

Offenzulegende Unterlagen

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

Bilanz zum 31. Dezember 2024

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Anlage 1

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Bilanz zum 31. Dezember 2024

A K T I V A

	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
	€	€
A. <u>ANLAGEVERMÖGEN</u>		
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>		
1. Entgeltlich erworbene Software	2.792.096,00	2.291.431,00
2. Geleistete Anzahlungen	<u>48.668,77</u>	<u>14.280,00</u>
	2.840.764,77	2.305.711,00
II. <u>Sachanlagen</u>		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.748.413,00	1.838.655,00
III. <u>Finanzanlagen</u>		
1. Beteiligungen	151.756,35	151.606,35
2. Sonstige Ausleihungen	<u>200.236,23</u>	<u>229.755,25</u>
	<u>351.992,58</u>	<u>381.361,60</u>
	<u>4.941.170,35</u>	<u>4.525.727,60</u>
B. <u>UMLAUFVERMÖGEN</u>		
I. <u>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	389.740,87	1.095.158,34
2. Forderungen gegen ZV VRR FaIn-EB	0,00	520.054,73
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>234.570.485,24</u>	<u>92.871.798,85</u>
	234.960.226,11	94.487.011,92
II. <u>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>	<u>787.431.751,62</u>	<u>783.920.256,86</u>
	<u>1.022.391.977,73</u>	<u>878.407.268,78</u>
C. <u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u>	<u>526.674,49</u>	<u>303.810,31</u>
	<u>1.027.859.822,57</u>	<u>883.236.806,69</u>

TREUHANDVERMÖGEN:

Bankguthaben		
- aus der Einnahmenaufteilung	122.754.014,79	95.664.882,92
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	423.928,27	282.151,87
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	880.452,93	1.510.837,55
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	880.522,34	508.177,45
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	107.982,70	47.347,47

Anlage 1

2

	<u>PASSIVA</u>	
	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
	€	€
A. <u>EIGENKAPITAL</u>		
I. <u>Stammkapital</u>	2.525.000,00	2.525.000,00
II. <u>Kapitalrücklage</u>	20.265.151,30	13.735.050,14
III. <u>Bilanzgewinn/-verlust</u>	0,00	0,00
	<u>22.790.151,30</u>	<u>16.260.050,14</u>
B. <u>SONDERPOSTEN</u>		
Sonderposten für Investitionszuschüsse	<u>1.983.823,00</u>	<u>1.658.004,00</u>
C. <u>RÜCKSTELLUNGEN</u>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche und ähnliche Verpflichtungen	11.415.950,00	11.460.124,00
2. Sonstige Rückstellungen	<u>112.992.880,63</u>	<u>255.410.371,11</u>
	<u>124.408.830,63</u>	<u>266.870.495,11</u>
D. <u>VERBINDLICHKEITEN</u>		
1. Erhaltene Anzahlungen	1.199.735,75	1.155.768,17
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.141.481,21	2.021.500,36
3. Verbindlichkeiten gegenüber ZV VRR FaIn-EB	719.511,94	0,00
4. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	451.786.117,35	483.173.116,25
5. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>421.830.171,39</u>	<u>112.097.872,66</u>
	<u>878.677.017,64</u>	<u>598.448.257,44</u>
	<u>1.027.859.822,57</u>	<u>883.236.806,69</u>
<u>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN:</u>		
- aus der Einnahmenaufteilung	122.754.014,79	95.664.882,92
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	423.928,27	282.151,87
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	880.452,93	1.510.837,55
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	880.522,34	508.177,45
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	107.982,70	47.347,47

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom
1. Januar bis 31. Dezember 2024

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
	€	€
<u>Bereich Eigenaufwand VRR</u>		
1. Umsatzerlöse	18.200.751,82	19.426.975,42
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>		
a) Sonstige Erträge	17.288.201,49	12.859.605,82
b) Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	693.900,00	694.822,44
	<u>17.982.101,49</u>	<u>13.554.428,26</u>
3. <u>Materialaufwand</u>		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-11.638.842,00	-12.857.881,00
4. <u>Personalaufwand</u>		
a) Löhne und Gehälter	-17.974.418,23	-16.053.850,39
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-5.125.927,50	-4.354.481,36
	<u>-23.100.345,73</u>	<u>-20.408.331,75</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens Forderungen gegen ZV VRR FaIn-EB	-1.517.985,30	-1.423.565,43
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.166.003,72	-5.344.895,06
7. Erträge aus Beteiligungen	446.966,03	118.937,09
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.839.389,91	2.703.379,76
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-105.681,34</u>	<u>-156.082,31</u>
10. Ergebnis nach Steuern/ Bereich Eigenaufwand VRR	-59.648,84	-4.387.035,02
11. Sonstige Steuern	<u>-250,00</u>	<u>-157,33</u>
Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/ nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang	-59.898,84	-4.387.192,35

Anlage 2
2

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
	€	€
<u>Bereich SPNV-Finanzierung</u>		
12. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	999.434.377,36	772.232.177,24
13. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	<u>-999.434.377,36</u>	<u>-772.232.177,24</u>
Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich ÖSPV-Finanzierung</u>		
14. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	531.406.360,48	409.021.574,09
15. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	<u>-531.406.360,48</u>	<u>-409.021.574,09</u>
Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich Investitionsförderung</u>		
16. Erträge aus Investitionsförderung	76.075.241,54	133.339.291,78
17. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	<u>-76.075.241,54</u>	<u>-133.339.291,78</u>
Ergebnis Bereich Investitionsförderung	0,00	0,00
18. Jahresfehlbetrag	<u>-59.898,84</u>	<u>-4.387.192,35</u>
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	59.898,84	4.387.192,35
20. Bilanzgewinn/-verlust	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

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 2024 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 1,90 % (10-Jahres-Durchschnitt) (Vorjahr:

1,82%, 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€ 106 (Vorjahr: T€ 153).

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 01.01.2024	Einlage (+) Entnahme (-)	Jahresfehl- betrag 2023	Verlust- ausgleich	Stand am 31.12.2024
	T€	T€	T€	T€	T€
Stammkapital	2.525	0	0	0	2.525
Kapitalrücklage	13.735	+6.590	0	-60	20.265
Bilanzgewinn/-verlust	0	0	-60	60	0
	16.260	6.590	-60	0	22.790

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 2024 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€ 60 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2024 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.

Anlage 3

3

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

	Stand am 01.01.2024	Verbrauch Auflösung	V A	Aufzinsung Zuführung	A Z	Stand am 31.12.2024
	T€	T€		T€		T€
<u>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	11.460	150	V	106	A	11.416
<u>Sonstige Rückstellungen</u>						
SPNV-Finanzierung	245.267	162.760	V			
		479	A	22.568	Z	104.596
Rechtstreitigkeiten	7.850	59	V			
		1.860	A	20	Z	5.951
Ausstehende Rechnungen	1.354	790	V			
		200	A	1.255	Z	1.619
Altersteilzeit	75	75	V	0		0
Resturlaub, Mehrarbeit, Jubiläen	220	187	V	217	Z	250
Jahresabschlusskosten	58	53	V			
		1	A	56	Z	60
Übrige Rückstellungen	586	345	V			
		87	A	363	Z	517
	255.410	164.269	V	0	A	
		2.627	A	24.479	Z	112.993
		164.419	V	106	A	
	266.870	2.627	A	24.479	Z	124.409

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 gestiegene Energiekosten T€ 74.846) und die voraussichtliche Rückzahlung der Zuwendungen Deutschlandticket 2023 an das Land NRW (T€ 17.952). Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 479 sind ertragswirksam im Bereich SPNV-Finanzierung erfasst.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit betraf insgesamt 2 abgeschlossene Verträge nach dem Blockmodell, die im Berichtsjahr ausgelaufen sind. Die Rückstellung für Altersteilzeit umfasste 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 Rechtsstreitigkeiten Fahrtreppenkartell, Regionalfaktoren/Trassenpreise und Abellio.

