

21 Rurtalbahn GmbH



Kölner Landstraße 271
52351 Düren
Telefon: 02421/ 2769-300
Telefax: 02421/ 2769-335
E-Mail: info@rurtalbahn.de
Homepage: www.rurtalbahn.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von Straßen- und Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung, sowie die Durchführung von Gelegenheitsverkehren im Rahmen des öffentlichen Verkehrs.

b) Erfüllung des öffentlichen Zwecks und Ziel der Beteiligung an dem Unternehmen

Der Grad der öffentlichen Zweckerfüllung ist dem Lagebericht 2024 zu entnehmen.

c) Gesellschafterstruktur

Gesellschafter	Anteil [T€]	Anteil [%]
Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH	251,00	25,10
R.A.T.H. GmbH	749,00	74,90
Stammkapital	1.000,00	100

d) Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Bilanz	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
Aktiva					
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	92.309,00 €	68.187,00 €	76.203,00 €	8.016,00 €	11,76%
II. Sachanlagen	5.553.532,95 €	4.250.374,97 €	3.088.126,97 €	-1.162.248,00 €	-27,34%
III. Finanzanlagen	6.849.346,72 €	6.936.617,96 €	747.363,37 €	-6.189.254,59 €	-89,23%
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte	2.738.379,56 €	2.710.946,72 €	2.730.322,40 €	19.375,68 €	0,71%
II. Forderungen u. sonstige Vermögens- gegenstände	5.389.074,26 €	5.290.465,60 €	7.508.767,11 €	2.218.301,51 €	41,93%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kredit- instituten	4.987.769,52 €	4.401.149,34 €	12.401.499,36 €	8.000.350,02 €	181,78%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	105.756,92 €	1.409.172,66 €	1.031.682,08 €	-377.490,58 €	-26,79%
Summe Aktiva	25.716.168,93 €	25.066.914,25 €	27.583.964,29 €	2.517.050,04 €	10,04%

Bilanz	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Kapitalrücklage	3.994.302,20 €	3.994.302,20 €	3.994.302,20 €	0,00 €	0,00%
III. Jahresergebnis	2.157.720,51 €	2.871.592,12 €	2.941.506,44 €	69.914,32 €	2,43%
B. Sonderposten	259.993,36 €	140.969,70 €	31.530,05 €	-109.439,65 €	-77,63%
C. Rückstellungen	4.260.294,74 €	7.032.504,61 €	5.762.824,69 €	-1.269.679,92 €	-18,05%
D. Verbindlichkeiten	14.039.553,77 €	10.021.695,64 €	13.850.938,45 €	3.829.242,81 €	38,21%
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.304,35 €	5.849,98 €	2.862,46 €	-2.987,52 €	-51,07%
Summe Passiva	25.716.168,93 €	25.066.914,25 €	27.583.964,29 €	2.517.050,04 €	10,04%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	26.930.333,14 €	28.051.026,81 €	29.867.008,30 €	1.815.981,49 €	6,47%
2. sonstige betriebliche Erträge	3.249.164,49 €	4.479.932,29 €	4.186.014,86 €	-293.917,43 €	-6,56%
3. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens	125.935,43 €	119.023,66 €	118.923,48 €	-100,18 €	-0,08%
4. Materialaufwand	8.411.624,78 €	8.025.116,27 €	8.670.006,22 €	644.889,95 €	8,04%
5. Aufwand für fremdbezogenes Personal	2.490.593,25 €	2.771.294,09 €	2.744.519,93 €	-26.774,16 €	-0,97%
6. Personalaufwand	5.814.819,35 €	6.417.280,23 €	7.815.206,31 €	1.397.926,08 €	21,78%
7. Abschreibungen	1.534.100,44 €	1.581.941,72 €	1.560.238,51 €	-21.703,21 €	-1,37%
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	8.856.871,42 €	9.466.865,43 €	9.021.909,12 €	-444.956,31 €	-4,70%
Betriebsergebnis	3.197.423,82 €	4.387.485,02 €	4.360.066,55 €	-27.418,47 €	-0,62%
9. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	303.375,23 €	401.282,14 €	343.340,18 €	-57.941,96 €	-14,44%
10. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	196.411,05 €	389.500,41 €	223.125,80 €	-166.374,61 €	-42,71%
Finanzergebnis	106.964,18 €	11.781,73 €	120.214,38 €	108.432,65 €	920,35%
Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit	3.304.388,00 €	4.399.266,75 €	4.480.280,93 €	81.014,18 €	1,84%
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.133.000,00 €	1.513.962,11 €	1.532.198,48 €	18.236,37 €	1,20%
12. sonstige Steuern	13.667,49 €	13.712,52 €	6.451,00 €	-7.261,52 €	-52,96%
Jahresergebnis	2.157.720,51 €	2.871.592,12 €	2.941.631,45 €	70.039,33 €	2,44%

f) Lagebericht

I. Grundlagen der Gesellschaft

Die Rurtalbahn GmbH ist eine nichtbundeseigene Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Düren. Der Name Rurtalbahn wurde zunächst als Marke von der Abteilung Schiene der Dürener Kreisbahn für die auf den von der Deutschen Bahn übernommenen Strecken geführt. Das zum

1. Januar 2003 unter Beteiligung der R.A.T.H. GmbH als eigenständige Gesellschaft ausgegliederte Eisenbahnunternehmen erhielt dann den Namen Rurtalbahn GmbH.

Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb von Straßen- und Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung, die Durchführung von Gelegenheitsverkehren im Rahmen des öffentlichen Verkehrs sowie die Durchführung von Infrastruktur- und Werkstattleistungen.

Die Hauptgeschäftszweige betreffen die Personenbeförderung, deren Grundlage die Verkehrsverträge über das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) inklusive Service- und Sicherheitsleistungen auf der SPNV-Linie RB 21 auf den Strecken Düren - Linnich und Düren - Heimbach sowie der SPNV-Linie RB 28 auf der Strecke Düren - Euskirchen des Aufgabenträgers Zweckverband go.Rheinland sind, sowie die Herstellung (Reaktivierung), den Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und Linienbussen.

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betreibt die Gesellschaft 98 km Streckennetz und als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbringt die Gesellschaft 1,3 Millionen Zugkilometer.

Die betriebliche Infrastruktur verteilt sich auf die Strecken Düren - Heimbach (30 km), Düren - Linnich (26 km), Düren - Euskirchen (30 km) und Heinsberg - Lindern (12 km). Bei diesen Strecken handelt es sich um Mischstrecken, auf denen Personen- sowie Güterverkehr durchgeführt wird. Insgesamt liegen 30 Bahnhöfe und Haltepunkte für den Personenverkehr an den Strecken Heimbach - Düren - Linnich, 7 Bahnhöfe und Haltepunkte an der Strecke Heinsberg - Lindern sowie 5 Bahnhöfe und Haltepunkte auf der Eifel-Bördebahn zwischen Düren und Zülpich.

