

20 Rurtalbus GmbH



Kölner Landstraße 271
52351 Düren
Telefon: 02421 3901-999
Telefax: 02421 3901-88
E-Mail: info@rurtalbus.de
Homepage: www.rurtalbus.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Gegenstand der Gesellschaft ist die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr einschließlich dessen Sonderformen sowie im Gelegenheitsverkehr. Die Gesellschaft kann alle Geschäfte betreiben, die dem Gesellschaftszweck unmittelbar oder mittelbar zu dienen geeignet sind. Sie kann sich insbesondere an anderen Unternehmen beteiligen, sie erwerben, die Geschäftsführung für solche Unternehmen übernehmen sowie Zweigniederlassungen errichten.

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	12,25	49
R.A.T.H. GmbH	12,75	51
Stammkapital	25,0	

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	10.923,00 €	778,00 €	6,00 €	-772,00 €	-99,23%
II. Sachanlagen	247.693,00 €	260.273,00 €	344.068,00 €	83.795,00 €	32,20%
B. Umlaufvermögen					
I. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	5.949.609,31 €	6.751.681,45 €	7.557.201,92 €	805.520,47 €	11,93%
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.145.056,75 €	813.846,16 €	832.059,86 €	18.213,70 €	2,24%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	227.491,14 €	230.408,93 €	202.856,41 €	-27.552,52 €	-11,96%
Summe Aktiva	7.580.773,20 €	8.056.987,54 €	8.936.192,19 €	879.204,65 €	10,91%

Bilanz	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Jahresüberschuss	1.224.827,11 €	98.448,98 €	239.676,83 €	141.227,85 €	143,45%
C. Rückstellungen	1.784.935,70 €	1.126.821,10 €	1.212.815,02 €	85.993,92 €	7,63%
D. Verbindlichkeiten	4.546.010,39 €	6.802.874,71 €	7.455.981,59 €	653.106,88 €	9,60%
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €	3.843,75 €	2.718,75 €	-1.125,00 €	-29,27%
Summe Passiva	7.580.773,20 €	8.056.988,54 €	8.936.192,19 €	879.203,65 €	10,91%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	33.448.593,06 €	37.112.586,61 €	37.367.761,54 €	255.174,93 €	0,69%
2. sonstige betriebliche Erträge	981.600,93 €	274.398,06 €	1.969.862,65 €	1.695.464,59 €	617,89%
3. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens	6.074,91 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
4. Materialaufwand	27.902.341,56 €	31.326.836,20 €	32.374.552,44 €	1.047.716,24 €	3,34%
5. Personalaufwand	263.372,97 €	951.993,96 €	1.990.160,34 €	1.038.166,38 €	109,05%
6. Abschreibungen	57.472,58 €	80.069,78 €	83.283,06 €	3.213,28 €	4,01%
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	4.395.737,98 €	4.802.476,35 €	4.470.150,07 €	-332.326,28 €	-6,92%
Betriebsergebnis	1.817.343,81 €	225.608,38 €	419.478,28 €	193.869,90 €	85,93%
8. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	3,30 €	69,85 €	7.977,80 €	7.907,95 €	11321,33%
9. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	0,00 €	44.722,25 €	48.284,07 €	3.561,82 €	7,96%
Finanzergebnis	3,30 €	-44.652,40 €	-40.306,27 €	4.346,13 €	-9,73%
Ergebnis d. gewöhl. Geschäftstätigkeit	1.817.347,11 €	180.955,98 €	379.172,01 €	198.216,03 €	109,54%
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	592.354,00 €	81.855,00 €	137.205,18 €	55.350,18 €	67,62%
11. sonstige Steuern	166,00 €	652,00 €	2.290,00 €	1.638,00 €	251,23%
Jahresergebnis	1.224.827,11 €	98.448,98 €	239.676,83 €	141.227,85 €	143,45%

f) Lagebericht

I. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

Die Gesellschaft wurde am 22.08.2019 von der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB), Düren, einer 100 %-Tochter der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG), Düren, und der privatwirtschaftlichen, in der Region verwurzelten, R.A.T.H. GmbH, Düren, gegründet. Mehrheitsgesellschafter ist die R.A.T.H. GmbH mit 51 % der Anteile, während die Dürener Kreisbahn GmbH 49 % der Anteile hält. Zum 01.01.2020 wurde die DKB auf den übernehmenden Rechtsträger, die Muttergesellschaft BTG, verschmolzen. Für die Rurtalbus GmbH (Rurtalbus) haben sich hieraus weder Änderungen hinsichtlich der organisatorischen noch der finanziellen Rahmenbedingungen ergeben.

Die Haupttätigkeit der Gesellschaft ist die Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) – überwiegend im Kreis Düren. Die Gesellschaft hat zum 01.01.2020 den operativen Betrieb im Bereich öffentlicher Straßenpersonennahverkehr aufgenommen. Die Leistungen werden sowohl im Selbsteintritt als auch durch Subunternehmer erbracht.

Maßgebend für das öffentlich bestellte Leistungspaket der Rurtalbus GmbH ist der Nahverkehrsplan des Kreises Düren. Der Kreis Düren als Aufgabenträger für den ÖSPV im Kreis Düren hat in einem wettbewerblichen Verfahren die gesamte ÖSPV-Leistung im Kreis Düren in einem Los für 10 Jahre ausgeschrieben. Am 30.04.2019 hat der Kreis Düren den Zuschlag für diese Leistungen an die Bietergemeinschaft, bestehend aus der BTG und der R.A.T.H. GmbH, für einen Zeitraum von 10 Jahren vergeben. Der geschlossene Verkehrsvertrag läuft ab dem 01.01.2020 und endet zum 31.12.2029. Mit Beginn des Verkehrsvertrages werden alle Maßnahmen und Veränderungen aus dem neuen Nahverkehrsplan des Kreises Düren umgesetzt. Insbesondere enthält der neue Nahverkehrsplan das Ziel, die Ausgestaltung des Nahverkehrs zu stärken und mögliche Problemstellungen bei Schnittstellen zu minimieren und die öffentlichen Verkehrsleistungen zukünftig aus einer Hand zu beziehen. Im Verkehrsvertrag ist zu Beginn eine zweijährige Bruttophase vorgesehen, die zum 01.01.2022 von der Nettophase abgelöst werden soll. Während der Bruttophase liegt die Erlösverantwortung beim Aufgabenträger Kreis Düren. Aufgrund des unvorhersehbaren, pandemiebedingten Fahrgastrückganges und damit einhergehendem Rückgang der Fahrgelderlöse wurde mit dem Kreis Düren als Aufgabenträger zur gegenseitigen Vermeidung erheblicher wirtschaftlicher Risiken vereinbart, die Bruttophase zunächst bis zum 31.12.2023 zu verlängern. Im Jahre 2024 wurde der Beschluss gefasst, dass es bis zum Ende des Verkehrsvertrages keinen Wechsel hin zu einem Nettovertrag geben wird.

