

27 VIAS GmbH



Kurt – Schumacher - Str. 10
60311 Frankfurt am Main
Telefonnummer: 069/ 213 – 22 314
Telefax: 069/ 213 – 25 233
E-Mail: kundenservice@vias-online.de
Homepage: www.vias-online.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Unternehmensgegenstand der VIAS GmbH ist die Planung, Organisation und Durchführung eines Schienenpersonennahverkehrs.

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 [%]
Rurtalbahn GmbH	12,5	50
R.A.T.H. GmbH	12,5	50
Stammkapital	25,0	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	41.458,00 €	28.041,00 €	17.389,00 €	-10.652,00 €	-37,99%
II. Sachanlagen	42.845.901,01 €	38.459.890,46 €	33.189.799,49 €	-5.270.090,97 €	-13,70%
III. Finanzanlagen	2.899.473,78 €	8.068,15 €	11.377,47 €	3.309,32 €	41,02%
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte	5.030.666,67 €	6.654.861,54 €	9.492.626,35 €	2.837.764,81 €	42,64%
II. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	21.970.818,51 €	18.842.248,39 €	21.556.387,59 €	2.714.139,20 €	14,40%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	3.911.269,95 €	1.159.680,70 €	1.626.009,17 €	466.328,47 €	40,21%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	21.749,07 €	9.989,73 €	1.750,00 €	-8.239,73 €	-82,48%
Summe Aktiva	76.721.336,99 €	65.162.779,97 €	65.895.339,07 €	732.559,10 €	1,12%

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. Kapitalrücklage	975.000,00 €	975.000,00 €	975.000,00 €	0,00 €	0,00%
III. Ergebnisvortrag	14.280.042,08 €	15.220.433,61 €	15.204.786,02 €	-15.647,59 €	-0,10%
IV. Jahresergebnis	940.391,53 €	-15.647,59 €	-5.213.413,38 €	-5.197.765,79 €	33217,68%
B. Rückstellungen	8.905.119,91 €	10.839.480,81 €	24.550.779,33 €	13.711.298,52 €	126,49%
C. Verbindlichkeiten	51.590.474,70 €	38.115.578,18 €	30.352.599,70 €	-7.762.978,48 €	-20,37%
D. Rechnungsabgrenzungsposten	5.308,77 €	2.934,96 €	587,40 €	-2.347,56 €	-79,99%
Summe Passiva	76.721.336,99 €	65.162.779,97 €	65.895.339,07 €	732.559,10 €	1,12%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	84.392.994,17 €	77.584.471,95 €	82.151.382,95 €	4.566.911,00 €	5,89%
2. sonstige betriebliche Erträge	3.718.686,02 €	3.688.571,71 €	3.653.131,79 €	-35.439,92 €	-0,96%
3. Materialaufwand	73.354.990,92 €	66.003.647,04 €	78.811.619,75 €	12.807.972,71 €	19,40%
4. Personalaufwand	1.392.983,57 €	1.503.770,06 €	2.282.158,35 €	778.388,29 €	51,76%
5. Abschreibungen	5.302.497,98 €	5.297.866,59 €	5.306.418,53 €	8.551,94 €	0,16%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	3.777.586,56 €	5.674.205,38 €	3.678.234,95 €	-1.995.970,43 €	-35,18%
Betriebsergebnis	4.283.621,16 €	2.793.554,59 €	-4.273.916,84 €	-7.067.471,43 €	-252,99%
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	115.197,66 €	106.303,26 €	52.441,98 €	-53.861,28 €	-50,67%
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	2.842.651,41 €	2.753.697,02 €	1.147.040,52 €	-1.606.656,50 €	-58,35%
Finanzergebnis	-2.727.453,75 €	-2.647.393,76 €	-1.094.598,54 €	1.552.795,22 €	-58,65%
Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit	1.556.167,41 €	146.160,83 €	-5.368.515,38 €	-5.514.676,21 €	-3773,02%
9. Steuern vom Einkommen und Ertrag	612.440,88 €	158.565,42 €	-158.249,00 €	-316.814,42 €	-199,80%
10. sonstige Steuern	3.335,00 €	3.243,00 €	3.147,00 €	-96,00 €	-2,96%
Jahresergebnis	940.391,53 €	-15.647,59 €	-5.213.413,38 €	-5.197.765,79 €	33217,68%

f) Lagebericht

I. Grundlage der Gesellschaft

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb eines öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), das bedeutet die Planung, Organisation und Durchführung von Verkehren, die mit schienengebundenen Verkehrsmitteln nach Fahrplan erbracht werden.

Grundlage der Gesellschaft im Geschäftsfeld Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Verkehrsvertrag über die Erbringung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr des Teilnetzes „Rheingau-

Linie“ der Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund- und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord. Die Gesellschaft unterhält eine Werkstatt und Lagerhalle für die Erbringung der Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr in Frankfurt am Main. Grundlage der Gesellschaft im Geschäftsfeld Güterverkehr ist der Transportvertrag zwischen der Gesellschaft und der RTB CARGO GmbH über die eigenständige und umfassende Durchführung des Schienentransports von Gütern.