Aufbauend auf den umfassenden Erfahrungen im Bereich der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken, der bedarfsgerechten Unterhaltung und des Betriebs von Nebenbahnen bietet die Rurtalbahn als Komplett-dienstleister wirtschaftliche Lösungen für das gesamte Eisenbahnwesen mit dem Schwerpunkt „Regionalbahnen“ an.

Dabei werden die im Unternehmen Rurtalbahn GmbH vorhandenen Kernkompetenzen im bedarfsgerechten Gleisbau (Unterhaltung und Neubau), der Planung von Bahnübergängen, der Projektsteuerung und der Baurechtsverfahren im Geschäftsbereich Planung gebündelt und im Bedarfsfall durch externe Fachplaner ergänzt.

Weiterhin unterhält die Gesellschaft eine eigene Werkstatt, die als kombinierte Bus-/Schienenwerkstatt darauf spezialisiert ist, Nutzfahrzeuge für den öffentlichen (Schienen-)Personenverkehr und Güterverkehr instand zu halten und zu setzen.

Dem seit der Ausgliederung der Rurtalbahn GmbH aus der damaligen Dürener Kreisbahn GmbH stetig wachsenden Güterverkehrsanteil wurde im Geschäftsjahr 2010 durch die Gründung der RTB CARGO GmbH Rechnung getragen. Die Gesellschaft übernimmt im Rahmen von Dienst- und Kooperationsverträgen die selbstständige Durchführung der ehemaligen Güterverkehrssparte der Rurtalbahn GmbH.

Die Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr werden vom Standort Düren aus im gesamten Kreis Düren erbracht.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose Sommer 2024 von Oktober 2024, die für den Güter- und Personenverkehr von der INTRAPLAN Consult GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), erstellt wurde. Dieser Bericht erstreckt sich auf die Jahre 2024 bis 2026 und gibt somit auch einen Überblick über die Entwicklung im Jahr 2024. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die mittelfristige Herbstprojektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 11. Oktober 2024 die Grundlage. Die Vorausschätzung der darüber hinaus erforderlichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten stützte sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten wurde die Prognose des IWF vom 16.10.2024 herangezogen.

Für die wichtigsten Kenngrößen des Wirtschafts- und Verkehrsgeschehens ist, aufgrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen sowie geopolitischen Lage, eine hohe Volatilität in der Entwicklung der letzten Jahre festzustellen. Auch im Prognosezeitraum ist weiterhin mit Unsicherheiten in den Bereichen Rohölnotierungen, Wechselkurse, geopolitischer Spannungen und zunehmender Verknappungen am Arbeitsmarkt zu rechnen.

Die Unsicherheiten entstehen jetzt nicht mehr, wie im Jahr 2022, durch die unmittelbaren Auswirkungen des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine, sondern durch die größtenteils dadurch ausgelöste, anhaltend hohe Inflation und die, damit teilweise im Zusammenhang stehende, wirtschaftliche Abschwächung in der Welt und in Deutschland, sowie durch neuerliche geopolitische Krisen in Nahost (Taiwan/China u. a.).

Zu den Folgen für den Rohölpreis, auf die Lieferkettenproblematik, die Importe von Energierohstoffen und andere Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung wurden im Rahmen der Mittelfristprognose Annahmen gesetzt, die zwangsläufig hohen Unsicherheiten unterliegen.

Die deutsche Wirtschaft ist im vergangenen Jahr erneut in die Rezession gerutscht. Konjunkturelle und strukturelle Belastungen wie zunehmende internationale Konkurrenz für die deutsche Exportwirtschaft, hohe Energiekosten, ein gestiegenes Zinsniveau sowie unsichere wirtschaftliche Aussichten standen im Jahr 2024 einer besseren wirtschaftlichen Entwicklung im Wege.

Das reale Bruttoinlandsprodukt ist 2024 das zweite Jahr in Folge geschrumpft. Nach einem Minus von 0,3 % im Jahr 2023 war das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2024 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 0,2 % niedriger als im

Vorjahr. Für das Jahr 2025 wird eine leichte Erholung erwartet; im Jahr 2026 wird sich das Wachstum laut BMWK auf 1,6 % erholen.

Die gegenwärtige Entwicklung des Personenverkehrs muss immer noch vor dem Hintergrund der drastischen Rückgänge und Verlagerungen im Jahr 2020 betrachtet werden, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie entstanden. Alle fundamentalen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des ÖPNV wurden in 2020 in einem noch nie zu beobachtenden Ausmaß von der Corona-Pandemie überlagert. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ging der Personenverkehr gesamtmodal um 18 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung) zurück. Dabei sind alle Verkehrsarten in Deutschland zweistellig gesunken.

In 2024 ist im gesamten Eisenbahnverkehr der Wiederannäherungsprozess zum Vorkrisenstand 2019 weit fortgeschritten. Dabei entstand in 2024 im Nahverkehr ein starker Effekt aus dem Deutschlandticket, das im gesamten Jahr zum Einführungspreis von 49 € gültig war. Postpandemische Aufholprozesse waren hingegen nur noch im geringen Umfang zu erkennen.

Zusammengefasst sollte im Nahverkehr die Fahrgastzahl im Jahr 2024 mit 1,6 % nur noch knapp unter dem Vorkrisenniveau liegen. Bei der Leistung, die bereits im Vorjahr nur noch 2,4 % unter 2019 lag, sind die Wirkungen des Deutschlandtickets wesentlich größer als beim Aufkommen, so dass diese 2024 um knapp 12 % über dem Stand von 2019 liegen wird. Gegenüber 2023 bedeutet das eine insgesamt deutliche Zunahmen beim Aufkommen (8 %) und noch mehr bei der Leistung (14 %).

Der Fernverkehr hatte in 2023 mit einem kräftigen Anstieg das Vorkrisenniveau bereits fast erreicht (Aufkommen) bzw. spürbar übertroffen (Leistung). Der Wiederannäherungsprozess dürfte hier somit weitgehend abgeschlossen sein.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich im gesamten Eisenbahnverkehr für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme um 7,8 %. Die Leistung wächst in beiden Segmenten stärker als das Aufkommen, insgesamt 8 %. Damit wird das Vorkrisenniveau des Fahrgastaufkommens im Jahr 2024 weiterhin nicht ganz erreicht (rund 2 %), jenes der Leistung bereits um 10 % übertroffen.

In den Jahren 2025 und 2026 wird der SPNV – bei Eintreffen der Grundvoraussetzungen dieser Prognose – ähnlich, wie in den Jahren vor der Pandemie, leicht wachsen.

Hinzu kommt für 2025 der positive Basiseffekt aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Postpandemische Aufholprozesse wird es in 2025, analog zu 2024, auch wiederum nur in sehr geringem Umfang geben. Der Homeoffice-Effekt, der den SPNV mit hoher Sicherheit stärker als andere bremst, hat sich verstetigt. Trotz des dämpfenden Effekts aus der Verteuerung des Deutschlandtickets in 2025 wird für diese Jahre mit einem geringen Wachstum im SPNV gerechnet; quantifiziert wird dies mit einem Plus von 5 % (Fahrgastzahl) bzw. 4 % (Leistung) gegenüber 2024.

