

Offenzulegende Unterlagen

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Anhang für das Geschäftsjahr 2021

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2021

AKTIVA	31.12.2021 €	31.12.2020 €		31.12.2021 €	31.12.2020 €
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Stammkapital	2.525.000,00	2.525.000,00
1. Entgeltlich erworbene Software	2.345.470,00	2.088.276,00	II. Kapitalrücklage	11.143.208,48	10.255.333,14
2. Geleistete Anzahlungen	19.314,20	1.239.249,60	III. Bilanzgewinn/-verlust	0,00	0,00
	2.364.784,20	3.327.525,60		13.668.208,48	12.780.333,14
II. Sachanlagen			B. SONDERPOSTEN		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.679.251,00	1.654.362,00	Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.985.599,00	2.985.836,70
III. Finanzanlagen					
1. Beteiligungen	151.606,35	145.000,00	C. RÜCKSTELLUNGEN		
2. Sonstige Ausleihungen	213.535,30	187.132,17	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.351.485,00	10.955.714,00
	365.141,65	332.132,17	2. Sonstige Rückstellungen	102.712.746,10	40.576.012,38
	4.409.176,85	5.314.019,77		114.064.231,10	51.531.726,38
B. UMLAUFVERMÖGEN			D. VERBINDLICHKEITEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			1. Erhaltene Anzahlungen	333.674,43	1.588.310,14
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.790.520,19	680.565,61	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.304.489,16	2.100.993,78
2. Forderungen gegen ZV VRR und ZV VRR FaIn-EB	338.355,03	387.152,62	3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	440.806.975,09	458.067.721,99
3. Sonstige Vermögensgegenstände	23.391.130,21	35.039.431,95	4. Sonstige Verbindlichkeiten	150.837.982,59	97.043.144,66
	26.520.005,43	36.107.150,18		593.283.121,27	558.800.170,57
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	689.510.470,60	583.405.108,46			
	716.030.476,03	619.512.258,64			
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN					
	2.561.506,97	1.271.788,38			
	723.001.159,85	626.098.066,79		723.001.159,85	626.098.066,79

TREUHANDVERMÖGEN:

Bankguthaben

- aus der Einnahmenaufteilung	2.910.689,94	2.917.272,41
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	114.723,93	964.605,06
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.493.416,35	1.141.175,96
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	379.824,06	288.279,49
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	231.919,51	234.913,57
- Präsidium	6,32	6,32

TREUHANDVERBINDLICHKEITEN:

- aus der Einnahmenaufteilung	2.910.689,94	2.917.272,41
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	114.723,93	964.605,06
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.493.416,35	1.141.175,96
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	379.824,06	288.279,49
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	231.919,51	234.913,57
- Präsidium	6,32	6,32

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
FÜR DIE ZEIT VOM
1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2021**

	2021 €	2020 €
<u>Bereich Eigenaufwand VRR</u>		
1. Umsatzerlöse	17.077.029,84	15.978.339,20
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>		
a) Sonstige Erträge	13.664.675,84	12.788.633,79
b) Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.016.138,06	1.195.398,69
	14.680.813,90	13.984.032,48
3. <u>Materialaufwand</u>		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-11.056.086,57	-12.022.236,13
4. <u>Personalaufwand</u>		
a) Löhne und Gehälter	-14.230.359,05	-13.662.965,23
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-3.754.566,47	-3.129.391,83
	-17.984.925,52	-16.792.357,06
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.799.446,44	-2.113.203,02
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.900.440,00	-4.225.481,99
7. Erträge aus Beteiligungen	63.942,64	42.795,08
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	25.205,15	57.208,46
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-807.963,66	-792.151,00
10. Ergebnis nach Steuern	-5.701.870,66	-5.883.053,98
11. Sonstige Steuern	-254,00	-973,42
Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/ nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang	-5.702.124,66	-5.884.027,40

	2021 €	2020 €
<u>Bereich SPNV-Finanzierung</u>		
12. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	745.941.209,57	647.796.935,02
13. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	-745.941.209,57	-647.796.935,02
Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich ÖSPV-Finanzierung</u>		
14. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	364.728.065,43	207.473.734,92
15. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	-364.728.065,43	-207.473.734,92
Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung	0,00	0,00
<u>Bereich Investitionsförderung</u>		
16. Erträge aus Investitionsförderung	137.260.915,80	68.483.995,19
17. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	-137.260.915,80	-68.483.995,19
Ergebnis Bereich Investitionsförderung	0,00	0,00
18. Jahresfehlbetrag	-5.702.124,66	-5.884.027,40
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	5.702.124,66	5.884.027,40
20. Bilanzgewinn/-verlust	0,00	0,00

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen**

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

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 FaIn-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 2021 wurde unter Berücksichtigung des Verwendungsvorschlages des Vorstandes aufgestellt.

II. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind grundsätzlich mit den Nominalwerten angesetzt. Wertberichtigungen wurden in Höhe von T€ 22.683 auf Forderungen gegen die insolvente Abellio Rail GmbH in Höhe von insgesamt T€ 23.877 ergebniswirksam unter den periodenfremden Erträgen in der SPNV-Finanzierung berücksichtigt. Das zur Liquiditätssicherung an Abellio Rail GmbH gewährte Massedarlehen in Höhe von T€ 15.908 wurde mit Ansprüchen

von Abellio aus Verkehrsverträgen für 2021 in Höhe von T€ 15.646 verrechnet und der zum Bilanzstichtag unter den Forderungen ausgewiesene Restbetrag in Höhe von T€ 262 wurde im Jahr 2022 zurück gezahlt.

Langfristige, unverzinsliche Forderungen für die SPNV-Finanzierung wurden mit einem Rechnungszinsfuß von 1,12 % (7-Jahres-Durchschnitt, im Vorjahr 1,42 %) abgezinst. Die Aufzinsung beträgt T€ 804 und ist ertragswirksam im Bereich der SPNV-Finanzierung berücksichtigt.

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

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

Das **Eigenkapital** wird zum Nennbetrag ausgewiesen.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 1,87 % (10-Jahres-Durchschnitt) (Vorjahr: 2,3%, 10-Jahres-Durchschnitt) nach der Teilwertmethode berechnet. Aus der Aufzinsung ergibt sich ein Zinsaufwand in Höhe von T€ 808 (Vorjahr: T€ 792). 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.

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 Anlagenpiegel (siehe Anlage 1 zum Anhang).

Das **Eigenkapital** entwickelte sich wie folgt:

	Stand am 01.01.2021 T€	Einlage (+) Entnahme (-) T€	Jahresfehl- betrag 2021 T€	Verlust- ausgleich T€	Stand am 31.12.2021 T€
Stammkapital	2.525	0	0	0	2.525
Kapitalrücklage	10.255	+6.590	0	-5.702	11.143
Bilanzgewinn/-verlust	0	0	-5.702	5.702	0
	12.780	6.590	-5.702	0	13.668

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 2021 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€ 5.702 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2021 ausgewiesen. Der Ausschüttungssperre gemäß § 253 Absatz 6 HGB unterliegt der Betrag von T€ 761.

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

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

	Stand am 01.01.2021 T€	Verbrauch V Auflösung A T€	Aufzinsung A Zuführung Z T€	Stand am 31.12.2021 T€
1. <u>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	10.956	412 V	808 A	11.352
2. <u>Sonstige Rückstellungen</u>				
SPNV-Finanzierung	33.093	496 V 87 A	62.399 Z	94.909
Rechtstreitigkeiten	4.788	49 V	0	4.739
Ausstehende Rechnungen	1.894	1.464 V 231 A	1.594 Z	1.793
Altersteilzeit	89	0	112 Z	201
Resturlaub, Mehrarbeit, Jubiläen	367	340 V	400 Z	427
Jahresabschlusskosten	70	49 V 10 A	60 Z	71
Übrige Rückstellungen	275	112 V	410 Z	573
	40.576	2.510 V 328 A	0 64.975 Z	102.713
	51.532	2.922 V 328 A	808 A 64.975 Z	114.065

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

Die Rückstellungen für die SPNV-Finanzierung berücksichtigen insbesondere ungewisse Verpflichtungen aus der Weiterleitung oder Rückzahlung der Billigkeitsleistungen COVID-19 (T€ 89.530) und den Verkehrsverträgen (T€ 4.305). Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 87 sind ertragswirksam im Bereich SPNV-Finanzierung erfasst.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurde insgesamt für 2 (Vorjahr: 1) abgeschlossene Verträge berücksichtigt. Potentielle Fälle waren nicht zu berücksichtigen. Die bestehenden Altersteilzeitverträge sind nach dem so genannten Blockmodell abgeschlossen worden. Die Rückstellung für Altersteilzeit umfasst die Erfüllungsrückstände, die während der aktiven Phase aufgebaut und in der passiven Phase abgebaut werden, sowie die Aufstockungsbeträge und zu gewährenden Abfindungen.

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

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

	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
1. Erhaltene Anzahlungen	334	1.588
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.304	2.101
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	440.807	458.068
- davon aus Investitionsförderung	(264.410)	(275.311)
- davon aus SPNV-Finanzierung	(173.296)	(175.406)
- davon aus ÖSPV-Finanzierung	(95)	(6.267)
4. Sonstige Verbindlichkeiten	150.838	97.043
- davon aus SPNV-Finanzierung	(149.074)	(95.974)
- davon aus Steuern	(246)	(304)
	593.283	558.800

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€ 66.458),
- aus den Verkehrsverträgen für 2017-2021 (T€ 11.952) sowie
- für Maßnahmen im Zusammenhang mit MOF III (T€ 47.202).