Auf Grund des im April 2019 gewonnenen wettbewerblichen Verfahrens über die gesamten ÖSPV-Leistungen im Kreis Düren und den damit einhergehenden Rahmenbedingungen des geschlossenen Verkehrsvertrages bedient sich die Gesellschaft im Rahmen von Personalgestellungsverträgen mit der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG) des beigestellten Fahr- und Betriebspersonales.

Weiterhin nutzt die Gesellschaft die von Seiten der BTG vorgehaltene technische Infrastruktur und deren Fuhrpark an Kraftomnibussen sowie die Servicedienstleistungen bei Werkstatt- und Betankungsdienstleistungen durch die Rurtalbahn GmbH, Düren, für die eigenen Busse sowie den beigestellten Fuhrpark. Im kaufmännischen Bereich erfolgt die Abwicklung im Wesentlichen auf Basis von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin R.A.T.H. GmbH, Düren.

Lediglich untergeordnet ist die Gesellschaft in diesen Bereichen unabhängig von den Beistellungen aktiv, z. B. bei der Erbringung von Schülerspezialverkehr außerhalb der verkehrsvertraglichen Leistung. Nachbesetzungen bei Personal sowie Neuanschaffungen von Betriebsausrüstung (insbesondere Fahrzeuge) werden ebenfalls im Rahmen der Beistellung vorgenommen.

Die eingesetzte Fahrzeugflotte soll sukzessiv auf alternative Antriebsmodelle umgestellt werden. So wurden im September 2020 die ersten 5 elektrisch betriebenen Omnibusse für den reinen Stadtverkehr erfolgreich in Betrieb genommen. Im Frühjahr 2022 wurden die ersten 5 Wasserstoffbusse geliefert. Die Inbetriebnahme der Fahrzeuge ist erfolgt. Da die Fahrzeuge keine dauerhafte technische Verfügbarkeit aufwiesen, hat sich die BTG entschieden, diese Fahrzeuge an den Hersteller zurückzugeben und hat den

Wandlungsprozess unter juristischer Begleitung eingeleitet. Die Wandlung der Fahrzeuge ist bis zum 31.12.2024 noch nicht abgeschlossen.

Eine geeignete Tankstelleninfrastruktur mit der nötigen Wasserstoffversorgung ist in Umsetzung. Bislang tankte die Gesellschaft die Fahrzeuge an einer öffentlichen Tankstelle in Düren. Mittelfristig soll der gesamte für den Aufgabenträger eingesetzte Fuhrpark auf alternative Antriebe – vorzugsweise Wasserstoff – umgestellt werden. Unter juristischer Begleitung wurde der Beschaffungsprozess für weitere 10 Wasserstoffbusse eingeleitet. Die Fahrzeuge wurden im November und Dezember 2024 geliefert und in Betrieb genommen. Es hat sich gezeigt, dass diese neuen Fahrzeuge wesentlich zuverlässiger sind als die im Jahre 2022 beschafften Fahrzeuge. Für den Kreis Düren, der sich als Wasserstoffmodellregion versteht, ist es erfreulich, dass sich der größte Subunternehmer der Gesellschaft, die VIAS Bus GmbH, bereit erklärt hat, ebenfalls 10 identische Wasserstofffahrzeuge zu bestellen. Die Auslieferung und Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge erfolgte zeitgleich mit den Fahrzeugen der Gesellschaft. Der Kreis Düren als Aufgabenträger hat zuvor die Übernahme der Mehrkosten für die Beschaffung und den Betrieb der Wasserstoffbusse bestätigt.

Weiterhin bestehen ein Einnahmearbeitungsvertrag und ein Kooperationsvertrag mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV). Die Interessen der Rurtalbus im Verkehrsverbund Rhein – Sieg (VRS) werden, aufgrund der lediglich geringen wirtschaftlichen Bedeutung für die Rurtalbus, vom AVV gebündelt mit anderen Nahverkehrsunternehmen mit Geschäftssitz im Gebiet des AVV vertreten. Die Gesellschaft wirkt im AVV im Aufsichtsrat und im Unternehmensbeirat sowie in untergeordneten Gremien mit. Abschließende Entscheidungen fallen in der politisch besetzten Zweckverbandsversammlung. Während der Bruttophase des Verkehrsvertrages liegt die Beschlussbefugnis im Unternehmensbeirat des AVV beim Kreis Düren; die Rurtalbus nimmt in dieser Phase nur beratend teil.

II. Wirtschaftsbericht

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 gegenwärtige Entwicklung im Personenverkehr muss immer noch vor dem Hintergrund der drastischen Rückgänge und Verlagerungen im Jahr 2020 betrachtet werden, die aufgrund der Corona-Pandemie und der Maßnahmen zu ihrer Eindämmung entstanden. Alle fundamentalen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des ÖSPNV 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.

Im Jahr 2021 hat der gesamtmodale Personenverkehr annähernd auf dem gedrückten Vorjahresstand stagniert. Erst im Jahre 2022 wurden bei allen Verkehrsarten nennenswerte Teile der Einbrüche von 2020 ausgeglichen. Der Abstand zum Vorkrisenjahr hat sich in dem Jahr annähernd halbiert. Im Jahr 2023 hat sich dieser Aufholprozess grundsätzlich fortgesetzt. Der Abstand zum Vorkrisenjahr 2019 hat sich weiter verringert auf 5 % (Aufkommen) und 5,6 % (Leistung).

