

# **Offenzulegende Unterlagen**

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Anhang für das Geschäftsjahr 2023

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Anlage 1

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen

Bilanz zum 31. Dezember 2023

**A K T I V A**

	<u>31.12.2023</u>	<u>31.12.2022</u>
	€	€
<b>A. <u>ANLAGEVERMÖGEN</u></b>		
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>		
1. Entgeltlich erworbene Software	2.291.431,00	2.392.917,00
2. Geleistete Anzahlungen	<u>14.280,00</u>	<u>234.859,54</u>
	2.305.711,00	2.627.776,54
II. <u>Sachanlagen</u>		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.838.655,00	1.564.849,00
III. <u>Finanzanlagen</u>		
1. Beteiligungen	151.606,35	151.606,35
2. Sonstige Ausleihungen	<u>229.755,25</u>	<u>245.928,13</u>
	<u>381.361,60</u>	<u>397.534,48</u>
	<u>4.525.727,60</u>	<u>4.590.160,02</u>
<b>B. <u>UMLAUFVERMÖGEN</u></b>		
I. <u>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.095.158,34	1.848.138,42
2. Forderungen gegen ZV VRR FaIn-EB	520.054,73	351.145,46
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>92.871.798,85</u>	<u>81.609.660,17</u>
	94.487.011,92	83.808.944,05
II. <u>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>		
	<u>783.920.256,86</u>	<u>813.286.111,44</u>
	<u>878.407.268,78</u>	<u>897.095.055,49</u>
<b>C. <u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u></b>		
	<u>303.810,31</u>	<u>253.292,60</u>
	<u>883.236.806,69</u>	<u>901.938.508,11</u>

**TREUHANDVERMÖGEN:**

Bankguthaben		
- aus der Einnahmenaufteilung	95.664.882,92	61.229.843,41
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	282.151,87	398.168,34
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.510.837,55	1.670.752,14
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	508.177,45	505.038,22
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	47.347,47	168.361,42
- Präsidium	0,00	6,32

Anlage 1

2

	<b><u>PASSIVA</u></b>	
	<u>31.12.2023</u>	<u>31.12.2022</u>
	€	€
<b>A. <u>EIGENKAPITAL</u></b>		
I. <u>Stammkapital</u>	2.525.000,00	2.525.000,00
II. <u>Kapitalrücklage</u>	13.735.050,14	11.532.242,49
III. <u>Bilanzgewinn/-verlust</u>	0,00	0,00
	<u>16.260.050,14</u>	<u>14.057.242,49</u>
<b>B. <u>SONDERPOSTEN</u></b>		
Sonderposten für Investitionszuschüsse	<u>1.658.004,00</u>	<u>1.926.183,00</u>
<b>C. <u>RÜCKSTELLUNGEN</u></b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche und ähnliche Verpflichtungen	11.460.124,00	11.485.583,00
2. Sonstige Rückstellungen	<u>255.410.371,11</u>	<u>221.510.999,54</u>
	<u>266.870.495,11</u>	<u>232.996.582,54</u>
<b>D. <u>VERBINDLICHKEITEN</u></b>		
1. Erhaltene Anzahlungen	1.155.768,17	771.009,97
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.021.500,36	2.106.002,15
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	483.173.116,25	499.166.705,56
4. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>112.097.872,66</u>	<u>150.914.782,40</u>
	<u>598.448.257,44</u>	<u>652.958.500,08</u>
	<u>883.236.806,69</u>	<u>901.938.508,11</u>
<b><u>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN:</u></b>		
- aus der Einnahmenaufteilung	95.664.882,92	61.229.843,41
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 7 / RB 48	282.151,87	398.168,34
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RRX	1.510.837,55	1.670.752,14
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation NMN	508.177,45	505.038,22
- aus der Geschäftsbesorgung Kooperation RE 13	47.347,47	168.361,42
- Präsidium	0,00	6,32

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,**  
Essen

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom

1. Januar bis 31. Dezember 2023

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
	€	€
<b><u>Bereich Eigenaufwand VRR</u></b>		
1. Umsatzerlöse	19.426.975,42	17.673.002,42
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>		
a) Sonstige Erträge	12.859.605,82	17.577.555,84
b) Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	694.822,44	578.790,00
	<u>13.554.428,26</u>	<u>18.156.345,84</u>
3. <u>Materialaufwand</u>		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-12.857.881,00	-15.220.622,06
4. <u>Personalaufwand</u>		
a) Löhne und Gehälter	-16.053.850,39	-14.911.781,08
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-4.354.481,36	-4.146.638,19
	<u>-20.408.331,75</u>	<u>-19.058.419,27</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens Forderungen gegen ZV VRR FaIn-EB	-1.423.565,43	-1.276.636,31
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.344.895,06	-6.489.698,10
7. Erträge aus Beteiligungen	118.937,09	47.958,75
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.703.379,76	301.427,50
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-156.082,31</u>	<u>-333.994,76</u>
<b>10. Ergebnis nach Steuern/ Bereich Eigenaufwand VRR</b>	<b>-4.387.035,02</b>	<b>-6.200.635,99</b>
11. Sonstige Steuern	<u>-157,33</u>	<u>-330,00</u>
<b>Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/ nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang</b>	<b>-4.387.192,35</b>	<b>-6.200.965,99</b>

Anlage 2  
2

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
	€	€
<b><u>Bereich SPNV-Finanzierung</u></b>		
12. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	772.232.177,24	854.022.188,53
13. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	<u>-772.232.177,24</u>	<u>-854.022.188,53</u>
<b>Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b><u>Bereich ÖSPV-Finanzierung</u></b>		
14. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	409.021.574,09	508.018.537,24
15. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	<u>-409.021.574,09</u>	<u>-508.018.537,24</u>
<b>Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b><u>Bereich Investitionsförderung</u></b>		
16. Erträge aus Investitionsförderung	133.339.291,78	80.656.151,12
17. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	<u>-133.339.291,78</u>	<u>-80.656.151,12</u>
<b>Ergebnis Bereich Investitionsförderung</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>18. Jahresfehlbetrag</b>	<b><u>-4.387.192,35</u></b>	<b><u>-6.200.965,99</u></b>
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	4.387.192,35	6.200.965,99
20. Bilanzgewinn/-verlust	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

**ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023**

**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 2023 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.

Langfristige, unverzinsliche Forderungen für die SPNV-Finanzierung in Höhe von T€ 7.298 wurden mit einem Rechnungszinsfuß von 1,45 % (7-Jahres-Durchschnitt, im Vorjahr 1,17 %) abgezinst. Die Aufzinsung beträgt T€ 95 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 1,82 % (10-Jahres-Durchschnitt) (Vorjahr: 1,78%, 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€ 153 (Vorjahr: T€ 334).

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 01.01.2023	Einlage (+) Entnahme (-)	Jahresfehl- betrag 2023	Verlust- ausgleich	Stand am 31.12.2023
	T€	T€	T€	T€	T€
Stammkapital	2.525	0	0	0	2.525
Kapitalrücklage	11.532	+6.590	0	-4.387	13.735
Bilanzgewinn/-verlust	0	0	-4.387	4.387	0
	14.057	6.590	-4.387	0	16.260

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 2023 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€ 4.387 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2023 ausgewiesen. Der Ausschüttungssperre gemäß § 253 Absatz 6 HGB unterliegt der Betrag von T€ 115.

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

### Anlage 3

3

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

	Stand am 01.01.2023 T€	Verbrauch Auflösung T€	V A	Aufzinsung Zuführung T€	A Z	Stand am 31.12.2023 T€
1. <u>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	11.485	178	V	153	A	11.460
2. <u>Sonstige Rückstellungen</u>						
SPNV-Finanzierung	211.159	18.936	V			
		886	A	53.930	Z	245.267
Rechtstreitigkeiten	7.165	626	V			
		752	A	2.064	Z	7.851
Ausstehende Rechnungen	1.871	1.458	V			
		50	A	990	Z	1.353
Altersteilzeit	189	114	V		0	Z
Resturlaub, Mehrarbeit, Jubiläen	421	390	V	190	Z	221
Jahresabschlusskosten	68	55	V			
		10	A	55	Z	58
Übrige Rückstellungen	638	391	V	420	Z	585
		82	A			
	221.511	21.970	V	0	A	
		1.780	A	57.649	Z	255.410
		22.148	V	153	A	
	232.996	1.780	A	57.649	Z	266.870

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

Die Rückstellungen für die SPNV-Finanzierung berücksichtigen insbesondere ungewisse Verpflichtungen aus der Weiterleitung oder Rückzahlung der Billigkeitsleistungen COVID-19, 9 EURO Ticket und der Zuwendung Deutschlandticket (insgesamt T€ 147.903) und ungewisse Verpflichtungen aus den Verkehrsverträgen (T€ 97.363, davon gestiegene Energiekosten T€ 80.617). Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 886 sind ertragswirksam im Bereich SPNV-Finanzierung erfasst.