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

Die Fristigkeit der Verbindlichkeiten ergibt sich aus nachfolgenden Aufstellungen:

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

Restlaufzeiten:	31.12.2020		
	Gesamt T€	> 1 Jahr T€	> 5 Jahre T€
Erhaltene Anzahlungen	1.588	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.101	0	0
Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	458.068	76.794	0
Sonstige Verbindlichkeiten	97.043	0	0
	558.800	76.794	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 2021 in Höhe von T€ 9.624 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€ 13.108, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 241 und Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse in Höhe von T€ 1.016, die einen Gegenposten zu den Abschreibungen des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens darstellen.

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

	2021 T€	2020 T€
Löhne und Gehälter		
Gehälter	-14.012	-13.537
Veränderung der Personalrückstellungen	-170	-84
Übrige	-48	-42
	-14.230	-13.663

	2021 T€	2020 T€
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
Sozialversicherungsbeiträge	-2.427	-2.193
Versorgungskasse	-957	-931
Versorgungsbezüge	-428	-414
Veränderung der Personalrückstellungen	412	682
Übrige	-355	-273
	-3.755	-3.129

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung betragen T€ 1.251 (Vorjahr: T€ 876).

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

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** beinhalten mit T€ 1.301 Verwarentgelte für Guthaben bei Kreditinstituten.

Die **Zinsaufwendungen** beinhalten die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von T€ 808 (Vorjahr: T€ 792).

Für den Bereich Eigenaufwand VRR ergibt sich ein Ergebnis in Höhe von T€ -5.702.

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

	2021 T€	2020 T€
Erträge		
SPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG	565.679	525.312
Billigkeitsleistungen COVID-19	137.175	80.507
Übrige	12.264	12.501
Periodenfremde Erträge	30.823	29.477
	745.941	647.797
Aufwendungen		
SPNV-Regelleistungsangebot	-786.555	-756.071
Fahrgelderträge	163.760	156.544
Aufwandsminderungen	19.000	19.000
Weitergeleitete Liquiditäts-/Coronahilfen	-19.415	0
Zuführung zu Rückstellungen Billigkeitsleistungen COVID-19	-61.265	-28.265
Infrastrukturmaßnahmen	-4.121	-453
Fortführungsvereinbarung Abellio	-4.204	0
Periodenfremde Aufwendungen	-41	-43
Zuführung zu Verbindlichkeiten	-53.100	-38.509
	-745.941	-647.797
Ergebnis SPNV-Finanzierung	0	0

Im Zusammenhang mit der Insolvenz der Abellio Rail GmbH wurden aufgrund der am 27.01.2022 notariell geschlossenen Vergleichsvereinbarung periodenfremde Erträge aus der Abgrenzung und Abrechnung von Verkehrsverträgen in Höhe von T€ 15.633 unter Berücksichtigung der Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von T€ 22.683 berücksichtigt. Die Aufwendungen aus der Fortführungsvereinbarung Abellio vom 27.9.2021 betreffen die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes von Abellio für den Zeitraum von Oktober bis Dezember 2021.

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

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

	2021 T€	2020 T€
Erträge		
<u>Zuwendungen des Landes NRW</u>		
nach § 11 II ÖPNVG NRW	65.422	65.422
Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit COVID-19	218.958	61.774
nach § 11a ÖPNVG NRW	50.045	50.045
Azubiticket	2.240	2.200
zur Förderung des Sozialtickets	21.693	21.623
	358.358	201.064
Rückforderungen von Verkehrsunternehmen	25	0
Zinsertrag	0	4
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	6.345	6.406
	364.728	207.474

	2021 T€	2020 T€
Aufwendungen		
aus der Weiterleitung der Zuwendungen	-367.910	-223.590
Zuführung zu den Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	-94	-6.354
Rückzahlungen von Verkehrsunternehmen	3.267	2.024
Entnahme aus Verbindlichkeiten	6.354	26.852
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	-6.345	-6.406
	-364.728	-207.474

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

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

	2021 T€	2020 T€
Erträge		
Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 12 ÖPNVG	136.953	68.175
Zinserträge	308	309
	137.261	68.484
Aufwendungen		
aus der Weiterleitung der Zuwendungen	-186.424	-40.025
Entnahme aus Verbindlichkeiten	266.441	40.025
Rückzahlungen an das Land NRW	-80.017	0
Rückzahlungen der Zuwendungsempfänger	115.028	6.964
Eigenanteil NWL	3.504	196
Eigenanteil VRR, SPNV-Finanzierung	55	0
Verwarentgelte	-308	-10
Zuführung zu Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	-255.540	-75.634
	-137.261	-68.484

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

Für das Jahr 2021 wird ein **Jahresfehlbetrag** von T€ -5.702 ausgewiesen.

V. SONSTIGE ANGABEN

Als **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2021 Herr Ronald R.F. Lünser als Vorstandspräsident und Herr José Luis Castrillo bestellt. Die Bezüge belaufen sich insgesamt für das Geschäftsjahr 2021 für Herrn Ronald R.F. Lünser auf T€ 263 und für Herrn José Luis Castrillo auf T€ 231. Die Bezüge der früheren Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2021 betragen für Herrn Dr. Klaus Vorgang T€ 82 und Herrn Martin Husmann T€ 78. 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.		Vorsitzender / Oberbürgermeister	3,9
Heidenreich, Frank		Stellvertreter / Betriebswirt	10,8
Welp, Axel	ab 26.02.21	Dipl.-Geograf	
Weber, Wolfgang	bis 25.2.21	Stellvertreter / Rentner	0,2
Czerwinski, Norbert		Stellvertreter / Wissenschaftlicher Mitarbeiter	4,9

b) Stimmberechtigte Mitglieder

Barton, Axel		Dipl.-Verwaltungswirt	5,7
Berger, Frank	ab 26.2.21	Sozialversicherungsfachangestellter	11,5
Beul, Ulrich	ab 26.2.21	Qualitätsmanager/Dipl. Ing.	3,1
Brohl, Ingo	ab 26.2.21	Landrat	1,4
Brunsing, Dr. Jürgen	bis 12.1.21	Stadt- und Verkehrsplaner	0,0
Cyprian, Ulrich	bis 12.1.21	Stadtkämmerer	0,0
Dittgen, Volker	bis 12.1.21	technischer Angestellter	0,2
Dudde, Matthias	ab 26.2.21	Historiker	2,3
Emmerich, Karl-Heinz	bis 12.1.21	Informationselektroniker	0,0
Erlmann, Martin	bis 12.1.21	Dipl. Verwaltungswirt	0,0
Feller, Michael		Vorstand Ruhrbahn	1,3
Foltys-Banning, Martina		Stadtplanerin	4,7
Gensler, Frank	ab 26.2.21	Erster Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Neuss	1,7
Goerke, Bernd		Techniker	7,5
Gorißen, Silke	ab 26.2.21	Landrätin	0,0
Görtz, Guido		Industriekaufmann	8,1
Hartnigk, Andreas		Rechtsanwalt	4,2
Heck, Michael		Stadtkämmerer	2,0
Heinberg, Wolfgang	ab 26.2.21	Leiter Stabsstelle Unternehmenskommunikation	3,1
Herrmann, Martina			5,1
Hovenjürgen, Josef	ab 26.2.21	Landwirt und Landtagsabgeordneter	0,7
Jedfeld, Jörg		Dipl.-Kaufmann	7,1
Kahle-Hausmann, Julia	ab 26.2.21	Beraterin Organisationsentw.	
Kracke, Thomas	bis 25.2.21	Betriebswirt	0,0
Kraft, Johannes		Dipl. Verwaltungswirt	4,4
Kral, Jochen	ab 29.09.		0,4
Krause, Friedhelm	bis 12.1.21	Betriebswirt i.R.	0,0
Krüger, Karsten		Vorstand HCR	0,9

			Bezüge in T€
Kurth, Sascha	bis 12.1.21	Dipl.-Wirt.-Ing. (FH)	0,0
Krystof, David		Student	10,6
Lehr, Rüdiger		Bestatter	2,4
Lieske, Dieter		Gewerkschaftssekretär	3,5
Lommetz, Stephan		Geschäftsführer	
Lueg, Friedhelm	bis 12.1.21	Rentner	0,0
Müller, Dr. Ansgar	bis 12.1.21	Landrat	0,0
Osmann, Denis	ab 26.2.21	Immobilienkaufmann	2,8
Overkamp, Werner		Geschäftsführer	0,0
Petrauschke, Hans-Jürgen		Landrat	4,5
Pilz, Daniel		technischer Angestellter	2,3
Peters, Helmut	bis 25.02.21	Gewerkschaftssekretär	0,0
Plaßmann, Dirk		Fraktionsgeschäftsführer	2,0
Richter, Martin M.	bis 12.12.21	Kreisdirektor und Kreiskämmerer	5,1
Rogall, Reiner		Schlosser	3,6
Scharmacher, Jürgen		Rentner	5,2
Schilff, Norbert		Brandamtsrat	4,6
Schlottmann, Rainer	bis 25.2.21	Rechtsanwalt	0,0
Schmidt, Dirk	ab 26.2.21	Politikwissenschaftler	10,2
Schmidt, Timo	ab 26.2. bis 29.9.21	Student	2,2
Sill, Lothar	bis 13.1.21	Prokurist i.R.t	0,0
Slawig, Johannes Dr.		Stadtdirektor und Stadtkämmerer der Stadt Wuppertal	1,4
Spreen, Wolfgang	bis 13.1.21	Landrat	0,0
Stevens, Friedhelm	bis 12.1.21	Selbständiger	0,1
Tietz, Uwe		Leiter Kreisentwicklung und Beteiligungen	5,0
Volkenrath, Martin		Gewerkschaftssekretär	4,1
Waßmann, Uwe		Beamter	2,3
Welp, Axel	bis 25.02.21	Dipl.-Geograf	0,1

c) Stellvertretende Mitglieder

Auler, Andreas		Rechtsanwalt	2,5
Bartels, Heinz-Dieter	bis 25.2.21		0,0
Berger, Frank	bis 25.2.21	Sozialversicherungsfachangestellter	2,7
Besche-Krastl, Ina	ab 26.2.21	Wiss. Mitarbeiterin	3,3
Bradtke, Dr. Markus	bis 25.2.21	Stadtplaner	0,0
Cöllen, Heiner	ab 26.2.21	Richter a. D.	2,4
Dittgen, Volker	ab 26.2.21	Technischer Angestellter	5,1
Dudde, Matthias	bis 12.1.21	Historiker	0,0
Düllings, Paul	ab 26.2.21	Betriebswirt	3,0