II. Wirtschaftsbericht

1. 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. Oktober 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 nach wie vor mit gravierenden 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 Prozent im Jahr 2023 war das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2024 nach Berechnungen

des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 0,2 Prozent 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 EUR 49,00 gültig war. Postpandemische Aufholprozesse waren hingegen nur noch im geringen Umfang zu erkennen.

Bereits vor der Ausbreitung der Pandemie waren die Abwärtsrisiken größer als die aufwärtsgerichteten Chancen, vor allem hinsichtlich des außenwirtschaftlichen Umfelds. Seitdem haben sich Erstere sicherlich erhöht, vor allem hinsichtlich der Folgen des Ukraine-Krieges sowie der Auswirkungen der klimaneutralen Transformation auf die gesamt- und branchenwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

Geschäftsfeld Personenverkehr

Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr sollte 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 Deutschlandticket wesentlich größer als beim Aufkommen, so dass diese 2024 um knapp 12 % über dem Stand von 2019 liegen wird. Gegenüber 2023 bedeutet das 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 2025-2026 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.

Wegen 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 im Bediengebiet 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 2021. 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).

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 Angebotsoffensive, 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.

Geschäftsfeld Güterverkehr

Das Geschäftsfeld Güterverkehr wurde im Jahr 2024 deutlich von der spürbaren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven gebremst. Das BIP nahm leicht ab, der Außenhandel schrumpfte in Folge im zweiten Jahr, was vor allem den grenzüberschreitenden Güterverkehr tangierte. Von den

branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sind die Bau- und Industrieproduktion im ähnlichen Ausmaß wie im Vorjahr gesunken. Im Kohlesektor setzte sich der kräftige letztjährige Rückgang nahezu ungebremst vor. Deutlich besser als im Jahr 2023 verliefen die Rohstahlproduktion und die Chemieindustrie.

Vor diesem Hintergrund verbuchte der gesamtmodale Güterverkehr im Jahr 2024 ein geringfügiges Plus um 0,4 % (Leistung) und ein leichtes Minus um 0,7 % (Aufkommen).

Im Eisenbahnverkehr zeichnet sich ein leichter Anstieg um 0,5 % (Aufkommen) bzw. 1,3 % (Leistung) ab.

Für den Kombinierten Verkehr ist eine unerwartet kräftige Zunahme (3,1 % (t) bzw. 7,3 % (tkm)) zu erwarten. Diese muss allerdings vor dem Hintergrund der vorjährigen Rückgänge betrachtet werden, die damit noch nicht vollständig ausgeglichen werden. Dem steht ein starker Rückgang bei den Kohletransporten gegenüber. Auch auf den Schienengüterverkehr hat die Lkw-Mauterhöhung nur sehr geringe Auswirkungen.

Für den Schienengüterverkehr wird erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt nach rund 391 Mio. Tonnen im Jahr 2019 auch im Jahr 2025 mit rund 371 Mio. Tonnen noch deutlich vom Vorkrisenniveau entfernt bleibt. Der Kombinierte Verkehr jedoch soll mit 117 Mio. Tonnen wieder leicht über dem Niveau von 2019 liegen.

Die Transportleistung im Schienengüterverkehr wird voraussichtlich in 2025 mit rund 138 Mrd. Tonnenkilometern wieder an das Vorkrisenniveau herankommen (2019: 138 Mrd. Tonnenkilometer). Der Anteil des kombinierten Verkehrs wird dabei mit rund 65 Mrd. Tonnenkilometer sogar das Niveau von 2019 mit 57 Mrd. Tonnenkilometern leicht übersteigen, wodurch die Bedeutung dieses Segments deutlich wird. Es ist daher weiterhin ein Zuwachs der durchschnittlichen Transportentfernung innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes zu erwarten. Die nationalen Gütertransporte dürften dabei keine bis geringere Zuwächse aufweisen als Versand, Empfang und Durchgangsverkehre von Gütern. Damit nimmt die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre weiter zu.

2. Geschäftsverlauf

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

Ebenfalls starken Einfluss übte die Knappheit von operativem Fahrpersonal sowie der schlechte Zustand der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz aus. Die Zahl der zu befördernden Fahrgäste erholte sich wieder. Durch die hohe Anzahl fehlender Triebfahrzeugführer in Verbindung mit der Angebotsausweitung ab 12/2023 kam es seitdem zu erheblich ausgeweiteten Zugausfällen. Neben dem erwähnten grundsätzlich schlechten Zustand der Infrastruktur kamen 2024 zusätzlich noch kurzfristig unbesetzte Stellwerke aufgrund des Fachkräftemangels auch bei DB InfraGo hinzu. Diese sorgten für weitere ungeplante Zugausfälle, da die Strecken ohne Fahrdienstleiter nicht befahren werden durften.

Das Geschäftsfeld Güterverkehr war in 2024 grundsätzlich geprägt durch eine zunächst verhaltene Nachfrage im Intermodal- und Mineralölbereich. Bei den PKW-Verkehren war weiterhin eine große

Schwankungsbreite zu verzeichnen. Vertraglich vereinbarte Verkehrsvolumen konnten kundenseitig nicht immer eingehalten werden. Kurzfristig akquirierte Kompensationsverkehre konnten diese Belastung nicht vollständig auffangen. Das Jahrhundert-Hochwasser in Österreich im Oktober 2024 hatte ebenfalls starken Einfluss auf die geplanten internationalen Verkehrsströme, so dass enorme Volumensminderungen zu Stande kamen. Zum Abschluss des Jahres 2024 wurde durch einen Güterverkehrsunfall in NRW eine der Hauptstrecken des Güterverkehrs wochenlang gesperrt und die Folge waren erneute erhebliche Umsatzausfälle und betriebliche Mehrkosten.