Anlage 3

4

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

	31.12.2024	31.12.2023
	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	1.200	1.156
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.141	2.021
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	451.786	483.173
- davon aus SPNV-Finanzierung	(173.534)	(206.967)
- davon aus Investitionsförderung	(276.919)	(274.825)
- davon aus ÖSPV-Finanzierung	(953)	(977)
4. Sonstige Verbindlichkeiten	422.550	112.099
- davon aus SPNV-Finanzierung	(420.850)	(111.077)
- davon aus Steuern	(342)	(311)
	<u>878.677</u>	<u>598.449</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€ 66.271),
- aus den Verkehrsverträgen für 2017-2022 (T€ 25.274) sowie
- für Maßnahmen im Zusammenhang mit MOF III (T€ 41.344) und
- aus der Einnahmenaufteilung (T€ 38.065).

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

Die Fristigkeit der Verbindlichkeiten ergibt sich aus nachfolgenden Aufstellungen:

Restlaufzeiten:	31.12.2024		
	Gesamt	> 1 Jahr	> 5 Jahre
	T€	T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	1.200	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.141	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	451.786	113.316	0
Sonstige Verbindlichkeiten	422.550	0	0
	<u>878.677</u>	<u>113.316</u>	<u>0</u>

Restlaufzeiten:	31.12.2023		
	Gesamt	> 1 Jahr	> 5 Jahre
	T€	T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	1.156	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.021	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	483.173	191.541	0
Sonstige Verbindlichkeiten	112.099	0	0
	<u>598.449</u>	<u>191.541</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 2024 in Höhe von T€ 11.146 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€ 14.971, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 2.148 und Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse in Höhe von T€ 694, die einen Gegenposten zu den Abschreibungen des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens darstellen.

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

	2024	2023
	T€	T€
Löhne und Gehälter		
Gehälter	-17.958	-16.313
Veränderung der Personalrückstellungen	46	314
Übrige	-62	-55
	<u>-17.974</u>	<u>-16.054</u>
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
Sozialversicherungsbeiträge	-3.128	-2.726
Versorgungskasse	-1.275	-1.082
Versorgungsbezüge	-535	-433
Veränderung der Personalrückstellungen	150	178
Übrige	-338	-291
	<u>-5.126</u>	<u>-4.354</u>

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung betragen T€ 1.919 (Vorjahr: T€ 1.558).

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€ 106 (Vorjahr: T€ 153).

Für den Bereich Eigenaufwand VRR ergibt sich ein Ergebnis in Höhe von T€ -60.

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 Gesamtvolumen von T€ 999.434 insbesondere aus
 - der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW (T€ 766.292, VJ: T€ 628.368),
 - Billigkeitsleistungen (T€ 139.933, VJ: T€ 68.852) sowie
 - erwirtschafteten Zinserträgen (T€ 14.486, VJ: T€ 4.842) und
 - periodenfremden Erträgen aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen (T€ 73.097)
- **Aufwendungen** mit einem Gesamtvolumen von T€ 999.434 aus
 - den Verkehrsverträgen unter Anrechnung der Aufwandsminderungen für Schlecht- und Nichtleistungen und der Fahrgelderträge (T€ 754.518, VJ: T€ 759.300),
 - für Infrastrukturmaßnahmen (T€ 20, VJ: T€ 4.125) und
 - periodenfremde Aufwendungen aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen

gegenüber, so dass eine aufwandswirksame Zuführung zu den Verbindlichkeiten in Höhe von T€ 216.602 zur Darstellung eines ausgeglichenen Ergebnisses berücksichtigt wurde.

Im **Bereich der ÖSPV-Finanzierung** stehen

- den **Erträgen** mit einem Gesamtvolumen von T€ 531.406 vor allem aus
 - Zuwendungen,
 - Zinserträgen und
 - der allgemeinen Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen
- **Aufwendungen** mit einem entsprechenden Gesamtvolumen 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 Gesamtvolumen von T€ 76.075 aus
 - Zuwendungen (T€ 68.055) und
 - Zinserträgen (T€ 8.020)
- **Aufwendungen** mit einem entsprechenden Gesamtvolumen
 - aus der Weiterleitung auf der Grundlage der von der VRR AöR erlassenen Zuwendungsbescheide (T€ 94.883) bzw.
 - der Veränderung der Verbindlichkeiten und
 - der Rückzahlung an das Land NRW (T€ 16.487)
 gegenüber.

Für das Jahr 2024 wird ein **Jahresfehlbetrag** von T€ -60 ausgewiesen.

V. SONSTIGE ANGABEN

Als **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2024 Frau Gabriele Matz bis 31.01.2024 und Herr Oliver Wittke ab 01.02.2024 als Vorstandssprecher und Herr José Luis Castrillo bestellt. Die Bezüge belaufen sich insgesamt für das Geschäftsjahr 2024 für Frau Gabriele Matz auf T€ 159, Herrn Wittke auf T€ 281 und für Herrn José Luis Castrillo auf T€ 240. Die Bezüge der früheren Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2024 betragen für Herrn Dr. Klaus Vorgang T€ 87 und Herrn Martin Husmann T€ 50 und für Herrn Ronald R.F. Lünser auf T€ 7. Im Berichtsjahr wurden keine Darlehen an Vorstandsmitglieder gewährt.

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

a) Vorsitzender des Verwaltungsrates und Stellvertreter			Bezüge in T€
Schulz, Erik O.	bis 26.06.2024	Vorsitzender / Oberbürgermeister	1,1
Schneidewind, Uwe	ab 26.06.2024	Vorsitzender / Oberbürgermeister	0,0
Heidenreich, Frank		Stellvertreter / Betriebswirt	13,2
Welp, Axel C.		Stellvertreter / Dipl.-Geograf	3,3
Czerwinski, Norbert		Stellvertreter / Wissenschaftlicher Mitarbeiter	3,2

b) Stimmberechtigte Mitglieder

Barton, Axel		Pensionär	5,9
Berger, Frank		Sozialversicherungsfachangestellter	8,1
Beul, Ulrich		Qualitätsmanager/Dipl. Ing.	2,0
Brohl, Ingo		Landrat	0,5
Dudde, Matthias		Historiker	1,6

