen Fahrgastinformation des VRR umgesetzt.

Parallele Linien und Taktinformationen

Seit Dezember 2025 bietet die VRR App eine neue Funktion zur Anzeige paralleler Linienführungen. Bei der Verbindungssuche werden neben der direkten Verbindung auch alternative Linien auf derselben Strecke sowie deren Taktinformationen berücksichtigt. Dadurch erhalten Fahrgäste auch bei Fahrtausfällen, Taktabweichungen oder eingeschränktem Angebot schnell alternative Ausweichmöglichkeiten. Diese sind übersichtlich dargestellt und enthalten Echtzeitdaten, Umsteigeoptionen und Hinweise zur Verfügbarkeit.

Ausgeweitete Fußwegezeiten bei Fahrplanlücken

Bei besonderen Betriebssituationen, wie etwa Streiks aber auch in Tagesrandzeiten, kann es vorkommen, dass die Auskunft keine Verbindungen ausgibt, da in der gewählten maximalen Entfernung vom gewählten Startpunkt keine Haltestelle gefunden wird, von der eine Verbindung möglich ist. Eventuell gibt es aber doch Haltestellen, von denen eine Reise möglich ist. Diese liegen dann aber außerhalb eines in normalen Situationen vertretbaren Radius. Daher wird in solchen Fällen nun die standardmäßige Begrenzung der maximalen Fußwegezeit automatisch angepasst. Statt der üblichen zehn Minuten können dann beispielsweise bis zu zwanzig Minuten Fußweg berücksichtigt werden. So werden auch in außergewöhnlichen Situationen sinnvolle Alternativverbindungen angezeigt, um den Nutzer:innen weiterhin eine möglichst vollständige Reisekette anzubieten. Auch hier erfolgt die Anpassung im Hintergrund, ohne dass die Nutzer:innen die Sucheinstellungen manuell ändern müssen.

Informationssysteme und Digitalisierung: Die VRR App 2025

Im Jahr 2025 hat sich die VRR App als zentrale digitale Informations- und Vertriebsplattform für den Nahverkehr im Verbundgebiet weiter etabliert. Mit über 1,2 Millionen aktiven Installationen bleibt sie nicht nur eine der meistgenutzten, sondern auch eine der stabilsten Anwendungen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der App – insbesondere im Hinblick auf Nutzerfreundlichkeit, Performance und Funktionsvielfalt – hat maßgeblich zur hohen Akzeptanz beigetragen. Die App wird zunehmend als integraler Bestandteil der täglichen Mobilität wahrgenommen: Fahrgäste planen ihre Wege, erwerben Tickets, nutzen den eezy-Tarif und greifen auf Echtzeitinformationen zu – alles in einer Anwendung.

Die Zahl der aktiven Nutzer:innen ist gegenüber dem Vorjahr erneut gestiegen. Damit festigt die VRR App ihre Rolle als verlässliche Begleiterin für Pendler:innen und Gelegenheitsreisende gleichermaßen. Auch die Bewertungen in den App-Stores spiegeln die positive Entwicklung wider: Mit durchschnittlich 4,2 Sternen bei Google und 4,4 Sternen bei Apple aus über 50.000 Rezensionen zählt die VRR App zu den bestbewerteten Mobilitätsanwendungen in Deutschland. Besonders hervorgehoben werden die intuitive Bedienbarkeit, die hohe Stabilität sowie die praxisnahen Funktionen.

Design-Update erfolgreich umgesetzt

Am 12. Februar 2025 wurde das umfassende Design-Update der VRR App erfolgreich veröffentlicht. Die neue Version überzeugt durch eine moderne, an aktuellen Designstandards orientierte Gestaltung und bietet den Nutzer:innen eine deutlich verbesserte Bedienbarkeit. Neben der optimierten Nutzerführung wurden zahlreiche funktionale Erweiterungen integriert, darunter ein übersichtlicheres Ticketsortiment, ein vereinfachter Check-in für eezy.nrw sowie eine deutlich strukturiertere Fahrplanauskunft.