			Bezüge in T€
Eicker, Sigrid		Rentnerin	8,8
Eiskirch, Thomas	ab 26.2.21	Hauptverwaltungsbeamter	0,4
Filter, Jörg	ab 26.2.21	Personaldirektor	0,3
Fliß, Rolf	ab 26.2.21	Freiberufler	3,6
Flüshöh, Oliver	ab 26.2.21	Rechtsanwalt	3,6
Friedrichs, Karl-Heinz		Stadtrat	0,5
Gaida, Dietmar	bis 12.1.21	Dipl.-Ing. (FH) Städtebau/Regionalplanung	0,0
Gebel, Christian		IT-Dozent	1,9
Gensler, Frank	bis 25.2.21	Erster Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Neuss	0,4
Giesen, Peter		Geschäftsführer	0,4
Gräber, Alexandra		Dipl.-Geographin, Fraktionsgeschäftsführerin	3,6
Hausmann, Wilhelm	ab 26.2.21	Architekt Dipl.-Ing.	0,5
Hegemann, Lothar	ab 26.2.21	Versicherungskaufmann	3,7
Heidenreich, Christoph	bis 26.2.21	Stadtbaurat	1,4
Herhausen, Hans-Jörg	ab 26.2.21		3,1
Herz, Matthias	bis 12.1.21	Mitarbeiter MdL	0,0
Hugo-Wisseemann, Doris	ab 26.2.21	Dipl. Biologin	1,6
Izgi, Arif	ab 26.2.21	Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen	3,2
Kannenberg, Torsten	ab 26.2.21		1,2
Kerekes, Daniel	bis 15.12.21		1,1
Klar, Klaus			0,0
Kracke, Thomas	ab 26.2.21	Angestellter	1,3
Krossa, Manfred	bis 25.2.21	Dipl.-Ingenieur i. R.	0,0
Linne, Martin		Beigeordneter	1,0
Meyer, Frank	ab 26.2.21	Oberbürgermeister	0,4
Moritz, Arne	bis 25.2.21	Bürgermeister	0,0
Mosblech, Volker	bis 25.2.21	Selbst. Versicherungskaufmann i. R.	0,0
Mühlenfeld, Daniel	bis 12.1.21	Redakteur	0,0
Neuenhaus, Manfred	ab 26.2. bis 24.06.21	Geschäftsführer FDP-Ratsfraktion	0,4
Nübel, Harald	bis 25.2.21	Verwaltungsangestellter, Dipl.-Ökonom	0,2
Olpen, Jennifer	bis 29.9.21	Fraktionsgeschäftsführerin	0,1
Paic, Peter Dr.	ab 26.2.21	Leiter Kundenmanagement IT.NRW	0,5
Potthoff, Ernst	bis 12.1.21	Hausmann	0,0
Radtke, Dennis	ab 26.2.21	Industriekaufmann, Gewerkschaftssekretär	0,4
Ritters, Heinz	ab 26.2.21	Schornstiefegermeister	1,6
Roeske, Joachim	ab 26.2.21	Dipl.-Ingenieur	2,4
Runde, Heinz	bis 25.2.21		0,0

			Bezüge in T€
Schmidt, Timo	ab 29.09.	Student	0,6
Schneider, Ernst	bis 25.2.21	Geschäftsführer	0,0
Schneider, Matthias	ab 26.2.21	Geschäftsführer	1,3
Schürmann, Martina	bis 25.2.21	Rechtsanwältin	1,6
Sierau, Ullrich	bis 12.1.21	Oberbürgermeister	0,0
Sill, Lothar	bis 13.1.21	Prokurist i.R.t	0,0
Simon, Bernhard	bis 25.2.21	Diplom-Verwaltungswirt	0,0
Spieß, Roland	bis 25.2.21	Angestellter	0,0
Dr. Stapper, Norbert	ab 26.2.21	Dipl. Biologe	0,4
Stevens, Friedhelm	ab 26.2.21	Selbständiger	4,0
Stilling, Guido			0,0
vom Scheidt, Frank	ab 26.2.21	Dipl.-Volkswirt -Pensionär-	1,5
Tepperis, Manfred	bis 12.1.21	Architekt	0,0
Tsalastras, Apostolos	bis 12.1.21	1. Beigeordneter der Stadt Oberhausen	0,0
Vermeulen, Peter	bis 25.2.21	Beigeordneter	0,9
Vopersal, Jörg		Dipl. Sozialarbeiter	0,7
Vorsteher, Hans-Peter	bis 12.1.21	Sachbearbeiter	0,0
Wandelenus, Klaus-Peter	bis 25.2.21	Geschäftsführer	0,0
Waters, Thomas	bis 25.2.21	Stadtplaner	0,7
Weber, Wolfgang	ab 26.2.21	Rentner	5,1
Wedding, Stephan Dr.	ab 26.2.21	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	1,2
Westphal, Thomas	ab 26.2.21	Oberbürgermeister	0,4
Will, Dr. Christian	bis 25.2.21	Rechtsanwalt	0,0
Woljeme, Tim	ab 26.2.21	Student	0,7
Zuschke, Cornelia	bis 29.09.21	Beigeordnete	0,7

Die Aufwandsentschädigungen für die Mitglieder des Verwaltungsrates im Jahr 2021 betragen T€ 253.

Im Berichtsjahr haben 11 Verwaltungsratssitzungen, 10 Sitzungen des Präsidiums und 12 Sitzungen der Ausschüsse, 42 Sitzungen der Gruppen in den Ausschüssen, 8 Sitzungen des Vergabeausschusses und 5 Sitzungen des Unternehmensbeirates sowie 247 Sitzungen der Fraktionen, Fraktionsvorstände und der geschäftsführenden Fraktionsvorstände stattgefunden.

Im Geschäftsjahr 2021 waren durchschnittlich 206 **Mitarbeiter** wie folgt beschäftigt:

	31.03.2021	30.06.2021	30.09.2021	31.12.2021
P-Wert der vorhandenen Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	193	200	199	198
Auszubildende	7	7	10	10

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für das Geschäftsjahr 2021 für Abschlussprüfungsleistungen T€ 15, für Steuerberatung T€ 8 und sonstige Leistungen T€ 69.

Verlustausgleichsvorschlag des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Jahresfehlbetrag 2021 in Höhe von € -5.702.124,66 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen. Die Entnahme aus der Kapitalrücklage ist im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 berücksichtigt.

Essen, 8. April 2022

Vorstand

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand am 01.01.2021 €	Zugänge €	Um- buchungen €	Abgänge €	Stand am 31.12.2021 €	Stand am 01.01.2021 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand am 31.12.2021 €	Stand am 31.12.2021 €	Stand am 31.12.2020 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Entgeltlich erworbene Software	14.739.862,71	268.342,17	1.239.249,60	0,00	16.247.454,48	12.651.586,71	1.250.397,77	0,00	13.901.984,48	2.345.470,00	2.088.276,00
2. Geleistete Anzahlungen	1.239.249,60	19.314,20	-1.239.249,60	0,00	19.314,20	0,00	0,00	0,00	0,00	19.314,20	1.239.249,60
	15.979.112,31	287.656,37	0,00	0,00	16.266.768,68	12.651.586,71	1.250.397,77	0,00	13.901.984,48	2.364.784,20	3.327.525,60
II. Sachanlagen											
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.856.655,15	573.937,67	0,00	518.722,93	5.911.869,89	4.202.293,15	549.048,67	518.722,93	4.232.618,89	1.679.251,00	1.654.362,00
III. Finanzanlagen											
1. Beteiligungen	145.000,00	6.606,35	0,00	0,00	151.606,35	0,00	0,00	0,00	0,00	151.606,35	145.000,00
2. Sonstige Ausleihungen	187.132,17	59.000,00	0,00	32.596,87	213.535,30	0,00	0,00	0,00	0,00	213.535,30	187.132,17
	332.132,17	65.606,35	0,00	32.596,87	365.141,65	0,00	0,00	0,00	0,00	365.141,65	332.132,17
	22.167.899,63	927.200,39	0,00	551.319,80	22.543.780,22	16.853.879,86	1.799.446,44	518.722,93	18.134.603,37	4.409.176,85	5.314.019,77