Im Schienenfernverkehr wird das Angebot im Prognosezeitraum weiterhin verbessert und ausgeweitet.

Weiterhin wird es 2025 aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets zur Rückverlagerung von Fahrten aus dem SPNV in den Fernverkehr kommen. Dem stehen dauerhaft dämpfende Effekte aus der

Pandemie, in erster Linie durch den Ersatz von Geschäftsreisen durch Videocalls etc., entgegen. Auch werden die bis 2027 anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch die geplanten Großbaustellen, die nach der Fertigstellung positiv auf die Zuverlässigkeit und somit auf die Nachfrage wirken werden, das Nachfragewachstum zunächst noch reduzieren.

Für 2025 wird für den SPFV gegenüber 2024 ein Wachstum um 5,7 % (Fahrgastzahl) bzw. 5,5 % (Leistung). erwartet. Somit übertreffen im SPFV in 2025 erstmals Aufkommen (3,2 %) und Leistung (13,6 %) wieder das Vorkrisenniveau von 2019.

Für 2026 wird ein Wachstum von 5,3 % (Aufkommen) bzw. 16,0 % (Leistung) erwartet.

Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus für den Zeitraum 2019/2026 ein (gesamtes) Plus in Höhe von 6,2 % (Aufkommen) bzw. 17,9 % (Leistung).

Hinsichtlich der Risikoabschätzung wird in nahezu allen nationalen und internationalen Konjunkturprognosen festgehalten, dass die Abwärtsrisiken nach wie vor überwiegen. Dabei werden vor allem die geopolitischen Spannungen und die möglichen Folgen von Handelskriegen und/oder drastischen Energiepreissteigerungen genannt. Ferner wird in deutschen Konjunkturprognosen zunehmend darauf verwiesen, dass 'aus dem Erstarken populistischer Parteien in Europa (...) Unsicherheiten für die Konjunktur, insbesondere hinsichtlich der Ausrichtung der Fiskalpolitik auf europäischer und auf nationaler Ebene, aber auch im Hinblick auf das Investitionsklima` resultieren können. Im Vergleich dazu haben sich die Risiken hinsichtlich der Energieversorgung der deutschen Wirtschaft deutlich vermindert. Auch das Risiko, dass sich der Inflationsprozess als hartnäckiger herausstellt als angenommen, so dass die Zentralbanken der großen Wirtschaftsräume ihre restriktive Geldpolitik länger aufrechterhalten müssen, hat sich reduziert.

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom Rohölpreis ausgehen. In 2024 erhöhte sich der Weltrohölpreis bis April auf 90 USD, begab sich dann aber wieder auf eine zunächst leichte Abwärtsbewegung (Juli: 85 USD), die sich anschließend bis September (73 USD) verstärkte, im Oktober aber zum Stillstand kam. Nimmt man dieses Niveau auch für den restlichen Verlauf des Jahres an, dann errechnet sich ein Jahresdurchschnittspreis in Höhe von rund 80 USD.

Für das Jahr 2025 sind die Unsicherheiten zum gegenwärtigen Zeitpunkt weit geringer als vor zwei Jahren. Das Weltmarktangebot hat sich stabilisiert, auch weil russisches Rohöl dem Weltmarkt weiterhin zur Verfügung steht und sich nur die Abnehmerländer verändern.

In der Mehrheit der nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen wird eine weitere Preissenkung auf (im Jahresdurchschnitt) 75-80 USD für 2025 erwartet.

Im Jahr 2026 sollte sich einerseits die Weltölnachfrage mit der erwarteten Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft beleben, andererseits aber auch das Weltrohölangebot erhöhen. Deshalb erwarten die Konjunkturprognostiker und die Warenterminbörsen übereinstimmend einen weiteren geringen Preiserückgang auf knapp 71 USD, was einer Verbilligung um knapp 3 % entspricht.

Im Vergleich zum drastischen Effekt des Rohölpreisanstiegs auf den Kraftstoffpreis verblasst die sog. 'CO2-Bepreisung', die de facto einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt.

Wie im Vorjahr werden auch weiterhin durch die Aufgabenträger vermehrt Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Steigerungen im Bereich der Fahrgastzahlen können zum Ausgleich der Kostensteigerung, insbesondere im Energiesektor, durch den Aufgabenträger (Bruttovertrag) oder das Eisenbahnverkehrsunternehmen (Nettovertrag) genutzt werden.

Gemäß der Bund-Länder-Einigung vom 2. November 2022 hat die Bundesregierung beschlossen, den Ländern im Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 1 Milliarde Euro zur Verfügung zu stellen. Die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wird ab dem Jahr 2023 von 1,8 % auf 3,0 % erhöht.

Nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums werden die Länder in den Jahren 2022 bis 2031 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 17,3 Milliarden Euro erhalten.

Es ist jedoch zweifelhaft, ob diese Finanzierung ausreicht, um die Kosten der angestrebten Verkehrswende sowie der Angebots Offensive, wie sie in den nächsten Jahren mit dem Deutschlandtakt erreicht werden soll, zu tragen. Darüber hinaus bleibt die Finanzierung des Deutschlandtickets eine Frage, die in gewisser Regelmäßigkeit zwischen Bund und Ländern kontrovers diskutiert wird und somit der Branche eine klare Ausrichtung für die Zukunft vorenthält.

Geschäftsverlauf

Schienenpersonennahverkehr

Der Geschäftsbetrieb des Schienenpersonennahverkehrs war im Geschäftsjahr 2024 weiterhin durch Aufholeffekte der Auswirkungen der Corona-Pandemie, zum anderen auch durch die Einführung des Deutschlandtickets geprägt. Die hieraus resultierenden Fahrgaststeigerungen sind im Wesentlichen im Freizeitverkehr (Wochenende) merkbar. Weiterhin bilden Lieferkettenengpässe, steigende Materialpreise und ein knapper Arbeitsmarkt die entsprechenden Herausforderungen. Außerdem ist vermehrt zu erkennen, dass die Verfügbarkeit und Qualität von Dienstleistern stark nachgelassen hat, wodurch vermehrt Eigenerbringung bevorzugt wird oder, falls nicht möglich, Alternativen aufgebaut werden müssen, die allerdings auch nicht in allen Fällen gegeben sind.

Mindereinnahmen durch das preisgünstige Deutschlandticket konnten durch entsprechende Rettungsschirme kompensiert werden.

Alle in den Jahren 2011, 2012, 2018 und 2019 angeschafften bzw. angemieteten Triebfahrzeuge der Baureihe Regio Shuttle RS1 (8 einteilige Einheiten) und Lint 54 (3 zweiteilige Einheiten) waren in 2024, gemäß vertraglicher Verpflichtung gegenüber dem go.Rheinland, auf den Strecken der Rurtalbahn Düren - Heimbach, Düren - Linnich sowie Düren - Euskirchen in Betrieb. Weiterhin wurde ein zusätzliches Fahrzeug vom Typ Regio Shuttle RS1 langfristig und zwei weitere Fahrzeuge gleichen Typs kurzfristig angemietet.