Durch inflationsbedingte Kaufkraftverluste wurden die privaten Konsumausgaben im Jahr 2024 gebremst. Die Kraftstoffpreise sanken im Jahr 2024 trotz der Anhebung des CO₂-Preises wieder leicht, liegen aber weiterhin auf hohem Niveau. Für den Individualverkehr ist vor allem bei der Leistung mit einem etwas schwächeren Wachstum gegenüber 2023 zu rechnen.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr entstand im Liniennahverkehr erneut der stärkste Effekt aus dem Deutschlandticket, der ab dem Jahr 2024 im gesamten Jahr wirksam war. Gegenüber 2023 wuchs die Fahrgastzahl um ganze 6 % und reduzierte so den Abstand zum Vorkrisenstand auf 3 %. Für die Verkehrsleistung wird erwartet, dass diese erstmal wieder über dem Wert von 2019 liegen wird.

Im Buslinienfernverkehr besteht zumindest theoretisch noch ein großes (weiteres) Aufholpotenzial. Allerdings wird das Deutschlandticket hier zumindest bis Jahresende etwas dämpfen. Zudem ist der im letzten Jahr sichtbare Wiederannäherungsprozess (2023/22: 38 %) annähernd zum Stillstand gekommen.

Daher wird für das Aufkommen mit einem Plus von rund 4 % gegenüber Vorjahr und bei der Leistung von knapp 6 % gerechnet, so dass das Aufkommen weiterhin um rund die Hälfte (51 %) und die Leistung um 41 % unter Vorkrisenniveau 2019 liegen werden.

Für den Gelegenheitsverkehr ist grundsätzlich ein sehr ähnlicher Annäherungsprozess wie im Linienfernverkehr zu erwarten. Das Minus gegenüber 2019 dürfte sich von (noch geschätzten) rund 40 % im Jahr 2023 auf nunmehr gut 37 % zurückbilden.

Im gesamten ÖSPV liegt das Aufkommen wie im Nahverkehr um gut 3 % unter dem Niveau von 2019 und nimmt gegenüber 2023 um rund 6 % zu. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um rund 10 % unter dem Vorkrisenstand, aber um rund 7 % über dem Vorjahr liegt.

Die Prognose für die Jahre 2025 bis 2026 erfolgt grundsätzlich gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019. Dies ist schon deshalb erforderlich, weil eine Betrachtung ohne das Vorkrisenniveau äußerst fehlerträchtig wäre.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird der Liniennahverkehr in den Jahren 2025 und 2026 von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden nicht unwesentlich und jener der Erwerbstätigen zumindest etwas angeregt. Zusätzlich erhöhen zumindest 2025 die Basiseffekte aus den Streiks im ÖPNV 2024 sowie weitere postpandemische Aufholprozesse die Ergebnisse. Deutlich reduzierend wirkt hingegen die Preiserhöhung des Deutschlandtickets ab 01.01.2025.

In beiden Jahren wird ein Anstieg von 1,0 % der Fahrgastzahlen erwartet. Damit nähert sich das Fahrgastaufkommen weiterhin langsam dem Vorkrisenniveau von 2019 an und liegt 2026 mit 0,8 % nur noch knapp darunter.

In diesen Zahlen ist berücksichtigt, dass sich als langfristige Auswirkung der Pandemie ein verstärktes Arbeiten im Homeoffice ergeben hat.

III. Darstellung der Lage

a. Ertragslage

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

Ergebnis in TEUR	2024	2023	Veränderung
Rohergebnis	6.963	6.060	903
Personalaufwand	-1.990	-952	-1.038
Abschreibungen	-83	-80	-3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.470	-4.803	333
Zinsergebnis	-40	-45	5
Steuern	-140	-82	-58
Jahresergebnis	240	98	142

Die Ertragslage im ÖSPV ist maßgeblich von der Erbringung der Verkehrsleistungen, überwiegend im Kreis Düren, geprägt. Lediglich untergeordnet ist die Gesellschaft bei der Erbringung von Schülerspezialverkehren, außerhalb der verkehrsvertraglichen Leistung, aktiv. Im Geschäftsjahr 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 37.368 erzielt (i. V. TEUR 37.113). Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um TEUR 255.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen in 2024 TEUR 1.970 (i. V. TEUR 274). Der Anstieg in Höhe von TEUR 1.696 resultiert primär aus gestiegenen periodenfremden Erträgen (TEUR 962) und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 500). Der Anstieg der periodenfremden Erträge resultiert im Wesentlichen aus der in 2024 erfolgten Spitzabrechnung 2023 der Personalgestellungsleistungen von Seiten der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH in Höhe von TEUR 866.

In 2024 konnte mit den Subunternehmern, nach Anpassung der zukünftigen vertraglichen Grundlagen, eine einvernehmliche Lösung und eine Vertragsbindung bis zum Verkehrsvertragsende 2029 erzielt werden. Der Vertrag beinhaltet auch das Einverständnis des Subunternehmer, dass keinerlei Forderungen aus Vorjahren mehr gegenüber der Rurtalbus GmbH bestehen. Dies führte zur ertragswirksamen Auflösung der bestehenden Rückstellungen für Umleitungskosten der Subunternehmer für Vorjahre in Höhe von TEUR 486.

Der überwiegende Teil der Gesamtleistung wurde durch die erzielten Fahrgeldeinnahmen sowie die Abschlagszahlungen gemäß Verkehrs-Service-Vertrag mit dem Kreis Düren generiert.