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

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

Anlage 3

4

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

	31.12.2023	31.12.2022
	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	1.156	771
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.021	2.106
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	483.173	499.167
- davon aus SPNV-Finanzierung	(206.967)	(191.396)
- davon aus Investitionsförderung	(274.825)	(300.377)
- davon aus ÖSPV-Finanzierung	(977)	(3.975)
4. Sonstige Verbindlichkeiten	112.099	150.915
- davon aus SPNV-Finanzierung	(111.077)	(149.074)
- davon aus Steuern	(311)	(294)
	<u>598.449</u>	<u>652.959</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€ 67.731),
- aus den Verkehrsverträgen für 2017-2021 (T€ 26.147) sowie
- für Maßnahmen im Zusammenhang mit MOF III (T€ 45.916) und
- aus der Einnahmenaufteilung (T€ 60.397).

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

Die Fristigkeit der Verbindlichkeiten ergibt sich aus nachfolgenden Aufstellungen:

Restlaufzeiten:	31.12.2023		
	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>

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

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 2023 in Höhe von T€ 10.466 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€ 11.261, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 894 und Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse in Höhe von T€ 695, die einen Gegenposten zu den Abschreibungen des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens darstellen.

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

	2023	2022
	T€	T€
<b>Löhne und Gehälter</b>		
Gehälter	-16.313	-14.877
Veränderung der Personalrückstellungen	314	18
Übrige	-55	-53
	<u>-16.054</u>	<u>-14.912</u>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
Sozialversicherungsbeiträge	-2.726	-2.574
Versorgungskasse	-1.082	-1.030
Versorgungsbezüge	-433	-452
Veränderung der Personalrückstellungen	178	200
Übrige	-291	-291
	<u>-4.354</u>	<u>-4.147</u>

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung betragen T€ 1.558 (Vorjahr: T€ 1.494).

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

Die **Zinsaufwendungen** beinhalten im Wesentlichen die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von T€ 153 (Vorjahr: T€ 334).

Für den Bereich Eigenaufwand VRR ergibt sich ein Ergebnis in Höhe von T€ -4.387.

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€ 772.232 insbesondere aus
  - der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW (T€ 628.368),
  - Billigkeitsleistungen (T€ 68.852) sowie
  - Kostenbeteiligungen Dritte (T€ 29.855),
  - erwirtschafteten Zinserträgen (T€ 4.842) und
  - periodenfremden Erträgen aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen
- **Aufwendungen** mit einem Gesamtvolumen von T€ 772.232 aus
  - aus den Verkehrsverträgen unter Anrechnung der Aufwandsminderungen für Schlecht- und Nichtleistungen und der Fahrgelderträge (T€ 759.300),
  - für Infrastrukturmaßnahmen (T€ 4.125) und

➤ periodenfremde Aufwendungen aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen (T€ 8.807) gegenüber, so dass eine ertragswirksame Entnahme aus den Verbindlichkeiten aus Vorjahren in Höhe von T€ 37.997 zur Darstellung eines ausgeglichenen Ergebnisses berücksichtigt wurde.

Im **Bereich der ÖSPV-Finanzierung** stehen

- den **Erträgen** mit einem Gesamtvolumen von T€ 409.022 vor allem aus
  - Zuwendungen und Billigkeitsleistungen,
  - Zinsaufwendungen und
  - der allgemeinen Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen
- **Aufwendungen** mit einem entsprechenden Gesamtvolumen
  - 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€ 133.339 aus
  - Zuwendungen (T€ 130.253) und
  - Zinsaufwendungen (T€ 3.086)
- **Aufwendungen** mit einem entsprechenden Gesamtvolumen
  - aus der Weiterleitung auf der Grundlage der von der VRR AöR erlassenen Zuwendungsbescheide (T€ 89.056) bzw.
  - der Veränderung der Verbindlichkeiten und
  - der Rückzahlung an das Land NRW (T€ 128.944) sowie
  - Verwarentgelten (T€ 918), die mit Zinserträgen verrechenbar sind, gegenüber.

Für das Jahr 2023 wird ein **Jahresfehlbetrag** von T€ -4.387 ausgewiesen.

## V. SONSTIGE ANGABEN

Als **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2023 Frau Gabriele Matz als Vorstandssprecherin und Herr José Luis Castrillo bestellt. Die Bezüge belaufen sich insgesamt für das Geschäftsjahr 2023 für Frau Gabriele Matz auf T€ 279 und für Herrn José Luis Castrillo auf T€ 258. Die Bezüge der früheren Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2023 betragen für Herrn Dr. Klaus Vorgang T€ 84 und Herrn Martin Husmann T€ 45 und für Herrn Ronald R.F. Lünser auf T€ 267. Im Berichtsjahr wurden keine Darlehen an Vorstandsmitglieder gewährt.

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

		<b>Bezüge in T€</b>
<b><u>a) Vorsitzender des Verwaltungsrates und Stellvertreter</u></b>		
Schulz, Erik O.	Vorsitzender / Oberbürgermeister	3,3
Heidenreich, Frank	Stellvertreter / Betriebswirt	25,9
Welp, Axel	Dipl.-Geograf	4,5
Czerwinski, Norbert	Stellvertreter / Wissenschaftlicher Mitarbeiter	4,1
<b><u>b) Stimmberechtigte Mitglieder</u></b>		
Barton, Axel	Dipl.-Verwaltungswirt	5,2
Berger, Frank	Sozialversicherungsfachangestellter	9,3
Beul, Ulrich	Qualitätsmanager/Dipl. Ing.	2,4
Brohl, Ingo	Landrat	0,6
Dudde, Matthias	Historiker	1,5
Feller, Michael	Vorstand Ruhrbahn	1,1

Anlage 3

7

Fliß, Rolf		Freiberufler	3,9
Foltys-Banning, Martina		Stadtplanerin	4,5
		Erster Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Neuss	1,7
Gensler, Frank		Landrat	0,5
Gerwers, Christoph	ab 10.01.2023	Techniker	6,0
Goerke, Bernd		Landrätin	0,0
Gorißen, Silke	bis 09.01.2023	Industriekaufmann	7,3
Görtz, Guido		Dipl.-Geographin, Fraktionsgeschäftsführerin	5,4
Gräber, Alexandra			1,1
Hartleif, Dirk	ab 16.06.2023	Rechtsanwalt	5,3
Hartnigk, Andreas		Stadtkämmerer	2,0
Heck, Michael			4,9
Herhausen, Hans-Jörg			5,1
Herrmann, Martina		Dipl.-Kaufmann	5,9
Jedfeld, Jörg		Dipl. Verwaltungswirt	3,5
Kraft, Johannes			0,7
Kral, Jochen		Vorstand HCR	0,6
Krüger, Karsten		Student	5,7
Krystof, David		Rechtsanwalt	2,6
Lehne, Olaf		Bestatter	1,5
Lehr, Rüdiger		Gewerkschaftssekretär	2,4
Lieske, Dieter		Geschäftsführer	1,3
Lommetz, Stephan			0,0
N.N.			0,0
Osmann, Denis		Immobilienkaufmann	2,4
Overkamp, Werner		Geschäftsführer	0,6
Petrauschke, Hans-Jürgen		Landrat	2,8
Pilz, Daniel		technischer Angestellter	1,5
Platzmann, Dirk		Fraktionsgeschäftsführer	1,6
Rogall, Reiner		Schlosser	3,1
Rosen, Laura Ann			1,9
Scharmacher, Jürgen		Rentner	4,1
Schilff, Norbert		Brandamtsrat	3,8
Schmidt, Dirk		Politikwissenschaftler	7,7
Vogel, Ingo		Polizeibeamter	2,5
Volkenrath, Martin		Gewerkschaftssekretär	3,1
Waßmann, Uwe	bis 06.06.2023	Beamter	0,4

**c) Stellvertretende Mitglieder**

Auler, Andreas		Rechtsanwalt	2,0
Besche-Krastl, Ina		Wiss. Mitarbeiterin	0,6
Canzler, Christian		Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer	0,0
Cöllen, Heiner		Richter a. D.	2,0
Dittgen, Volker		Technischer Angestellter	4,0
Dr. Kopp, Stephan		Bauingenieur	2,0
Dr. Stapper, Norbert		Dipl. Biologe	0,4
Düllings, Paul		Betriebswirt	1,9
Eicker, Sigrid		Rentnerin	6,1
Eiskirch, Thomas		Hauptverwaltungsbeamter	0,4
Engeln, Frederik		Jurist	3,1
Filter, Jörg		Personaldirektor	0,1