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Essen

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2021

	Finanzierungsbeträge					Auflösung				Buchwerte	
	Stand 01.01.2021	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand 31.12.2021	Stand 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2020
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögens- gegenstände											
1. Entgeltlich erworbene Software	8.830.952,76	14.168,00	994.549,70	0,00	9.839.670,46	7.879.013,76	861.394,06	0,00	8.740.407,82	1.099.262,64	951.939,00
2. geleistete Anzahlungen	994.549,70	0,00	-994.549,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	994.549,70
	9.825.502,46	14.168,00	0,00	0,00	9.839.670,46	7.879.013,76	861.394,06	0,00	8.740.407,82	1.099.262,64	1.946.488,70
II. Sachanlagen											
Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	3.488.885,85	1.732,36	0,00	121.991,72	3.368.626,49	2.449.537,85	154.744,00	121.991,72	2.482.290,13	886.336,36	1.039.348,00
	13.314.388,31	15.900,36	0,00	121.991,72	13.208.296,95	10.328.551,61	1.016.138,06	121.991,72	11.222.697,95	1.985.599,00	2.985.836,70

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Essen

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

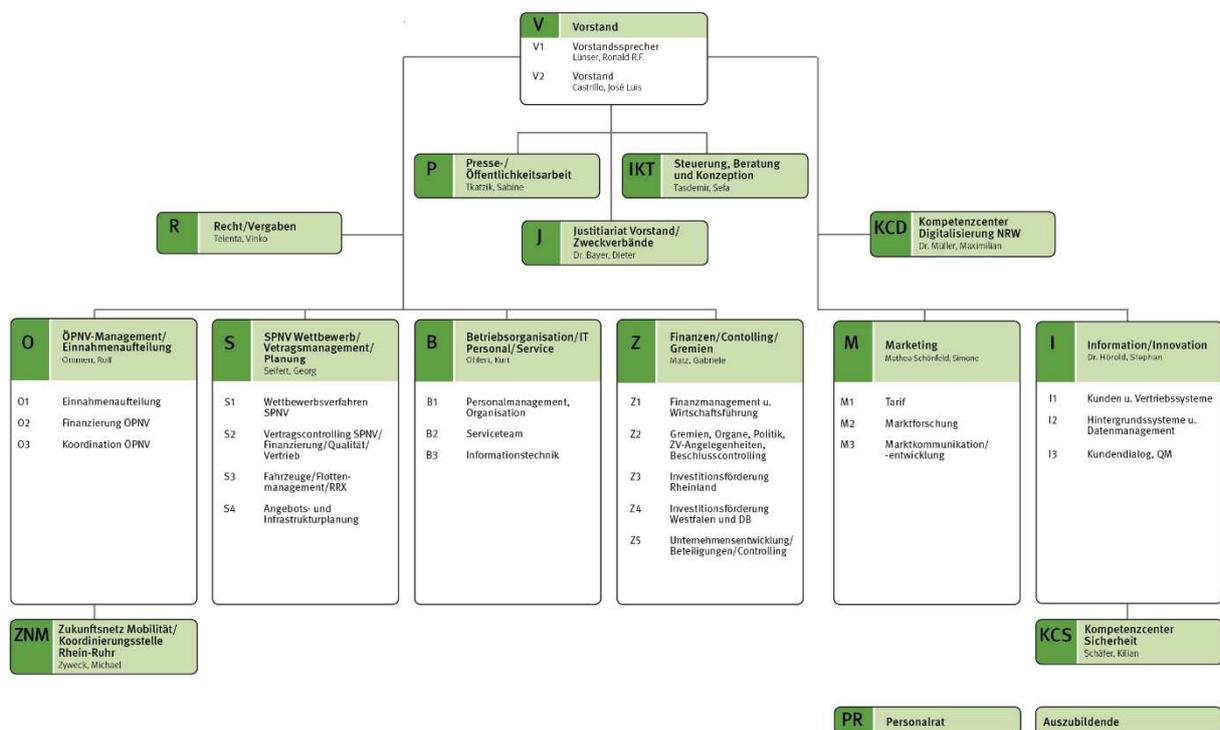
I. Grundlagen des Unternehmens

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.

Die Verwaltung der VRR AöR besteht aus zwei Vorstandsbereichen, die sich in insgesamt elf Abteilungen und Stabsstellen wie folgt untergliedern:



II. Wirtschaftsbericht

1. Tätigkeitsschwerpunkte im Jahr 2021

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

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

Auf der Grundlage des von der VRR AöR in 2021 für den ÖSPV erstellten endgültigen Antrages für Billigkeitsleistungen COVID-19 für den Zeitraum vom 1. März bis 31. Dezember 2020 wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf zusätzlich zu den im Jahr 2020 in Höhe von T€ 61.774 erfolgten Auszahlungen weitere T€ 9.462 gewährt und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Für das Jahr 2021 wurden vorläufig Billigkeitsleistungen COVID-19 für den ÖSPV in Höhe von T€ 209.496 von der VRR AöR beantragt und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Auf der Grundlage des von der VRR AöR in 2021 für den SPNV erstellten endgültigen Antrages für Billigkeitsleistungen COVID-19 für den Zeitraum vom 1. März bis 31. Dezember 2020 wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf zusätzlich zu den im Jahr 2020 in Höhe von T€ 80.507 erfolgten Auszahlungen weitere T€ 8.069 gewährt.

Für das Jahr 2021 wurden vorläufig Billigkeitsleistungen COVID-19 für den SPNV in Höhe von T€ 129.106 von der VRR AöR beantragt.

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie war der VRR an vielen Themen mit entsprechenden Maßnahmen aktiv beteiligt, die sich vor allem auf die folgenden Punkte fokussierten:

- Der VRR und die Verkehrsunternehmen haben eine Vielzahl von Maßnahmen unternommen, um der Ausbreitung des Virus entgegenzuwirken und den Schutz der Fahrgäste sowie des Fahrpersonals in den Fahrzeugen sowie Kunden- und Servicecentern zu gewährleisten.
- Der VRR führte (und führt weiterhin) anlässlich Corona eine Panel-Marktforschung in mehreren Wellen in der Bevölkerung durch, um primär die Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung (alle Verkehrsträger) zu ermitteln.
- Das beim VRR angesiedelte KC „Sicherheit“ organisiert ein- bis zweimal pro Woche Telefonkonferenzen zwischen den EVUs, den AT, der DB S&S, DB Sicherheit sowie dem Land NRW, um ggf. zeitnah auf eine veränderte Lage reagieren zu können.

SPNV

Insolvenz Abellio Rail GmbH

Trotz intensiver Verhandlungen der Aufgabenträger in NRW mit der Abellio Rail GmbH (nachfolgend kurz Abellio) konnte die Insolvenz von Abellio nicht abgewendet werden, da der Gesellschafter keinen nennenswerten Beitrag zur Sanierung leisten wollte. Deshalb mussten die Verkehrsverträge zum 31. Januar 2022 beendet werden. Im Rahmen von Notvergaben erfolgten

Vertragsabschlüsse mit anderen EVU und es konnte eine Fortführung des SPNV auf den betroffenen Strecken bis Ende 2023 gesichert werden, die allerdings zu erheblichen Mehrkosten für die betroffenen Aufgabenträger führt. Die Größenordnung der Mehrkosten für den VRR im Zeitraum der Notvergabe bis Ende 2023 beträgt € 100 Mio. Das Gesamtausmaß der Mehrkosten aus der Abellio-Insolvenz wird maßgeblich bestimmt durch die Ergebnisse der Neuausschreibung der Verkehrsverträge für den Zeitraum nach 2023. Das Land NRW hat den Ausgleich der möglichen Schäden aus der Insolvenz von Abellio bei den betroffenen SPNV-Aufgabenträgern in den kommenden Jahren bis zu einer Gesamthöhe von € 430 Mio. aus Regionalisierungsmitteln zugesichert. Ob diese Finanzierungshilfen ausreichen, um die Mehrkostenbelastungen auszugleichen, hängt von den Ergebnissen der Neuausschreibungen ab.

Im Rahmen der Krise bei Abellio hat die VRR AöR für die auf die Verkehrsverträge an Abellio zu leistenden Abschlagszahlungen für die Monate August und September 2021 Aufrechnungen mit Ansprüchen gegen Abellio aus Ist-Abrechnungen für Vorjahre in Höhe von insgesamt T€ 19.558 erklärt. Zur Sicherung der Fortführung des Betriebs wurde Abellio mit Vertrag vom 27.09.2021 ein Massedarlehen über T€ 15.908 gewährt. Entsprechend der Vergleichsvereinbarung zur Tilgung des Massedarlehens und zur Wirksamkeit der Aufrechnungen wird das Massedarlehen durch Verrechnungen mit Ansprüchen von Abellio und durch eine Restzahlung in 2022 getilgt. Aus Ist-Abrechnungen für Vorjahre und das Jahr 2021 sind für den VRR Ausfälle in Höhe von T€ 30.169 ermittelt, die zur Insolvenztabelle angemeldet wurden.

Entsprechend der Fortführungsvereinbarung vom 28.9.2021 zwischen Abellio und den Aufgabenträgern in NRW sind bei der VRR AöR zusätzliche Aufwendungen in Höhe von T€ 4.204 im Jahr 2021 und in Höhe von T€ 801 im Januar 2022 entstanden. Darüber hinaus ergeben sich aus der Überleitungsvereinbarung und der Änderungsrahmenvereinbarung für die Verkehrsverträge RSN / S7 / NRN / RRX und SBRR Aufwendungen aus Halteprämien für auf die neuen EVU übergehenden Mitarbeiter von Abellio in Höhe von T€ 7.420. Für Ersatzverkehre ergeben sich im Jahr 2022 zusätzliche Aufwendungen in Höhe von ca. T€ 9.000. Dem stehen Einsparungen für Infrastrukturkosten im Rahmen des Übergangsfahrplanes gegenüber. Die Finanzierung der in 2022 anfallenden Mehraufwendungen für Halteprämien und Ersatzverkehre kann über die erhöhte SPNV-Pauschale abgedeckt werden.