Anlage 3

7

Feller, Michael		Vorstand Ruhrbahn	0,6
Fliß, Rolf		Freiberufler	3,9
Foltys-Banning, Martina		Stadtplanerin	3,0
Gensler, Frank		Erster Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Neuss	1,5
Gerwers, Christoph		Landrat	0,6
Goerke, Bernd		Techniker	4,6
Görtz, Guido		Industriekaufmann	6,7
Gräber, Alexandra		Dipl.-Geographin, Fraktionsgeschäftsführerin	4,7
Hartleif, Dirk			2,2
Hartnigk, Andreas		Rechtsanwalt	4,8
Heck, Michael		Stadtkämmerer	1,0
Herhausen, Hans-Jörg			4,0
Herrmann, Martina			4,2
Jedfeld, Jörg		Dipl.-Kaufmann	5,2
Kraft, Johannes		Dipl. Verwaltungswirt	3,4
Kral, Jochen		Beigeordneter	0,5
Krüger, Karsten		Geschäftsführer HCR	0,4
Krystof, David		Student	5,5
Lehne, Olaf		Rechtsanwalt	2,3
Lehr, Rüdiger		Bestatter	1,8
Lieske, Dieter		Pensionär	1,4
Lommetz, Stephan		Geschäftsführer Stadtwerke Neuss	0,8
N.N.			0,0
Osmann, Denis		Immobilienkaufmann	2,0
Overkamp, Werner		Geschäftsführer Stoag	0,4
Petrauschke, Hans-Jürgen		Landrat	2,1
Pilz, Daniel		Betriebsratsvorsitzender	1,8
Pläßmann, Dirk		Städtischer Angestellter	1,6
Rogall, Reiner		Pensionär	2,7
Rosen, Laura Ann			3,1
Scharmacher, Jürgen		Rentner	3,7
Schiff, Norbert		Brandamtsrat	3,3
Schmidt-Waerd, Dirk		Politikwissenschaftler	7,9
Vogel, Ingo		Polizeibeamter	2,9
Volkenrath, Martin		Gewerkschaftssekretär	2,8

c) Stellvertretende Mitglieder

Auler, Andreas		Rechtsanwalt	2,9
Besche-Krastl, Ina		Wiss. Mitarbeiterin	1,5
Canzler, Christian		Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer	0,0
Cöllen, Heiner		Richter a. D.	2,5
Dittgen, Volker		Technischer Angestellter	2,9
Dr. Kopp, Stephan		Bauingenieur	1,3
Dr. Stapper, Norbert		Dipl. Biologe	0,5
Düllings, Paul		Betriebswirt	1,2
Eicker, Sigrid		Rentnerin	4,8
Eiskirch, Thomas		Oberbürgermeister	0,4
Engeln, Frederik		Jurist	2,2
Filter, Jörg		Vorstand Bogestra	0,0
Fischer, Horst		Oberstudienrat a.D. Pensionär	1,5

Anlage 3

8

Friedrichs, Karl-Heinz	bis 30.04.2024	Stadtrat	0,4
Gebel, Christian		IT-Dozent	2,3
Giesen, Peter		Geschäftsführer NIAG	0,1
Hausmann, Wilhelm		Architekt Dipl.-Ing.	0,4
Izgi, Arif		Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen	3,9
Jacoby, Jörg		Vorstandsvorsitzender DSW21	0,0
Kannenberg, Torsten			1,5
Klaus, Markus			1,4
Kracke, Thomas		Angestellter	1,0
Kretschmer, Heike		Geschäftsführerin	1,4
Kröck, Leon		Student	2,4
Kuhlmann, Werner	ab 26.06.2024		0,4
Meyer, Frank		Oberbürgermeister	0,4
N.N.			0,0
Paic, Peter Dr.		Leiter Kundenmanagement IT.NRW	0,6
Radtke, Dennis		Industriekaufmann, Gewerkschaftssekretär	0,4
Ritters, Heinz		Schornsteinfegermeister	1,7
Roeske, Joachim		Dipl.-Ingenieur	2,9
Schmidt, Timo		Student	2,2
Schneider, Matthias		Geschäftsführer	0,6
Scholte-Reh, Jan		Abgeordneten-Mitarbeiter	0,4
Schürmann, Martina		Rechtsanwältin	0,7
Stevens, Friedhelm		Selbständiger	3,6
Stilling, Guido		Geschäftsführer der SWK MOBIL	0,0
Thabe, Stefan	ab 26.06.2024		0,3
Voigt, Rainer		Rechtsanwalt	4,1
vom Scheidt, Frank		Dipl.-Volkswirt -Pensionär-	1,8
Vopersal, Jörg		Dipl. Sozialarbeiter	0,8
Weber, Wolfgang		Rentner	1,9
Wedding, Stephan Dr.		Wissenschaftlicher Mitarbeiter	1,0
Westphal, Thomas		Oberbürgermeister	0,4
Woljeme, Tim		Lehrer	1,9

Die Aufwandsentschädigungen für die Mitglieder des Verwaltungsrates im Jahr 2024 betragen T€ 199,3.

Im Berichtsjahr haben 4 Verwaltungsratssitzungen und 92 weitere Sitzungen insbesondere der Ausschüsse, des Präsidiums und der Gruppen in den Ausschüssen stattgefunden.

Im Geschäftsjahr 2024 waren durchschnittlich umgerechnet in Vollzeitäquivalente 228,21 (davon zum 31.12.2024: 235,98; durchschnittlich im VJ: 208,93) **Mitarbeiter** beschäftigt.

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für das Geschäftsjahr 2024 für Abschlussprüfungsleistungen T€ 19, für Steuerberatung T€ 4 und sonstige Leistungen T€ 162.

Verlustausgleichsvorschlag des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Jahresfehlbetrag 2024 in Höhe von € -59.898,84 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen. Die Entnahme aus der Kapitalrücklage ist im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 berücksichtigt.

Essen, 25. April 2025

Vorstand

Anlage 1 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2024

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand am 01.01.2024	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2024
	€	€		€	€
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>					
1. Entgeltlich erworbene Software	16.447.797,83	1.341.520,40	156.478,00	716.573,15	17.229.223,08
2. Geleistete Anzahlungen	14.280,00	190.866,77	-156.478,00	0,00	48.668,77
	<u>16.462.077,83</u>	<u>1.532.387,17</u>	<u>0,00</u>	<u>716.573,15</u>	<u>17.277.891,85</u>
II. <u>Sachanlagen</u>					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.311.866,09	433.445,90	0,00	75.263,75	6.670.048,24
	<u>6.311.866,09</u>	<u>433.445,90</u>	<u>0,00</u>	<u>75.263,75</u>	<u>6.670.048,24</u>
III. <u>Finanzanlagen</u>					
1. Beteiligungen	151.606,35	150,00	0,00	0,00	151.756,35
2. Sonstige Ausleihungen	229.755,25	20.000,00	0,00	49.519,02	200.236,23
	<u>381.361,60</u>	<u>20.150,00</u>	<u>0,00</u>	<u>49.519,02</u>	<u>351.992,58</u>
	<u>23.155.305,52</u>	<u>1.985.983,07</u>	<u>0,00</u>	<u>841.355,92</u>	<u>24.299.932,67</u>

Anlage 1 zum Anhang

2

Abschreibungen				Buchwerte	
Stand am 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2024	Stand am 31.12.2024	Stand am 31.12.2023
€	€	€	€	€	€
14.156.366,83	997.333,40	716.573,15	14.437.127,08	2.792.096,00	2.291.431,00
0,00	0,00	0,00	0,00	48.668,77	14.280,00
<u>14.156.366,83</u>	<u>997.333,40</u>	<u>716.573,15</u>	<u>14.437.127,08</u>	<u>2.840.764,77</u>	<u>2.305.711,00</u>
4.473.211,09	520.651,90	72.227,75	4.921.635,24	1.748.413,00	1.838.655,00
<u>4.473.211,09</u>	<u>520.651,90</u>	<u>72.227,75</u>	<u>4.921.635,24</u>	<u>1.748.413,00</u>	<u>1.838.655,00</u>
0,00	0,00	0,00	0,00	151.756,35	151.606,35
0,00	0,00	0,00	0,00	200.236,23	229.755,25
<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>351.992,58</u>	<u>381.361,60</u>
<u>18.629.577,92</u>	<u>1.517.985,30</u>	<u>788.800,90</u>	<u>19.358.762,32</u>	<u>4.941.170,35</u>	<u>4.525.727,60</u>