Das Geschäftsergebnis 2024 war geprägt durch eine im Vergleich zu den Vorjahren gesunkene Inflationsrate bei gleichzeitig enormen Problemen mit der Betriebsqualität auf der Infrastruktur der DB InfraGO. Diese Kosten konnten im Geschäftsjahr größtenteils an die Kunden weitergegeben werden.

Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht eingeleitet.

Gegenüber den Prognosen des Lageberichtes der Vorperiode hat sich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Geschäftsjahr 2024 deutlich schlechter entwickelt als erwartet. Wir verweisen auf die entsprechenden Ausführungen im Prognosebericht.

Die kaufmännische Betreuung der Gesellschaft erfolgt auf der Grundlage von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin Rurtalbahn GmbH, Düren, bzw. der R.A.T.H. GmbH, Düren. Das Buchhaltungssystem mit integrierter Kostenrechnung ist an die unternehmensspezifischen Rahmenbedingungen der VIAS GmbH angepasst.

Das Kostenrechnungssystem und die kaufmännische Unternehmensorganisation unterstehen einer kontinuierlichen Weiterentwicklung.

Geschäftsführung und Geschäftsbereichsleiter erhalten monatliche Soll-/Ist-Vergleiche auf Basis des Businessplans. Die Ertragsdaten für die VIAS GmbH 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.

III. Darstellung der Lage

a) Ertragslage

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

Ergebnis in TEUR	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	82.151	77.584	4.567
Sonstige betriebliche Erträge	3.653	3.689	-36
Materialaufwand	-78.812	-66.004	-12.808

Personalaufwand	-2.282	-1.504	-778
Abschreibungen	-5.306	-5.298	-8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.678	-5.674	1.996
Zinsergebnis	-1.094	-2.647	1.553
Steuern	155	-162	317
Jahresfehlbetrag	-5.213	-16	-5.197

Die **Ertragslage** im Geschäftsfeld Personenverkehr ist maßgeblich von dem Betrieb der Rheingau-Linie geprägt. Ein Großteil der Gesamtleistung wurde durch die Einnahmen aus dem Verkehrs-Service-Vertrag mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH und dem Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) erzielt. Daher ist das Ausfallrisiko von Forderungen begrenzt. Im Geschäftsjahr erfolgte zudem eine Anpassung der Einnahmen auf Basis vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten.

Seit 2019 beauftragt die RTB CARGO GmbH die VIAS GmbH im Rahmen eines neuen Transportvertrages mit der eigenständigen und umfassenden Durchführung des Schienentransports von Gütern der Kunden der RTB CARGO GmbH. Nach Maßgabe dieses geänderten Transportvertrages sind die an die VIAS gezahlten Schienentransportentgelte unter den Umsatzerlösen, die entsprechenden Kosten im Materialaufwand, ausgewiesen.

Die Ertragslage im Geschäftsfeld Güterverkehr ist aufgrund der deutlich kürzeren Laufzeiten von Transportaufträgen insgesamt volatiler, wobei durch eine Streuung auf unterschiedlichste Transportaufträge eine Diversifikation erfolgt.

Die Umsatzerlöse sind von TEUR 77.584 auf TEUR 82.151 gestiegen, im Wesentlichen durch vermehrte Güterverkehrserlöse in Höhe von TEUR 3.832, gestiegenen Bahnstromerlösen in Höhe von TEUR 2.202, bei einem Rückgang des Grundanspruchs gegenüber den Aufgabenträgern in Höhe von TEUR 1.115.

Der Rückgang des Grundanspruchs gegenüber den Aufgabenträgern basiert auf der mit Abstimmung der Verkehrsvertragsabrechnung 2020 in 2023 geänderten Abrechnungssystematik durch Wegfall der Trassenkostenerstattung bei Zugausfällen sowie der Reduktion des Grundanspruchs durch Nicht/ Schlechtleistungen in Form der o. g. personalbedingten Zugausfälle sowie infrastrukturbedingten Qualitätsstörungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um TEUR 36 auf TEUR 3.653 gesunken; der marginale Rückgang resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen periodenfremden Erträgen in Gesamthöhe von TEUR 920, bei einem gleichzeitigen Anstieg von Erträgen aus Konzernweiterbelastungen in Höhe von TEUR 793 sowie erhöhten Aufwandszuschüssen in Höhe von TEUR 51.

Im Materialaufwand mit TEUR 78.812 (i. V. TEUR 66.004) stellen die Aufwendungen aufgrund der Verträge mit den Stadtwerken Tübingen GmbH, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der VIAS Logistik GmbH die maßgeblichen Aufwendungen dar. Der Anstieg in Höhe von TEUR 12.808 resultiert im

Wesentlichen aus gestiegenen Energie- und Trassenkosten sowie der Erhöhung der Aufwendungen für das laufende Geschäftsjahr aufgrund von Nicht-/Schlechtleistungen in Höhe von TEUR 10.546.