Marktaustritt Keolis-Mutterkonzern und Fortführung der Keolis Deutschland GmbH & Co. KG (nachfolgend Keolis Deutschland) nach Umfirmierung in die Eurobahn GmbH & Co. KG (nachfolgend Eurobahn)

Aufgrund anhaltend hoher Verluste aus dem Deutschland-Geschäft hat die französische Muttergesellschaft der Keolis Deutschland beschlossen, das Engagement im deutschen SPNV-Markt zu beenden und ist an die Aufgabenträger herangetreten, um eine einvernehmliche Lösung im Hinblick auf einen Marktaustritt sowie eine Nachfolge zu finden.

In den Verhandlungen mit dem Keolis-Mutterkonzern konnte für das Unternehmen Keolis Deutschland und alle laufenden Verkehrsverträge unter Maßgabe der vertraglichen Anpassungen im Rahmen „Verkehrsvertrag 2.0“ und durch einen - zusätzlich zu den bisher finanzierten Verlusten - vom Mutterkonzern zu zahlenden Sanierungszuschuss von € 135 Mio. eine Lösung erreicht werden, die eine Fortführung des Unternehmens und die langfristige Erbringung der bestehenden Verkehrsverträge ermöglicht. Der Keolis Mutterkonzern ist als Gesellschafter von Keolis Deutschland zum Ende des Jahres 2021 ausgeschieden. Die Keolis Deutschland GmbH & Co. KG wurde zum 01.01.2022 in Eurobahn GmbH & Co. KG umfirmiert und im Rahmen einer Sanierungstreuhand an den Interimsgesellschafter „Teams Treuhand GmbH“ überführt. Der Sanierungszuschuss des Keolis-Mutterkonzerns und die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen von Verkehrsvertrag 2.0 eröffnen dem Unternehmen und den bei Eurobahn beschäftigten Mitarbeitern die Perspektive für eine langfristige Fortführung des Unternehmens und ermöglichen für die Aufgabenträger im Vergleich zu ansonsten etwaiger Notvergaben eine wirtschaftlich deutlich bessere Fortführung der Verkehrsverträge. Die Mehrkosten aus den Maßnahmen im Rahmen von Verkehrsvertrag 2.0 können durch zusätzliche Landesmittel gedeckt werden.

Vergabe Batteriezüge zur Ablösung des Dieserverkehrs auf den Strecken im VRR

Der VRR beabsichtigt bis 2030 den Anteil der elektrisch erbrachten Zugkilometer im SPNV auf mindestens 90 % zu erhöhen. Für das Niederrhein-Münsterland-Netz mit sieben SPNV-Linien und einer jährlichen Verkehrsleistung von über sechs Millionen Zugkilometern wurde im Juli 2021 der Zuschlag an den Fahrzeughersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF) erteilt.

CAF wird zwischen 2025 und 2028 63 neue, lokal emissionsfreie batterie-elektrische Fahrzeuge (BEMU) liefern und über den Lebenszyklus die Verfügbarkeit sicherstellen. Die Verkehrsleistungen werden nach dem NRW-RRX-Modell in separaten Ausschreibungsverfahren vergeben.

Um der überdurchschnittlich stark gestiegene Fahrgastnachfrage insbesondere auf den Linien RE 10 und RB 31 gerecht zu werden, werden Sitzplatzkapazitäten ausgeweitet und eine neue Linie RB 37 zwischen Geldern, Krefeld und Neuss eingerichtet. Aktuell wird zudem die Strecke der Niederrheinbahn von Rheinkamp bis nach Kamp-Lintfort vollständig für den SPNV reaktiviert, sodass zukünftig auch der Hochschulstandort Kamp-Lintfort an den Regionalverkehr angebunden wird.

Vergabe RE13

Im Dezember 2021 konnte der Zuschlag im Vergabeverfahren „Maas-Wupper-Express“ an die Start Regionalverkehre Deutschland GmbH erteilt werden. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 wird Start den Betrieb auf der Linie RE 13 mit Neufahrzeugen aufnehmen. Die Linie wird zu diesem Zeitpunkt über den bisherigen Endpunkt Venlo hinaus bis Eindhoven verlängert. Außerdem werden die Sitzplatzkapazitäten zu den Hauptverkehrszeiten und an den nachfragestarken Zeiten am Wochenende erhöht. Zum Einsatz kommen 20 Neufahrzeuge des Herstellers Stadler, die über das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell finanziert werden.

Erfolgreiche Betriebsaufnahmen in 2 SPNV-Netzen

Im Dezember 2021 begannen neue Verkehrsverträge im Teilnetz A der S-Bahn Rhein-Ruhr (Linien S1, S4) sowie im Emscher-Münsterland-Netz (Linie RE14). DB Regio bzw. NordWestBahn sind sowohl alter als auch neuer Betreiber. Zum Einsatz kommen die bisher bereits eingesetzten Fahrzeuge. Auf der Linie RE 14 wird seit Dezember 2021 grundsätzlich ein Flügelzugkonzept mit Zugteilen nach Borken und Coesfeld umgesetzt. Beide Betriebsaufnahmen erfolgten reibungslos.

Investitionsförderung

Im Jahr 2021 wurden 70 Vorhaben mit einem Zuwendungsvolumen von € 122,2 Mio. im VRR-Förderprogramm gem. **§12 ÖPNVG NRW** neu bewilligt und 80 Vorhaben durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt.

Im VRR-Förderkatalog befinden sich somit zum 31.12.2021 259 Fördermaßnahmen mit einem noch zu finanzierenden Finanzvolumen i. H. v. rd. € 181,6 Mio.. Gegenüber dem Jahr 2020 ist die Vorbelastung um 32,4% gestiegen. Maßgeblich für diese Steigerung ist die Beteiligung an der Finanzierung von Investitionen in SPNV-Fahrzeuge für das Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN). Nach der zum Ende des Jahres vorgenommenen Förderkatalogfortschreibung sind weitere 187 Vorhaben mit einem Zuwendungsbedarf von rd. € 181,1 Mio. eingeplant.

Im Programm des Besonderen Landesinteresses (**§13 ÖPNVG NRW**) konnten insgesamt 29 Investitionsmaßnahmen bewilligt werden. Darin enthalten sind neben Maßnahmen der Modernisierungsoffensive II und den Stationen an den RRX-Außenästen (RRX-A) auch 15 Vorhaben der Erneuerung „Kommunale Schiene“ und 3 Projekte der E-Busförderung. Zusätzlich hat der VRR

die Aufgabe als Bewilligungsbehörde für den „Planungsvorrat (TG65)“, der aus originären Landesmitteln finanziert wird, übernommen. Hier konnten für den VRR-Raum 9 Maßnahmen bewilligt werden.

Nicht verwendete Zuwendungen aus den Jahren bis 2019 in Höhe von T€ 80.017 wurden bis zum 30.6.2021 an das Land NRW zurückgezahlt. In Höhe des Rückzahlungsbetrages erfolgte einmalig eine Aufstockung der Zuwendungen durch das Land NRW, so dass sich kein zusätzlicher Liquiditätsbedarf für die Umsetzung der geplanten und im Förderkatalog ausgewiesenen Fördermaßnahmen ergibt. Zum Bilanzstichtag 31.12.2021 noch nicht verwendete Zuwendungen des Jahres 2020 in Höhe von T€ 75.336 sind bis zum 30.06.2022 und Zuwendungen und Rückzahlungen aus dem Jahr 2021 in Höhe von T€ 255.839 bis zum 30.06.2023 zu verwenden oder an das Land NRW zurück zu zahlen.

Personalpolitische Maßnahmen

Die Corona-Pandemie stellte die Mitarbeitenden der VRR AöR auch im zweiten Jahr weiterhin vor große Herausforderungen. Der VRR musste immer wieder ad-hoc die Mitarbeitenden schützen und auf die neuen Corona-Mutationen reagieren. Dazu zählten frühzeitige Maßnahmen zur Einhaltung des SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard bzw. dessen Weiterentwicklung und Umsetzung.

Darüber hinaus wurde weiterhin an der Umsetzung des Konzeptes für die mittel- und langfristige Strategie zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität gearbeitet. So wurde an neuen Arbeitsmodellen wie „Mobile Office“ oder die Einführung von Flexbüros (Sharing-Büros) gearbeitet und diese auch umgesetzt. Es sollten nicht nur moderne, einladende Büros geschaffen, sondern auch die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden. Letztendlich geht es nicht nur um die Synergieeffekte, sondern auch um den Klimaschutz (# Umwelt). Durch die Einführung der Flexbüros und der Möglichkeit des „Mobile Office“ möchte der VRR zukünftig nicht nur Büroflächen (ökonomisch), sondern auch Nebenkosten wie Gas, Wasser und Stromverbrauch (ökonomisch & ökologisch) sparen.

Die ersten Erfolge sind bereits zu erkennen. Laut der Zeitschrift FOCUS und kununu zählten wir 2021 zu den besten Arbeitgebern Deutschlands.