Das neue Design und die erweiterten Funktionen stießen sowohl bei den Fahrgästen als auch bei den Partnern auf große Zustimmung.

Barrierefreiheit und BITV-Test

Im Juni 2025 wurde durch ein Prüfunternehmen ein umfassender Test der VRR App im Rahmen der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) durchgeführt, um die Zugänglichkeit für Nutzer:innen mit Einschränkungen systematisch zu prüfen. Die Ergebnisse fielen sehr positiv aus. Auf Basis dieser Prüfung wurde eine offizielle Erklärung zur Barrierefreiheit (EzB) für die VRR App erstellt und mit dem Release im November auf die Version 6.40 im Menüpunkt „Barrierefreiheit“ unter dem Bereich „Mehr“ hinterlegt.

Mit diesen Maßnahmen wurde ein wichtiger Beitrag zur digitalen Barrierefreiheit geleistet und die VRR App weiter in Richtung einer inklusiven und nutzerfreundlichen Mobilitätsplattform entwickelt. Auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungen wird die barrierefreie Gestaltung auch zukünftig einen zentralen Aspekt bei der Entwicklung neuer Funktionen und Erweiterungen einnehmen.

Informationssysteme und Digitalisierung: Ausschreibung neues Kundendialogsystem

Im Jahr 2025 wurde die Ausschreibung für ein neues Kundendialogsystem erfolgreich abgeschlossen. Ziel ist die Implementierung eines Omnichannel-Systems, welches die Vernetzung der verschiedenen digitalen Dialogkanäle (E-Mail, Facebook, Instagram) schafft und eine deutlich verbesserte Auswertung und Analyse der eingehenden Kundenmeldungen ermöglicht. Mit diesem System wird ebenfalls der Grundstein zur möglichen Anbindung weiterer, zusätzlicher Dialogkanäle gelegt und eine zukunftsfähige Ausrichtung des Dialogangebots für Fahrgäste sichergestellt.

Hintergrundsysteme, Standardisierung und Datenaustausch

ODIN-MP (On-Demand-Mobilität in Mobilitätsplattformen)

Im Forschungsprojekt „ODIN-MP“ soll ein bundesweit einsetzbarer, anbieterübergreifender On-Demand-Adapter entstehen, der Daten aus bestehenden Softwaresystemen über definierte Schnittstellen bündelt und in ein einheitliches Format überführt. Berücksichtigt werden dabei sowohl statische als auch dynamische Informationen. Die Durchführung erfolgt im Rahmen der Fördermaßnahme „mFund – Dateninnovationen für die Mobilität 4.0“ und leistet einen aktiven Beitrag zur mFund-Begleitforschung, insbesondere zu Fragestellungen bezüglich On-Demand-Verkehre, Standardisierung und

Nutzerzentrierung. Der VRR fungiert dabei als zentraler Partner und verfolgt das Ziel, zum Abschluss des Vorhabens einen Demonstrator bereitzustellen, der im Verbundraum die erforderliche Zuverlässigkeit sowie Praxistauglichkeit nachweist und somit die Marktreife der Lösung aufzeigt.

Über den Adapter soll künftig die Kommunikation zwischen On-Demand-Verkehren und verschiedenen Mobilitätsplattformen ermöglicht werden. Die deutschlandweite Übertragbarkeit des Ansatzes schafft deutliche Effizienzvorteile für zukünftige Integrationen und sorgt dafür, dass On-Demand-Angebote für Fahrgäste in den bekannten Plattformen sichtbar werden und direkt gebucht werden können.

Im Jahr 2025 konzentrierten sich die Arbeiten auf die Ausarbeitung des fachlichen Zielbildes sowie auf die technische Konzeption. Darüber hinaus begann die Analyse der rechtlichen, vertraglichen und organisatorischen Anforderungen, ebenso wie die systematische Einbindung der relevanten Stakeholder. Mit dem Start des vierten Quartals wurden zudem die vorbereitenden Aktivitäten für die technische Umsetzung aufgenommen.