Der Anstieg der Energie- und Trassenkosten basiert u.a. auf dem ganzjährigen Betrieb des Ruhr-Sieg-Netzes der VIAS Rail GmbH, die seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 dieses Netz betreibt und über die EVU-Lizenz der VIAS GmbH diese Leistungen erbringt, sowie aus gestiegenen Kosten im Rahmen des Transportvertrages mit der Schwestergesellschaft RTB CARGO GmbH, denen aber entsprechende vermehrte Güterverkehrserlöse entgegenstehen.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten werden sich voraussichtlich steigend entwickeln. Jedoch sind die Preise für Trassen- und Stationsnutzung sowie der Materialbeschaffung vertraglich für das Geschäftsjahr fixiert. Die Entwicklung der Energiekosten ist stark von der weltweiten Nachfrage und des Angebots sowie der EEG-Umlage abhängig. Hier ist derzeit mit Steigerungen der Preise zu rechnen. Preissteigerungen im Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte teilweise kompensiert.

Der Posten Personalaufwand in Höhe von TEUR 2.282 (i. V. TEUR 1.504) verzeichnet einen Anstieg in Höhe von TEUR 778. Ursächlich ist insbesondere der in 2024 erfolgte deutliche Personalanstieg, sowie in geringerem Maße strukturelle Tarifierungen, sowie Leistungs-/Sonderzahlungen.

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr betragen TEUR 5.306 (i. V. 5.298) und resultierten aus den ganzjährigen planmäßigen Abschreibungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind von TEUR 5.674 auf TEUR 3.678 gesunken. Der Rückgang in Höhe von TEUR 1.996 resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Forderungsabschreibungen in Höhe von TEUR 2.503 bei gleichzeitig gestiegenen periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 203 sowie gestiegenen Kosten aus Weiterbelastungen in Höhe von TEUR 368.

Die geringeren Forderungsverluste (TEUR 2.503) resultieren insbesondere aus der in 2023 oben genannten geänderten Abrechnungssystematik mit dem Aufgabenträger für Vorjahre.

Während die Zinserträge nur auf TEUR 52 (i. V. TEUR 106) gesunken sind, haben sich die Zinsaufwendungen um TEUR 1.607 auf TEUR 1.147 (i. V. TEUR 2.754) reduziert. Ursächlich hierfür ist der Wegfall des Zinsaufwands gemäß Mietkauf der Schienenfahrzeuge gegenüber der DML Deutsche Mobilien Leasing GmbH durch eine entsprechende Ablösung mit Eigenmitteln als auch aufgenommenen Darlehen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag verbessern das Ergebnis aufgrund eines Verlustrücktrages in Höhe von TEUR 158 (i. V. Aufwand in Höhe von TEUR 159) im Geschäftsjahr 2024.

In 2024 wurde ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 5.213 erzielt. Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang von TEUR 5.197 gegenüber dem Vorjahresultat in Höhe von TEUR -16. Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf einem deutlichen Rückgang des Grundanspruchs für 2024 gegenüber den Aufgabenträgern aufgrund einer mit der Verkehrsvertragsabrechnung 2020 in 2023 geänderten Abrechnungssystematik, sowie der Erhöhung der Aufwendungen für das laufende Geschäftsjahr aufgrund von Nicht-/Schlechtleistungen in Höhe von TEUR 10.546 und dem angelaufenen ReDesign der FLIRT Fahrzeuge.

b) Finanzlage

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

		2024	2023
		TEUR	TEUR
	Periodenergebnis	-5.213	-16
+/-	Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	5.306	5.298
+/-	Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	13.711	1.934
-/+	Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-5.545	1.515
+/-	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.145	- 46.284
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		9.404	- 37.551
-	Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-26	-898
-	Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	0
+	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögen	0	2.894
-	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-3	-3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-29	1.993
+	Aufnahme von (Finanz)-Krediten	0	32.807
-	Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten	-8.909	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		-8.909	32.807
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		466	-2.751
+	Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.160	3.911
Finanzmittelfonds am Ende der Periode		1.626	1.160

Liquide Mittel werden zum 31. Dezember 2024 mit TEUR 1.626 (i. V. TEUR 1.160) ausgewiesen. Aufgrund des bestehenden Verkehrs-Service-Vertrags für die Rheingau-Linie erhält die VIAS GmbH festgelegte Vergütungen der Auftraggeber, die einer jährlichen Fortschreibung auf Basis vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten durch den Auftraggeber unterliegen. Im Geschäftsfeld Güterverkehr sind gemäß Transportvertrag relationsspezifische Entgelte für die verschiedenen Transportaufträge vereinbart, die jährlich überprüft und ggf. angepasst werden.