Des Weiteren werden die Digitalisierung und die Einsparung von Papier neben den anderen Bereichen auch im Bereich des Personalmanagements vorangetrieben, z. B. mit dem Ausblick auf ein Mitarbeiterportal für die Gehaltsabrechnungen und andere interne Prozesse, die von Papier auf Digital umgestellt werden und das größtenteils mit eigenen Mitarbeitenden.

ÖPNV-Management

Regionale Koordinierungsstelle Mobilität / Vernetzte Mobilität

Mobilitätskonzepte und Maßnahmen der vernetzten Mobilität sind inzwischen sehr häufig in den kommunalen Strategien zur Förderung der nachhaltigen Mobilität eingebunden. Die Koordinierungsstelle Rhein Ruhr des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beim Träger VRR unterstützt Kommunen und Kreise bei diesen Zielsetzungen auf vielfältige Weise. Neben bilateraler Beratung zur Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements und der Vernetzung der Kommunen, bietet die Koordinierungsstelle ihren inzwischen circa 50 Mitgliedskommunen, davon kamen allein in 2021 zehn neue hinzu, auch Zugänge und Begleitung zu Fördermitteln und Wettbewerben, um die Aufgaben vor Ort umsetzen zu können.

Neben dieser strategischen Begleitung hat die Koordinierungsstelle Rhein Ruhr in Zusammenarbeit mit verschiedenen VRR Abteilungen auch zielgerichtete Maßnahmen zur Stärkung der nach-

haltigen Mobilität in den Kommunen und Kreisen entwickelt. Die multi- und intermodale Vernetzung zwischen Fuß-, Fahrrad- sowie Individualverkehr und dem ÖPNV ist eine wichtige Schlüsselfunktion, um Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern zu schaffen.

So wurde im Jahr 2020 ein Gutachten als Basis zum Aufbau von Mobilstationen erarbeitet, welches jede Kommune im Verbundgebiet berücksichtigt und Möglichkeiten aufzeigt, ÖPNV – Haltepunkte mit weiteren Verkehrsangeboten zu vernetzen. Dazu gehört u.a. das Erfolgsprojekt „DeinRadschloss“, welches sicheres Fahrradparken mit den ÖPNV – Zugangsmedien ermöglicht. Bei der Vernetzung der Verkehrsmittel, wie den lokalen Sharingangeboten, liegt der Fokus sehr häufig auf der Digitalisierung, so dass zwischen Beratung, Begleitung und Umsetzung ein enges Zusammenspiel zwischen den VRR – Bereichen nötig ist. Im Jahr 2021 lag der Fokus darauf, den Kommunen die lokalen Mobilstationen zu erläutern und gemeinsam Umsetzungsschritte zu planen.

Um den gestiegenen Beratungsbedarf bei den kommunalen Verwaltungen und der Kommunalpolitik gerecht zu werden, hat das Verkehrsministerium NRW den Personalbestand der Koordinierungsstelle Rhein Ruhr ab dem 01.01.2022 um weitere drei Personalstellen und auch sein eigenes Förderprogramm zur monetären Unterstützung der Kommunen erhöht.

Marketing

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung von Januar bis Dezember 2021

Die Corona-Pandemie hat sich auch im Jahr 2021 negativ auf die Einnahmensituation der Verkehrsunternehmen im VRR ausgewirkt, jedoch etwas entspannter als zunächst prognostiziert. Auf der Basis der vorläufigen Abrechnungsdaten sind die Einnahmen (Stand: 01.02.2022) um € 48,9 Mio. (-4,5 %) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Es werden noch Korrekturbuchungen und Nachmeldungen von den Verkehrsunternehmen erwartet, die das Ergebnis verändern können. Der Corona-Rettungsschirm des Bundes und der Landesregierung Nordrhein-Westfalen dient dazu, die Einnahmenausfälle auch aus dem Jahr 2021 auszugleichen.

eezy VRR – neuer Luftlinientarif

Zum 01.12.2021 ist der neue eTarif eezy VRR im Rahmen von CiBo NRW gestartet. Der Ticketpreis setzt sich aus einem Grund- und Arbeitspreis zusammen. Für eine bessere Nachvollziehbarkeit wurde die Luftlinie zwischen der Start- und Zielhaltestelle als Messgröße für den Arbeitspreis implementiert. Der Fahrweg ist frei wählbar und Preissprünge aufgrund von Tarifzonen bzw. Verbundgrenzen gibt es bei eezy nicht mehr. Das besondere im VRR: Für Fahrten mit der Luftlinie innerhalb des Verbundraums ist der Fahrpreis nie teurer als das vergleichbare EinzelTicket. Durch das neue Verfahren benötigen Kund*innen keine Tarifenkenntnisse mehr, um Bus und Bahn zu nutzen. Das erfolgreiche Vorläuferprojekt nextTicket 2.0 im VRR endet am 31.03.2022 und wird nach einer 4-monatigen Parallelphase von eezy VRR abgelöst.

Im Bereich der Informationssysteme und des Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) wurden die folgenden Themenschwerpunkte in verschiedenen Maßnahmen bearbeitet:

- Mit der neuen VRR-App inkl. des neuen eTarifs eezy.nrw hat das beliebte Informationsmedium im VRR ein neues Design und neue Funktionen erhalten; Basis dafür ist die Whitelabel-Lösung, die der VRR in einer europaweiten Ausschreibung zusammen mit dem CheckIn/Be-Out System beschafft hat.
- Die Anzeige von prognostizierten Auslastungen in Fahrzeugen des SPNV im VRR hat Anfang 2021 das Informationsangebot in der Auskunft erweitert.
- Die neue Weboberfläche der Fahrplanauskunft, das sogenannte Standardlayout 3+, wurde an das Design der neuen VRR-App angepasst, technisch neu aufgebaut und ist damit schneller und leistungsfähiger.
- **Standardisierungsleitfaden**
Das KCD hat zusammen mit der ZKS, einen „Leitfaden zur Standardisierung und Data Governance im ÖPNV in NRW“ entwickelt. Dieser soll als Grundlage für die bestehenden und sich entwickelnden (Landes-)Systeme und Apps im ÖPNV in NRW genutzt werden. Ziel ist es, den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, Zweckverbänden, Bezirksregierungen, Kommunen sowie auch privaten Mobilitätsanbietern einen Leitfaden mit den geltenden Mindestanforderungen und der Vorgabe, welche Standards eingehalten werden sollten, an die Hand zu geben, um so einen wichtigen Beitrag zur Herstellung der Interoperabilität im ÖPNV zu leisten.
- **Mobility Start-Up Pitch NRW (MSuP)**
Das KCD hat auch 2021 gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr und der VDV Landesgruppe NRW den Mobility Start-Up Pitch NRW organisiert. Ziel des Wettbewerbs ist es, spannende Lösungen für einen modernen und zukunftsfähigen ÖPNV zu finden. Den ersten Preis vergab das Fachpublikum an die Radlaster GmbH / Leezen Heroes. Das junge Dienstleistungsunternehmen überzeugte das Fachpublikum und die Jury mit ihrem Fokus auf dem Transport von Menschen und Gütern auf Fahrrädern.
- **Potenzialanalyse Ridepooling**
Durchführung einer Potenzialanalyse für Ridepooling-Systeme mit Schwerpunkt auf kommunal-übergreifenden und ländlichen Gebieten. Für die Potenzialanalyse wurde zuerst die Ausgangssituation im Ruhrgebiet erfasst und in einem Verkehrsmodell simuliert. Darauf aufbauend wurden potenzielle Ridepooling-Bediengebiete im Untersuchungsraum Ruhrgebiet identifiziert und Handlungsempfehlungen abgeleitet. Die Abschlusspräsentation ist für das 1. Quartal 2022 geplant.
- **Wettbewerb Künstliche Intelligenz**
Um die Anwendung künstlicher Intelligenz im ÖPNV voranzutreiben, möchte das KCD einen Wettbewerb ausschreiben, an dem NRW-Unternehmen, -Hochschulen und Konsortien mit NRW-Anteil teilnehmen können. Das Kommunikationskonzept für den KI-Wettbewerb und die Organisation stützen sich auf eine zentrale Website ab. Diese wurde im Jahr 2021 konzipiert. Der Start des eigentlichen Wettbewerbs ist mit der Veröffentlichung der Website 2022 geplant.

2. Lage

2.1. Geschäftsverlauf und Lage

a) Ertragslage

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

	Plan 2021 T€	Ist 2021 T€	Ist 2020 T€
Erträge			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW, Bundes ¹⁾	13.727	11.576	10.759
Umlage der Verkehrsunternehmen	9.624	9.624	9.400
Zinserträge	65	25	57
weitere Ertragsposten	14.081	10.622	9.846
	37.497	31.847	30.062
Aufwendungen			
bezogene Leistungen	-19.753	-11.056	-12.022
Personalaufwendungen	-19.708	-17.985	-16.792
weitere Aufwandsposten	-8.510	-8.508	-7.132
	-47.971	-37.549	-35.946
Ergebnis Eigenaufwand	-10.474	-5.702	-5.884

¹⁾ ohne Personalkostenerstattung des Landes NRW

Gegenüber der Planung ergab sich insgesamt ein um T€ 4.772 geringerer Fehlbetrag im **Bereich Eigenaufwand VRR**. In den Bereichen SPNV- und ÖSPV-Finanzierung sowie der Investitionsförderung werden ausgeglichene Ergebnisse erzielt.