Im Materialaufwand mit TEUR 32.375 (i. V. TEUR 31.327) stellen die Fremdleistungen für die beauftragten Subunternehmer zur Erbringung der öffentlichen Verkehrsleistungen gemäß Verkehrsvertrag mit dem Kreis Düren, die Aufwendungen für das beigestellte Personal, die vorgehaltene technische Infrastruktur zzgl. Fuhrpark an die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH sowie die Servicedienstleistungen bei Werkstatt und Betankungsdienstleistungen durch die Rurtalbahn GmbH für die eigenen Busse sowie den beigestellten Fuhrpark, die wesentlichen Aufwendungen dar. Der Anstieg des Materialaufwands, trotz Rückgang des beigestellten Personals von Seiten der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren, resultiert aus

gestiegenen Fremdleistungskosten der Subunternehmer, höheren Fahrzeuganmietungskosten sowie gestiegenen Mietleasingkosten der beigestellten, sukzessiv erneuerten Fahrzeugflotte.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten werden sich voraussichtlich leicht steigend weiterentwickeln. Die weitere Entwicklung der Energiekosten hängt entscheidend von den geopolitischen Umständen ab, die sich jederzeit ändern können und damit erheblichen Einfluss auf die konjunkturelle Entwicklung der deutschen Wirtschaft haben. Es ist derzeit mit weiteren leichten Verteuerungen im Energiesektor zu rechnen. Preissteigerungen im Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte teilweise kompensiert.

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr TEUR 1.990 (i. V. TEUR 952), das bedeutet einen Anstieg von TEUR 1.038. Ursächlich hierfür war eine deutliche Erhöhung des Mitarbeiterstammes, analog zum Rückgang der Anzahl des beigestellten Fahr- und Betriebspersonals im Rahmen der Personalgestellungsverträge mit der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren. Die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren hat für ausgeschiedene Mitarbeiter des beigestellten Fahr- und Betriebspersonals keine neuen Mitarbeiter mehr eingestellt.

Die Abschreibungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf TEUR 83 (i. V. TEUR 80) und resultieren aus den planmäßigen Abschreibungen des Anlagevermögens.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich in 2024 auf TEUR 4.470 (i. V. TEUR 4.803), das bedeutet einen Rückgang in Höhe von TEUR 333. Die Abnahme basiert im Wesentlichen auf gesunkenen periodenfremden Aufwendungen (- TEUR 831), VVDE-Haftpflichtumlagekosten (- TEUR 85) sowie Kfz-Reparaturkosten (- TEUR 83) bei gestiegenen Weiterbelastungen (TEUR 253), Miet- und Infrastrukturkosten (TEUR 61) sowie Wartungskosten für Hard- und Software (TEUR 50).

Weitere wesentliche Posten sind AVV Verbundkosten in Höhe von TEUR 224 (i. V. TEUR 232), Rechts- und Beratungskosten in Höhe von TEUR 264 (i. V. TEUR 267) sowie Werbe- und Sponsoringkosten in Höhe von TEUR 238 (i. V. TEUR 216).

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag haben das Ergebnis mit TEUR 137 (i. V. TEUR 82) und die sonstigen Steuern mit TEUR 3 (i. V. TEUR 0) belastet.

In 2024 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 240 (i. V. TEUR 98) realisiert.

b. Finanzlage

Über die Liquiditätssituation und die finanzielle Entwicklung gibt die folgende Kapitalflussrechnung Aufschluss:

	2024 TEUR	2023 TEUR
Periodenergebnis	240	98
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	83	80
+/- Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	86	-658
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-778	-805
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	652	1.261
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	282	-24
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	1
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-166	-83
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	0
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-166	-82
+ Einzahlungen von Gesellschafter	0	0
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	0	1.000
- Auszahlungen an Unternehmenseigner	-98	-1.225
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und von (Finanz-)Krediten	0	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-98	-225
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	18	-331
+/- Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	814	1.145
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	832	814

Liquide Mittel werden zum 31. Dezember 2024 mit TEUR 832 (i. V. TEUR 814) ausgewiesen.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leistet der Auftraggeber aus dem Verkehrsvertrag gegenüber der Rurtalbus GmbH monatliche Abschlagszahlungen auf den Grundanspruch. Die Höhe der Abschlagszahlungen bemisst sich nach dem fortgeschriebenen Grundanspruch unter Anrechnung der auf Basis des Erlösgutachtens vom IVV aus 2017 ermittelten durchschnittlichen, kassentechnischen Einnahmen sowie unter Beachtung pauschaler Zuwendungen nach § 145 SGB IX , § 11a ÖPNVG NRW sowie erhaltener MobilTickets Zuwendungen.

Die endgültige Abrechnung des vertraglich vereinbarten Betriebsprogramms im ÖSPV erfolgt zum 30. Juni des nachfolgenden Kalenderjahres durch den Auftraggeber. Zum Ende des Geschäftsjahres erfolgt eine vorläufige Abgrenzung.

Diese eigenen flüssigen Mittel stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die Rurtalbus 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, sich anbahnende Engpässe frühzeitig zu erkennen und entsprechende Steuerungsmaßnahmen einzuleiten.

c. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Rurtalbus GmbH beträgt zum 31. Dezember 2024 TEUR 8.936 (i. V. TEUR 8.057).

Das Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 344 (i. V. TEUR 261). Der Anstieg basiert primär auf Neuanschaffungen in den Bereichen Betriebs- und Geschäftsausstattung bei planmäßig getätigten Abschreibungen in Höhe von TEUR 83.

Die Anlagendeckung (Verhältnis des Eigenkapitals zzgl. des langfr. Fremdkapitals zum Bestand des Anlagevermögens) beträgt zum 31. Dezember 2024 rd. 368 %. Dies weist auf eine hohe finanzielle Stabilität hin.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 7.557 (i. V. TEUR 6.752). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 2.023 (i. V. TEUR 3.035), die sonstigen Vermögensgegenstände belaufen sich auf TEUR 5.344 (i. V. TEUR 3.649).

Die bedeutsamsten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen gegenüber der ASEAG Aachen in Höhe von TEUR 1.540 sowie gegenüber der Kreisverwaltung DN in Höhe von TEUR 208.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Steuererstattungsansprüche aus Umsatzsteuer in Höhe von TEUR 1.061 (i. V. TEUR 962), aus Ertragsteuern in Höhe von TEUR 1.210 (i. V. TEUR 997) sowie Ansprüche aus ausstehenden Abrechnungen in Höhe von TEUR 2.822 (i. V. TEUR 1.089).

Der Anstieg der ausstehenden Abrechnungen resultiert aus der, im Gegensatz zum Vorjahr, fehlenden unterjährigen Abrechnung des ersten Abschlags auf die Spitzabrechnung 2024 an den Kreis Düren.