Weiterentwicklung und Standardisierung der Mobilitäts- und Infrastrukturplattform (MIP)

Im Jahr 2025 wurden die Weiterentwicklung und Standardisierung der Mobilitäts- und Infrastrukturplattform (MIP), im Rahmen des Förderprojektes "Vernetzt mobil im Rheinischen Revier", vorangetrieben.

Die MIP dient als zentrale Datendrehscheibe für P&R und B&R Infrastrukturdaten im VRR und NWL Gebiet und versorgt sowohl Open Data Portale als auch Auskunftssysteme wie EFA und DELFI.

Auslastungsinformation in den Fahrplanauskunftssystemen in NRW

Im Jahr 2025 wurden im Rahmen der Fördermaßnahme „Auslastungsinformation in den Fahrplanauskunftssystemen in NRW“ zentrale Bausteine zur Verarbeitung und Bereitstellung von Echtzeit-Auslastungsinformationen erfolgreich umgesetzt. Ziel der Förderung war es, Auslastungsdaten landesweit standardisiert verfügbar zu machen und für Fahrgastinformationssysteme nutzbar zu machen. Diese Zielsetzung wurde erreicht. Zusätzlich wurden Analyse- und Visualisierungsdashboards bereitgestellt, die eine verständliche Auswertung der Auslastungsdaten ermöglichen.

Personalpolitische Maßnahmen

Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterbindung

Im Jahr 2025 wurden gezielt Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zur nachhaltigen Mitarbeiterbindung umgesetzt. Zentrale Bausteine waren insbesondere die Einführung eines komplett neuen Onboarding-Konzeptes, die Implementierung eines Personalentwicklungskonzeptes, die Möglichkeit der Ausbildung in Teilzeit. Mit dem Ziel der Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist das Instrument der „Führung in Teilzeit“ erstmalig im VRR und auf Abteilungsleitungsebene zur Anwendung gebracht worden.

Optimierung der Prozesse – Einfach.Machen

Unter Federführung der Personalleitung und Beteiligung der gesamten Belegschaft werden seit dem Jahr 2024 die hausinternen Prozesse analysiert und optimiert. Ziel ist es, mit der Optimierung der Prozesse die Steigerung der Effizienz und Vereinfachung der Vorgänge zu erreichen.

Vergabeprozesse

Sämtliche Vergaben der VRR AöR im Jahr 2025 sind ohne Beanstandung durchgelaufen und zu einem Nachprüfungsverfahren, bei von der VRR AöR zu verantwortenden Vergaben, ist es nicht gekommen.

2. Lage

2.1. Geschäftsverlauf und Lage

a) Ertragslage

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

	Plan 2025	Ist 2025	Ist 2024
	T€	T€	T€
Erträge			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW, Bundes ¹⁾	15.596	13.635	13.231
Umlage der Verkehrsunternehmen	11.257	11.257	11.146
Zinserträge	2.825	3.715	4.839
weitere Ertragsposten	12.704	16.975	12.253
	42.382	45.582	41.469
Aufwendungen			
Materialaufwendungen, bezogene Leistungen	-16.372	-11.878	-11.639
Personalaufwendungen	-27.993	-24.872	-23.100
weitere Aufwandsposten	-8.946	-7.433	-6.790
	-53.311	-44.183	-41.529
Ergebnis Eigenaufwand	-10.929	1.399	-60

¹⁾ ohne Personalkostenerstattung des Landes NRW

Gegenüber der Planung ergab sich insgesamt ein um T€ 12.328 besseres Ergebnis im **Bereich Eigenaufwand VRR** in Höhe von T€ +1.399. In den Bereichen SPNV- und ÖSPV-Finanzierung sowie der Investitionsförderung werden ausgeglichene Ergebnisse erzielt.