Mit der Ablösung der Mietkaufverbindlichkeiten in 2023 für die in der Vergangenheit erworbenen Fahrzeuge wurden externe Darlehen sowie Darlehen vom Gesellschafter aufgenommen und Eigenmittel verwendet. Dies führt zu den deutlichen Veränderungen in der Kapitalflussrechnung in den Posten Veränderungen der Verbindlichkeiten sowie der Aufnahme von Krediten.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leisten die Auftraggeber im Geschäftsfeld Personenverkehr gegenüber der VIAS GmbH monats- und quartalsweise Abschlagszahlungen auf den Grundanspruch. Die Höhe der Abschlagszahlungen bemisst sich nach dem fortgeschriebenen Grundanspruch unter Anrechnung der auf Basis des Vorjahres ermittelten durchschnittlichen, kassentechnischen Einnahmen des Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie unter Beachtung seiner pauschalen Zuwendungen nach § 145 SGB IX und erfolgt rechnerisch auf Basis der Preissteigerung gemäß den zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember vorliegenden relevanten Indizes des Vorjahres. Die Abrechnung der Transportaufträge im Geschäftsfeld Güterverkehr erfolgt wöchentlich, so dass hier eine große zeitliche Kongruenz des Anfalls von Kosten und Erlösen besteht.

Die endgültige Abrechnung des vertraglich vereinbarten Betriebsprogramms im Geschäftsfeld Personenverkehr erfolgt regulär zum 31. Mai des nachfolgenden Kalenderjahres durch den Auftraggeber. Zum Ende des Geschäftsjahres erfolgt eine vorläufige Abgrenzung. Die finalen, rückwirkenden Abrechnungen des Rheingau-Vertrages bis 2021 werden erst in diesem Jahr erfolgen; aus den Abrechnungen resultieren signifikante Rückzahlungen, für die in den Vorjahren entsprechende Rückstellungen gebildet worden.

Diese eigenen flüssigen Mittel sowie der geplante positive Cashflow und die monatlichen Abschlagszahlungen der Aufgabenträger stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die VIAS 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 VIAS GmbH beträgt zum 31. Dezember 2024 TEUR 65.895 (i. V. TEUR 65.163).

Das **Anlagevermögen** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 33.219 (i. V. TEUR 38.496). Der Rückgang in Höhe von TEUR 5.277 resultiert primär aus planmäßig getätigten Abschreibungen in 2024.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die **Vorräte** in Höhe von TEUR 9.493 (i. V. TEUR 6.655) sowie die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 21.556 (i. V. TEUR 18.842). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen (TEUR 13.626, i. V. TEUR 8.883). Dieser Anstieg wurde teilweise kompensiert durch den Rückgang der sonstigen Vermögensgegenständen auf TEUR 5.870 (i. V. TEUR 8.211).

Der Anstieg der Vorräte um TEUR 2.838 resultiert aus der Bevorratung für die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen für die Drehgestell-Überholung sowie gegenüber dem RMV vertraglich vereinbarten ReDesign-Arbeiten an der bestehenden Fahrzeugflotte.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen ausstehende Versicherungserstattungen (TEUR 822, i. V. TEUR 822), Steuererstattungsansprüche (TEUR 2.644, i. V. TEUR 2.331) sowie ausstehende Abrechnungen mit dem Aufgabenträger RMV (TEUR 1.863, i. V. TEUR 2.287).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 2 (i. V. TEUR 10) enthält im Wesentlichen Abgrenzungen für geleistete Leasingsonderzahlungen. Die jeweilige Auflösung erfolgt entsprechend der individuellen Vertragslaufzeiten.

Das **Eigenkapital** beträgt zum 31. Dezember 2024 TEUR 10.991 (i. V. TEUR 16.205); dies entspricht einer Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) von 16,7 % (i. V. 24,9 %). Der Rückgang der Eigenkapitalquote resultiert im Wesentlichen aus dem Jahresfehlbetrag von TEUR 5.213 bei einer um TEUR 733 gestiegenen Bilanzsumme.

Für das Jahr 2025 wird mit einer leicht sinkenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte leicht sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2024 aufgrund des höheren Jahresfehlbetrages deutlicher realisiert als geplant. Wir verweisen auf die Erläuterungen zur Ertragslage.

Zum 31. Dezember 2024 stellen auf der Passivseite die **sonstigen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 24.551 (i. V. TEUR 10.723), die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** in Höhe von TEUR 16.899 (i. V. TEUR 25.807), die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** in Höhe von TEUR 5.699 (i. V. TEUR 3.705) sowie die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** in Höhe von TEUR 7.437 (i. V. 1.337) die wesentlichen Posten dar.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 13.828 resultiert primär aus der Rückstellung für die simulierte Spitzabrechnung 2024 des Verkehrs-Service-Vertrag RHG in Höhe von TEUR 10.546 sowie Rückstellungen für fehlende Eingangsrechnungen für Bahnstrom und Netznutzung in Höhe von TEUR 2.466.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen aus gewährten Bankendarlehen, die zur Ablösung des Mietkaufvertrages von insgesamt 19 elektrischen Triebfahrzeugen vom Typ Flirt gegenüber der Deutschen Mobilien Leasing GmbH („DML“) am 29. Dezember 2023 verwendet worden sind.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert aus Verbindlichkeiten gegenüber dem Schwesterunternehmen VIAS Rail GmbH aus einem in 2024 vereinbarten Cash-Pool in Höhe von TEUR 5.520.