Anlage 2 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2024

	Finanzierungsbeträge				
	Stand	Zugänge	Um-		Stand
	01.01.2024		buchungen	Abgänge	31.12.2024
	€	€			€
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>					
1. Entgeltlich erworbene					
Software	10.480.293,17	891.828,00	102.286,00	293.761,94	11.180.645,23
2. geleistete Anzahlungen	0,00	115.532,00	-102.286,00	0,00	13.246,00
	<u>10.480.293,17</u>	<u>1.007.360,00</u>	<u>0,00</u>	<u>293.761,94</u>	<u>11.193.891,23</u>
II. <u>Sachanlagen</u>					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.308.087,32	12.359,00	0,00	27.629,87	2.292.816,45
	<u>2.308.087,32</u>	<u>12.359,00</u>	<u>0,00</u>	<u>27.629,87</u>	<u>2.292.816,45</u>
	<u>12.788.380,49</u>	<u>1.019.719,00</u>	<u>0,00</u>	<u>321.391,81</u>	<u>13.486.707,68</u>

Anlage 2 zum Anhang

2

Auflösung				Buchwerte	
Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023
€	€		€	€	€
9.009.784,17	648.086,00	293.761,94	9.364.108,23	1.816.537,00	1.470.509,00
0,00	0,00	0,00	0,00	13.246,00	0,00
9.009.784,17	648.086,00	293.761,94	9.364.108,23	1.829.783,00	1.470.509,00
2.120.592,32	45.814,00	27.629,87	2.138.776,45	154.040,00	187.495,00
11.130.376,49	693.900,00	321.391,81	11.502.884,68	1.983.823,00	1.658.004,00

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

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 2024

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 2024 wurden vorläufig Zuwendungen für den ÖSPV in Höhe von T€ 366.844 von der VRR AöR beantragt und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Das Land hat unter Berücksichtigung nicht vorhandener Haushaltsmittel in Höhe von T€ 46.906 insgesamt T€ 319.938 bewilligt. Die ausstehenden Mittel in Höhe von T€ 46.906 werden dem VRR nach Durchführung des Länderausgleichs zugewiesen. Zu weiteren Einzelheiten verweisen wie auf den Abschnitt „Finanzierung ÖPNV“ auf Seite 4 des Lageberichtes.

Für das Jahr 2024 wurden vorläufig Zuwendungen Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Höhe von T€ 17.031 beantragt, vom Land bewilligt und weitergeleitet.

Für das Jahr 2024 wurden vorläufig Zuwendungen für den SPNV in Höhe von T€ 139.933 von der VRR AöR beantragt. Das Land hat unter Berücksichtigung nicht vorhandener Haushaltsmittel in Höhe von T€ 95.518 insgesamt T€ 44.415 bewilligt. Die ausstehenden Mittel in Höhe von T€ 95.518 werden dem VRR nach Durchführung des Länderausgleichs zugewiesen.

Die tatsächlich nicht gedeckten Ausgaben für das Jahr 2024 sind für Deutschlandticket ÖSPV und SPNV bis zum 31. März 2026 bzw. für Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler bis zum 30. Juni 2025 bei der Bezirksregierung Düsseldorf durch die VRR AöR nachzuweisen.

SPNV

Vergabeentscheidung Niederrheinnetz

Im Herbst 2024 konnte der Zuschlag im Vergabeverfahren Niederrheinnetz mit einer Laufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2036 an die VIAS Rail GmbH erteilt werden. Der Verkehrsvertrag schließt an die Notmaßnahme infolge der Abellio-Insolvenz an. Das Netz umfasst die Linien RE19 (Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem / Bocholt) und RB35 (Mönchengladbach – Duisburg – Gelsenkirchen). Zum Einsatz kommen weiterhin die sich im VRR-Eigentum befindlichen Fahrzeuge vom Typ Flirt3.

Vergabeentscheidung Niers-Erft-Bahn

Im Herbst 2024 konnte der Zuschlag im Vergabeverfahren Niers-Erft-Bahn (Linie RB37, Krefeld-Neuss) mit einer Laufzeit von Dezember 2024 bis maximal Dezember 2027 an die TRI Train Rental GmbH erteilt werden. Zum Einsatz kommen weiterhin Gebrauchtfahrzeuge (n-Wagen). Die Linie wird perspektivisch bis Geldern verlängert und mit BEMU-Fahrzeugen betrieben werden.

Vergabeentscheidung S-Bahn Köln, Stufe 1

Im Frühjahr 2024 konnte rückwirkend im von go.Rheinland federgeführten Vergabeverfahren S-Bahn Köln, Stufe 1, der Zuschlag mit einer Laufzeit von Dezember 2023 bis Dezember 2032 an die DB Regio AG erteilt werden. Das Netz umfasst die Linien S6 (Essen – Ratingen – Düsseldorf – Langenfeld – Köln), S11 (Düsseldorf Flughafen – Neuss – Dormagen – Köln – Bergisch Gladbach) und S68 (Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel) sowie weitere nur im Gebiet von go.Rheinland verkehrende Linien. Zum Einsatz kommen zunächst die bereits zuvor eingesetzten Gebrauchtfahrzeuge, die um weitere Gebrauchtfahrzeuge der Baureihe 424 ergänzt werden. Während der Vertragslaufzeit sollen ab 2029 Neufahrzeuge nach NRW-RRX-Modell sukzessive den Betrieb aufnehmen. Die S-Bahn Köln wird künftig als „S-Bahn Rheinland“ bezeichnet.

Künftiger Einsatz von BEMU-Fahrzeugen auf der Linie RE47

Im Rahmen eines Inhouse-Vertrags mit der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH werden ab Sommer 2026 batterie-elektrische Leasing-Fahrzeuge vom Typ Siemens Mireo Smart auf der Linie RE47 (Düsseldorf – Solingen – Remscheid-Lennep) zum Einsatz kommen. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2031.

Zusätzliche RE-Linie während der Fußball--Europameisterschaft

Im Sommer fand die Fußball-Europameisterschaft in Deutschland statt. Viele der Spiele fanden an den vier NRW-Spielorten Dortmund, Gelsenkirchen, Düsseldorf und Köln statt. Zur Bewältigung der Besucherströme konnte auf Initiative von VRR und go.Rheinland vom 14.06 bis zum 14.07.2024 eine zusätzliche, täglich und stündlich verkehrende RE-Linie realisiert werden, die alle NRW-Spielorte miteinander verband. Der Betrieb wurde gemeinsam von den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, Centralbahn und TRI Train Rental erbracht und umfasste insgesamt fast 120.000 ZugKm. Darüber hinaus wurden an Spieltagen umfangreiche Sonderverkehre und Kapazitätsausweitungen im Rahmen regulärer Verkehrsverträge gefahren.

Betriebsaufnahmen

Im Januar 2024 konnte die neue Linie RB37 (Krefeld – Neuss) den Betrieb aufnehmen. Die TRI Train Rental GmbH setzt Gebrauchtfahrzeuge (n-Wagen) ein. Die Linie ergänzt den RE7 im Abschnitt Krefeld – Neuss montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt und hat in Neuss Anschluss an den RE6 (RRX) von/nach Köln.

Ab Dezember 2024 wurde der Betrieb im Rahmen des Folgevertrages unverändert ebenfalls durch die TRI Rental GmbH fortgeführt.

SPNV- Finanzierung

Mit dem Beschluss der neunten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung im Dezember 2023 ist die Finanzierung des Leistungsangebotes bis einschließlich 2025 unter den im SPNV-Etat 2025 genannten Rahmenbedingungen auskömmlich.

Für die sich daran anschließende mittelfristige SPNV-Finanzierung ab 2027 kommt es insbesondere auf die künftige Höhe der Bereitstellung der Regionalisierungsmittel des Bundes an das Land NRW an, die derzeit noch nicht geklärt ist.