Es ergaben sich um T€ 9.128 unterplanmäßige Aufwendungen in Höhe von T€ 44.183 und um T€ 3.200 überplanmäßige Erträge in Höhe von T€ 45.582. Wesentliche Abweichungen ergeben sich insbesondere aus den:

- um T€ 1.961 unterplanmäßigen Zuwendungen
- um T€ 4.896 überplanmäßigen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen insbesondere aufgrund abgeschlossener Rechtstreitigkeiten
- um T€ 4.494 unterplanmäßige Projektaufwendungen als bezogene Leistungen,
- um T€ 3.121 unterplanmäßigen Personalaufwendungen, vor allem aufgrund der gegenüber dem Stellenplan nicht besetzten Stellen,
- um T€ 1.056 unterplanmäßigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen und
- um T€ 890 überplanmäßigen Zinserträgen.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um T€ 2.748 und die Umsatzerlöse um T€ 2.324 (um 12,8 %) sowie die Zuwendungen vom Land NRW um T€ 404 erhöht. Die als bezogenen Leistungen ausgewiesene Projektstätigkeit hat um T€ 239 (um 2,1 %) zugenommen. Die Personalaufwendungen sind um T€ 1.772 (um 7,7 %) aufgrund der um 6,89 erhöhten durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl und der Tarifierhöhungen gestiegen. Die weiteren Aufwendungen erhöhten sich um T€ 551. Die Zinserträge verringerten sich um T€ 1.124.

Im Bereich **SPNV-Finanzierung** werden Erträge und Aufwendungen in Höhe von T€ 1.173.389 ausgewiesen. Wesentliche Planabweichungen ergeben sich wie folgt:

- überplanmäßige Zuwendungen für das Deutschlandticket (um T€ 53.459),
- überplanmäßige periodenfremde Erträge (um T€ 98.663), insbesondere aus Fahrgeldeinnahmen, Einnahmenaufteilungsabrechnungen und der Abrechnung von Verkehrsverträgen,
- überplanmäßige Aufwendungen für das SPNV-Regelleistungsangebot (um T€ 54.906), im Saldo insbesondere aufgrund überplanmäßiger Aufwendungen für die Bildung einer Rückstellung für

Trassenkosten 2025 (um T€ 73.000) und für Ersatzverkehre (um T€ 29.654) und unterplanmäßiger Energiekosten (um T€ 22.711),

- überplanmäßige anzurechnende Fahrgelderträge (um T€ 4.328) und Aufwandsminderungen aufgrund von Nichtleistungen (um T€ 45.171),
- überplanmäßigen Aufwendungen aus Zuwendungen an den ZV VRR FaIn-EB für SPNV-Fahrzeuge (um T€ 19.850) sowie für Infrastrukturmaßnahmen (um T€ 24.000).

Aufgrund der aufwandswirksamen Zuführung zu den Verbindlichkeiten (T€ 227.605) ergibt sich ein ausgeglichenes Ergebnis.

Die Erträge und Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Plan 2025	Ist 2025	Ist 2024
	T€	T€	T€
Erträge			
SPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG	915.816	915.816	766.292
Zuwendung Deutschlandticket	85.944	139.403	139.933
Übrige	12.482	19.507	20.112
Periodenfremde Erträge	0	98.663	73.097
	1.014.242	1.173.389	999.434
Aufwendungen			
SPNV-Regelleistungsangebot	-998.344	-1.053.250	-966.089
Fahrgelderträge	233.521	237.849	209.447
Aufwandsminderungen	0	45.171	44.100
Weitergeleitete Liquiditäts-/Coronahilfen	0	-9.888	-4.912
Infrastrukturmaßnahmen	-25.500	-49.500	-20
Weiterleitung Zuwendungen an ZV VRR FaIn-EB	-25.000	-44.850	-17.637
Kostenbeteiligung S-Bahn Köln	-15.355	-15.355	-15.595
Übrige	0	-7.314	-3.832
Periodenfremde Aufwendungen	0	-48.647	-28.294
Zuführung zu Verbindlichkeiten	-183.564	-227.605	-216.602
	-1.014.242	-1.173.389	-999.434
Ergebnis SPNV-Finanzierung	0	0	0

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

- gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale, T€ 64.577),
- Zuwendung für das Deutschlandticket (ÖSPV und Schüler: T€ 340.417),
- gemäß §11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale T€ 50.045),
- zur Förderung des Sozialtickets (T€ 21.622),
- des Azubitickets (T€ 2.405),
- des NRW eTarif (T€ 276) und

für die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 10.185) sowie Zinserträge und deren Weiterleitung ausgewiesen.