Die am 7. Juli 2021 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichte Vorinformation zur Vergabe von Verkehrsleistungen auf dem Netz der Rurtalbahn ab dem Fahrplanwechsel 2025/2026 mit Triebwagen basierend auf Wasserstoffantrieben (HEMU) wurde aufgehoben, da der Aufgabenträger goRheinland vom Einsatz von HEMU-Fahrzeugen abgesehen hat. Am 13.03.2025 hat der Aufgabenträger zwei neue Vorinformationen veröffentlicht: Zum einen betrifft dies ein zu eröffnendes Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb für das Fahrplanjahr 2026 und eine anschließende „Langzeitvergabe“ in Form eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb für den Zeitraum ab Dezember 2026.

Die Verkehrsleistungen im Jahre 2024 auf der eigenen Infrastruktur der Rurtalbahn GmbH im Rahmen des Schienenpersonennahverkehrs betrugen rund 1.304.104 Zugkilometer.

Die Verkehrsverträge der RB 21 Nord und der RB 28 sind als sogenannte „Brutto-Verträge“ gestaltet, so dass die Erlösverantwortung auf diesen Linien durch den Aufgabenträger getragen wurde. Lediglich auf dem „Südast“ (RB21 Süd) obliegt die Erlösverantwortung der Rurtalbahn GmbH.

Zur Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung der Marke Rurtalbahn und einer damit einhergehenden positiven Identifikation mit dem Unternehmen wurden auch in 2024 diverse Marketingmaßnahmen durchgeführt.

Eisenbahninfrastruktur und Infrastruktur-Planung

Das Geschäftsjahr 2024 war neben den üblichen Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung der Bahnanlagen geprägt durch die weiteren Planungen zum Streckenvollausbau der Eifel-Bördebahn (RB 28).

Die Schwerpunkte lagen hier bei Planung weiterer Haltepunkte und Bahnübergangssicherungsanlagen.

Die Auswirkungen des Jahrhunderthochwassers im Juli 2021 haben auch im Rurtal ihre Spuren hinterlassen. Obwohl die Talsperren Szenarien wie an Erft und Ahr verhindern konnten, trat die Rur über die Ufer und flutete Teile der Bahnanlagen im südlichen Streckenabschnitt zwischen Düren und Heimbach. Schäden sind insbesondere im Oberbau (Verschlammung) und in der Leit- und Sicherheitstechnik festzustellen. Der Betrieb ist dadurch nicht bzw. nur bedingt eingeschränkt, die Schadensbehebung aber unvermeidlich. Entsprechende Mittel wurden im Jahresabschluss 2021 berücksichtigt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat ein Förderprogramm eingerichtet aus welchem die Rurtalbahn bewilligte Mittel abrufen kann. Aktuell befindet sich in Klärung in welcher Höhe und für welche Maßnahmen die Mittel verwendet werden können. Die entsprechenden Risiken sind weiterhin im Jahresabschluss 2024 berücksichtigt.

Betriebswerkstatt

Neben der regelmäßigen und wiederkehrenden Instandhaltung der Schienenfahrzeugflotte des Geschäftsbereichs SPNV lag der Schwerpunkt der Tätigkeiten innerhalb der Betriebswerkstatt in der Instandhaltung der Busflotte der Rurtalbus GmbH und der VIAS BUS GmbH.

Verwaltung

Im kaufmännischen Bereich erfolgt die Abwicklung auf Basis von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin R.A.T.H. GmbH. Das Kostenrechnungssystem und die kaufmännische Unternehmensorganisation unterliegen einer permanenten Anpassung an die sich ändernden Rahmenbedingungen.

Geschäftsführung und Bereichsleiter erhalten monatliche Soll-/Ist-Abgleiche auf Basis des Businessplans. Die Ertragsdaten werden monatlich, die Liquiditätsvorschau wöchentlich analysiert. Des Weiteren werden monatlich Kennzahlen zur Steuerung der unternehmerischen und betrieblichen Belange ermittelt und der Geschäftsführung und den Leitern der Geschäftsbereiche zur Verfügung gestellt.

Ein Aufgabenschwerpunkt im Geschäftsjahr lag in der Weiterentwicklung des bestehenden Datenmanagementsystems sowie der Optimierung bestehender Geschäftsbereiche in das Reportingsystem. Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht eingeleitet.

Darstellung der Lage

a. Ertragslage

Einen Überblick über die Entwicklung der Ertragslage gibt der nachfolgende Jahresvergleich.

Ergebnis in TEUR	2024	2023	Veränderung
<i>Umsatzerlöse</i>	29.867	28.051	1.816
<i>Erträge aus der Auflösung des SoPo</i>	119	119	0
<i>Sonstige betriebliche Erträge</i>	4.186	4.480	-294
<i>Materialaufwand</i>	-8.670	-8.025	-645
<i>Personalaufwand</i>	-10.560	-9.189	-1.371
<i>Abschreibungen</i>	-1.560	-1.582	22
<i>Sonstige betriebliche Aufwendungen</i>	-9.022	-9.467	445
<i>Zinsergebnis</i>	120	12	108
<i>Steuern</i>	-1.539	-1.528	-11
Jahresergebnis	2.942	2.872	70

Die Ertragslage ist maßgeblich vom Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs geprägt. Der überwiegende Teil des Umsatzes im Bereich Schienenpersonennahverkehr wurde durch Vergütungen aus Verkehrsverträgen, Zuschüßungen aus Einnahmeaufteilungen sowie Ausgleichszahlungen von Vertriebsdienstleistern erzielt. Daher ist ein Ausfallrisiko in diesem Segment begrenzt.

Das Rohergebnis (Ergebnis aus Umsatzerlösen zzgl. sonstigen betrieblichen Erträgen inkl. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens abzüglich Materialaufwand und Aufwand für fremdbezogenes

Personal) belief sich im Geschäftsjahr auf TEUR 22.757 (i. V. TEUR 21.854). Der Anstieg um TEUR 903 resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzerlösen (TEUR 1.816), reduzierten sonstigen betrieblichen Erträgen (- TEUR 294) sowie einem Aufwandsanstieg für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren sowie Aufwendungen für bezogene Leistungen (-TEUR 645). Die Zunahme der Umsatzerlöse zeigt sich insbesondere in gestiegenen Zuschüssen des Aufgabenträgers sowie einem Anstieg der Konzern- und Werkstatteerlöse.

Die Minderung der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert primär aus dem Rückgang der Aufwandszuschüsse und der sonstigen Erträge bei einem Anstieg der periodenfremden Erträge und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Als bedeutsame, finanzielle Leistungsindikatoren und erfolgskritische Schlüsselkennzahlen verwendet die Rurtalbahn GmbH zur internen Steuerung des Unternehmens die Kennzahlen EK-Quote und Umsatzrentabilität.