Der Bestand an liquiden Mitteln beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 832 (i. V. TEUR 814).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 203 (i. V. TEUR 230) enthält im Wesentlichen die Kosten für die erteilten Konzessionen des Linienverkehrs gem. § 42 PBeFG für die Jahre 2021 bis 2029 in Höhe von TEUR 11 (i. V. TEUR 14), die Aufwendungen für die gemieteten Fahrzeugdrucker für die Jahre 2021-2029 in Höhe von TEUR 148 (i. V. TEUR 178) sowie Kosten für Sponsoringmaßnahmen für 2025 in Höhe von TEUR 35 (i. V. TEUR 35).

Das Eigenkapital beträgt zum 31. Dezember 2024 TEUR 265 (i. V. TEUR 123); dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um TEUR 142 und resultiert aus der in 2024 getätigten Ausschüttung an die Unternehmerseigner sowie dem gestiegenen Jahresergebnis 2024 im Vergleich zum Vorjahr.

Die Eigenkapitalquote 2024 (Eigenkapital/Bilanzsumme) beträgt 2,96 % (i. V. 1,53 %).

Zum 31. Dezember 2024 stellen auf der Passivseite die sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 1.213 (i. V. TEUR 1.127), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 993 (i. V. TEUR 1.676), die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 3.562 (i. V. TEUR 2.338) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 2.866 (i. V. TEUR 2.711) die wesentlichen Posten dar.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen resultiert vorwiegend aus den offenen Abrechnungen von Subunternehmerleistungen 2024 aufgrund veränderter vertraglicher Grundlagen.

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 1.224 auf TEUR 3.562 (i. V. TEUR 2.338) ergibt sich im Wesentlichen aus Abrechnungen der Vias Bus GmbH für Subunternehmerleistungen sowie berechneten Reparatur- und Tankleistungen von der Rurtal-bahn GmbH.

IV. Prognosebericht

Nach erfolgter Aufnahme des operativen Betriebs mit einer erheblichen Ausweitung der Busverkehrsleistungen von 6,9 auf ca. 8,5 Mio. Buskilometer im Jahr 2020 hat sich die zu erbringende Verkehrsleistung im Jahr 2021 bei 8,5 Mio. Buskilometern stabilisiert. Aufgrund einer erneuten Leistungsausweitung um rund 500 Tkm im Jahre 2022 wurden auch im Jahr 2023 und 2024 Leistungen knapp unter 9 Mio. Buskilometern erbracht. Die entsprechende Leistungserbringung wird zu einem erheblichen Anteil durch die zusätzliche Bestellung von Subunternehmerleistungen sichergestellt. Insbesondere der Fachkräftemangel bei den Fahrpersonalen in der gesamten Branche erschwert eine vertragskonforme Leistungserbringung. Ziel ist die vollumfängliche Erfüllung der Qualitätsstandards des Verkehrsvertrages. Bei Nichterfüllung der Leistungen aus dem Verkehrsvertrag durch Subunternehmer werden die negativen wirtschaftlichen Folgen an die Subunternehmer durchgereicht. Im Jahr 2024 konnte die Gesellschaft eine beachtliche Durchführungsquote von über 98 % realisieren. Diese Werte sollen 2025 mindestens gehalten werden.

Das im Vorjahr geplante Jahresergebnis in Höhe von TEUR 718 konnte mit einem Jahresüberschuss von TEUR 240 nicht in der geplanten Höhe erreicht werden. Ursächlich hierfür waren gestiegene Kosten für die in Anspruch genommenen Subunternehmerleistungen sowie die Berücksichtigung von Lohnerhöhungen für den Subunternehmer durch die vertragliche Anpassung der relevanten Abrechnungsindices, die in der ursprünglichen Businessplanung nicht berücksichtigt waren.

Für das Geschäftsjahr 2025 erwartet die Gesellschaft, aufgrund des aktuell bestehenden Wirtschaftsplans, einen Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 535. Es wird unterstellt, dass alle Subunternehmer in der Lage sind, die im Jahr 2019 geschlossenen Verträge zur Erbringung der Verkehrsleistung zu erfüllen.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis zzgl. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt in 2024 1,0 % (i. V. 0,5 %). Dies bedeutet eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreswert und entspricht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2023 einer leicht steigenden Umsatzrendite. Gründe hierfür waren eine Steigerung der Gesamtleistung bei gleichzeitig, im Verhältnis zum Anstieg der Gesamtleistung, geringer gestiegenen betrieblichen, operativen Aufwendungen, die zu einem, im Vergleich zum Vorjahr, höheren Jahresüberschuss vor Steuern führten.

Die Eigenkapitalquote beträgt in 2024 2,96 % (i. V. 1,53 %) und ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,43 Prozentpunkte angewachsen; die im Vorjahr prognostizierte leicht steigende Eigenkapitalquote wurde in 2024, aufgrund des verbesserten Jahresergebnisses, bei einer erhöhten Bilanzsumme, erzielt.

Für das Jahr 2025 wird mit einer leicht steigenden Umsatzrendite und Eigenkapitalquote im Vergleich zu 2024 gerechnet.

Die Rurtalbus begrüßt aufgrund der unkalkulierbaren Situationen (Pandemie, Kriegsgeschehen, dauerhafte Finanzierung Deutschland-Ticket) den Beschluss den Wechsel von einem Bruttovertrag in einen Nettovertrag auszusetzen.