IV. Prognosebericht

Die VIAS GmbH blickt auf ein schwieriges Jahr 2024 zurück, das im Geschäftsfeld Personenverkehr geprägt war durch extern bedingte infrastrukturelle Engpässe, einen internen Fachkräftemangel, insbesondere

bei Lokführern und der Betriebsplanung, Fahrzeugengpässen bedingt durch Maßnahmen zur schweren Instandhaltung und durch den Beginn des ReDesigns der FLIRT Fahrzeuge sowie den Nachwirkungen der Corona-Pandemie.

Die extern bedingten Infrastrukturprobleme zeigten sich insbesondere in ad-hoc unbesetzten Stellwerken, umfangreichen Baustellen, einer mangelhaften Planung und Kommunikation mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGo sowie eines überlasteten Eisenbahnnetzes insbesondere durch den Schienengüterverkehr sowie Umleiten für den Schienenpersonenfernverkehr.

Gleichzeitig hat eine strategischen Neuausrichtung bei der VIAS GmbH begonnen und gezielte Maßnahmen und Methoden wurden ergriffen, die die Betriebsqualität und -stabilität langfristig sichern sowie Effizienzreserven heben sollen, um die Qualitätsstandards des Verkehrsservicevertrages zukünftig vollumfänglich erfüllen zu können.

Dabei erfolgte eine Umstrukturierung und Verschlinkung der Geschäftsführung, ein Regionalleiter wurde eingeführt und bis Ende 2025 ist die Einstellung von 4 Betriebsplanern, zur Erhöhung der Planungsqualität, vorgesehen.

Dem Schließen der internen Personallücke bei den Triebfahrzeugführern wird ab 2025 durch den Einsatz von Leihloführern sowie der Ausbildung von eigenen Lokführern begegnet. Ziel ist diese Personallücke durch eigenes ausgebildetes Personal bis Ende 2026 vollumfänglich füllen zu können.

Den infrastrukturellen Problemen im Rahmen der Planung, Kommunikation und dem Streckenbau mit der DB InfraGo soll durch die Gründung einer Taskforce entgegengewirkt werden. Erste leichte positive Effekte dieser Maßnahmen werden ab dem 4. Quartal 2025 erwartet, deutliche Effekte sollten sich in den Folgejahren ergeben.

Trotz der eingeleiteten Maßnahmen erwarten wir in 2025 für die Gesellschaft nur eine leicht positive Entwicklung im Hinblick auf das Jahresergebnis im Vergleich zum Vorjahr.

Grundsätzlich stabilisierend wirkt sich der Geschäftsbereich Güterverkehr aufgrund des in 2019 neu gefassten Transportvertrages mit einer konstant hohen und beständigen Nachfrage aus.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energie- und Materialkosten hatte weltweit erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung derzeit 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 weiterhin zu verzeichnen.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt rund -6,53 % (i. V. 0,19 %). Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahr und entspricht nicht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2023 zur Entwicklung der Umsatzrendite mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite.

Gründe hierfür waren ein deutlich höherer Jahresfehlbetrag bei gestiegenen Umsatzerlösen. Die Ursachen der gestiegenen Umsatzerlöse sowie des deutlich angestiegenen Jahresfehlbetrages vor Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr sind in den Darstellungen zur Ertragslage enthalten.

Für das Jahr 2025 wird mit einer leicht verbesserten Umsatzrendite gerechnet.

Durch die eingeleiteten Maßnahmen, insbesondere die strukturelle Neuausrichtung, die gezielte Personaloffensive, die Einführung neuer IT-Systeme sowie die enge Kooperation mit der DB InfraGo erwartet die Gesellschaft für die Folgejahre eine positive Veränderung ihrer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

V. Chancen- und Risikobericht

Die VIAS GmbH befindet sich aktuell noch in einer angespannten Ausgangsbasis für die zukünftigen Wettbewerbsverschärfungen und Wettbewerbschancen. Diese Einschätzung basiert auf dem zukünftig steigenden Aufwand für die Instandhaltung und das ReDesign der FLIRT-Fahrzeuge der Rheingau-Linie, den Problemen auf der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, sowie den personalbedingten Aufwendungen für Nicht-/Schlechtleistung.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr werden verschiedene Produktgruppen (z. B. Intermodal, Liquid, Bulk, Automotive) bedient. Vor allem im Bereich Automotive sind die Veränderungen im Markt erkennbar, die genauen Auswirkungen können in der jetzigen Situation weder hinsichtlich Dauer noch Ausmaß abschließend beziffert werden.

Im Geschäftsfeld Personenverkehr kam es in 2024 durch die hohe Anzahl fehlender Triebfahrzeugführer, in Verbindung mit der Angebotsausweitung ab 12/2023, zu erheblich ausgeweiteten Zugausfällen, die einen signifikanten Teil des Jahresfehlbetrages verursachten. Diese Personallücke soll in 2025 durch den Einsatz externer Triebfahrzeugführer und der Einstellung von neuem Personal im Rahmen konzerninterner Ausbildungslehrgänge behoben werden.

Der erhöhte Personalbestand an Triebfahrzeugführern gibt der Gesellschaft die Chance, die Qualitätsstandards des Verkehrsservicevertrages zukünftig erfüllen zu können. Es besteht aber auch das Risiko, dass auf dem Arbeitsmarkt nicht genügend Menschen akquiriert werden können, die sich zum Triebfahrzeugführer ausbilden lassen wollen.