Anlage 3

8

Fischer, Horst			1,5
Flüshöh, Oliver	bis 10.05.2023	Rechtsanwalt	0,7
Friedrichs, Karl-Heinz		Stadtrat	0,4
Gebel, Christian		IT-Dozent	2,3
Giesen, Peter		Geschäftsführer	0,1
Hausmann, Wilhelm		Architekt Dipl.-Ing.	0,4
Hegemann, Lothar	bis 14.11.2023	Versicherungskaufmann	1,4
Izgi, Arif		Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen	2,7
Jacoby, Jörg	ab 28.09.2023		0,0
Kannenberg, Torsten			0,7
Klar, Klaus	bis 28.09.2023		0,0
Klaus, Markus	ab 16.06.2023		0,6
Kracke, Thomas		Angestellter	1,0
Kretschmer, Heike		Geschäftsführerin	1,2
Kröck, Leon		Student	2,9
Meyer, Frank		Oberbürgermeister	0,4
N.N.	ab 14.11.2023		0,0
Paic, Peter Dr.		Leiter Kundenmanagement IT.NRW	0,6
		Industriekaufmann, Gewerkschaftssekretär	0,4
Radtke, Dennis			
Ritters, Heinz		Schornsteinfegermeister	1,8
Roeske, Joachim		Dipl.-Ingenieur	3,2
Schmidt, Timo		Student	2,3
Schneider, Matthias		Geschäftsführer	0,9
Scholte-Reh, Jan		Abgeordneten-Mitarbeiter	0,4
Schürmann, Martina		Rechtsanwältin	1,1
Stevens, Friedhelm		Selbständiger	3,8
Stilling, Guido			0,0
Voigt, Rainer		Rechtsanwalt	3,7
vom Scheidt, Frank		Dipl.-Volkswirt -Pensionär-	1,3
Vopersal, Jörg		Dipl. Sozialarbeiter	0,9
Weber, Wolfgang		Rentner	3,2
Wedding, Stephan Dr.		Wissenschaftlicher Mitarbeiter	1,0
Westphal, Thomas		Oberbürgermeister	0,4
Woljeme, Tim		Student	1,5

Die Aufwandsentschädigungen für die Mitglieder des Verwaltungsrates im Jahr 2023 betragen T€ 230,9.

Im Berichtsjahr haben 6 Verwaltungsratssitzungen, 9 Sitzungen des Präsidiums und 16 Sitzungen der Ausschüsse, 42 Sitzungen der Gruppen in den Ausschüssen, 6 Sitzungen des Vergabeausschusses und 8 Sitzungen des Unternehmensbeirates sowie 155 Sitzungen der Fraktionen, Fraktionsvorstände und der geschäftsführenden Fraktionsvorstände stattgefunden.

Im Geschäftsjahr 2023 waren durchschnittlich 211 **Mitarbeiter** wie folgt beschäftigt:

	31.03.2023	30.06.2023	30.09.2023	31.12.2023
P-Wert der vorhandenen Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	209	210	211	216

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für das Geschäftsjahr 2023 für Abschlussprüfungsleistungen T€ 19, für Steuerberatung T€ 12 und sonstige Leistungen T€ 21.

**Verlustausgleichsvorschlag** des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Jahresfehlbetrag 2023 in Höhe von € -4.387.192,35 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen. Die Entnahme aus der Kapitalrücklage ist im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 berücksichtigt.

Essen, 26. April 2024

Vorstand

Anlage 1 zum Anhang

1

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2023

	<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>				
	Stand am		Um-		Stand am
	01.01.2023	Zugänge	buchungen	Abgänge	31.12.2023
	€	€		€	€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Software	15.628.743,77	454.713,64	364.340,42	0,00	16.447.797,83
2. Geleistete Anzahlungen	234.859,54	143.760,88	-364.340,42	0,00	14.280,00
	<u>15.863.603,31</u>	<u>598.474,52</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>16.462.077,83</u>
<b>II. Sachanlagen</b>					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.868.638,87	780.269,37	0,00	337.042,15	6.311.866,09
	<u>5.868.638,87</u>	<u>780.269,37</u>	<u>0,00</u>	<u>337.042,15</u>	<u>6.311.866,09</u>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Beteiligungen	151.606,35	0,00	0,00	0,00	151.606,35
2. Sonstige Ausleihungen	245.928,13	39.000,00	0,00	55.172,88	229.755,25
	<u>397.534,48</u>	<u>39.000,00</u>	<u>0,00</u>	<u>55.172,88</u>	<u>381.361,60</u>
	<b><u>22.129.776,66</u></b>	<b><u>1.417.743,89</u></b>	<b><u>0,00</u></b>	<b><u>392.215,03</u></b>	<b><u>23.155.305,52</u></b>

Anlage 1 zum Anhang

2

<b>Abschreibungen</b>				<b>Buchwerte</b>	
Stand am 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2023	Stand am 31.12.2023	Stand am 31.12.2022
€	€	€	€	€	€
13.235.826,77	920.540,06	0,00	14.156.366,83	2.291.431,00	2.392.917,00
0,00	0,00	0,00	0,00	14.280,00	234.859,54
<u>13.235.826,77</u>	<u>920.540,06</u>	<u>0,00</u>	<u>14.156.366,83</u>	<u>2.305.711,00</u>	<u>2.627.776,54</u>
4.303.789,87	503.025,37	333.604,15	4.473.211,09	1.838.655,00	1.564.849,00
<u>4.303.789,87</u>	<u>503.025,37</u>	<u>333.604,15</u>	<u>4.473.211,09</u>	<u>1.838.655,00</u>	<u>1.564.849,00</u>
0,00	0,00	0,00	0,00	151.606,35	151.606,35
0,00	0,00	0,00	0,00	229.755,25	245.928,13
<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>381.361,60</u>	<u>397.534,48</u>
<b><u>17.539.616,64</u></b>	<b><u>1.423.565,43</u></b>	<b><u>333.604,15</u></b>	<b><u>18.629.577,92</u></b>	<b><u>4.525.727,60</u></b>	<b><u>4.590.160,02</u></b>

Anlage 2 zum Anhang

1

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,**  
Essen

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2023

	<b>Finanzierungsbeträge</b>				Stand 31.12.2023 €
	Stand 01.01.2023 €	Zugänge €	Um- buchungen	Abgänge	
<b>I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u></b>					
1. Entgeltlich erworbene					
Software	10.007.034,73	311.070,44	162.188,00	0,00	10.480.293,17
2. geleistete Anzahlungen	61.630,00	100.558,00	-162.188,00	0,00	0,00
	<u>10.068.664,73</u>	<u>411.628,44</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>10.480.293,17</u>
<b>II. <u>Sachanlagen</u></b>					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.558.077,02	15.015,00	0,00	265.004,70	2.308.087,32
	<u>12.626.741,75</u>	<u>426.643,44</u>	<u>0,00</u>	<u>265.004,70</u>	<u>12.788.380,49</u>

Anlage 2 zum Anhang

2

<b>Auflösung</b>				<b>Buchwerte</b>	
Stand			Stand	Stand	Stand
01.01.2023	Zugänge	Abgänge	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
€	€		€	€	€
8.392.968,73	616.815,44	0,00	9.009.784,17	1.470.509,00	1.614.066,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61.630,00
<u>8.392.968,73</u>	<u>616.815,44</u>	<u>0,00</u>	<u>9.009.784,17</u>	<u>1.470.509,00</u>	<u>1.675.696,00</u>
2.307.590,02	78.007,00	265.004,70	2.120.592,32	187.495,00	250.487,00
<b><u>10.700.558,75</u></b>	<b><u>694.822,44</u></b>	<b><u>265.004,70</u></b>	<b><u>11.130.376,49</u></b>	<b><u>1.658.004,00</u></b>	<b><u>1.926.183,00</u></b>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

**LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023**

**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 2023**

**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 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 erhöhte Ausgaben für Vertriebsprozesse abzüglich erzielter Einsparungen.

Für das Jahr 2023 wurden vorläufig Zuwendungen für den ÖSPV in Höhe von T€ 225.625 von der VRR AöR beantragt und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Für das Jahr 2023 wurden vorläufig Zuwendungen für den SPNV in Höhe von T€ 68.852 von der VRR AöR beantragt.

Die endgültigen Anträge auf die Gewährung von Zuwendungen DeutschlandTicket für das Jahr 2023 sind bis zum 31. März 2025 bei der Bezirksregierung Düsseldorf durch die VRR AöR einzureichen.