Vollintegration NVN zum 01.01.2026

Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR wurde im Dezember 2024 in den Gremien des VRR und NVN beschlossen.

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“, verabschiedet.

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 Schulträgertarife) inhaltlich von Bedeutung.

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.

Aus der Historie haben sich die Kosten für Schulwegfahrten im NVN (VGN) anders entwickelt als im VRR. Im NVN-Raum (ehemaliger VGN-Tarif) lagen von Beginn an die Tarife für freifahrtberechtigte Schüler wesentlich höher (z.B. 70,60 € VGN gegenüber 57,90 € im VRR, Tarif A, Stand 01.01.2025). Der VRR wird vor diesem Hintergrund den VRR-Verbundtarif stufenweise dergestalt anpassen, dass tarifrechtlich eine vollständige Gleichbehandlung der Schulträger im Gebiet des ZV VRR sichergestellt ist.

Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR wird wirksam zum 01.01.2026.

Beteiligung Regiobahn

Im Dezember 2024 haben die Gremien des VRR beschlossen, dass sich die VRR AöR mit 75 Prozent an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH beteiligt, um perspektivisch zusätzliche und strategisch bessere Handlungsoptionen für den Fall eines kurzfristigen Bedarfs zu haben. Die Entwicklungen am SPNV-Markt haben gezeigt, dass die Aufgabenträger nur bedingt betrieblich kurzfristig reagieren können und zum Teil erheblich in Abhängigkeit einzelner EVU stehen; deshalb wurde entschieden, die bereits vorhandene Inhouse-Konstruktion mit der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft in einen unmittelbaren Inhouse-Betrieb mit Mehrheitsbeteiligung umzuwandeln.

Recht

Allgemeine Rechts- und Vertragsangelegenheiten

Die laufenden behördlichen und gerichtlichen Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Angemessenheit der Trassen- und Stationsentgelte von DB InfraGO konnten außergerichtlich beigelegt werden. Die jeweiligen kommerziellen Vergleiche sind gemeinsam mit anderen betroffenen SPNV-Aufgabenträger geschlossen und die erzielten Ergebnisse wurden in den Gremien der VRR AöR vorgestellt.

Abellio-Komplex

Der Abellio- Komplex war auch im Jahr 2024 weiter ein großes Schwerpunktthema. Vor dem Hintergrund der insolvenzrechtlichen Aufarbeitung am Amtsgericht in Charlottenburg, der Klage des Insolvenzverwalters der ABR mit einem Streitwert von 642 Mio. € sowie der Klagen vor den Verwaltungsgerichten auf Akteneinsicht, wurde mit allen Beteiligten ein außergerichtlicher Vergleich geschlossen. Die Gremien der VRR AöR haben dem Vergleich zugestimmt. Die Abwicklung des Vergleichs einschließlich der Beendigung der gerichtlichen Verfahren ist im Gange.

Investitionsförderung

Im Jahr 2024 hat die VRR AöR über ihr § 12-Förderprogramm 66 Vorhaben mit einem Gesamtvolumen von 70,05 Mio. € neu bewilligt. Im gleichen Zeitraum konnten 51 Vorhaben durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt werden. Insgesamt wurden Zuwendungen in Höhe von 57,34 Mio. € ausbezahlt.

Im VRR-Förderkatalog befinden sich zum 31.12.2024 299 Fördermaßnahmen mit einem noch zu finanzierenden Finanzvolumen in Höhe von 175,04 Mio. €. Nach der zum Ende des Jahres vorgenommenen Förderkatalogfortschreibung sind weitere 233 Vorhaben mit einem Zuwendungsbedarf von rd. 259,72 Mio. € eingeplant.

Wie im Vorjahr ist der Förderbedarf im Kooperationsraum A grundsätzlich sehr hoch. Jedoch musste dem Land NRW nach gesetzlicher Regelung zum 30.06.2024 ein Betrag in Höhe von 16,5 Mio. € (inkl. Zinseinnahmen) erstattet werden. Grund dafür war eine zu geringe Inanspruchnahme bewilligter Mittel durch die Zuwendungsempfänger.

Auch für das Jahr 2025 besteht das Risiko, dass dem Land Mittel in erheblichem Umfang erstattet werden müssen. Zum Bilanzstichtag 31.12.2024 sind nicht verwendete Zuwendungen des Jahres 2024 in Höhe von 163,9 Mio. € bis zum 30.06.2025 zu verwenden oder an das Land NRW zurückzahlen. Daher wurden die Zuwendungsempfänger nochmals aufgefordert, ihre angemeldeten Zuwendungsbedarfe frühzeitig abzurufen.

Im Programm des Besonderen Landesinteresses (§13 ÖPNVG NRW) konnten insgesamt 56 Investitionsmaßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen in Höhe von 94,76 Mio. € bewilligt werden. Im Wesentlichen wurden hier Erneuerungsmaßnahmen der „Kommunalen Schiene“ bewilligt.

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. Auf Grund einer fehlenden Governance und einer Unwucht bei der zeitlichen und sachgerechten Verteilung von Deutschlandticket-Einnahmen und Ausgleichsleistungen auf die Bundesländer kam es zu Liquiditätsengpässen bei den Verkehrsunternehmen im VRR, die vorübergehend durch Regionalisierungsmittel aus dem § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW (SPNV-Pauschale) - mit ausdrücklicher Genehmigung des Landes NRW - durch den VRR in Höhe von T€ 46.916 ausgeglichen wurden. Ein Rückfluss der Mittel aus der SPNV-Pauschale ist nach Umverteilung der Bundesmittel zwischen den Ländern vorgesehen. Die Mittel werden dem VRR nach Durchführung des Länderausgleichs zugewiesen.

Einnahmenaufteilung

Die Einnahmenaufteilung im VRR stellt die sachgerechte Verteilung von Fahrgeldeinnahmen auf die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sicher. Dazu werden regelmäßig Feld-erhebungen durchgeführt. Die bereits mehrfach verschobene und für 2024 vorgesehene Erhebung zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im Verbundgebiet musste abermals verschoben werden. Insbesondere das mit dem Deutschlandticket verbundene Finanzierungsregime (Rettungsschirmmechanismus) stellt eine sachgerechte Anwendung und die Sinnhaftigkeit der Erhebung in Frage. Darüber hinaus gestaltet sich das Marktumfeld schwierig, d.h. es sind immer weniger potenzielle Auftrag-

nehmer zur Durchführung der Felderhebung vorhanden und die Rekrutierung des benötigten Erhebungspersonals erweist sich als schwierig. Aus diesen Erkenntnissen heraus wurde im Jahr 2024 daran gearbeitet, das Erhebungsdesign zu verschlanken und durch rollierende Erhebungen auf einen längeren Zeitraum zu strecken und mit den Anforderungen an das Deutschlandticket in Einklang zu bringen. Die Ausschreibung der Erhebung ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Nahverkehrsplan

Der Abstimmungsprozess mit den Trägern Öffentlicher Belange und Interessensgruppen wurde im Jahr 2024 abgeschlossen. Über das VRR-Portal „Einsteigen und Mitreden“ wurde der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, Stellungnahmen, Anregungen und Kritik abzugeben. Alle eingegangenen Hinweise sind einer Synopse zusammengefasst worden und entsprechend kommentiert. Mit Veröffentlichung des Nahverkehrsplans, der für den Sommer 2025 vorgesehen ist, wird auch die Synopse zugänglich sein.