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis zzgl. Steuern zu Umsatzerlösen zzgl. Erträgen aus der Auflösung des SoPos) beträgt 14,9 % (i. V. 15,6 %). Dies bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert, und entspricht exakt der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2023 einer leicht sinkenden Entwicklung der Umsatzrendite. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegenen Jahresergebnis vor Steuern in Höhe von TEUR 4.480 (i. V. TEUR 4.399), bei gleichzeitig gestiegenen Umsatzerlösen in Höhe von TEUR 29.867 (i. V. TEUR 28.051).

Die sonstigen betrieblichen Erträge belaufen sich auf TEUR 4.186 (i. V. TEUR 4.480), dies bedeutet eine Abnahme von TEUR 294 im Vergleich zum Vorjahr.

Bund und Länder haben auch in 2024 den ÖPNV-Rettungsschirm fortgeführt. Die Rurtalbahn GmbH konnte durch die Mechanismen des Rettungsschirms entsprechende Einnahmenausfälle, bedingt durch das seit dem 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket für den ÖPNV, ausgleichen.

Die Vergütungen im Rahmen der Verkehrserträge dienen als Ausgleich der Betriebskosten, die infolge der Verkehrsleistung und der notwendigen Trassenentgelte auf der Rurtalbahn entstehen. Darüber hinaus boten die Rettungsschirme eine Finanzierung der durch die Einführung des Deutschlandtickets entstandenen Fahrgeldmindereinnahmen.

Die Verkehrsleistung auf dem Südast (RB 21 Süd) basiert derzeit auf einem Zuwendungsvertrag zwischen dem Zweckverband go.Rheinland und der Rurtalbahn GmbH vom Dezember 2010. Der Vertrag gilt bis Dezember 2025.

Im Juni 2021 hat die Rurtalbahn vom Zweckverband go.Rheinland den Zuschlag für die Verkehrsleistungen auf den Netzen RB 21 Nord und RB 28 in den laufenden Vergabeverfahren bis Dezember 2025 erhalten.

Nach Ende der aktuellen Verkehrsverträge werden die Betriebsleistungen auf den Strecken der Rurtalbahn im europäischen Ausschreibungswettbewerb vergeben. Durch das veröffentlichte

Verhandlungsverfahren ist ein Weiterbetrieb im Fahrplanjahr 2026 sehr wahrscheinlich, allerdings muss die „Langzeitvergabe“ noch erfolgen, in der sich die Rurtalbahn dem Wettbewerb stellen muss.

Die Trassenentgelte stehen der Rurtalbahn GmbH aufgrund des eingangs erwähnten Infrastrukturpachtvertrages langfristig zu.

Auf der Aufwandsseite stellen die bezogenen Fremdpersonalleistungen in Höhe von TEUR 2.745 (i. V. TEUR 2.771) eine maßgebliche Position dar; in dieser Höhe sind die Aufwendungen auch für die Folgejahre zu kalkulieren.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten haben sich steigend entwickelt. Die Entwicklung der Energiekosten ist insbesondere im Bereich der Dieselmotorkraftstoffe stark von der weltweiten Nachfrage sowie des Angebotes auf den angespannten Rohstoffmärkten abhängig. Preissteigerungen am Markt werden insbesondere im Bereich der Treibstoffe durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte durch Indexmechanismen kompensiert.

Der Personalaufwand, laut Posten 5 und 6 der Gewinn- und Verlustrechnung, betrug insgesamt TEUR 10.560 (i. V. TEUR 9.189) und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.371 erhöht.

Ursachen für den Personalkostenanstieg sind geleistete Sonderzahlungen sowie die Auswirkungen der neu abgeschlossenen Tarifverträge, die in 2024 Tarifierhöhungen vorsahen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von TEUR 9.022 (i. V. TEUR 9.467) sind um TEUR 445 im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Der Rückgang zeigt sich insbesondere in den Bereichen Instandhaltung Bahnübergänge (TEUR 329) und Gleisanlagen (TEUR 129) sowie periodenfremder Aufwendungen (TEUR 420) bei gleichzeitig gestiegenen Kosten für Rechts- und Beratungsleistungen (TEUR 467), Instandhaltungskosten Schienenfahrzeuge (TEUR 238) sowie Verkaufsprovisionen (TEUR 204).

Die Verbesserung des Zinsergebnisses im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von TEUR 108 resultiert aus deutlich gesunkenen Zinsaufwendungen (TEUR 166) bei gleichzeitig reduzierten Zinserträgen in Höhe von TEUR 58.

Das Jahresergebnis vor Steuern beträgt TEUR 4.480 (i. V. TEUR 4.399). Dies bedeutet eine marginale Zunahme um TEUR 81, und einen gleichzeitigen leichten Anstieg des Aufwands aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um TEUR 18 auf TEUR 1.532 (i. V. TEUR 1.514).

Der Jahresüberschuss beträgt TEUR 2.942 (i. V. TEUR 2.872).

b. Finanzlage

	2024 TEUR	2023 TEUR
Jahresüberschuss	2.942	2.872
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	1.560	1.582
+/- Zunahme/Abnahme Sonderposten mit Rücklagenanteil	-109	-119
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-1.270	2.772
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	0
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-1.860	-1.178
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	6.160	156
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	7.423	6.085
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	9
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-375	-264
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-31	0
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	31.362	9.273
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-25.172	-9.810
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	5.784	-342
- Auszahlungen an Unternehmenseigner	-2.872	-2.158
+ Einzahlung aus der Aufnahme von Krediten	0	0
- Auszahlungen für die Tilgung von Krediten	-2.334	-4.172
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-5.206	-6.330
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	8.000	-587

+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	<u>4.401</u>	<u>4.988</u>
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	<u>12.401</u>	<u>4.401</u>

Liquide Mittel werden mit TEUR 12.401 (i. V. TEUR 4.401) ausgewiesen. Dies bedeutet eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr um TEUR 8.000. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2024 ein Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von TEUR 7.423. Dieser zeigt eine hohe Innenfinanzierungskraft und Stabilität der Gesellschaft.

Aufgrund der bestehenden Verkehrsverträge für die SPNV-Linie RB 21 Düren - Linnich und Düren - Heimbach sowie der RB 28 des Aufgabenträgers Zweckverband go.Rheinland erhält die Rurtalbahn GmbH festgelegte Vergütungen des Auftraggebers, die einer in den Verkehrsverträgen festgeschriebenen jährlichen Dynamisierung bzw. Indexierung zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten durch den Auftraggeber unterliegen.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leistet der Auftraggeber gegenüber der Rurtalbahn GmbH monatliche Abschlagszahlungen auf den Gesamtanspruch. Die hierfür erforderlichen Mittel werden dem go.Rheinland durch das Land NRW nach den einschlägigen Rechtsvorschriften, derzeit gemäß § 11 ÖPNVG NRW, zur Verfügung gestellt.