**SPNV**

**Neuvergaben der ehemaligen Abellio-Leistungen**

Nach der Insolvenz von Abellio wurden die fünf Teilnetze im Rahmen von Notmaßnahmen ab Februar 2022 bis Dezember 2023 bedient. Für den Zeitraum ab Dezember wurden die Netze in Wettbewerbsverfahren neu vergeben. Der Zuschlag zum Betrieb der S 7 wurde bereits 2022 an die Transdev Rhein-Ruhr GmbH erteilt, im Jahr 2023 wurden folgende Netze bezuschlagt:

- S-Bahn Rhein-Ruhr, Teilnetz B (Linien S2, S3, S9, RE41, RE49, RB32 und RB40) an DB Regio bis 12/2028

- RRX-Vorlaufbetrieb, Teilnetz 1 (Linien RE1(RRX) und RE11(RRX)) an National Express bis 12/2033
- Ruhr-Sieg-Netz (Linien RE16, RB46, RB91) an VIAS Rail (Federführung NWL) bis 12/2034

Das Niederrheinnetz wurde aufgrund unkalkulierbarer Risiken im Zusammenhang mit den Revisionen und Korrosionsschäden an den Fahrzeugen zunächst als weitere Notmaßnahme für weitere 2 Jahre bis 12/2025 erneut an VIAS Rail vergeben. Das Vergabeverfahren für die langfristige Neuvergabe der Leistungen wurde an eine Betriebsaufnahme 12/2025 angepasst und wird erst im Jahr 2024 abgeschlossen.

#### **Neuvergabe Dortmund-Siegerland-Express**

Die Linie RE34 wurde unter Federführung des NWL für den Zeitraum 12/2023 bis 12/2026 neu an DB Regio vergeben. Zum Einsatz kommen weiterhin die vom VRR beschafften Flirt 3XL, die ab 12/2026 nach erfolgter Elektrifizierung auf der Linie S28 (Regiobahn) eingesetzt werden sollen.

#### **Vergabe Niers-Erft-Bahn**

Die neue Linie RB37 (Krefeld – Neuss) sollte zunächst im Rahmen des Niederrheinnetzes betrieben werden. Aufgrund der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit im Zusammenhang mit den Revisionen war dies nicht möglich, ohne den Betrieb auf den übrigen Linien des Netzes einzuschränken. Daher wurde die Linie kurzfristig für zunächst ein Jahr (01/24 bis 12/24) an TRI Train Rental vergeben.

#### **S-Bahn Köln**

Aufgrund noch offener Fragestellungen in der Herstellervergabe S-Bahn Köln konnte der Zuschlag auf die EVU-Vergabe der S-Bahn Köln, Stufe 1 (S6, S11, S68 sowie alle S-Bahn-Linien in Köln) noch nicht erteilt werden. Daher wird der Verkehr seit Dezember 2023 im Rahmen einer Sicherungsvereinbarung mit DB Regio erbracht. Ein (rückwirkender) Zuschlag ist für Frühjahr 2024 vorgesehen.

#### **Vertragsanpassungen Niers-Rhein-Emscher-Netz und Maas-Rhein-Lippe-Netz**

Aufgrund späterer Inbetriebnahme von Neufahrzeugen als zunächst geplant, entstanden in folgenden Netzen kurze vertragslose Zustände, die mit Vertragsverlängerungen überbrückt werden:

- Niers-Rhein-Emscher-Netz (Transdev Rhein-Ruhr) wurde über 12/2025 bis 12/2026 (Linien RE44, RB31 und RB36) bzw. bis 12/2028 (Linie RE10) verlängert
- Maas-Rhein-Lippe-Netz (Eurobahn) wurde über 12/2025 bis 12/2026 verlängert (Linien RE3 und RE13)

In allen Netzen kommen i.W. die zuvor auch eingesetzten Fahrzeuge zum Einsatz, lediglich im Ruhr-Sieg-Netz und bei der S-Bahn Köln werden einzelne Fahrzeuge durch andere Gebrauchtfahrzeuge ersetzt.

#### **SPNV- Finanzierung**

Der Verkehrsausschuss des Landtags NRW hat in der Sitzung am 15. Dezember 2023 die neunte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung beschlossen.

Damit ist die Finanzierung des Leistungsangebotes für das Jahr 2024 und 2025 unter den im SPNV-Etat 2024 genannten Rahmenbedingungen auskömmlich. Eine Aufstockung der Landesmittel 2023 wurde nicht vorgesehen.

Ab dem Jahr 2026 stehen dann aber nach aktuellem Stand wieder erheblich weniger Mittel zur Verfügung – sogar weniger als in 2024. Hintergrund für diese Entwicklung sind fehlende Bundesregionalisierungsmittel.

Insofern ist mit der derzeitigen Pauschalen-Verordnung ab 2026 das heutige Leistungsangebot nicht mehr finanzierbar. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Finanzierung von anstehenden Vergabeverfahren und hier insbesondere von Leistungsausweitungen problematisch dar.

#### **Energiekosten im SPNV**

In Folge des Angriffskriegs auf die Ukraine sind die Energiekosten, insbesondere die Stromkosten, weiterhin schwer kalkulierbar. Anders als angenommen sind die Energiekosten im Jahr 2023 nicht weiter gestiegen, sondern haben sich nahezu halbiert. Um eventuelle Verwerfungen auszugleichen, wurde eine Rückstellung in Höhe von 15 Mio. € für die Energiekosten im Jahr 2023 gebildet.

### **SEV-Kosten**

In der Kombination aus massivem Baugeschehen und Fahrpersonalmangel gestaltet sich die Einrichtung von Schienenersatzverkehren zu akzeptablen Preisen zunehmend schwierig. Hier ist in der Zukunft mit insgesamt steigenden Aufwendungen zu rechnen, die im SPNV-Etat zu berücksichtigen sind. Im Jahr 2023 lagen die Kosten für SEV bei insgesamt rund 19 Mio. €.

### **Allgemeine Rechts- und Vertragsangelegenheiten Verkehrsvertrag 2.0**

Die laufenden SPNV-Verkehrsverträge sind im Rahmen des Projektes Verkehrsvertrag 2.0 einvernehmlich ergänzt und dahingehend im Bereich der Risikoverteilung optimiert worden, dass die EVU für selbstverschuldete Schlecht- und Nichtleistungen stärker und für unverschuldete Schlecht- und Nichtleistungen schwächer sanktioniert werden. Die komplexen vergabe-, vertrags- und haushaltsrechtlichen Fragestellungen sind gelöst worden. Die erforderlichen Gremienbeschlüsse für die Anpassung der Verkehrsverträge wurden im Jahr 2023 gefasst.

### **Abellio-Komplex**

Auch im Jahr nach der Beendigung der Verkehrsverträge mit der Abellio Rail GmbH war der Abellio-Komplex ein großes Schwerpunktthema. Die insolvenzrechtliche Aufarbeitung am Amtsgericht in Charlottenburg und die Abwicklung der Bürgschaften, die Abwehr der Klage des Insolvenzverwalters der ABR mit einem Streitwert von 642 Mio. € sowie die Betreuung der Klagen vor den Verwaltungsgerichten auf Akteneinsicht standen dabei im Jahr 2023 im Fokus.

### **Investitionsförderung**

Im Jahr 2023 wurden 75 Vorhaben mit einem Zuwendungsvolumen von 42,2 Mio. € im VRR-Förderprogramm gem. §12 ÖPNVG NRW neu bewilligt. Im gleichen Zeitraum wurden 56 Vorhaben durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt. Insgesamt wurden Auszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im VRR-Raum in Höhe von 30,4 Mio. € geleistet.

Im VRR-Förderkatalog befinden sich somit zum 31.12.2023 287 Fördermaßnahmen mit einem noch zu finanzierenden Finanzvolumen in Höhe von 163,5 Mio. €. Nach der zum Ende des Jahres vorgenommenen Förderkatalogfortschreibung sind weitere 233 Vorhaben mit einem Zuwendungsbedarf von rd. 268,8 Mio. € eingeplant.

Wie im Vorjahr, ist der Förderbedarf im Kooperationsraum A grundsätzlich sehr hoch. Jedoch musste dem Land NRW nach gesetzlicher Regelung zum 30.06.2023 ein in Höhe von 128,9 Mio. € erstattet werden. Grund dafür war eine zu geringe Mittelanforderung der Zuwendungsnehmer. Das Land hat der VRR AöR davon unter Anwendung des gesetzlichen Verteilungsschlüssels jedoch 62,4 Mio. € zurück überwiesen. Auch in diesem Jahr besteht die Gefahr, dass Gelder in erheblichen Umfang dem Land erstattet werden müssen.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2023 sind noch nicht verwendete Zuwendungen in Höhe von 84,4 Mio. € des Jahres 2022 bis zum 30.06.2024 zu verwenden oder an das Land NRW zurückzuzahlen.