X-Bus Linien

Die Aktivitäten, weitere X-Busse zu etablieren, wurden auch im Berichtsjahr intensiv vorangetrieben. Es wurden viele Gespräche mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes NRW geführt, um die für den Betrieb der X-Bus Linien notwendigen Finanzmittel zu erhalten. Auf Grund der angespannten Finanzlage beim MUNV waren die Reaktionen hierzu eher zurückhaltend. Grundsätzlich befürwortet das MUNV die Weiterentwicklung von Schnellbussystemen in NRW. Um das Thema innerhalb des VRR weiter voranzubringen, wird derzeit mit dem MUNV an einer Lösung gearbeitet, anstelle von Betriebskostenfinanzierung eine 100% Investitionsförderung aus nicht verbrauchten Mitteln nach §12 ÖPNVG für die Beschaffung von Bussen zu realisieren.

Marketing

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung von Januar bis Dezember 2024

Mit der Einführung der Deutschlandticket-Varianten ab Mai 2023 hat sich die Einnahmen- und Fahrten-Entwicklung im ÖPNV spürbar verändert. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in den ersten vier Monaten deutliche Mindereinnahmen erzeugt. Hier werden die Monate Januar bis April 2023 vor Einführung DeutschlandTicket mit den ersten vier Monaten 2024 nach Einführung DeutschlandTicket verglichen. Ab Mai zeigt sich eine deutlich entspanntere Einnahmenentwicklung und es konnten die erzeugten Mindereinnahmen von Anfang des Jahres in Gänze wieder ausgeglichen werden. Auf Basis der vorläufigen Abrechnungsdaten sind die Einnahmen (Stand: 19.03.2025) um 0,7 Mio. € (+ 0,1 %) auf insgesamt 1,160 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Fahrten sind im gleichen Betrachtungszeitraum um 112,8 Mio. Fahrten (+ 11,9 %) gestiegen. Auch 2024 gab es noch Wechselwirkungen im Sortiment von den Zeitkarten zu den DeutschlandTicket-Varianten, aber auch im Barsortiment sind die Absatzzahlen noch um ca. 23 % gesunken. Hier entdecken unsere Kund*innen jedoch immer mehr den elektronischen Tarif eezy.nrw für sich als attraktive Alternative. Hier sind die Absatzzahlen 2024 um 70 % und die Einnahmen um 79 % gestiegen.

DeutschlandTicket

Die positive Entwicklung der DeutschlandTicket-Varianten hält auch 2024 weiter an. Mit der Einführung des DeutschlandTicket Sozial im Dezember 2023 wurde auch den Menschen mit geringem Einkommen die bundesweite Nutzung des ÖPNV ermöglicht. Die Verkaufszahlen befinden sich aktuell noch immer im Hochlauf. Als vorerst letzte Variante wurde zum Sommersemester 2024 das Deutschlandsemesterticket eingeführt. Aktuell haben nahezu alle Hochschulen im VRR-Gebiet auf diese Ticketvariante umgestellt.

Im Dezember 2024 haben ca. 1,67 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.

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

Fahrgastinformation via App

Im Jahr 2024 erreichte die VRR App einen wichtigen Meilenstein und überschritt erstmals die Milliongrenze bei den Installationen. Gleichzeitig begann eine umfassende Überarbeitung der App um die Nutzererfahrung (UX) weiter zu verbessern – darunter die Einführung des oft gewünschten Dark Modes. Die Entwicklung wurde 2024 abgeschlossen, und die neue App-Version erschien Anfang 2025.

Zudem wurde die Gutscheinfunktion, die bisher nur für den klassischen Tarif verfügbar war, auf den eazy-Tarif ausgeweitet, um so gezielt Marketingkampagnen unterstützen zu können.

Seit Juni 2024 ist die VRR App außerdem auf der Apple Watch verfügbar und ermöglicht den Zugriff auf Funktionen des öffentlichen Nahverkehrs direkt über die Smartwatch.

Service-Chat

Das geförderte Pilotprojekt „Service-Chat NRW“ wurde nach zweijähriger Laufzeit im September 2024 erfolgreich abgeschlossen sowie evaluiert. Im gesamten Projektzeitraum wurden insgesamt über alle Projektteilnehmer mehr als 74.000 Dialoge durch den personenbedienten Chat bearbeitet, davon entfiel der Großteil auf die VRR-Webseite mit mehr als 52.000 Dialogen.

In der zweiten Projektphase (Oktober 2023 bis September 2024) wurden zusätzlich mehr als 16.000 Anfragen durch den Chatbot auf der VRR-Webseite beantwortet.

Die Fahrgäste haben den neuen digitalen Kundendialogkanal gut angenommen, was sich auch in der Bewertung bei vier von fünf Sternen bezüglich der Auskunftszufriedenheit zeigt.

Eine weitere wichtige Erkenntnis: Der Chatbot war in der Lage etwa 70% der Fahrgastanfragen vollumfänglich zu beantworten, lediglich bei 30% der Anfragen wurde danach der personenbediente Chat vom Kunden aktiviert.

Das Auskunftssystem des VRR hat im Jahr 2024 einen neuen Rekord erreicht. Im Schnitt wurden in diesem Jahr pro Monat etwa 150 Millionen Fahrten berechnet. Insgesamt wurden 1,8 Mrd. Fahrten für Kund*innen ermittelt.

Personalpolitische Maßnahmen

Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterbindung

Im Jahr 2024 wurden gezielt Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zur nachhaltigen Mitarbeiterbindung umgesetzt. Ein zentraler Baustein war die Durchführung einer umfassenden Mitarbeiterbefragung, deren Ergebnisse zur Ableitung passgenauer Maßnahmen genutzt wurde.

Zur Förderung einer modernen und nachhaltigen Mobilität wurde die Dienstvereinbarung betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt, die unter anderem ein kostenloses Deutschlandticket Job und das Dienstradleasing für die Beschäftigten der VRR AöR umfasst.

Zudem wurde durch die Einführung des Partnerschaftsurlaub, der die partnerschaftliche Aufgabenteilung in der Familie unterstützt, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie gestärkt.

Organisationsoptimierung im Jahr 2024 abgeschlossen

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat im dritten Sitzungsblock 2024 die Weiterentwicklung der Organisation der VRR AöR, konkret die Zusammenlegung der Stabsstellen ZP und UK zur neuen Stabsstelle Unternehmenskommunikation/Strategie beschlossen. Die organisatorisch erforderlichen Veränderungen und die jeweiligen Personaleinzelmaßnahmen wurden im Jahr 2024 eingeleitet und erfolgreich abgeschlossen.

Optimierung der Prozesse

Die Fachgruppe R1 Personalmanagement startete im Jahr 2024 damit, die internen Prozesse zu analysieren und sodann zu optimieren. Ziel ist es, mit der Optimierung der Prozesse die Steigerung der Effizienz und Vereinfachung der Vorgänge zu erreichen.

Vergabe- und Genehmigungsprozesse

Sämtliche Vergaben der VRR AöR im Jahr 2024 sind ohne Beanstandung (Nachprüfungsverfahren) durchgelaufen.

2. Lage

2.1. Geschäftsverlauf und Lage

a) Ertragslage

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

	Plan 2024	Ist 2024	Ist 2023
	T€	T€	T€
Erträge			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW, Bundes ¹⁾	14.451	13.231	9.603
Umlage der Verkehrsunternehmen	11.146	11.146	10.466
Zinserträge	3.500	4.839	2.703
weitere Ertragsposten	12.869	12.253	13.031
	41.966	41.469	35.803
Aufwendungen			
Materialaufwendungen, bezogene Leistungen	-16.541	-11.639	-12.858
Personalaufwendungen	-26.519	-23.100	-20.408
weitere Aufwandsposten	-9.569	-6.790	-6.924
	-52.629	-41.529	-40.190
Ergebnis Eigenaufwand	-10.663	-60	-4.387

¹⁾ ohne Personalkostenerstattung des Landes NRW

Gegenüber der Planung ergab sich insgesamt ein um T€10.603 geringerer Fehlbetrag im **Bereich Eigenaufwand VRR**. In den Bereichen SPNV- und ÖSPV-Finanzierung sowie der Investitionsförderung werden ausgeglichene Ergebnisse erzielt.