Die VIAS GmbH wird die Rheingaulinie RB 10 zwischen Frankfurt, Wiesbaden sowie Koblenz und Neuwied weiter bedienen. Dies haben in 2021 die Aufgabenträger RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund) und der SPNV Nord aus Rheinland-Pfalz beschlossen. Der neue Vertrag wird von Dezember 2023 bis Ende 2038 laufen.

Die 19 Flirt-Fahrzeuge der VIAS sollen schrittweise modernisiert werden (ReDesign-Programm). Bei dem Verkehrsvertrag gelten die Tariftreuegesetze beider Länder.

Unser Schwesterunternehmen, die VIAS Rail GmbH wird nach Ausschreibung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) die neue RegionalExpress-Linie RE19 betreiben. Ab Dezember 2025 soll die neue zusätzliche RE-Verbindung alle zwei Stunden rechtsrheinisch zwischen Koblenz und Frankfurt unterwegs sein und die bestehende Regionalbahn-Linie RB10 ergänzen, die an allen Bahnhöfen hält und bereits seit 2010 von der VIAS GmbH betrieben wird. Damit stärkt die RATH-Gruppe nachhaltig die Position ihres SPNV in der Region Rhein-Main, da dieser Verkehrs-Service-Vertrag synchronisiert mit der wieder betrauten Rheingau-Linie RB 10 bis Ende 2038 läuft.

Das Netz der RegionalExpress-Linie RE19 umfasst knapp 875.000 Zug-km pro Jahr und verstärkt insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Verbindungen zwischen Neuwied/Koblenz und Frankfurt, mit Ausläufern nach Koblenz-Gondorf an der Moselstrecke.

Aufgrund der Einigung zwischen Bund und Ländern zum Deutschlandticket, sowie über die Höhe der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2015 bis 2030 besteht nun für die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr eine große Finanzierungssicherheit. Ebenso ist der Aufteilungsschlüssel auf die Bundesländer dahingehend geändert worden, dass Ballungsräume stärker berücksichtigt werden, was tendenziell den Aufgabenträgern der Gesellschaft zugutekommt.

Das Deutschlandticket bietet Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Chance, neue Fahrgäste zu gewinnen, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu machen und die Verkehrswende vorantreiben. Es ermöglicht eine bundesweite Nutzung des Regional- und Nahverkehrs, was zu einer höheren Fahrgastfrequenz und einer möglichen Ausweitung des Angebots führen kann. Allerdings stehen die EVU auch vor Herausforderungen wie der Finanzierung und dem Preis sowie der Bewältigung des erhöhten Fahrgastaufkommens.

Im Rahmen des Klimapaketes hat die Bundesregierung beschlossen, die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2023 zu erhöhen und im Sinne der Planungssicherheit für die Länder zu dynamisieren. Durch die zusätzlich vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel haben die Länder die Möglichkeit, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Gleichwohl besteht das Risiko, aber auch die Chance, dass aufgrund veränderter Rahmenbedingungen die Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund und Zweckverband SPNV Nord Leistungsänderungen, wie z. B. Änderungen der Betriebs- und Taktzeiten oder Änderungen im Fahrplanangebot verlangen, die zu einer Änderung des Grundanspruchs führen.

In 2024 erfolgte eine Leistungsausweitung im Rahmen des neuen Verkehrs-Service-Vertrages (VSV).

Ein weiteres Risiko besteht bei nicht planbaren Betriebsstörungen, wie beispielsweise bei Fahrzeugausfällen, Unfällen oder durch die zuständigen Behörden oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen

kurzfristig bekannt gemachten Einschränkungen des Schienenverkehrs, die auch zu Zugausfällen und daher auch Umsatzausfällen führen können.

Diesem Wagnis beugt die VIAS GmbH durch das Vorhalten einer adäquaten Betriebsleitstelle sowie eines Notfall- und Störungsmanagements vor, das im Bedarfsfall ein kurzfristiges Handeln ermöglicht.

Ein besonderes, wenn auch in diesem Umfang nicht redundantes Risiko besteht in dem von der DB InfraG in 2024 gestarteten umfassenden Sanierungs-Programm der Schieneninfrastruktur der sogenannten Hochleistungskorridore (HLK). Dieses Programm wird in 2026 auch das Bediengebiet der VIAS am sogenannten rechten Rhein betreffen. Dort ist ab Sommer 2026 eine mehrmonatige Totalsperrung der Strecke geplant. Der Zugverkehr muss durch SEV ersetzt werden. Zum Berichtszeitpunkt gibt es noch keine rechtlich belastbare Einigung mit dem Aufgabenträger (AT), wie hier die Kosten getragen werden, da dieser Fall so nicht im VSV geregelt ist. Die entsprechenden Gespräche werden mit dem AT geführt und es wird davon ausgegangen, dass der AT bereit ist, große Teile der Kosten zu tragen bzw. die VIAS so zu stellen, dass ihr aus dem HLK keine gravierenden Nachteile drohen. Es besteht somit die große Chance, dass nach fristgerechter Sanierung dieses HLK eine Infrastruktur geschaffen wird, die deutlich stabiler und leistungsfähiger ist. Gleichwohl besteht das Risiko, dass sich die Umsetzung des HLK verzögert und in Gänze nicht die versprochenen Verbesserungen erzeugt werden können.