Im **Bereich Investitionsförderung** sind die Zuwendung des Landes NRW für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 76.592) und Zinserträge sowie die Aufwendungen aus der Weiterleitung und der Rückzahlung an das Land NRW (T€ 109.240) berücksichtigt.

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2025 einen **Jahresüberschuss** in Höhe von T€ 1.399 erwirtschaftet, der entsprechend dem Ergebnisverwendungsvorschlag des Vorstandes in die Kapitalrücklage eingestellt ist.

b) Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 285.298 (um 27,8%) auf T€ 1.313.158. Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich vor allem die flüssigen Mittel um T€ 301.395.

Auf der Passivseite erhöhten sich aus der SPNV-Finanzierung die sonstigen Rückstellungen um T€ 52.756, die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln um T€ 92.076 und die sonstigen Verbindlichkeiten um T€ 227.198, während sich die weiteren Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln um T€ 84.220 verringerten insbesondere aufgrund der Rückzahlung von Zuwendungen aus der Investitionsförderung an das Land NRW.

In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
	T€	T€	T€
AKTIVA			
<u>Langfristig gebundenes Vermögen</u>			
Anlagevermögen	6.094	4.941	1.153
<u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u>			
Flüssige Mittel	1.088.827	787.432	301.395
Sonstige Aktiva SPNV-Finanzierung	205.940	183.733	22.207
Sonstige Aktiva übrige	12.297	51.754	-39.457
	1.307.064	1.022.919	284.145
	1.313.158	1.027.860	285.298
PASSIVA			
<u>Langfristige Finanzierungsmittel</u>			
Eigenkapital	30.119	22.790	7.329
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.803	1.984	-181
Pensionsrückstellungen	11.255	11.416	-161
weiterzuleitende Mittel (Investitionsförderung)	110.001	113.316	-3.315
	153.178	149.506	3.672
<u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u>			
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung	157.352	104.596	52.756
weiterzuleitende Mittel SPNV-Finanzierung	265.610	173.534	92.076
weiterzuleitende Mittel übrige	80.716	164.936	-84.220
Sonstige Verbindlichkeiten SPNV-Finanzierung	648.048	420.850	227.198
Sonstige Passiva	8.254	14.438	-6.184
	1.159.980	878.354	281.626
	1.313.158	1.027.860	285.298

Der Jahresabschluss auf den 31.12.2025 wurde unter Berücksichtigung des Ergebnisverwendungsvorschlages des Vorstands gemäß § 270 Absatz 1 HGB aufgestellt. Der Jahresüberschuss in Höhe von T€ 1.399 wurde der Kapitalrücklage zugeführt. Die Kapitalrücklage ist zur Finanzierung folgender Maß-

nahmen vorgesehen bzw. verwendet:

Kapitalrücklage VRR AöR	T€
Beteiligung Regiobahn (zum 31.12.2024 verwendet)	1.500
Integration NVN	10.000
Digitalisierung	3.000
Kundenbindung/Fahrgastrückgewinnung	2.000
Tarifstrukturreform/Marktanalyse	1.500
Vertriebs- und Absatzkooperation	1.500
Projekte Nahverkehr	500
Datenbank für AT und VU	500
KI in Kundensystemen	500
Agentic Commerce	200
Betriebsleistung Kundensysteme	76
Summe gebundene Kapitalrücklage	21.276

c) Finanzlage

Der **Finanzmittelbestand** hat sich zum Bilanzstichtag um T€ 301.395 auf T€ 1.088.827 erhöht. Der Finanzmittelbestand zum 31.12.2025 beinhaltet noch nicht verwendete, zweckgebundene Mittel vor allem aus Zuwendungen des Landes NRW für die SPNV-Finanzierung (T€ 865.070 aus Rückstellungen und Verbindlichkeiten abzüglich sonstiger Vermögensgegenstände) und die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 190.300) sowie weitere weiterzuleitende Zuwendungen (T€ 80.626).