Im Programm des Besonderen Landesinteresses (§13 ÖPNVG NRW) konnten insgesamt 80 Investitionsmaßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen in Höhe von 242,9 Mio. € bewilligt werden. Darin enthalten sind u.a. neben der Planung Lph. 1-4 zum ESTW Rheinkamp, 2. BA (7,5 Mio. €) auch 47 Vorhaben der Erneuerung „Kommunale Schiene“ (49,2 Mio. €), 26 Projekte der E-Busförderung inkl. Ladeinfrastruktur (178,7 Mio. €) sowie 6 Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen des kommunalen ÖPNV und SPNV (7,5 Mio. €).

Zusätzlich wurde vom Land das im Vorjahr gestartete Sonderprogramm „Planungsvorrat (TG65)“ fortgeführt. Für den Kooperationsraum A hat der VRR als Bewilligungsbehörde weitere 11 Vorhaben bewilligt. Somit werden 27 Planungsmaßnahmen aus originären Landesmitteln finanziert.

### **ÖPNV-Management**

#### **Finanzierung ÖPNV**

Steigende Kosten durch die hohe Inflation und Tarifabschlüsse im öffentlichen Dienst sowie Minderungen der Fahrgeldeinnahmen seit der Corona-Pandemie haben in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass die Finanzierung des ÖPNV auf Dauer gefährdet ist.

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

### **Einnahmenaufteilung**

Die Einnahmenaufteilung im VRR stellt die sachgerechte Verteilung von Fahrgeldeinnahmen auf die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sicher. Dazu werden regelmäßig Felderhebungen durchgeführt, in der Regel alle zwei Jahre. Bedingt durch die Einführung des Deutschland-Tickets mussten die Erhebungen mehrfach verschoben werden, da der Zeitraum für eine Erhebung nicht repräsentativ und daher nicht nutzbar wäre.

### **Verkehrswende und Nahverkehrsplan**

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

Der Entwurf des VRR Nahverkehrsplans wurde Ende 2023 fertig gestellt. Das Thema der Verkehrswende hat für den VRR weiterhin eine hohe Priorität. Wesentliche Elemente und Erkenntnisse aus diesem Prozess werden Eingang in dem in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrsplan finden.

### **X-Bus Linien**

Bei den X-Bus Linien handelt es sich um ein Schnellbussystem, das als Ergänzung zum SPNV konzipiert wurde und in erster Linie die nicht an den SPNV angebundene Städte mit SPNV-Knotenpunkten verbindet. Bereits im Jahr 2022 wurden einige Linien in die Umsetzung gebracht und weitere Linien vorgeplant. Die Finanzierung der Linien erfolgt über die kommunalen Aufgabenträger mit einer Co-Finanzierung aus Landesmitteln.

Zur Umsetzung weiterer Linien wurde dem Ministerium Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW die Planungen vorgestellt. Die daraufhin beauftragte Prüfung hat die Kompatibilität, der von den Aufgabenträger in NRW geplanten Schnellbuslinien mit dem Integralen Taktfahrplan ergeben. Über die Bereitstellung zusätzlicher Landesmittel wurde noch nicht entschieden.

### **Marketing**

#### **Einnahmen- und Fahrtenentwicklung von Januar bis Dezember 2023**

Mit der Einführung der Deutschlandticket-Varianten ab Mai 2023 hat sich die Einnahmen- und Fahrtenentwicklung deutlich verändert. Im Vergleich zum Vorjahr muss die 3-monatige 9-EuroTicket-Phase von Juni bis August 2022 berücksichtigt werden. Auf Basis der vorläufigen Abrechnungsdaten sind die Einnahmen (Stand: 18.03.2024) um 198,0 Mio. EUR (+ 20,4 %) auf insgesamt 1,167 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Fahrten sind im gleichen Betrachtungszeitraum um 81,6 Mio. Fahrten (+ 9,4 %) gestiegen. Es gab Wechselwirkungen im Sortiment von den Zeitkarten zu den DeutschlandTicket-Varianten, aber auch im Barsortiment sind die Absatzzahlen um ca. 30 % gesunken. Ehemalige regelmäßige Nutzer\*innen haben sich für das attraktive neue Ticket entschieden. Trotz dieser positiven Zahlen ist das Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht.

### **DeutschlandTicket**

Der Start der DeutschlandTicket-Varianten im Mai ist durch das hohe Engagement der Verkehrsunternehmen und des VRR weitestgehend problemlos angelaufen. Die Abonent\*innen im VRR wurden von den Verkehrsunternehmen über das neue Angebot informiert und bei Ausbleiben eines Widerspruchs automatisch in das DeutschlandTicket migriert. Mit dem Start im Mai sind sowohl die Absätze des DeutschlandTicket wie auch die des DeutschlandTicket Job kontinuierlich gestiegen.

Im weiteren Verlauf des Jahres 2023 wurden das DeutschlandTicket Schule und das DeutschlandTicket Sozial eingeführt.

Das DeutschlandTicket erfreut sich im VRR großer Beliebtheit, entlastet Pendler\*innen und leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität, zur sozialen Teilhabe und zum Klimaschutz. Im Dezember 2023 wurden insgesamt ca. 1,305 Mio. DeutschlandTicket verkauft. Insgesamt ist die Abo-Quote im Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahresmonat um ca. 35 % gestiegen.

Auch im Jahr 2024 wird sich die DeutschlandTicket-Familie weiterentwickeln. Schon jetzt wurde der Beschluss gefasst, das Deutschlandsemesterticket ab dem Sommersemester 2024 einzuführen.

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

#### **Managementinformationssystem „MIS“**

Das im Jahr 2022 begonnene Projekt konnte im Jahr 2023 den ersten bedeutenden Meilenstein erreichen. Es erfolgte die Entwicklung einer modernen Infrastruktur zur Datenintegration, -haltung und anschließender -nutzung, die für diverse Anwendungsfälle eingesetzt werden kann bspw. im Berichtswesen.

Als erster Anwendungsfall wurde die Umsetzung eines beschleunigten Reportings von Verkaufsdaten („Sales-Reporting“) abgeschlossen. Sukzessiv werden weitere Anwendungsfälle, wie etwa der Kundendialog oder Digital Analytics in das MIS eingebunden.

#### **Fahrgastinformation via App**

Die Weiterentwicklung der VRR-App stand ganz im Zeichen des DeutschlandTickets. So wurde erstmalig ein Abo-System implementiert, welches auch die Zusatzprodukte und weitere Varianten des DeutschlandTickets vertreibt. Hierbei ist es inzwischen auch möglich, eine digitale Berechtigungsnachweisprüfung für das DeutschlandTicket sozial durchzuführen. Weitere Themen waren die Entwicklung einer Smartwatch-Funktion, die 2024 live geht und Verbesserungen an der Oberfläche und den Prozessen.

#### **Qualitätsmanagementsystem „AAS“**

In diesem Projekt (gefördert nach § 14 ÖPNVG NRW) erfolgt die Entwicklung eines landesweiten Qualitätsmanagementsystems für Auskunftssysteme zur Analyse der Qualität von Mobilitätsdaten. Dabei wird der gesamte Informationsfluss von der Datenerhebung beim Verkehrsunternehmen bis hin zur Anzeige beim Fahrgast betrachtet.

Im Jahr 2023 wurde das erste Modul (Analysemodul) zum Teil abgenommen. Als Datenquellen konnten bereits sämtliche Sollfahrplandaten der (E)VU und der Ist-Daten-Server (IDS) angebunden werden. Das Analysemodul liefert nun erste Erkenntnisse über die Qualität der einzelnen Mobilitätsdatensysteme in Form von Dashboards und Berichten. Im Jahr 2024 werden sukzessive weitere Systeme (EFA, MIP, EMS etc.) an das AAS angebunden.

Darüber hinaus werden sämtliche Mobilitätsdaten fortan historisiert. Dies ermöglicht vielfältige Anwendungsszenarien, wie etwa statistische Auswertungen oder Verspätungsprognosen.

#### **Auslastungsinformationen „AI“**

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

Der Auftrag wurde im Dezember 2022 vergeben und anschließend unmittelbar mit der Konzeptions- und Umsetzungsphase begonnen. Dabei werden auch bereits Synergien zu MaaS NRW-Projekten berücksichtigt, die im weiteren Verlauf als Datenquelle in den NRW-Auslastungsdatensammler fließen können. Die Maßnahme wird in mehreren Stufen bearbeitet.

Seit Dezember 2023 ist die Stufe 1 abgeschlossen und der VRR erhält nun die ersten Auslastungsprognosen aus dem ÖV-Datenverbund, welche nun mit der VRR-Auslastungsprognose gebündelt wird. Damit ist die Datengrundlage geschaffen, um im nächsten Schritt diese Information in die Fahrgastinformationssysteme zu integrieren.