Obwohl die Corona-Pandemie Anfang April 2023 von der Bundesregierung für beendet erklärt wurde, müssen dennoch die damit verbundenen Rückgänge und Verlagerungen, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie entstanden, aufgeholt werden. Neben den damit einhergehenden Bemühungen, Fahrgäste wieder in den ÖPSV zu motivieren, spielen andere Einflussfaktoren eine zunehmende Rolle, insbesondere der deutliche Anstieg der Reallohnentwicklungen. Da die Löhne aber branchenübergreifend erheblich steigen, haben die Veränderungen keinen nennenswerten positiven Effekt auf die Beschäftigung. Auch weitere Kosten für Ersatzteile, Instandhaltungen und sonstigen Dienstleistungen sind inflationsbedingt signifikant gestiegen, so dass bei gleichbleibendem Angebot die Produktionskosten deutlich steigen. Im Jahr 2024 führte dies zu einem Handlungsbedarf mit den eingesetzten Subunternehmern. Ziel der Gesellschaft war es bei den Verhandlungen eine einvernehmliche Lösung mit den Subunternehmern zu erzielen und gleichzeitig eine Vertragsbindung bis zum Verkehrsvertragsende zu erwirken. Erleichtert wurden die Verhandlungen durch die Bereitschaft des Kreises Düren, ebenfalls aufgrund

der genannten Argumente, die vertraglichen Grundlagen mit der Rurtalbus auch anzupassen. Im Resultat konnte mit allen Subunternehmern ein entsprechender Vertrag verhandelt werden, so dass für alle Beteiligten bis zum Verkehrsvertragsende Planungssicherheit besteht.

Die Bundesregierung hat das sogenannte „Deutschlandticket“ im Mai 2023 eingeführt. Es handelt sich dabei um ein deutschlandweites Ticket, mit dem die Nutzenden den regionalen Bus- und Zugverkehr im gesamten Bundesgebiet nutzen können. Das Ticket wird zu einem attraktiven Preis von 58 € angeboten. Es hat sich gezeigt, dass überwiegend Bestandskunden vom bisherigen Abo zum neuen Angebot gewechselt sind. Einige neue Abonnenten konnten gewonnen werden. Insbesondere die Umstellung von Schulfahrkarten hin zum Deutschlandticket hat für enorme Absatzzahlen gesorgt. Eine langfristige Finanzierung durch Bund und Länder zu dem Ticketangebot steht allerdings aus, so dass nur für 2025 Planungssicherheit besteht.

Besonders belastend im ÖPSV ist der branchenweite Fachkräftemangel, insbesondere im Fahrdienst. Im Kreis Düren fehlten 2023 rund 40 Fahrpersonale. Dieser Wert konnte durch intensive Bemühungen aller Unternehmen ebenso beeinflusst werden, wie durch Veränderungen der Gesamtwirtschaft. Durch die Lohnsteigerungen der letzten Jahre ist in der Branche inzwischen ein Industrielohnniveau hergestellt. Gegenüber anderen Branchen kann der ÖSPV aber als krisensicherer Arbeitsplatz eingestuft werden. Insgesamt konnte der Mangel an Fahrpersonalen im Jahr 2024 aber nahezu halbiert werden.

Die Gesellschaft versucht den erfolgreichen Weg bei der Personalakquise gemeinsam mit den Subunternehmern fortzusetzen. Allerdings stehen den Unternehmen die Jahre, in denen die geburtenstarken Jahrgänge in den Ruhestand treten, noch bevor. Es wird daher nicht davon ausgegangen, dass mit den bisherigen Bemühungen neues Personal zu akquirieren, ein Ende des Fachkräftemangels erreicht ist.

Um langfristig dem Fachkräftemangel zu begegnen, dürfen nicht nur betriebliche Bemühungen zählen, es müssen gemeinsam mit dem Aufgabenträger Fahrplanoptimierungen erarbeitet werden, um den Bedarf an Fahrpersonalen systemseitig zu verringern. Mit den beiden Ansätzen können im ersten Schritt gemeinsam die Fahrplanlage stabilisiert und die Fahrtausfälle reduziert werden.

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

V. Chancen- und Risikobericht

Durch die Vertragsanpassungen zum einen mit dem Aufgabenträger und zum anderen mit den Subunternehmern konnten die Subunternehmer langfristig bis zum Ende des Verkehrsvertrages an die Rurtalbus gebunden und somit Planungssicherheit erlangt werden. Eine Insolvenz der Subunternehmen aufgrund der stark gestiegenen Lohnkosten ist damit unwahrscheinlicher geworden.

Die vertragliche Einigung mit dem Kreis sieht insbesondere bei den gewählten Indices zur Fortschreibung Anpassungen vor. Zum einen wurde bei den Personalkosten nicht mehr der dysfunktionale Index des Rohrfernleitungsbauers angesetzt, sondern ein Index aus der Busbranche. Zum anderen wurde die Indizierung für Personalkosten und insbesondere Treibstoffkosten nicht mehr an die Entwicklung der

Vorjahre gekoppelt, sondern an das jeweilige Geschäftsjahr, um somit kurzfristigen Schwankungen besser begegnen zu können. Diese Vertragsanpassungen wurden bei den Subunternehmern übernommen.

Weiterhin besteht das Risiko, aber auch wiederum die Chance, dass aufgrund veränderter Rahmenbedingungen der Aufgabenträger, insgesamt über die gesamte Laufzeit des Verkehrsvertrages bis zu einem Drittel der Verkehrsleistungen zu dem von der Rurtalbus GmbH mit der Angebotsabgabe festgelegten Konditionen zu- oder abbestellen kann, was zu einer Änderung des Ausgleichsanspruchs führen würde.

Die Rurtalbus GmbH hat die Möglichkeit der Abbestellung von jährlich bis zu 7 % der Verkehrsleistung in die Subunternehmerverträge aufgenommen, um sich die Möglichkeit offen zu halten, einen Großteil der Abbestellung ggfs. durch Reduzierung der Subunternehmerleistung vornehmen zu können.

Im Bereich des operativen Geschäfts ist die Gesellschaft über den Versicherungsverband Deutscher Eisenbahnen – einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – versichert. Risiko besteht hier für den Fall eines durch ein Mitglied verschuldeten Großschadenereignisses, das die Höchsthaftungsgrenzen des Versicherungsverbandes (100 Mio. Euro je Schadenereignis) übersteigt. Weiterhin haben die Mitgliedsunternehmen und ehemaligen nachhaftenden Mitgliedsunternehmen für die künftigen Umlagezahlungspflichten, die sogenannten `Gesamt-Umlageverpflichtungen` entsprechende Rückstellungen, gemäß VVDE Satzung, zu bilden. Die Höhe der Gesamt-Umlageverpflichtung bestimmt sich hauptsächlich durch die Anteile des Unternehmens an den noch nicht abgewickelten Versicherungsfällen. Diese Anteile betreffen diejenigen Schadensjahre, in denen die VVDE-Mitgliedschaft bestanden hat und aus denen noch nicht abgewickelte Versicherungsfälle vorhanden sind. Der Gesamt-Entschädigungsaufwand wird vom VVDE ermittelt und gemäß VVDE-Verteilungsschlüssel auf die Mitglieder verteilt.