d) Investitionen und Finanzierung

Investitionen waren für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von T€ 2.337 geplant. Es wurden insgesamt T€ 560 mehr Investitionsmittel als geplant in Höhe von 2.897 T€ verbraucht. Die vom Land NRW abgerufenen Fördermittel betragen T€ 453 und liegen um T€ 884 unter dem Planansatz. Von Dritten wurden keine Zuschüsse (Planansatz: T€ 95) abgerufen. Eigenmittel wurden um T€ 1.539 (davon T€ 1.500 für die Beteiligung an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH entsprechend der Gremienbeschlüsse aus dem Jahr 2024) überplanmäßig eingesetzt.

2.2. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

Stellenplan und Personalbestandsentwicklung

Die VRR AöR beschäftigt zum Stichtag 31.12.2025 insgesamt 237,31 Mitarbeitende (Vollzeitäquivalente) und 11 Auszubildende. Zum 01.08.2025 wurden 2 neue Auszubildende in dem Bereich Kauf-frau/Kaufmann Büromanagement – Bachelor of Arts (Business Administration) eingestellt.

Im Wirtschaftsplan 2025 wurden insgesamt 257,91 Stellen genehmigt. Zum Stichtag waren 20,6 Stellen temporär nicht besetzt. Die Abweichung ist insbesondere auf temporäre Arbeitszeitreduzierungen (u. a. Teilzeit und Elternzeiten) sowie auf zeitliche Verschiebungen bei Neueinstellungen und Nachbesetzungen zurückzuführen, da geplante Eintritte erst im Folgejahr wirksam werden.

Zentrale Datenschutzstelle

Datenschutz ist ein zentraler Bestandteil unseres täglichen Handelns. Ob Kundendaten, in Projekten oder bei internen Arbeitsprozessen – der verantwortungsvolle Umgang mit personenbezogenen Informationen schützt nicht nur die Rechte der Betroffenen, sondern schafft eine verlässliche Grundlage dafür, dass Daten korrekt verarbeitet, geschützt und nur im erforderlichen Umfang genutzt werden.

Die Vorgaben der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zur Schulungspflicht und damit verbundenen Steigerung der Effizienz und Effektivität der Datenschutzmaßnahmen wurden umgesetzt und die Mitarbeitenden durch die Fachgruppe R4 geschult.

III. Prognosebericht

Wirtschaftsplanung

Der Wirtschaftsplan 2026 wurde am 10. Dezember 2025 vom Verwaltungsrat der VRR AöR und der Verbandsversammlung des ZV VRR beschlossen. Er beinhaltet den Erfolgs- und Investitionsplan, die Finanzplanung und die Personalplanung.

Der Erfolgsplan 2026 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von 64.095 T€. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (21.539 T€), die VU-Umlage (11.551 T€), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (6.000 T€) und weitere Erträge (16.096 T€) sowie Entnahmen aus Rücklagen (8.908 T€) vorgesehen.

Für den Bereich SPNV-Finanzierung wird im Wirtschaftsplan 2026 bei Aufwendungen in Höhe von 945.001 T€ und Erträgen in Höhe von 811.730 T€ von einem Fehlbetrag in Höhe von 133.271 T€ ausgegangen. Der voraussichtliche Jahresfehlbetrag kann durch die Auflösung von Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln ausgeglichen werden.

Aufwendungen und Erträge, für den Bereich ÖSPV-Finanzierung sind in Höhe von 484.681 T€ und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von 84.000 T€ geplant.