### **DELFI Landesdatenkoordination und Landessystem**

Der DELFI e. V. ist ein Kooperationsnetzwerk von Bund, Ländern, und Verkehrsverbänden. Er schafft die technischen Voraussetzungen zur Beauskunftung länderübergreifender Reiseketten. DELFI steht für "**D**urchgängige **E**lektronische **F**ahrgast**I**nformation". Der DELFI e.V. agiert als organisatorische Schaltstelle zwischen den Interessen der Kooperationspartner und treibt technologische und fachliche Innovationen voran.

Der VRR vertritt die Interessen des Landes NRW im DELFI e. V. – die beim VRR ansässige Zentrale Koordinierungsstelle des ÖV-Datenverbunds NRW betreibt das DELFI-Landessystem-NRW.

In 2023 wurde die Integration in die Verbund-Apps's weiter vorangetrieben. Die VRR APP wurde durch die Vernetzung mit dem DELFI-Landessystem ertüchtigt, seinen Nutzern deutschlandweit adressscharfe Auskünfte bereitzustellen.

Als Delfi-Landesdatenkoordinator wurde in 2023 die Maßnahme "Erstellung eines herstellerunabhängigen Grundkonzepts und Aufbau eines prototypischen Datenbankmodells für Daten des Gelegenheitsverkehrs" bearbeitet.

### **On-Demand Ridepooling**

Das Thema On-Demand Ridepooling ist im Zukunftsvertrag der NRW-Landesregierung verankert. Zur Erreichung der Klimaziele soll der ÖPNV als echte Alternative zum IV ausgebaut werden. Hierfür wird On-Demand Mobilität als wichtiger Baustein in einem integrierten ÖPNV-Gesamtkonzept mit Angebots-offensive platziert.

In NRW gab es mit Stand Dezember 2023 über 25 On-Demand Ridepooling Systeme bei Verkehrsunternehmen. Diese Projekte wurden größtenteils in Eigenregie der Verkehrsunternehmen auf die Straße gebracht, was zu einer kleinteiligen Organisation und einem sehr heterogenen Produktbild für die Fahrgäste führt. Um den Dialog zwischen den betreibenden Unternehmen zu fördern, führt das beim VRR angesiedelte KCD regelmäßig landesweite On-Demand Austauschtreffen durch.

Darüber hinaus hat das KCD von Juli 2022 bis April 2023 im Rahmen einer Studie ein Umsetzungsmodellvorschlag für die standardisierte Etablierung von On-Demand Ridepooling Verkehren in NRW entwickelt. Seit Mitte des Jahres 2023 erhält das KCD NRW eine Förderung für einen Projektaufbaustab zur Etablierung einer NRW-weit nutzbaren, mandantenfähigen On-Demand Technologieplattform.

Damit auch die bereits vorhandenen On-Demand-Angebote für Reisende des ÖPNV sichtbar werden, sind diese in die bestehende VRR-App zu integrieren. Die Fertigstellung und das Go-Live werden für das 2. Quartal 2024 anvisiert.

### **KI im ÖPNV**

Im Rahmen eines Wettbewerbs zur Anwendung von Künstlicher Intelligenz im ÖPNV wurden acht spannende Projektideen eingereicht. Aus diesen Einreichungen wurden vier herausragende Projekte als Sieger gekürt. Die Fördergelder in Höhe von T€ 500 wurden im Jahr 2023 an diese Gewinner weitergeleitet, die sie zur Umsetzung ihrer innovativen Projekte genutzt haben.

Mit der Aufschaltung des Chatbot wurde ein weiterer wichtiger Entwicklungsschritt zum Ausbau des digitalen Kundendialogkanals Service-Chat vollzogen. Der Chatbot beantwortet automatisiert Kundenanliegen und verwendet eine Sprachlogik, um den Fahrgästen möglichst passgenaue Informationen aus der hinterlegten Wissensdatenbank zu ihren Anfragen zur Verfügung zu stellen. Das wegweisende Pilotprojekt wird vom Land NRW gefördert.

## **Personalpolitische Maßnahmen**

### **Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterbindung**

Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und im „War for Talents“ wettbewerbsfähig zu bleiben, sind im Jahr 2023 verstärkt Maßnahmen eingeleitet worden, die der Gewinnung von neuen Mitarbeiter\*innen beitragen sollen (z.B. active Sourcing, verstärkte Etablierung des VRR in sozialen Medien wie LinkedIn).

Darüber hinaus ist es dem VRR ein großes Anliegen, die Mitarbeiterzufriedenheit zu steigern und die Mitarbeiterbindung zu stärken. Dafür werden die Benefits auf ihre Wirksamkeit (z.B. Arbeitgeberdarlehen Fahrrad vs. Jobrad, betriebliche Zusatzkrankenversicherung) überprüft und neue Angebote eingeführt (z.B. Zuschuss zum Deutschlandticket).

Gleichzeitig sind Maßnahmen erfolgreich umgesetzt bzw. vorhandene interne Vorgaben abgeschafft worden, die eine persönliche wie berufliche Weiterentwicklung der Mitarbeitenden bisher verhindert haben (z.B. Möglichkeit der Beförderung trotz fehlender formaler Voraussetzung, aber persönlicher und fachlicher Eignung).

### **Organisationsoptimierung in 2023 abgeschlossen**

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 07.12.2022 die Weiterentwicklung der Organisation der VRR AöR zur Ausrichtung auf die aktuellen Hauptherausforderungen in Bezug auf Verkehrswende, Digitalisierung, Unternehmenskommunikation und Finanzierung des ÖV beschlossen. Die organisatorisch erforderlichen Veränderungen und die jeweiligen Personaleinzelmaßnahmen wurden im Jahr 2023 eingeleitet und erfolgreich abgeschlossen. Die entscheidenden Führungskräftepositionen wurden erfolgreich und zum Teil mit internem Personal besetzt.

### **Optimierung Vergabe- und Genehmigungsprozesse**

Zur Modifizierung und Entbürokratisierung des Vergabe- und Genehmigungsprozesses wurden Anpassungen entsprechend dem Beschluss des Verwaltungsrates vom 16.6.2023 umgesetzt, die für die allgemeinen Vergaben (ausgenommen SPNV) zum 1.8.2023 in Kraft getreten sind.

Insgesamt waren sämtliche allgemeinen Vergaben 2023 von keinem Nachprüfungsverfahren betroffen und konnten fristgemäß eingeleitet bzw. zum Abschluss gebracht werden.

## 2. Lage

### 2.1. Geschäftsverlauf und Lage

#### a) Ertragslage

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

	Plan 2023	Ist 2023	Ist 2022
	T€	T€	T€
<b>Erträge</b>			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW, Bundes <sup>1)</sup>	13.261	9.603	15.446
Umlage der Verkehrsunternehmen	10.466	10.466	9.669
Zinserträge	650	2.703	301
weitere Ertragsposten	11.725	13.031	10.762
	<b>36.102</b>	<b>35.803</b>	<b>36.178</b>
<b>Aufwendungen</b>			
bezogene Leistungen	-15.382	-12.858	-15.221
Personalaufwendungen	-23.590	-20.408	-19.058
weitere Aufwandsposten	-9.090	-6.924	-8.100
	<b>-48.062</b>	<b>-40.190</b>	<b>-42.379</b>
<b>Ergebnis Eigenaufwand</b>	<b>-11.960</b>	<b>-4.387</b>	<b>-6.201</b>

<sup>1)</sup> ohne Personalkostenerstattung des Landes NRW

Gegenüber der Planung ergab sich insgesamt ein um T€ 7.573 geringerer Fehlbetrag im **Bereich Eigenaufwand VRR**. In den Bereichen SPNV- und ÖSPV-Finanzierung sowie der Investitionsförderung werden ausgeglichene Ergebnisse erzielt.

Die um insgesamt T€ 299 unterplanmäßigen Erträge ergaben sich im Saldo insbesondere aus geringeren Zuwendungen (um T€ 3.658) und überplanmäßigen Zinserträgen (um T€ 2.053) und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (um T€ 894).

Die Aufwendungen liegen insgesamt um T€ 7.872 unter dem Planansatz. Die Einsparungen betragen bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen T€ 2.524, den Personalaufwendungen T€ 3.182 aufgrund der Nichtbesetzung von 30 Planstellen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen T€ 813 sowie den Zinsaufwendungen um T€ 644.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zuwendungen vom Land NRW um T€ 5.843 (davon aus § 11 I ÖPNVG: T€ 5.809) verringert. Die als bezogenen Leistungen ausgewiesene Projektstätigkeit hat um T€ 2.363 (um 15,5 %) abgenommen. Die Personalaufwendungen sind um T€ 1.350 (um 7,1 %) aufgrund der um 6,12 erhöhten Mitarbeiteranzahl und der Tarifierhöhungen gestiegen. Die Abnahme der weiteren Aufwendungen um T€ 1.176 resultiert im Saldo vor allem mit T€ 1.560 aus geringeren Verwahrtgelten und aus höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen für Personalbeschaffung (um T€ 154) und Raumkosten (um T€ 130).