Zu berücksichtigen ist, dass die vorstehenden Verpflichtungen sukzessive durch jährliche Umlagezuschläge bis zum Ende des Jahres 2028 abgebaut werden sollen. Insbesondere die Kalenderjahre 2022 und 2023 haben hier hohe Rückstellungen in der Versicherungsgemeinschaft gefordert. Auf die Liquidität haben diese Rückstellungen bei der Bildung keinen unmittelbaren Einfluss. Dennoch spiegeln sich diese Entwicklungen in den Gesellschaftsergebnissen wider. Die Gesellschaft strebt daher eine Neuausschreibung der gesamten Versicherungsleistung an, um hier bessere Marktkonditionen zu erhalten.

Die Liquidität der Gesellschaft ist im Wesentlichen abhängig von der Absatzlage bei den Fahrscheinen und den monatlichen Abschlagszahlungen des Aufgabenträgers für die Leistungserbringung gemäß dem Verkehrsvertrag. Sollten dennoch temporäre Liquiditätsengpässe entstehen, besteht die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschafter, kurzfristige Darlehen zu gewähren.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Zusammensetzung:

Geschäftsführung: Christian Hoverath

Aufsichtsrat: Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbG (BTG)
R.A.T.H. GmbH
3 Sitze
3 Sitze

Gesellschafterversammlung: 1 Stimme je 50 € Stammkapital

Vertreter des Kreises Düren

Aufsichtsrat:

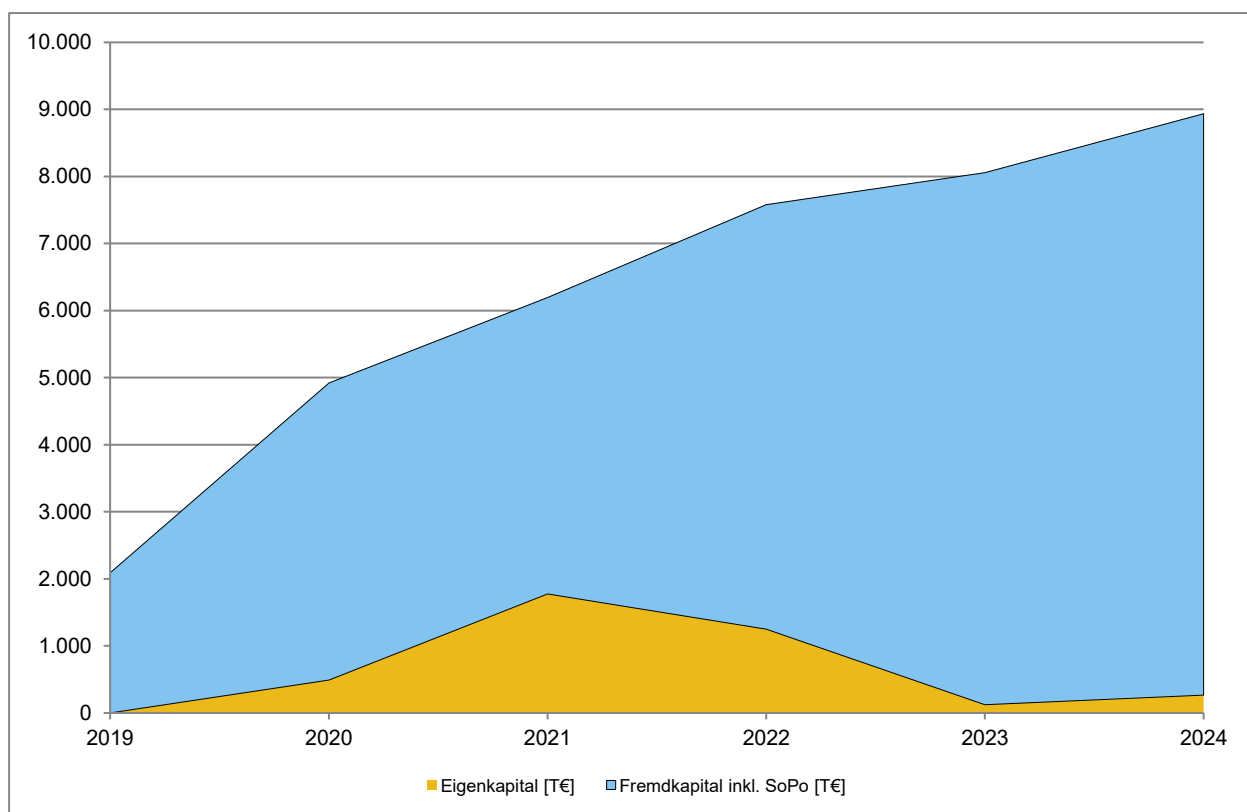
Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Abhoff, Ferdinand	Beauftragter des Landes NRW	08.11.2024	31.10.2025
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Dick, Ralf	Kreistagsmitglied	26.11.2020	26.11.2025
Donimierski, Detlef	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Filipovic, Sanja	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Frey, Heinz	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	26.11.2025
Glogowskyj, Patrick	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Grün, Achim	Kreistagsmitglied	26.11.2020	26.11.2025
Heinrichs, Stefanie	Kreistagsmitglied	26.11.2020	26.11.2025
Johnen, Marco	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Klingen, Giacomo	Kreistagsmitglied	26.11.2020	26.11.2025
Küpper, Anne	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Leonards, Ludwig	Kreistagsmitglied	28.03.2023	
Lieven, Eva-Maria	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Maris, Achim	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Meißner, Jan	Sachkundiger Bürger	30.09.2021	
Moll, Michael	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Nolten, Dr. Ralf (Vorsitzender seit 19.12.2025)	Landrat	01.11.2025	
Peill, Dr. Patricia (MdL)	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Pracht, Niclas	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	26.11.2025
Schmitz, Georg	Kreistagsmitglied	27.11.2025	