Der Stellenplan 2026 berücksichtigt insgesamt 255,11 (Plan 2025: 257,91) Stellen und 15 Auszubildende (Plan 2025: 12).

Der Investitionsplan sieht unter Berücksichtigung des Mittelübertrags aus dem Vorjahr Bruttoinvestitionen in Höhe von 2.226 T€ vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel und Zuschüsse Dritter ergibt sich ein Eigenanteil der VRR AöR in Höhe von 1.117 T€.

Strukturreform NRW

Das Land NRW hat ein Gesetzgebungsverfahren eingeleitet, um eine landesweite Anstalt öffentlichen Rechts für die SPNV-Aufgabenträgerschaft in NRW ab dem Jahr 2027 zu ermöglichen. Die bestehenden drei SPNV-Aufgabenträger VRR, NWL und go.Rheinland begleiten aktiv die Strukturreform. Im Rahmen von Stellungnahmen wurden finanzielle Risiken für die neue und bestehende regionale Organisationen transparent gemacht. Mit einem abschließenden Beschluss zum neuen ÖPNVG NRW wird bis zum Sommer 2026 gerechnet.

Vollintegration NVN zum 01.01.2026

Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR wurde nach dem Beschluss in den Gremien des VRR in 2025 in die Umsetzung gebracht.

Aus kommunalrechtlichen Gründen wurde ein Vertragspaket, bestehend aus mehreren Verträgen, insbesondere bezogen auf die

- Eingliederung nach § 22a GkG NRW,
- konkrete Mitgliedschaft der Kreise Wesel und Kleve im Zweckverband VRR,
- Tarifangleichung im Schülersegment und zwei Satzungsänderungen,
- Satzung ZV VRR,
- Satzung VRR AöR

unter der Bezeichnung „Grundlagenvereinbarung NVN“, gezeichnet.

Neben den aus rein juristischen Gründen erforderlichen Verträgen (Eingliederung, Aufgabenübertragung) sind zwei Verträge (Mitgliedschaftsvertrag: Vertrag über die Mitgliedschaft der Kreise Kleve und Wesel im ZV VRR, Tarifangleichungsvertrag: Vertrag über die Angleichung der Schulträger tarife) inhaltlich von Bedeutung und in 2025 zur Zeichnung gebracht worden.

Der Mitgliedschaftsvertrag regelt insbesondere die finanzielle Beteiligung der Kreise an Kosten des ZV im Wege der gesetzlich und satzungsrechtlich vorgesehenen Umlagen und die konkreten Mitgliedschaftsrechte der Vertreter der Kreise Kleve und Wesel in den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR wurde zum 01.01.2026 wirksam und ist in der Wirtschaftsplanung 2026 berücksichtigt.

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 Controllingsystem 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 die internen Kontrollen 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. Der IT-Bestand wird intensiv 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.

SPNV-Finanzierung

Nicht gedeckte Ausgaben aus dem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen, aus der Minderung der Erstattungsleistungen nach SGB IX, der Pauschale zur anteiligen Deckung der Vertriebsmehrkosten im Zusammenhang mit dem **Deutschlandticket** werden durch Zuwendungen ausgeglichen.

Durch die **Erhöhung der SPNV-Pauschale** können die zum Bilanzstichtag 31.12.2025 vorhandenen Mittel bis zum 30.06. im Folgejahr eingesetzt werden und sichern damit die Finanzierung des Leistungsangebotes bis Ende 2026 unter den im SPNV-Etat genannten Rahmenbedingungen.

Mögliche Insolvenzen von EVU im VRR Verbundraum werden grundsätzlich als Risiko bewertet, haben sich in der Vergangenheit schon realisiert und sind auch in der konkreten Marktlage bei einzelnen Betreiber-EVUs nicht auszuschließen. Potenzielle Insolvenzen können zum einen Risiken für die Durchführung des operativen Fahrbetriebs in den möglicherweise betroffenen Netzen und zum anderen auch erhebliche zusätzliche Kostenbelastungen für die SPNV-Finanzierung mit sich bringen, da

insbesondere ggf. notwendige kurzfristige Notvergaben an Nachfolgebetreiber, aber auch Anschlussvergaben von Verkehrsverträgen in der Regel deutlich über dem bisherigen Kostenniveau liegen. Mit der außergerichtlichen Einigung zwischen einem EVU und den beteiligten Aufgabenträgern ist allerdings ein relevantes Risiko durch einen Marktaustritt verhindert worden.