Im Bereich **SPNV-Finanzierung** werden Erträge und Aufwendungen in Höhe von T€ 772.232 ausgewiesen. Aufgrund überplanmäßiger Zuwendungen (um T€ 78.169, davon Zuwendungen Deutschland-Ticket T€ 68.852) sowie unterplanmäßiger Aufwendungen aus den Verkehrsverträgen (um T€ 110.374) insbesondere aufgrund der Energiekostenentwicklung, anrechenbarer Aufwandminderungen aus Nicht- und Schlechtleistungen (um T€ 35.129) sowie der ertragswirksamen Entnahme aus Verbindlichkeiten (T€ 37.997) ergibt sich ein ausgeglichenes Ergebnis gegenüber dem in der Planung ausgewiesenen Aufwandsüberhang von T€ -212.591.

Anlage 4

9

Die Erträge und Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Plan 2023	Ist 2023	Ist 2022
	T€	T€	T€
<b>Erträge</b>			
SPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG	619.051	628.368	619.029
Zuwendung DeutschlandTicket (2022: COVID-19, 9 EURO Ticket, Zwischenfinanzierung)	0	68.852	143.117
Billigkeitsleistungen Energiekostensteigerungen	0	0	58.487
Übrige	37.486	34.978	31.197
Periodenfremde Erträge	0	2.037	2.192
Entnahme aus Verbindlichkeiten	0	37.997	0
	<b>656.537</b>	<b>772.232</b>	<b>854.022</b>
<b>Aufwendungen</b>			
SPNV-Regelleistungsangebot	-1.051.635	-941.261	-904.497
Fahrgelderträge	189.007	178.706	98.381
Aufwandsminderungen	0	35.129	28.000
Weitergeleitete Liquiditäts-/Coronahilfen	0	-8.031	-17.097
Zuführung zu Rückstellungen Zuwendung DeutschlandTicket (2022: COVID-19, 9 EURO Ticket)	0	-23.812	-49.500
Infrastrukturmaßnahmen	-325	-4.125	-1.648
Weiterleitung Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG	-6.175	0	0
Fortführungsvereinbarung Abellio	0	0	-801
Übrige	0	-31	-232
Periodenfremde Aufwendungen	0	-8.807	-6.628
	<b>-869.128</b>	<b>-772.232</b>	<b>-854.022</b>
<b>Ergebnis SPNV-Finanzierung</b>	<b>-212.591</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

- gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale, T€ 65.577),
- als Zuwendung DeutschlandTicket (T€ 225.625),
- gemäß §11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale T€ 50.045),
- als Billigkeitsleistung für Energiekostenanstieg (T€ 35.818),
- zur Förderung des Sozialtickets (T€ 21.758),
- des Azubitickets (T€ 2.321),
- des NRW eTarif (T€ 520) sowie
- für die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 7.976)

ausgewiesen.

Im **Bereich Investitionsförderung** sind die Zuwendung des Landes NRW für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 130.253) und Zinserträge sowie die Aufwendungen aus der Weiterleitung und die Rückzahlung an das Land NRW (T€ 128.944) berücksichtigt.

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2023 einen **Jahresfehlbetrag** in Höhe von T€ -4.387 erwirtschaftet. Der ZV VRR hat zur Finanzierung der VRR AöR im Jahr 2023 Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.590 geleistet.

**b) Vermögenslage**

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 18.701 (um -2,1%) auf T€ 883.237. Auf der Aktivseite der Bilanz verringerten sich die flüssigen Mittel um T€ 29.366, während sich die sonstigen Forderungen insbesondere aus den Zuwendungen DeutschlandTicket für den SPNV insgesamt um T€ 12.921 erhöhten.

Anlage 4

10

Auf der Passivseite verminderten sich die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln um T€ 15.994 und für die SPNV-Finanzierung um T€ 37.997, während sich die sonstigen Rückstellungen aus der SPNV-Finanzierung um T€ 34.108 erhöhten.

In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
	T€	T€	T€
<b>AKTIVA</b>			
<u>Langfristig gebundenes Vermögen</u>			
Anlagevermögen	4.526	4.590	-64
Forderungen aus Trassenpreissystem	7.298	8.957	-1.659
	<u>11.824</u>	<u>13.547</u>	<u>-1.723</u>
<u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u>			
Flüssige Mittel	783.920	813.286	-29.366
Sonstige Aktiva	87.493	75.105	12.388
	<u>871.413</u>	<u>888.391</u>	<u>-16.978</u>
	<b>883.237</b>	<b>901.938</b>	<b>-18.701</b>
<b>PASSIVA</b>			
<u>Langfristige Finanzierungsmittel</u>			
Eigenkapital	16.260	14.057	2.203
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.658	1.926	-268
Pensionsrückstellungen	11.460	11.485	-25
	<u>29.378</u>	<u>27.468</u>	<u>1.910</u>
<u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u>			
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung weiterzuleitende Mittel	245.267	211.159	34.108
	483.173	499.167	-15.994
Sonstige Verbindlichkeiten SPNV-Finanzierung	111.077	149.074	-37.997
Sonstige Passiva	14.342	15.070	-728
	<u>853.859</u>	<u>874.470</u>	<u>-20.611</u>
	<b>883.237</b>	<b>901.938</b>	<b>-18.701</b>

Der Jahresabschluss auf den 31.12.2023 wurde unter Berücksichtigung des Rücklagenverwendungs-  
vorschlages des Vorstands gemäß § 270 Absatz 1 HGB aufgestellt. Die verbleibende Kapitalrücklage  
ist in Höhe von T€ 11.050 (davon im Erfolgsplan 2024: T€ 4.073, im Vermögensplan 2024 T€ 1.723)  
zur Finanzierung folgender Maßnahmen vorgesehen:

<b>Kapitalrücklage VRR AöR</b>	<b>T€</b>
Weiterentwicklung SPNV	2.000
Digitalisierung	2.000
Kundenbindung/Fahrgastrückgewinnung	2.247
Tarifstrukturreform/Marktanalyse	1.500
Beteiligung Regiobahn	1.500
Beratung Insolvenz Abellio	750
Baustellenmanagement	500
Graffiti Beseitigung & Wettbewerb	300
Betriebsleistung Kundensysteme	103
Umbau WEKA	150
<b>Summe gebundene Kapitalrücklage</b>	<b>11.050</b>

### c) Finanzlage

Der **Finanzmittelbestand** hat sich zum Bilanzstichtag um T€ 29.366 auf T€ 783.920 verringert. Der Finanzmittelbestand zum 31.12.2023 beinhaltet noch nicht verwendete, zweckgebundene Mittel vor allem aus Zuwendungen des Landes NRW für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 274.825) und weitere weiterzuleitende Zuwendungen (T€ 208.347).

### d) Investitionen und Finanzierung

**Investitionen** waren für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von T€ 3.748 geplant. Es wurden insgesamt T€ 2.331 weniger Investitionsmittel als geplant in Höhe von T€ 1.417 verbraucht. Die vom Land NRW und Dritten abgerufenen Fördermittel betragen T€ 426 und liegen um T€ 1.593 unter dem Planansatz.

## 2.2. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

### Stellenplan und Personalbestandsentwicklung

Die VRR AöR beschäftigt zum Stichtag 31.12.2023 insgesamt 216,18 Mitarbeitende (Vollzeitäquivalente) und 8 Auszubildende. Zum 01.08.2023 wurden 2 neue Auszubildende für den Bereich Cyber Security Management eingestellt.

Im Wirtschaftsplan 2023 wurden insgesamt 246,32 Stellen genehmigt. Derzeit sind 30,14 Stellen temporär nicht besetzt. Dies lässt sich unter anderem auf die angespannte Arbeitsmarktsituation und eine erschwerte Personalgewinnung zurückführen. Wiederholte Ausschreibungsverfahren sowie temporäre Arbeitszeitreduzierungen tragen zu der Nichtbesetzung der Stellen bei.

Die zusätzlich genehmigten Stellen des Wirtschaftsplans 2023 konnten teilweise bereits besetzt werden oder befinden sich im Besetzungsverfahren.