Die Höhe des Anspruchs bestimmt sich nach den vertraglich vereinbarten SPNV-Leistungen im Gebiet des go.Rheinland im Umfang von rund 1.003 TZugkm/Normjahr. Die endgültige Abrechnung des bestellten Betriebsprogramms erfolgt für die RB 21 Süd und die RB 28 spätestens zum 31. März des jeweiligen Folgejahres auf der Grundlage eines Normjahres, für die RB 21 Nord hingegen bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres. Diese eigenen flüssigen Mittel stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die Rurtalbahn GmbH in die Lage versetzt, ihre Zahlungsverpflichtungen zeitgerecht zu erfüllen.

Wöchentliche Liquiditätsübersichten an die Geschäftsführung runden die Liquiditätsplanung ab; die Geschäftsführung ist somit in der Lage, auftretende Engpässe frühzeitig zu erkennen und entsprechende Steuerungsmaßnahmen einzuleiten.

c. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Rurtalbahn GmbH schließt zum 31. Dezember 2024 mit TEUR 27.584 (i. V. TEUR 25.067). Dies bedeutet eine Vermögenszunahme gegenüber dem Vorjahr um TEUR 2.517.

Das Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 3.912 (i. V. TEUR 11.255). Der Rückgang in Höhe von TEUR 7.343 resultiert primär aus der von Seiten der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH zum 31.12.2024 vollständigen Tilgung der Ausleihungen sowie den planmäßigen Abschreibungen sowie Abgängen im Sachanlagevermögen.

Die Anlagendeckung (Verhältnis des Eigenkapitals einschließlich 65 % des Sonderpostens für Investitionszuschüsse sowie des langfristigen Fremdkapitals zum Bestand des Sachanlagevermögens

inklusive der immateriellen Vermögensgegenstände) beträgt zum 31. Dezember 2024 rd. 346 %. Dies weist auf eine hohe finanzielle Stabilität der Gesellschaft hin.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 7.509 (i. V. TEUR 5.290).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich in Höhe von TEUR -14 auf TEUR 295 (i. V. TEUR 310) reduziert.

Der Bestand der sonstigen Vermögensgegenstände erhöht sich um TEUR 903 auf TEUR 4.439 (i. V. TEUR 3.536). Die Steigerung resultiert größtenteils aus einer Rückforderung, die in 2025 erstattet wurde, sowie dem Erstattungsanspruch aus den Verkehrsvertragsabrechnungen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Ansprüche aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) (TEUR 1.799), sonstige Erstattungsleistungen (TEUR 1.511), Steuererstattungsforderungen (TEUR 463), Ansprüche aus Ausbildungsförderungspauschalen (TEUR 151) und die periodengerechte Erfassung von Einnahmen (TEUR 309).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beläuft sich auf TEUR 1.032 (i. V. TEUR 1.409). Der Rückgang resultiert aus der anteiligen Auflösung der geleisteten Pachtvorauszahlung für 2024 in Höhe von TEUR 375. In dem Posten sind im Wesentlichen somit noch die Pachtvorauszahlungen für die Jahre 2025 bis 2027 in Höhe von TEUR 975 enthalten.

Auf der Passivseite stellen die sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 4.984 (i. V. TEUR 6.625), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 876 (i. V. TEUR 3.259), die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 4.582 (i. V. TEUR 5.727) und die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 7.979 (i. V. TEUR 206) die wesentlichen Bilanzposten im Fremdkapital dar.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber der R.A.T.H. GmbH in Höhe von TEUR 584 (i. V. TEUR 1.353) aus Darlehensgewährung gemäß Mietkaufvertrag zur Finanzierung der RS 1-Fahrzeuge sowie weitere erhaltene Darlehen von Seiten der R.A.T.H. GmbH in Höhe von TEUR 3.000 (i. V. TEUR 4.150).

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten größtenteils Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 1.159 (i. V. TEUR 1.325) sowie erhaltene Ausleihungen in Höhe von TEUR 4.205 (i. V. TEUR 0).

Weiterhin bestehen Verbindlichkeiten aus der Rückzahlung erhaltener Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.081 (i. V. TEUR 0), Verbindlichkeiten aus der Weiterleitung einer Versicherungserstattung an die VIAS Rail GmbH in Höhe von TEUR 53 (i. V. TEUR 53) sowie Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von TEUR 79 (i. V. TEUR 55).

Das Eigenkapital beläuft sich auf TEUR 7.936 (i. V. TEUR 7.866), dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 28,8 % (i. V. 31,4 %).

III. Prognosebericht

Wir erwarten für die Gesellschaft eine rückläufige Entwicklung im Hinblick auf das Jahresergebnis.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird in den kommenden Jahren durch Maßnahmen der schweren Instandhaltung an den Schienenfahrzeugen der Rurtalbahn GmbH geprägt sein. Diese Maßnahmen werden kalkulatorisch berücksichtigt, sind aber ergebnismindernd im Jahr des tatsächlichen Aufwandes zu erfassen.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energie- und Materialkosten hat weiterhin erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung noch immer nicht möglich. Die Auswirkungen auf die Umsatz- und Ertragslage der Gesellschaft befinden sich in einem noch überschaubaren Rahmen, die Planungen berücksichtigen die derzeit bekannten Risiken in entsprechendem Umfang. Allerdings sind insbesondere im Bereich der Materialbeschaffung und Fremdleistungen deutliche Preissteigerungen aufgrund der weitergereichten Inflationsentwicklung zu verzeichnen, ebenso bezüglich der zuvor erwähnten Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von Dienstleistern, insbesondere im technischen Bereich.

Für das Geschäftsjahr 2025 wird mit einem graduell steigenden Umsatz, sowie einem leicht reduzierten Ergebnis vor Steuern im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 gerechnet.

Weiterhin wird für das Jahr 2025 mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite als auch mit einer leicht sinkenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte tendenziell sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2024 realisiert.

Wesentliche Änderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für die Folgejahre sind nicht ersichtlich.

Chancen- und Risikobericht

Die Rurtalbahn GmbH befindet sich in einer guten Ausgangsbasis für die zukünftigen Wettbewerbsverschärfungen und Wettbewerbschancen. Nach Ende der aktuellen Verkehrsverträge werden die Betriebsleistungen auf den Strecken der Rurtalbahn im europäischen Ausschreibungswettbewerb vergeben. Durch das veröffentlichte Verhandlungsverfahren ist ein Weiterbetrieb im Fahrplanjahr 2026 sehr wahrscheinlich, allerdings muss die „Langzeitvergabe“ noch erfolgen, in der sich die Rurtalbahn dem Wettbewerb stellen muss.

Der Bund stellte den Ländern Finanzmittel für den SPNV in Form der Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Aufgrund der Steigerungen in den Preiskomponenten Energie und Personal finden intensive Verhandlungen zwischen den Aufgabenträgern und den Bundesländern statt, da die Regionalisierungsmittel in der Konsequenz der Verkehrsausweitungen durch die politisch gewollte

Verkehrswende und die Kostensteigerung, sowie die subventionierte Bereitstellung des Deutschlandtickets nicht ausreichend sind. Daher bleibt weiterhin abzuwarten, welche Lösungen in der Politik gefunden werden können.