Die um insgesamt T€ 5.650 unterplanmäßigen Erträge ergaben sich vor allem aus geringeren Erträgen aus Projekten, Gutachten und Verkehrserhebungen (um T€ 2.845) und Zuwendungen (um T€ 2.151).

Die Aufwendungen liegen insgesamt um T€ 10.422 unter dem Planansatz. Die Einsparungen betragen bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen T€ 8.697 und den Personalaufwendungen T€ 1.723 aufgrund der Nichtbesetzung von 14,75 Planstellen. Die unterplanmäßigen Aufwendungen bei den bezogenen Leistungen ergeben sich insbesondere im Zusammenhang mit den Maßnahmen Rätiger Weststrecke mit T€ 3.500, Anspruchserhebungen SPNV/ÖPNV mit T€ 1.468, EU-konforme Finanzierung mit T€ 231, der Potenzialanalyse Ridepooling mit T€ 178 und Testkundenuntersuchungen mit T€ 131.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zuwendungen vom Land NRW um T€ 817 (davon aus § 11 I ÖPNVG: T€ 785) erhöht. Die Personalaufwendungen sind um T€ 1.193 (um 7,1 %) aufgrund der um 7,7 erhöhten Mitarbeiteranzahl und der Tarifierhöhungen gestiegen. Die Zunahme der weiteren Aufwendungen resultiert im Saldo vor allem mit T€ 1.276 aus Verwahrentgelten für Guthaben bei Kreditinstituten, mit T€ 637 aus Gremienaufwendungen im Zusammenhang mit der erhöhten Sitzungstätigkeit und Weiterbelastungen vom ZV VRR sowie mit T€ 314 aus geringeren Abschreibungen. Die als Materialaufwand ausgewiesene Projektstätigkeit hat sich um T€ 966 (um 8,0 %) verringert.

Im Bereich **SPNV-Finanzierung** werden Erträge und Aufwendungen in Höhe von T€ 745.941 ausgewiesen, die um T€ 144.398 über dem Planansatz liegen und gegenüber dem Vorjahr um T€ 98.144 gestiegen sind. Die Erträge und Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Plan 2021 T€	Ist 2021 T€	Ist 2020 T€
Erträge			
SPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG	545.279	565.679	525.312
Billigkeitsleistungen COVID-19, Zwischenfinanzierung (Plan)	41.837	137.175	80.507
Übrige	14.427	12.264	12.501
Periodenfremde Erträge	0	30.823	29.477
	601.543	745.941	647.797
Aufwendungen			
SPNV-Regelleistungsangebot	-783.587	-786.555	-756.071
Fahrgelderträge	190.264	163.760	156.544
Aufwandsminderungen	0	19.000	19.000
Weitergeleitete Liquiditäts-/Coronahilfen für Nettoverträge	0	-19.415	0
Zuführung zu Rückstellungen Billigkeitsleistungen COVID-19	0	-61.265	-28.265
Infrastrukturmaßnahmen	-8.220	-4.121	-453
Fortführungsvereinbarung Abellio	0	-4.204	0
Periodenfremde Aufwendungen	0	-41	-43
Zuführung zu Verbindlichkeiten	0	-53.100	-38.509
	-601.543	-745.941	-647.797
Ergebnis SPNV-Finanzierung	0	0	0

Überplanmäßige Erträge ergeben sich bei den Zuwendungen gemäß § 11 ÖPNVG um T€ 20.400, den Billigkeitsleistungen COVID-19 um T€ 95.338 sowie den periodenfremden Erträgen um T€ 30.823 (davon T€ 15.633 aus Ist-Abrechnungen und der Abgrenzung von Verbindlichkeiten aus Verkehrsverträgen mit Abellio).

Überplanmäßige Aufwendungen resultieren im Saldo vor allem aus der Weiterleitung und Zuführung zu Rückstellungen aus Billigkeitsleistungen COVID-19 mit T€ 80.680, um T€ 26.504 geringeren anzurechnenden Fahrgelderträgen und der Zuführung zu Verbindlichkeiten mit T€ 53.100 sowie der Aufwandsminderungen für Nicht- und Schlechtleistungen mit T€ 19.000. Zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes von Abellio wurden zusätzliche Entgelte für die Verkehrsleistungen in Höhe von T€ 4.204 im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2021 entsprechend der Fortführungsvereinbarung vom 28. September 2021 gewährt.

Gegenüber dem Vorjahr haben sich vor allem die Erträge aus den Zuwendungen gemäß § 11 ÖPNVG um T€ 40.367 und die Billigkeitsleistungen COVID-19 um T€ 56.668 erhöht. Zusätzliche Mittel wurden im Dezember 2021 in Höhe von T€ 31.825 für Personalkosten, Baustellenfolgekosten, Baustellen-Kommunikation, Sicherheit und Mehrleistungen gewährt. Die Aufwendungen haben sich für das SPNV-Regelleistungsangebot um T€ 30.484 und für die Weiterleitung und Zuführung zu Rückstellungen aus Billigkeitsleistungen COVID-19 um T€ 52.415 erhöht. Die anzurechnenden Fahrgelderträge haben sich um T€ 7.216 erhöht. Die Erhöhung der Aufwendungen für das SPNV-Regelleistungsangebot und der anzurechnenden Fahrgelderträge ist auf die Umstellung von Netto-Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrgeldeinnahmen den EVU zustehen, auf Brutto-Verkehrsverträge, bei denen die Fahrgelderträge den Aufgabenträgern zustehen, zurückzuführen.

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

- gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale, T€ 65.422),
- als Billigkeitsleistungen COVID-19 (T€ 218.958),
- gemäß §11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale, T€ 50.045) und
- zur Förderung des Sozialtickets (T€ 21.693),
- des Azubitickets (T€ 2.240) sowie
- die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 6.345) ausgewiesen.

Im **Bereich Investitionsförderung** sind die Zuwendung des Landes NRW für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 136.953) und Zinserträge sowie die Aufwendungen aus der Weiterleitung berücksichtigt. Die Rückzahlungen von Zuwendungen bis zum Jahr 2019 in Höhe von T€ 80.017 führen nicht zu einem zusätzlichen Liquiditätsbedarf für die Umsetzung der geplanten und im Förderkatalog ausgewiesenen Fördermaßnahmen, da eine einmalige Aufstockung der Zuwendungen durch das Land NRW erfolgte.

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2021 einen **Jahresfehlbetrag** in Höhe von T€ -5.702 erwirtschaftet. Der ZV VRR hat zur Finanzierung der VRR AöR im Jahr 2021 Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.590 geleistet.

b) Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 96.903 (um +15,5%) auf T€ 723.001. Die Zunahme resultiert auf der Aktivseite insbesondere aus erhöhten flüssigen Mitteln sowie auf der Passivseite aus den gestiegenen sonstigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus der SPNV-Finanzierung, denen geringere Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln gegenüberstehen.

In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€	Veränderung T€
AKTIVA			
<u>Langfristig gebundenes Vermögen</u>			
Anlagevermögen	15.001	5.314	9.687
Sonstige Forderungen aus Trassenpreissystem	10.592	11.851	-1.259
	25.593	17.165	8.428
<u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u>			
Flüssige Mittel	689.510	583.405	106.105
Sonstige Aktiva	18.490	37.379	-18.889
	708.000	620.784	87.216
	723.001	626.098	96.903

	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€	Veränderung T€
PASSIVA			
<u>Langfristige Finanzierungsmittel</u>			
Eigenkapital	13.668	12.780	888
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.986	2.986	-1.000
Pensionsrückstellungen	11.351	10.956	395
	27.005	26.722	283
<u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u>			
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung	94.909	33.093	61.816
weiterzuleitende Mittel	440.807	458.068	-17.261
Sonstige Verbindlichkeiten SPNV-Finanzierung	149.074	95.974	53.100
Sonstige Passiva	11.206	12.241	-1.035
	695.996	599.376	96.620
	723.001	626.098	96.903

Der Jahresabschluss auf den 31.12.2021 wurde unter Berücksichtigung des Rücklagenverwendungsvorschlages des Vorstands gemäß § 270 Absatz 1 HGB aufgestellt. Die verbleibende Kapitalrücklage ist in Höhe von T€ 9.268 (davon im Wirtschaftsplan 2022: T€ 4.580) zur Finanzierung folgender Maßnahmen vorgesehen:

	T€
Weiterentwicklung SPNV	2.000
Digitalisierung	2.000
Kundenbindung/Fahrgastrückgewinnung	2.000
Tarifstrukturreform/Marktanalyse	1.500
Beratung Insolvenz Abellio	750
Baustellenmanagement	500
Betriebsleistung Kundensysteme	206
Graffiti Beseitigung	200
Umbau WEKA	53
Software Zählgeräte	58
gebundene Kapitalrücklage	9.268

c) Finanzlage

Der **Finanzmittelbestand** hat sich zum Bilanzstichtag um T€ 106.105 auf T€ 689.510 erhöht. Der Finanzmittelbestand zum 31.12.2021 beinhaltet noch nicht verwendete, zweckgebundene Mittel vor allem aus Zuwendungen des Landes NRW für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW, Billigkeitsleistungen COVID-19 und Mittel aus der SPNV-Finanzierung.

d) Investitionen und Finanzierung

Investitionen waren für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von T€ 2.615 geplant. Es wurden insgesamt T€ 1.687 weniger Investitionsmittel als geplant in Höhe von T€ 928 verbraucht. Die vom Land NRW und Dritten abgerufenen Fördermittel betragen T€ 16 und liegen um T€ 1.197 unter dem Planansatz.