Den um T€ 11.100 unterplanmäßigen Aufwendungen stehen um T€ 497 unterplanmäßige Erträge gegenüber. Wesentliche Abweichungen ergeben sich insbesondere wie folgt:

- um T€ 3.483 unterplanmäßigen Zuwendungen und Umsatzerlösen stehen um T€ 4.902 unterplanmäßige Projektaufwendungen als bezogene Leistungen gegenüber,
- Personalaufwendungen sind um T€ 3.419 unterplanmäßig angefallen, vor allem aufgrund der gegenüber dem Stellenplan nicht besetzten Stellen,
- um T€ 1.633 unterplanmäßige sonstige betriebliche Aufwendungen,
- überplanmäßige Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 2.148 aufgrund der abgeschlossenen Rechtstreitigkeiten,
- überplanmäßige Erträge aus Zinserträgen (um T€ 1.339) und aus Beteiligungen (um T€ 447) sowie unterplanmäßige Zinsaufwendungen aus der Abzinsung von Rückstellungen (um T€ 394).

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zuwendungen vom Land NRW um T€3.697 (davon aus § 11 I ÖPNVG: um T€ 2.845) und die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um T€ 1.254 erhöht, während sich die Umsatzerlöse um T€ 1.226 verringerten. Die als bezogenen Leistungen ausgewiesene Projektstätigkeit hat um T€1.219 (um 9,5 %) abgenommen. Die Personalaufwendungen

Anlage 4

8

sind um T€ 2.692 (um 13,2%) aufgrund der um 19,47 erhöhten Mitarbeiteranzahl und der Tarifierhöhungen gestiegen. Die weiteren Aufwendungen verringerten sich um T€ 134.

Im Bereich **SPNV-Finanzierung** werden Erträge und Aufwendungen in Höhe von T€ 999.434 ausgewiesen. Wesentliche Planabweichungen ergeben sich wie folgt:

- überplanmäßige Zuwendungen Deutschlandticket (um T€ 53.989),
- überplanmäßige periodenfremder Erträge (um T€ 73.097), insbesondere aus Einnahmenaufteilungsabrechnungen und der Abrechnung von Verkehrsverträgen,
- unterplanmäßige Aufwendungen aus den Verkehrsverträgen (um T€ 67.213), insbesondere aufgrund von Abweichungen im Verkehrsvertrag S-Bahn Köln,
- überplanmäßige anzurechnende Fahrgelderträge (um T€ 53.414) und Aufwandsminderungen aufgrund von Nichtleistungen (um T€ 28.600),
- überplanmäßigen Aufwendungen aus Zuwendungen an den ZV VRR FaIn-EB für SPNV-Fahrzeuge (T€ 17.637) und der Kostenbeteiligung S-Bahn Köln (T€ 15.595) und
- überplanmäßigen periodenfremden Aufwendungen (um T€ 28.294), vor allem aus der Zuführung zu Rückstellungen für die voraussichtliche Rückzahlung der Zuwendungen Deutschlandticket 2023.

Aufgrund der aufwandswirksamen Zuführung zu den Verbindlichkeiten (T€ 216.602) ergibt sich ein ausgeglichenes Ergebnis.

Die Erträge und Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Plan 2024	Ist 2024	Ist 2023
	T€	T€	T€
Erträge			
SPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG	766.302	766.292	628.368
Zuwendung Deutschlandticket	85.944	139.933	68.852
Übrige	6.534	20.112	34.978
Periodenfremde Erträge	0	73.097	2.037
Entnahme aus Verbindlichkeiten	2.989	0	37.997
	861.769	999.434	772.232
Aufwendungen			
SPNV-Regelleistungsangebot	-1.033.302	-966.089	-941.261
Fahrgelderträge	156.033	209.447	178.706
Aufwandsminderungen	15.500	44.100	35.129
Weitergeleitete Liquiditäts-/Coronahilfen	0	-4.912	-8.031
Zuführung zu Rückstellungen Deutschlandticket	0	0	-23.812
Infrastrukturmaßnahmen	0	-20	-4.125
Weiterleitung Zuwendungen an ZV VRR FaIn-EB	0	-17.637	0
Kostenbeteiligung S-Bahn Köln	0	-15.595	0
Übrige	0	-3.832	-31
Periodenfremde Aufwendungen	0	-28.294	-8.807
Zuführung zu Verbindlichkeiten	0	-216.602	0
	-861.769	-999.434	-772.232
Ergebnis SPNV-Finanzierung	0	0	0

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

- gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale, T€ 64.577),
- Zuwendung Deutschlandticket (ÖSPV und Schüler: T€ 383.875),
- gemäß § 11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale T€ 50.045),
- zur Förderung des Sozialtickets (T€ 21.435),
- des Azubitickets (T€ 2.363),
- des NRW eTarif (T€ 280) und

- für die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 8.629) ausgewiesen.

Im **Bereich Investitionsförderung** sind die Zuwendung des Landes NRW für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 68.055) und Zinserträge sowie die Aufwendungen aus der Weiterleitung und die Rückzahlung an das Land NRW (T€ 16.488) berücksichtigt.

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2024 einen **Jahresfehlbetrag** in Höhe von T€ -60 erwirtschaftet. Der ZV VRR hat zur Finanzierung der VRR AöR im Jahr 2024 Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.590 geleistet.

b) Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 144.623 (um 16,4%) auf T€ 1.027.860. Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die sonstigen Vermögensgegenstände insbesondere aufgrund ausstehender Zuwendungen Deutschlandticket, die vom Land NRW nach der Durchführung des Länderausgleichs für das Jahr 2024 für den SPNV in Höhe von T€ 95.518 und für den ÖSPV in Höhe von T€ 46.906 erwartet werden.

Auf der Passivseite verminderten sich die sonstigen Rückstellungen aus der SPNV-Finanzierung um T€ 140.671 und die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln insgesamt um T€ 31.387, während sich die Verbindlichkeiten für die SPNV-Finanzierung um T€ 309.773 erhöhten.