Auswirkungen auf Grund von weltweiten Krisen und weitere Sachverhalte

Mit dem Beginn der Eskalation im Nahen Osten im Februar 2026 sind Öl- und Gaspreise massiv gestiegen. Dies wird auch im SPNV zu Kostensteigerungen führen, wobei der Anteil der Dieserverkehre und der damit verbundenen Kosten im gesamten Finanzierungsbereich SPNV gering ausfällt. Aufgrund der Rechtsprechung des EUGH im März 2026 ist damit zu rechnen, dass sich die Trassenpreiskosten wesentlich erhöhen werden. Darüber hinaus ist nicht ausgeschlossen, dass inflationsbedingt auch weitere Kostensteigerungen stattfinden, die auch den SPNV betreffen.

Das Risikomanagement beobachtet diese Risiken, allerdings sind die Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträger in solchen Situationen kurzfristig reagieren zu können eher begrenzt. Mit der gesellschaftsrechtlichen Umgestaltung der Regiobahn in einen echten Inhouse-Betrieb des VRR sowie der strategischen Weiterentwicklung der Regiobahn (mehr Betriebsleistung und Erweiterung des Produktportfolios) kann im Bedarfsfalle auch eine Handlungsalternative gegenüber externen Notvergaben bestehen, bzw. geschaffen werden, um im Falle von etwaigen Insolvenzen den SPNV-Verkehrsbetrieb für die Kunden abzusichern.

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 werden mittel- und langfristig Finanzierungsrisiken für den SPNV verringert und Spielräume zur Ausgestaltung des SPNV geschaffen.

Aus der Marktentwicklung im SPNV und konkret auch aus aktuellen Vergabeverfahren zeichnet sich ein gegenüber der allgemeinen Preisentwicklung überproportional steigendes Kostenniveau für die Finanzierung des SPNV ab. Dies macht mittelfristig entsprechende zusätzliche Refinanzierungsmittel durch Bund und Länder erforderlich, um das bestehende Leistungsniveau langfristig auszufinanzieren und eine weitere Ausweitung des Angebots im Sinne der Verkehrswende zu ermöglichen.

Unter Berücksichtigung der **für das Jahr 2026 gesicherten auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats** aufgrund der Verwendung der überschüssigen Mittel aus dem Vorjahr, welche das Defizit aus dem SPNV-Etat 2026 ausgleichen, ergeben sich bei der VRR AöR für 2026 für die SPNV-Finanzierung keine bestandsgefährdenden Risiken. Sollten zum 30.06.2026 Restmittel zur Verfügung stehen, wird eine Rückzahlung an das Land NRW erfolgen. Aufgrund der Verwendung von Vorjahresmitteln im Jahr 2026 wird sich aus der SPNV-Pauschale für das Jahr 2026 ebenfalls ein Mittelübertrag in das Jahr 2027 ergeben. Mittelfristig kommt es darauf an, dass weiterhin flächendeckend eine auskömmliche Finanzierung durch Bund und Länder im Zusammenspiel von Regionalisierungsmitteln und Fahrgeldeinnahmen, die wesentlich durch die Finanzierungsrahmenbedingungen des Deutschlandtickets beeinflusst werden, dargestellt werden kann.

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

Gelsenkirchen, 17. April 2026

Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

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

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Gelsenkirchen, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Gelsenkirchen, für das Geschäftsjahr 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Darstellung, Aufbau und 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Essen, den 17. April 2026

Märkische Revision GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Karl-Heinz Berten
Wirtschaftsprüfer

Hans-Henning Schäfer
Wirtschaftsprüfer