### Zentrale Datenschutzstelle

#### **Neubesetzung des Datenschutzbeauftragten und Etablierung der Fachgruppe**

Im Einklang mit Art. 37 Abs. 1 Bst. A) DS-GVO hat der VRR erfolgreich eine neue Besetzung für die Position des Beauftragten für den Datenschutz vorgenommen. Diese Neubesetzung sowie die beschlossene Neuausrichtung (Stärkung und Bündelung der Datenschutzkompetenz im Hause) stärkt die Verpflichtung zur Einhaltung der Datenschutzgrundverordnung und verbessert die Fähigkeit, den Datenschutz proaktiv zu managen und zu überwachen. Die Fachgruppe Zentrale Datenschutzstelle ist 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 2024 wurde am 6. Dezember 2023 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 2024 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von T€ 52.629. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (T€ 16.488), die VU-Umlage (T€ 11.146), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (T€ 6.590) und weitere Erträge (T€ 4.944) sowie Entnahmen aus Rücklagen (T€ 4.073) vorgesehen.

Für den Bereich SPNV-Finanzierung wird bei Aufwendungen in Höhe von T€ 861.769 und Erträgen in Höhe von T€ 697.222 von einem Fehlbetrag in Höhe von T€ 164.547 ausgegangen. Zum Zeitpunkt der

Lageberichterstellung wird insbesondere aufgrund der Erhöhung der SPNV-Pauschale von einer auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats ausgegangen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen im Risikobericht unter Abschnitt IV. im Lagebericht.

Aufwendungen und Erträge, für den Bereich ÖSPV-Finanzierung sind in Höhe von T€ 402.187 und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von T€ 79.000 geplant.

Der Stellenplan 2024 berücksichtigt insgesamt 262,34 (Plan 2023: 246,32) Stellen und 5 neu einzustellende Auszubildende (Plan 2023: 3).

Der Investitionsplan sieht unter Berücksichtigung der Überträge aus Vorjahren Bruttoinvestitionen in Höhe von T€ 3.763 vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel und Zuschüsse Dritter ergibt sich ein Eigenanteil der VRR AöR in Höhe von T€ 1.723.

#### **IV. Chancen- und Risikobericht**

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

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

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

Des Weiteren wird durch 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. Nach einer organisierten großflächigen DDoS-Attacke auf den VRR wurden neue erweiterte Schutzsysteme eingerichtet, welche die IT-Systeme vor Ausfällen schützen sollen. Der weitere Ausbau der Schutzmaßnahmen wurde zudem begonnen und wird weiter fortgeführt.

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

Der Fachkräftemangel wird auch von der VRR AöR als größtes Geschäftsrisiko der Zukunft eingeschätzt, schließlich kann der Mangel an geeigneten Fachkräften zum betrieblichen Stillstand führen. Neben des Fachkräftemangels ist auch der demographische Wandel im VRR spürbar. In den nächsten fünf Jahren werden voraussichtlich 38 Mitarbeitende durch den Eintritt in den Ruhestand den VRR verlassen.

Als mittel- und langfristige Strategie wurde das Projekt New Work initialisiert. Neben der Digitalisierung hat vor allem die Corona-Krise zu neuen Anforderungen und Bedürfnissen der arbeitenden Menschen geführt. Zu einer modernen Arbeitskultur gehört heute zum Beispiel das mobile bzw. digitale Arbeiten aber auch eine neue Führungs- und Kommunikationskultur. Das Projekt New Work soll für den VRR einen Rahmen schaffen, um Ideen und Lösungen für unsere Arbeitswelt zu entwerfen, die die Bedürfnisse der Menschen und die Ziele des Unternehmens in Einklang bringen. New Work hat somit das Ziel die neue Arbeitswelt in den VRR zu ankern. Hauptziel ist es durch die einzelnen Teilprojekte und Maßnahmen die Innovationskraft des Unternehmens zu stärken und den VRR als sinnstiftenden und attraktiven Arbeitgeber weiterzuentwickeln. Hierbei sollen die Voraussetzungen für digitales Arbeiten ausgebaut und weiterentwickelt werden. Ebenso sollen Räumlichkeiten nach dem Prinzip "form follows function" geschaffen werden. Die Schärfung des Leitbilds und der Kultur des VRR soll eine höhere Identifikation mit dem VRR schaffen.

### **SPNV-Finanzierung**

Im Jahr 2023 wird die Minderung der Fahrgeldeinnahmen in Folge der **Einführung des Deutschland-Tickets in 2023** durch Zuwendungen gemäß den Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Nordrhein-Westfalen ausgeglichen.

Der durch den russischen Angriffskrieg im Jahr 2022 zu verzeichnende **Energiekostenanstieg** hat sich im Jahr 2023 um ca. 50 % verringert. Zum Ausgleich von Unwägbarkeiten bei der Kalkulation der Aufwendungen in den Verkehrsverträgen wurde eine Rückstellung im Jahr 2023 gebildet.

Durch die **Erhöhung der SPNV-Pauschale** ist die Finanzierung des Leistungsangebotes für die Jahre 2024 und 2025 unter den im SPNV-Etat genannten Rahmenbedingungen gesichert. Zu weiteren Einzelheiten verweisen wir auf Abschnitt II. 1. „SPNV-Finanzierung“ (Seite 3 des Lageberichtes).

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

Die Abellio-Insolvenz hat gezeigt, dass die Aufgabenträger nur bedingt betrieblich kurzfristig reagieren können. Mit der gesellschaftsrechtlichen Umgestaltung der Regiobahn in einen echten Inhouse-Betrieb sowie der strategischen Weiterentwicklung der Regiobahn (mehr Betriebsleistung und Erweiterung des Produktportfolios) kann nicht nur eine Alternative für Extremsituationen geschaffen werden, sondern auch die Möglichkeit genutzt werden, den SPNV für die Kunden zuverlässiger zu gestalten.

Neben den positiven Effekten für den Betrieb, ergibt sich durch die Übernahme der Gesellschaftsanteile auch eine größere Verantwortung für den VRR als neuem Gesellschafter neben den Kommunen als Altgesellschafter in der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH. Nach intensiver Beschäftigung mit dem Thema sind der VRR und die Kommunen als Altgesellschafter zu dem Ergebnis gekommen, dass die Chancen, die sich durch die Beteiligung des VRR ergeben, sich positiv auf die künftige Entwicklung der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH auswirken und Vorteile für alle Gesellschafter bringen.

Im Dezember 2023 hat der VRR in seinen politischen Gremien die grundlegenden Entscheidungen und Satzungsänderungen beschlossen, um sich an der Regiobahn Fahrgesellschaft zu beteiligen. Voraussetzung für die Übernahme eines 75%-Gesellschaftsanteils ist, dass die Gesellschafter der Regiobahn Infrastrukturgesellschaft rechtsverbindlich die Finanzierung der Elektrifizierung der Infrastruktur auf den Ästen Gerresheim-Mettmann-Wuppertal und Neuss-Kaarst zusichern sowie die positive Beschlussfassung in den Räten und Kreistagen der Gesellschafter. Für den elektrischen Betrieb sind vom VRR bereits Fahrzeuge beschafft worden, die zwingend 2026 auf den Ästen eingesetzt werden müssen. Insofern ist die Fertigstellung der Oberleitungsanlage für den VRR essenziell.

Nach Ausräumung der Vorbehalte wird die Regiobahn sowohl auf Entscheidungsebene (mittels Kommission) als auch auf Arbeitsebene mit den bisherigen Strukturen des VRR verflochten. Die Kapitaleinlage in Höhe von 1,5 Mio. € soll einerseits für die Stärkung der Liquidität als auch für Maßnahmen der neuen strategischen Ausrichtung der Regiobahn genutzt werden. Die Einlage wird aus der Kapitalrücklage der VRR AöR finanziert.

Unter Berücksichtigung der für das Jahr 2024 vorerst auskömmlichen Finanzierung des SPNV-Etats ergeben sich bei der VRR AöR für das Jahr 2024 für die SPNV-Finanzierung keine bestandsgefährdenden Risiken.

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

### **ÖPNV-Finanzierung**

Die auf den Seiten 3 und 4 des Lageberichtes unter dem Abschnitt „Finanzierung ÖPNV“ dargestellte Entwicklung der Kosten insbesondere für Energie und Personal aufgrund der Inflation und der Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen werden als Risiko für die ÖPNV-Finanzierung in der derzeitigen Struktur beurteilt. Zur Sicherung der Bestandsverkehre und Vermeidung von Leistungseinschränkungen im ÖPNV sowie dem Ziel der Ausweitung von Betriebsleistungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf der Grundlage eines nachhaltigen, verlässlichen und dauerhaften Finanzierungssystems sind der VRR und die anderen Aufgabenträger im Gespräch mit dem Land NRW.

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

Essen, 26. April 2024

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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Essen, den 26. April 2024

**Märkische Revision GmbH**

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

Karl-Heinz Berten  
Wirtschaftsprüfer

Hans-Henning Schäfer  
Wirtschaftsprüfer