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer erfolgt nach den Festlegungen des Kieler Schlüssels, auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Dabei handelt es sich um einen Zielschlüssel, der sich je zur Hälfte aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern zusammensetzt.

Ausgehend von der bis zum Jahr 2015 gültigen, konstanten horizontalen Mittelverteilung, findet im Zeitraum von 2016 bis 2031 Jahr für Jahr eine schrittweise Umverteilung der Länderanteile am Sockelbetrag der Regionalisierungsmittel statt, bis im Jahre 2031 der endgültige Zielschlüssel 'Kieler Schlüssel' erreicht ist. Für den Sockelbetrag ergeben sich im Zeitraum der Umverteilung somit je Bundesland jährlich unterschiedliche prozentuale Mittelanteile.

Zur Absicherung gegenüber möglichen Risiken des Unternehmensfortbestandes bedient sich die Rurtalbahn GmbH eines umfassenden Früherkennungssystems durch die Implementierung von Daten der Finanzbuchhaltung und des Controllings in ein monatliches Reporting-System. Die so generierten Abweichungsberichte werden in Abstimmung mit der Geschäftsführung und den jeweiligen Geschäftsbereichsleitern zeitnah analysiert. Wöchentliche Liquiditätsübersichten werden der Geschäftsführung vorgelegt.

Zur Vermeidung von Zahlungsausfällen wird ein adäquates Forderungsmanagement eingesetzt, das durch eine permanente und zeitnahe Überwachung der Zahlungseingänge Forderungsausfälle nahezu ausschließt. Bei ausbleibendem Forderungsausgleich werden entsprechende Maßnahmen bis hin zum Mahnbescheid erlassen. Im Neukundenbereich sind vor der Aufnahme von Geschäftsbeziehungen entsprechende Bonitätsauskünfte einzuholen.

Die Gesellschaft besitzt infolge der guten Eigenkapitalbasis eine solide Innenfinanzierungskraft. Investitionen werden aus Eigenmitteln dargestellt. Eine Aufnahme von Fremdverbindlichkeiten ist aus Sicht der Geschäftsführung nicht notwendig.

Preissteigerungen am Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte oder Preisfortschreibungen in den Verkehrsverträgen kompensiert.

Aufgrund der durchgeführten Analysen bestehen aus Sicht der Geschäftsführung zum Zeitpunkt der Berichterstattung keine Risiken, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden oder ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Zusammensetzung:

Geschäftsführung:	Häner, Herbert	Nideggen	
	Zimmermann, Björn	Cadier en	
	Bröker, Jens (ab 01.01.2024 bis 24.04.2024)	Keer/NL	
	Emunds, Guido (seit 28.06.2024)	Kreis Düren BTG	Ehem. Referatsleiter Geschäftsführer
Aufsichtsrat:	Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbG (BTG)	3 Sitze	
	R.A.T.H. GmbH	3 Sitze	
Gesellschafterversammlung:		1 Stimme	je 50 € Stammkapital

Vertreter des Kreises Düren

Aufsichtsrat:

Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Abhoff, Ferdinand (Vorsitzender)	Beauftragter des Landes NRW	08.11.2024	31.10.2025
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	03.07.2014	
Leonards, Ludwig	Kreistagsmitglied	28.03.2023	
Nolten, Dr. Ralf (Vorsitzender)	Landrat	01.11.2025	
Spelthahn, Wolfgang (Vorsitzender)	Landrat	03.02.2004	08.11.2024

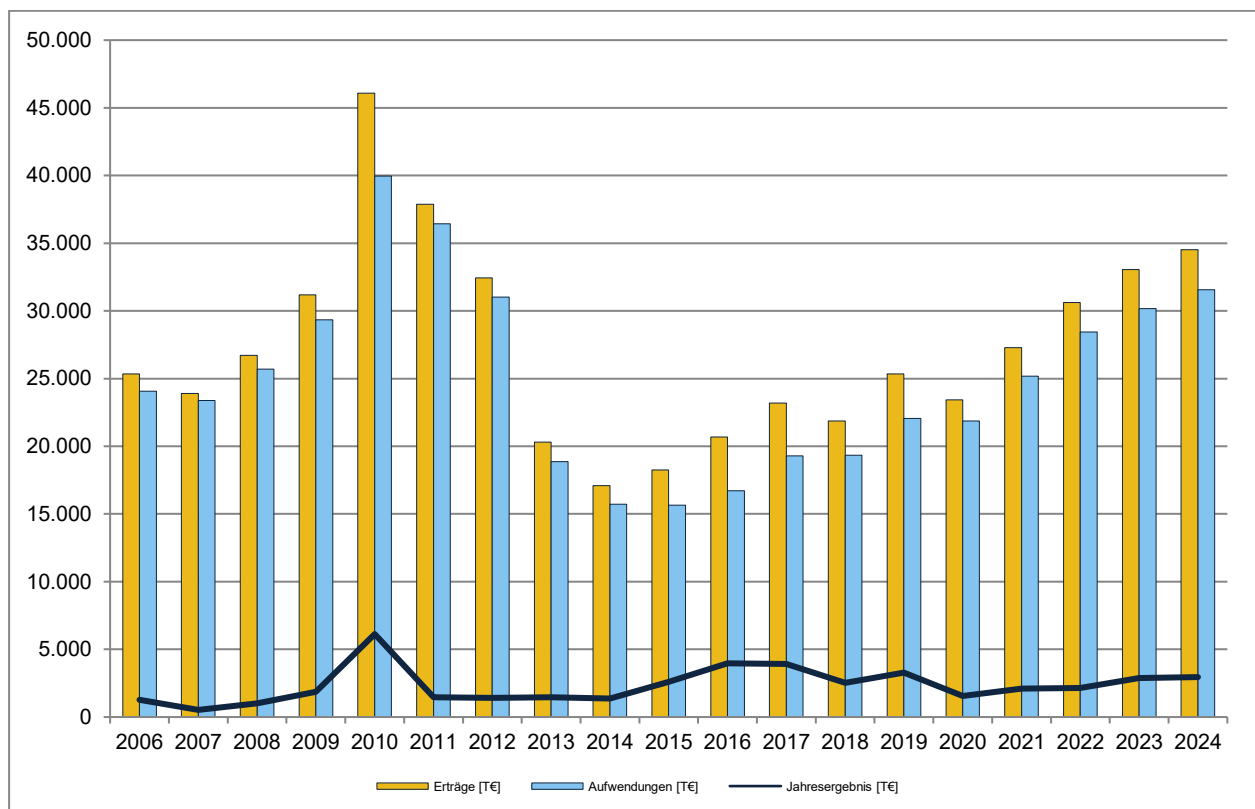
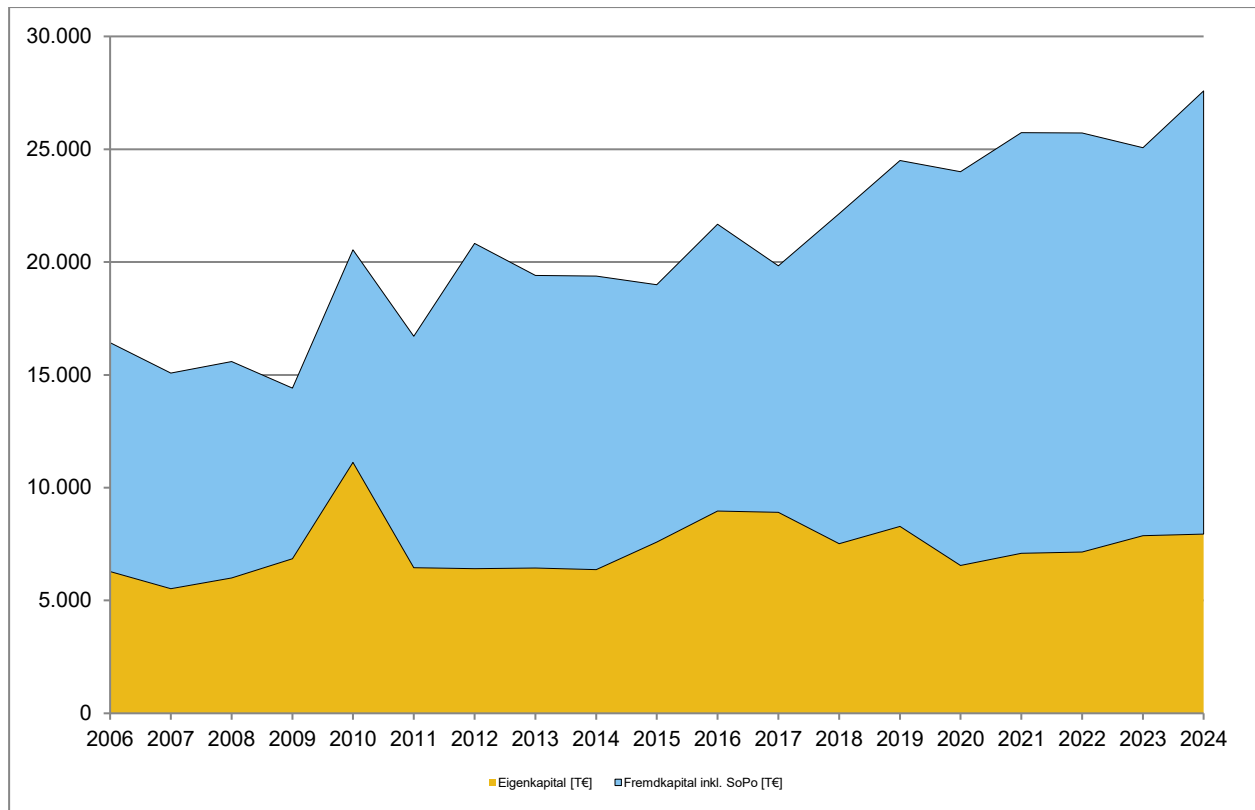
Gesellschafterversammlung:

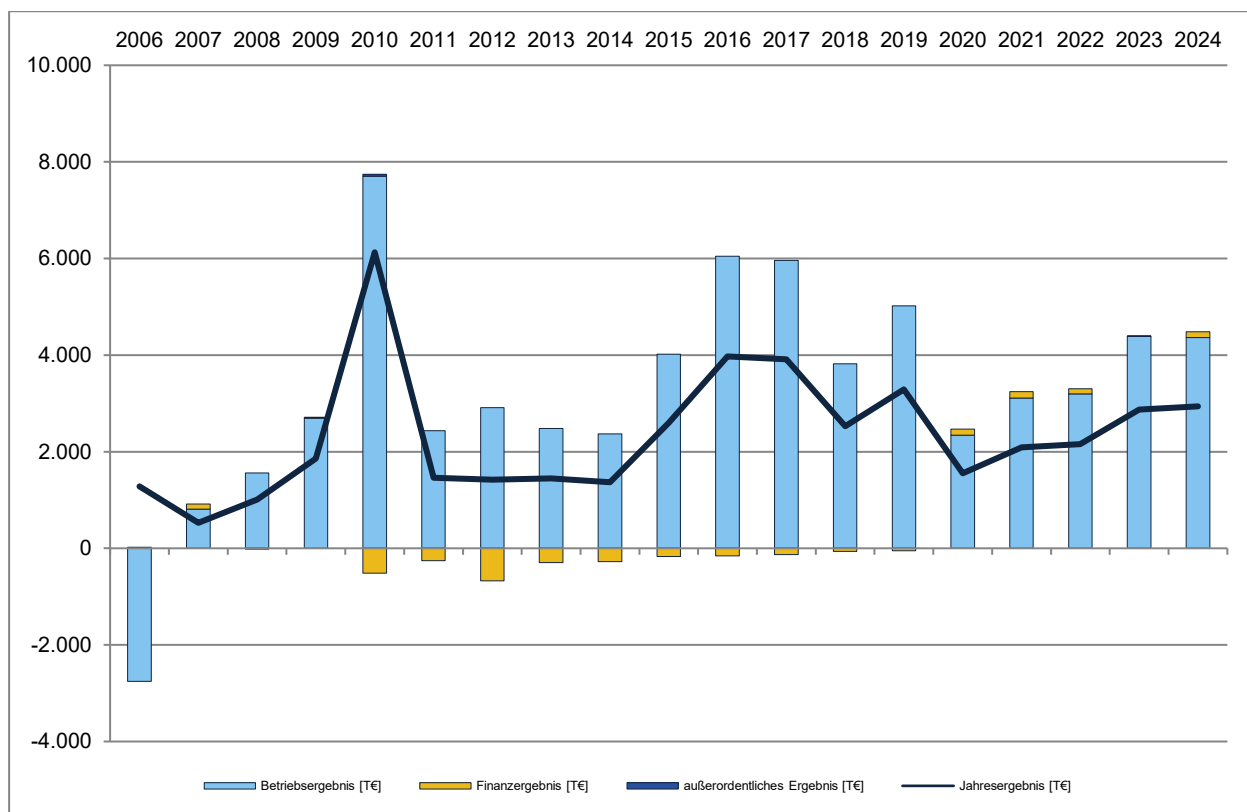
Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Hürtgen, Dirk	Kämmerer	03.11.2009	

h) Personalbestand

Zum 31.12.2024 waren 143 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2022	2023	2024	Veränderung
Eigenkapitalquote	27,81%	31,38%	28,77%	-2,61%
Eigenkapitalrentabilität	30,17%	36,51%	37,07%	0,56%
Anlagendeckungsgrad 2	134,00%	116,89%	280,37%	163,49%
Verschuldungsgrad	255,87%	216,81%	247,16%	30,34%
Umsatzrentabilität	11,87%	15,64%	14,60%	-1,04%