In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung
	T€	T€	T€
AKTIVA			
<u>Langfristig gebundenes Vermögen</u>			
Anlagevermögen	4.941	4.526	415
<u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u>			
Flüssige Mittel	787.432	783.920	3.512
Sonstige Aktiva SPNV-Finanzierung	183.733	90.187	93.546
Sonstige Aktiva übrige	51.754	4.604	47.150
	<u>1.022.919</u>	<u>878.711</u>	<u>144.208</u>
	1.027.860	883.237	144.623
PASSIVA			
<u>Langfristige Finanzierungsmittel</u>			
Eigenkapital	22.790	16.260	6.530
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.984	1.658	326
Pensionsrückstellungen	11.416	11.460	-44
weiterzuleitende Mittel (Investitionsförderung)	113.316	191.541	-78.225
	<u>149.506</u>	<u>220.919</u>	<u>-71.413</u>
<u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u>			
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung	104.596	245.267	-140.671
weiterzuleitende Mittel SPNV-Finanzierung	173.534	206.967	-33.433
weiterzuleitende Mittel übrige	164.936	84.665	80.271
Sonstige Verbindlichkeiten SPNV-Finanzierung	420.850	111.077	309.773
Sonstige Passiva	14.438	14.342	96
	<u>878.354</u>	<u>662.318</u>	<u>216.036</u>
	1.027.860	883.237	144.623

Der Jahresabschluss auf den 31.12.2024 wurde unter Berücksichtigung des Rücklagenverwendungsvorschlages des Vorstands gemäß § 270 Absatz 1 HGB aufgestellt. Die verbleibende Kapitalrücklage ist in Höhe von T€ 20.265 (davon im Erfolgsplan 2025: T€ 4.999) zur Finanzierung folgender Maßnahmen vorgesehen bzw. verwendet:

Kapitalrücklage VRR AöR	T€
Beteiligung Regiobahn (zum 31.12.2024 verwendet)	1.500
Integration NVN	10.000
Weiterentwicklung SPNV	2.000
Digitalisierung	2.000
Kundenbindung/Fahrgastrückgewinnung	2.000
Tarifstrukturreform/Marktanalyse	1.500
Baustellenmanagement	500
Graffiti Beseitigung	200
Betriebsleistung Kundensysteme	76
Summe gebundene Kapitalrücklage	19.776

c) Finanzlage

Der **Finanzmittelbestand** hat sich zum Bilanzstichtag um T€ 3.512 auf T€ 787.432 erhöht. Der Finanzmittelbestand zum 31.12.2024 beinhaltet noch nicht verwendete, zweckgebundene Mittel vor allem aus Zuwendungen des Landes NRW für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 276.919) und weitere weiterzuleitende Zuwendungen (T€ 174.867).

d) Investitionen und Finanzierung

Investitionen waren für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von T€ 2.570 geplant. Es wurden insgesamt T€ 584 weniger Investitionsmittel als geplant in Höhe von T€ 1.986 verbraucht. Die vom Land NRW und Dritten abgerufenen Fördermittel betragen T€ 1.020 und liegen um T€ 116 über dem Planansatz. Von Dritten wurden keine Zuschüsse (Planansatz: T€ 217) abgerufen. Eigenmittel wurden um T€ 483 unterplanmäßig eingesetzt.

2.2. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

Stellenplan und Personalbestandsentwicklung

Die VRR AöR beschäftigt zum Stichtag 31.12.2024 insgesamt 237,98 Mitarbeitende (Vollzeitäquivalente) und 10 Auszubildende. Zum 01.08.2024 wurden 7 neue Auszubildende eingestellt. Davon zwei Auszubildende für den Bereich Kauffrau/Kaufmann Büromanagement, ein Auszubildender für den Bereich Kauffrau/Kaufmann Büromanagement – Bachelor of Arts (Business Administration), ein Auszubildender für den Bereich Digitalisierungsmanagement – Bachelor of Science (Wirtschaftsinformatik), zwei Auszubildende für den Bereich Digitalisierungsmanagement – Bachelor of Arts (Business Administration) und ein Auszubildender für den Bereich Kauffrau/Kaufmann Digitalisierungsmanagement – Bachelor of Arts (Sicherheitsmanagement).

Im Wirtschaftsplan 2024 wurden insgesamt 262,34 Stellen genehmigt. Zum Stichtag waren 24,36 Stellen temporär nicht besetzt. Die nicht besetzten Stellenanteile lassen sich insbesondere auf temporäre Arbeitszeitreduzierungen, erschwerte Personalgewinnung und in bestimmten Branchen zum Teil auch auf eine angespannte Arbeitsmarktsituation zurückführen.

Zentrale Datenschutzstelle

Die neu installierte Fachgruppe Zentrale Datenschutzstelle ist personell komplettiert worden und hat zahlreiche Datenschutzmaßnahmen der VRR AöR bearbeitet bzw. begleitet. Die Mitarbeitenden sind nun zentraler Ansprechpartner für alle Datenschutzfragen innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-

Ruhr und des Zweckverbands, wodurch die Effizienz und Effektivität der Datenschutzmaßnahmen erheblich verbessert wurden.

III. Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan 2025 wurde am 11. Dezember 2024 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 2025 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von T€ 53.311. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (T€ 17.528), die VU-Umlage (T€ 11.257), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (T€ 5.930) und weitere Erträge (T€ 13.597) sowie Entnahmen aus Rücklagen (T€ 4.999) vorgesehen.

Für den Bereich SPNV-Finanzierung wird bei Aufwendungen in Höhe von T€ 830.678 und Erträgen in Höhe von T€ 1.014.242 von einem Überschuss in Höhe von T€ 183.564 ausgegangen. Der voraussichtliche Jahresüberschuss 2025 kann für die Finanzierung des Regelverkehrs in den Folgejahren genutzt werden, damit die Bestandsverkehre und die für die Verkehrswende notwendigen Leistungsausweitungen weiterhin gesichert sind. Der VRR steht hier im engen Austausch mit dem MUNV über das weitere Vorgehen. Gegebenenfalls wird hier auch in Abstimmung mit dem MUNV eine Rückzahlung stattfinden.

Aufwendungen und Erträge, für den Bereich ÖSPV-Finanzierung sind in Höhe von T€ 515.027 und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von T€ 87.000 geplant.

Der Stellenplan 2025 berücksichtigt insgesamt 257,91 (Plan 2024: 262,34) Stellen und 12 Auszubildende (Plan 2024: 14).

Der Investitionsplan sieht unter Berücksichtigung des Mittelübertrags aus dem Vorjahr Bruttoinvestitionen in Höhe von T€ 2.792 vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel und Zuschüsse Dritter ergibt sich ein Eigenanteil der VRR AöR in Höhe von T€ 1.239.

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 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.

Der Fachkräftemangel stellt auch für die VRR AöR eine große Herausforderung dar und das Recruiting neuer Mitarbeiter gestaltet sich komplexer als in der Vergangenheit. Neben dem Fachkräftemangel ist auch der demographische Wandel im VRR spürbar, so dass Konzepte für die Nachfolgeregelung entscheidend sein werden.

Entscheidende Themen für eine moderne Arbeitskultur sind heute zum Beispiel in der VRR AöR das mobile bzw. digitale Arbeiten aber auch eine neue Führungs- und Kommunikationskultur. Zentral dabei sind insbesondere Führungskräftebildungen, Weiterbildung, Coaching, die Nachfolgeplanung genauso wie die angemessene Vergütung auf der Grundlage aktueller Stellenbewertungen. Insgesamt sollen sämtliche Ergebnisse eine höhere Identifikation mit der VRR AöR schaffen.

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** ist die Finanzierung des Leistungsangebotes bis Ende 2025 unter den im SPNV-Etat genannten Rahmenbedingungen gesichert.

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.

Das Risikomanagement beobachtet diese Risiken, allerdings sind die Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträger in solchen Situationen kurzfristige 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.

Unter Berücksichtigung der **für das Jahr 2025 gesicherten auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats** ergeben sich bei der VRR AöR für 2025 für die SPNV-Finanzierung keine bestandsgefährdenden Risiken. Mittelfristig kommt es aber darauf an, dass weiterhin flächendeckend eine auskömmliche Finanzierung durch Bund und Länder im Zusammenspiel von Regionalisierungsmitteln und Fahrgeldeinnahmen, die wesentlich durch die Finanzierungsrahmenbedingungen des Deutschland-Tickets beeinflusst werden, dargestellt werden kann.

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 langfristige 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.

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

Essen, 25. April 2025

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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 25. April 2025

Märkische Revision GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Karl-Heinz Berten
Wirtschaftsprüfer

Hans-Henning Schäfer
Wirtschaftsprüfer