2.2. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

Stellenplan und Personalbestandsentwicklung

Zum 31.12.2021 waren 198,00 P (vollzeitverrechnet) und 10 Auszubildende bei der VRR AöR beschäftigt. Zum 01.08.2021 sind 3 neue Auszubildende eingestellt worden (Fachinformatiker für Systemintegration, Kauffrau und Kaufmann für Büromanagement). Die Ausbildung steht für eine notwendige Investition in die Zukunft eines Unternehmens. Diese Maßnahme dient zur zukünftigen Personalbedarfsdeckung der VRR AöR und wirkt gegen den demographischen Wandel.

Im Vergleich zum Stellenplan sind durchschnittlich 14,75 bereits vorhandene Stellen temporär nicht besetzt, da teilweise nach dem Ausscheiden von Mitarbeitern eine Nachbesetzung aufgrund langer Kündigungsfristen des ausgesuchten neuen Mitarbeiters und langer Suchprozesse mit mehrmaligen Ausschreibungen nicht direkt im Anschluss erfolgte. Außerdem kommen temporäre Differenzen auch vor, wenn Mitarbeiter die Arbeitszeit reduzieren und Neueinstellungen für die weggefallenen Stunden nicht wirtschaftlich umgesetzt werden können.

Die neuen genehmigten Stellen des Wirtschaftsplans 2021 konnten alle, teilweise sogar mit unseren gerade ausgebildeten Auszubildenden besetzt werden.

III. Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan 2022 wurde am 7. Dezember 2021 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 2022 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von T€ 47.111. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (T€ 14.066), die VU-Umlage (T€ 9.669), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (T€ 6.590) und weitere Erträge sowie Entnahmen aus Rücklagen (T€ 4.580) vorgesehen.

Für den Bereich SPNV-Finanzierung wird bei Aufwendungen in Höhe von T€ 686.386 und Erträgen in Höhe von T€ 631.959 von einem Fehlbetrag in Höhe von T€ 54.426 in Höhe des prognostizierten Rückgangs der anzurechnenden Fahrgeldeinnahmen als Folge der Covid-19-Pandemie ausgegangen. Die Aufwandssteigerungen resultieren insbesondere aus Mehraufwand für Verkehrsverträge 2.0, Schienenersatzverkehre sowie Baustellenkommunikation und sind durch zusätzliche Landesmitteln für diese Projekte finanziert. Für die Notvergaben im Zusammenhang mit der Abellio Insolvenz wurden 38,4 Mio. € gem. Beschluss vom 22.11.2021 eingeplant, welche durch zusätzliche Landesmittel gedeckt werden. Energiekosten wurden mit einer Steigerung von insgesamt 6% berücksichtigt. Derzeit wird mit einer erheblich über den Planansatz hinausgehenden Steigerung der Energiekosten gerechnet, die bisher nicht im Plan berücksichtigt wurde und deren Finanzierung derzeit geklärt wird. Wir verweisen auf die Ausführungen im Risikobericht unter Abschnitt V. des Lageberichtes.

Aufwendungen und Erträge, für den Bereich ÖSPV-Finanzierung sind in Höhe von T€ 145.938 und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von T€ 77.000 geplant.

Verwahrentgelte für Guthaben bei Kreditinstituten sind in Höhe von T€ 1.500 in der Planung berücksichtigt.

Der Stellenplan 2022 berücksichtigt insgesamt 218,69 (Plan 2021: 212,20) Stellen und 3 neu einzustellende Auszubildende (Plan 2021: 3).

Der Investitionsplan sieht Bruttoinvestitionen in Höhe von T€ 3.977 vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel und Zuschüsse Dritter ergibt sich ein Eigenanteil der VRR AöR in Höhe von T€ 1.489.

IV. Chancen- und Risikobericht

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

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

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

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

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

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

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

Das Know-how des Geschäftes ist überwiegend IT-basiert und wird gegen unberechtigten Zugriff durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen geschützt. Im Jahr 2020 wurden weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Ausfallsicherheit durchgeführt. Der IT-Bestand wird gesichert, gespiegelt und gegen äußere und innere Einflüsse geschützt. Die Sicherheit im Bereich der IT-Struktur wird ständig überprüft. Die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen ist gewährleistet.

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

SPNV-Finanzierung

Für die SPNV-Finanzierung konnten im Jahr 2021 die in Folge der **Covid-19-Pandemie** geringeren Fahrgeldeinnahmen durch die vom Land NRW gewährten Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV vom Land NRW (COVID-19) ausgeglichen werden, so dass sich kein Fehlbetrag ergeben hat.

Für das Jahr 2022 wurde eine Zusage von Bund und Land zur Erweiterung der Richtlinien für Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV NRW vom 25.08.2020 erteilt. Mit Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses des Landtags am 31. März 2022 stellt die Landesregierung zusätzlich

€ 300 Mio. bereit, um Verluste der Verkehrsunternehmen und der ÖPNV-Aufgabenträger aus dem Ticketverkauf in der Corona-Krise auszugleichen, so dass sich beim VRR voraussichtlich kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf ergibt.

Das Risiko, dass es zu **Marktaustritten der EVU** im VRR Verbundraum kommen kann, besteht weiterhin. Die VRR AöR arbeitet zurzeit im Rahmen von Verkehrsvertrag 2.0 mit allen betroffenen EVU und den anderen beteiligten AT an einer Lösung hinsichtlich der Anpassung von Verkehrsverträgen unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen am Markt. Derzeit werden noch Detailfragen geklärt. Sollte keine Lösung erzielt werden bzw. eine Finanzierung der Anpassung nicht möglich sein, könnte es im schlimmsten Fall zu Marktaustritten von EVU kommen und der VRR müsste vertragliche Maßnahmen zur Sicherung der Verkehre vornehmen, für die weitaus mehr Budget vorgehalten werden müsste. In diesem Fall sind Möglichkeiten zur Finanzierung zu prüfen.

Mehraufwendungen durch Notvergaben aufgrund der **Insolvenz von Abellio** und deren Finanzierung durch zusätzliche Landesmittel sind bereits im Wirtschaftsplan 2022 berücksichtigt. Nach den Ergebnissen der Neuausschreibungen muss die Finanzierung der Verkehrsverträge neu bewertet werden.

Steigende Energiekosten führen zu höheren Aufwendungen insbesondere im Bereich der SPNV-Finanzierung. Ca. 8 % aller Kosten im SPNV entfallen im Jahr 2021 auf den Energiekostenbereich. Bereits im Jahr 2021 sind die Energiekosten für Strom um 42 % und für Diesel um ca. 27 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2022 liegen die weiteren Kostensteigerungen bei 40 % bzw. 24 %. Gegenüber den im Wirtschaftsplan 2022 kalkulierten Energiekosten von ca. € 69 Mio. ergeben sich vorläufig überplanmäßige Aufwendungen von vorläufig € 22 Mio. Die weitere Entwicklung insbesondere im Zusammenhang mit dem **Ukraine-Krieg** wird vom VRR beobachtet. Zwischen den Hausspitzen der NRW-AT und der Verkehrsministerin persönlich finden bereits Gespräche zur Deckung dieses Finanzproblems statt. Die Bundesländer sind wiederum im Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium zur Aufstockung der Regionalisierungsmittel zu diesem konkreten Zweck. Es wird davon ausgegangen, dass die steigenden Energiekosten durch zusätzliche Regionalisierungsmittel finanziert werden.

Unter Berücksichtigung der für das Jahr 2022 vorerst auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats und der voraussichtlichen Finanzierung steigender Energiekosten durch zusätzliche Regionalisierungsmittel ergeben sich bei der VRR AöR für das Jahr 2022 für die SPNV-Finanzierung keine bestandsgefährdenden Risiken.

Durch die SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodelle mit der möglichen Nutzung der Finanzierungsvorteile der öffentlichen Hand und dem Lebenszyklusansatz beim NRW-RRX-Modell wird der Wettbewerb im SPNV gestärkt und der Abschluss günstigerer Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht. Es wird als Chance angesehen, dass auch bei künftigen Ausschreibungen die SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodelle erfolgreich am Markt umgesetzt werden. Dadurch sollen mittel- und langfristig Finanzierungsrisiken für den SPNV verringert und Spielräume zur Ausgestaltung des SPNV erhalten werden.

Finanzierungsrisiken aus anfallenden Verwarentgelten

Steigende Verwarentgelte für Guthaben bei Kreditinstituten führen zu einem höheren Finanzierungsbedarf. Für die aus weiterzuleitenden Zuwendungen entstehenden Verwarentgelte wurde vom Land NRW eine Verwendung der Zuwendungen hierfür ausgeschlossen, lediglich Zinserträge können zur Finanzierung der Verwarentgelte eingesetzt werden. Im Jahr 2021 sind überplanmäßig Verwarentgelte im Bereich Eigenaufwand in Höhe von T€ 1.271 vor allem für Mittel aus der SPNV-Finanzierung und für die Investitionsförderung angefallen. Der VRR sucht ständig nach Lösungen, um die Verwarentgelte und eine zusätzliche Belastung der Kommunen aus

steigenden Umlagen zur Finanzierung des VRR möglichst gering zu halten. Aktuell können Geldanlagen wieder zu positiven Zinssätzen angelegt werden.

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

Essen, 8. April 2022

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021 sowie der Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben.

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

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen

und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von

den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Bochum, den 12. April 2022

WPR RHEIN-RUHR GMBH
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Stephan Nickel
Wirtschaftsprüfer

Christoph Maniura
Wirtschaftsprüfer