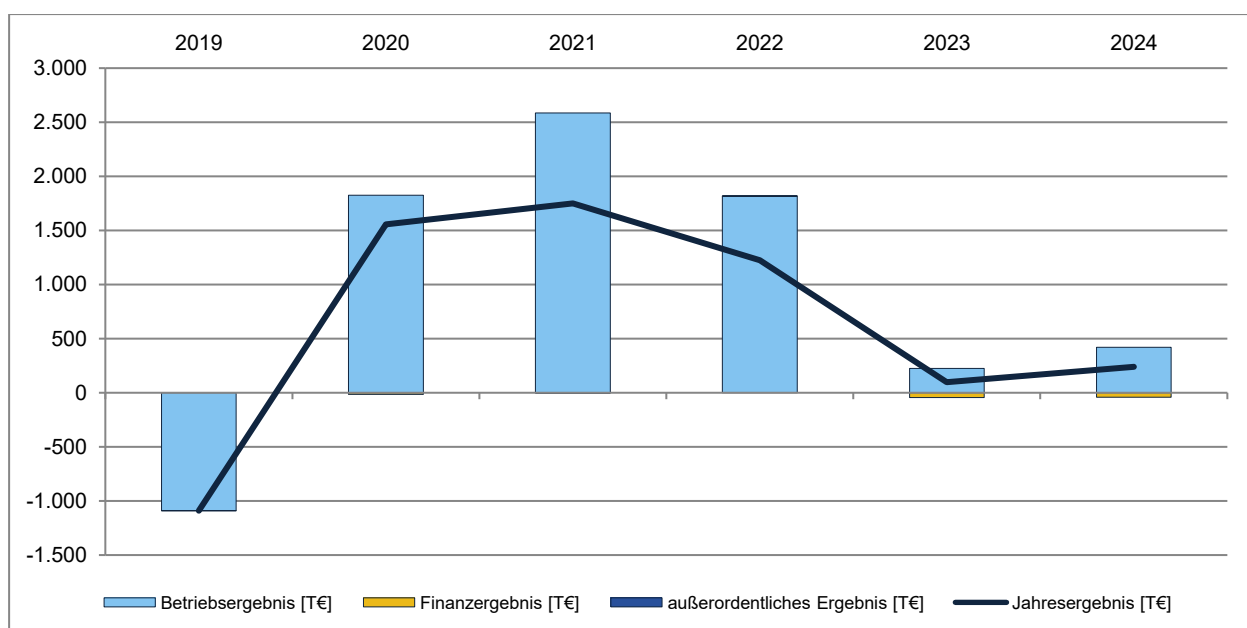
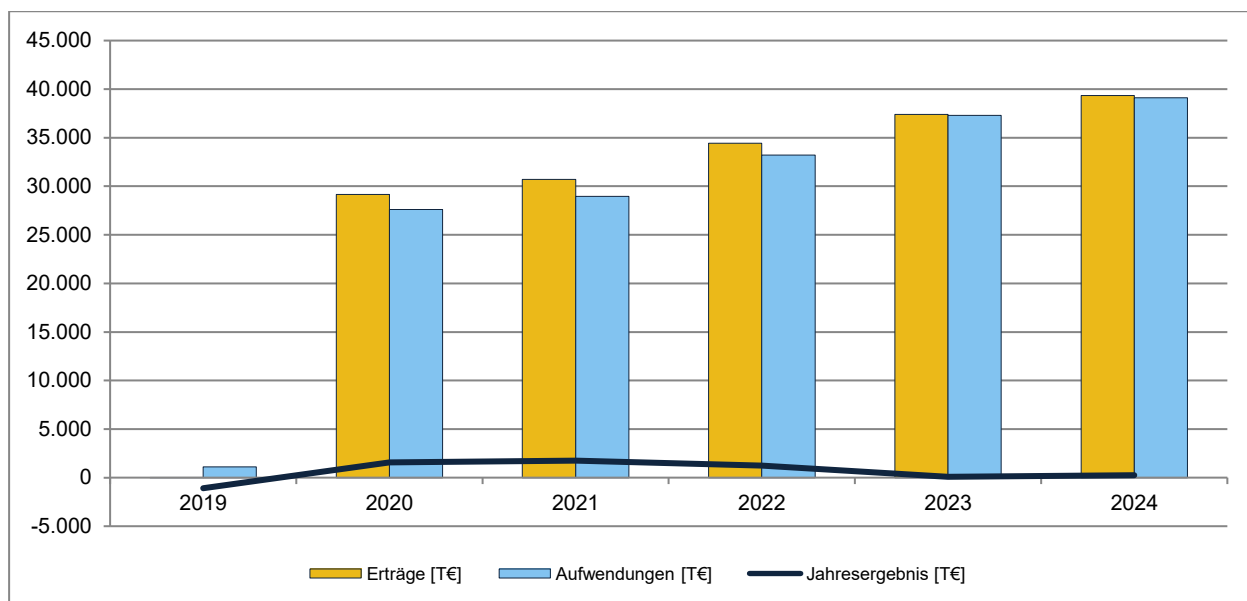
Schruff, Hansbert	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	22.09.2021
Schunn, Patrick	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Simon, Jörg	Kreistagsmitglied	26.11.2020	26.11.2025
Spelthahn, Wolfgang (Vorsitzender)	Landrat	22.08.2019	08.11.2024
Szadkowski, Heike	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Titz, Paul-Ulrich	Kreistagsmitglied	22.08.2019	26.11.2025
Veithen, Valentin	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Zorn, Ralf	Kreistagsmitglied	22.08.2019	26.11.2025

h) Personalbestand

Zum 31.12.2024 waren 58 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2022	2023	2024	Veränderung
Eigenkapitalquote	0,33%	0,31%	0,28%	-0,03%
Eigenkapitalrentabilität	98,00%	79,75%	90,55%	10,81%
Anlagendeckungsgrad 2	9,67%	392,64%	7,27%	-385,38%
Verschuldungsgrad	25323,78%	31718,78%	34675,19%	2956,40%
Umsatzrentabilität	5,43%	0,61%	1,12%	0,51%