Im Geschäftsfeld Personenverkehr wurde im Verkehrs-Service-Vertrag ein Anreizsystem zur Bewertung und Gewichtung von Leistungs- und Qualitätskriterien inkl. eines Bonus/Malus-Systems vereinbart, das als Bestandteil des Verkehrs-Service-Vertrags zur grundsätzlichen Anhebung der Qualität der Leistungserstellung in Richtung einer noch stärkeren Ausrichtung auf kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen und damit der Zuverlässigkeit des Gesamtsystems SPNV beitragen soll. Das Bonus/Malus-System basiert auf definierten Qualitätsstandards (Akzeptanzwerten) zu angegebenen objektiven und subjektiven Qualitätskriterien. Die ermittelten Zielerreichungsgrade (objektive Qualitätskriterien) bzw. Bewertungsziffern werden jährlich mit den vorgegebenen Akzeptanzwerten verglichen.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr erfolgt das Leistungsmonitoring zug- und relationsbezogen zur Sicherstellung der frühzeitigen Wahrnehmung von Problemschwerpunkten, die zu systematischen Störungen und Leistungsausfällen führen können.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energiekosten hatte weltweit erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung derzeit 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. Zu den weiteren Ausführungen wird auf den Prognosebericht verwiesen.

Zur Absicherung gegenüber möglichen Risiken des Unternehmensfortbestandes bedient sich die VIAS 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.

Die Gesellschaft besitzt infolge einer guten Eigenkapitalbasis eine solide Innenfinanzierungskraft. Investitionen werden weitgehend aus Eigenmitteln finanziert. Eine Aufnahme kurzfristiger Finanzierungsmittel ist aus Sicht der Geschäftsführung nur temporär notwendig.

Aufgrund der durchgeführten Analysen und der begonnenen strategischen Neuausrichtung 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:

Hermanns, Marcel
Eßer, Thomas
Von Wietersheim, Sven

Düren
Düren
Liedenburg-Neuenkirchen

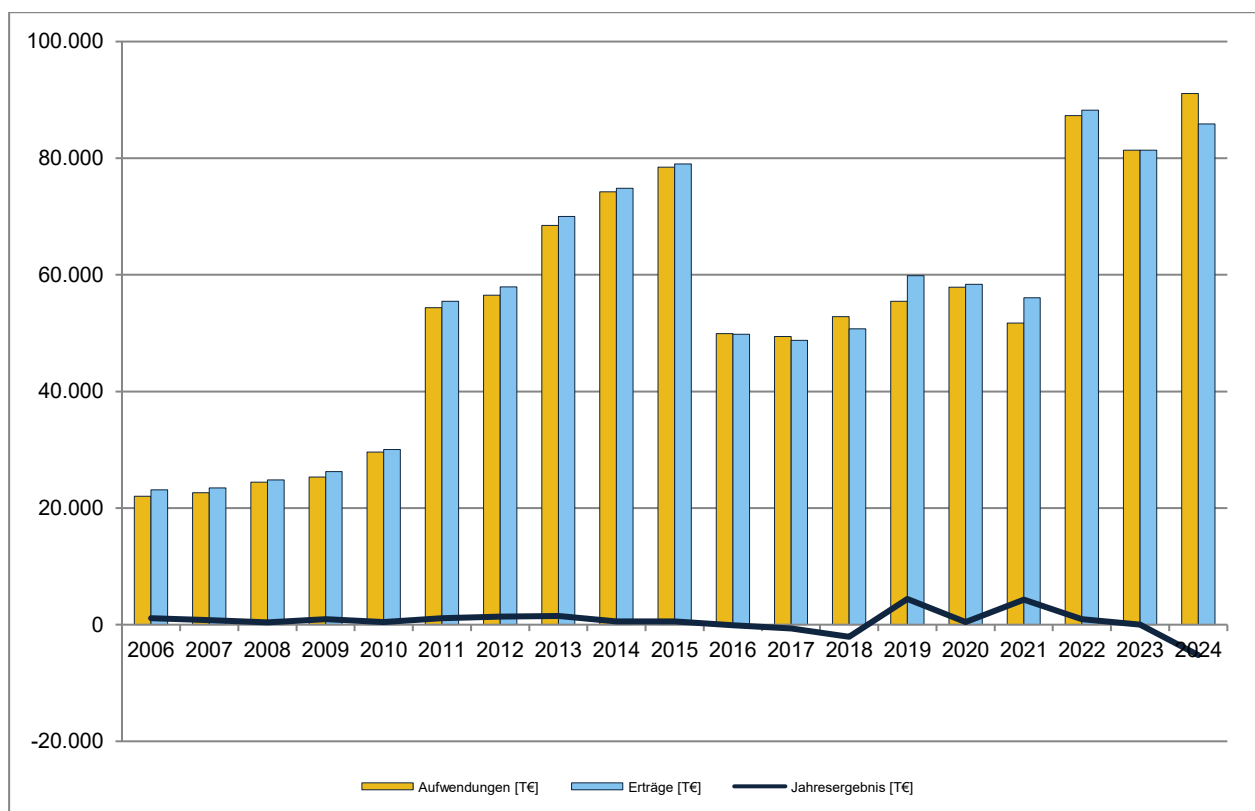
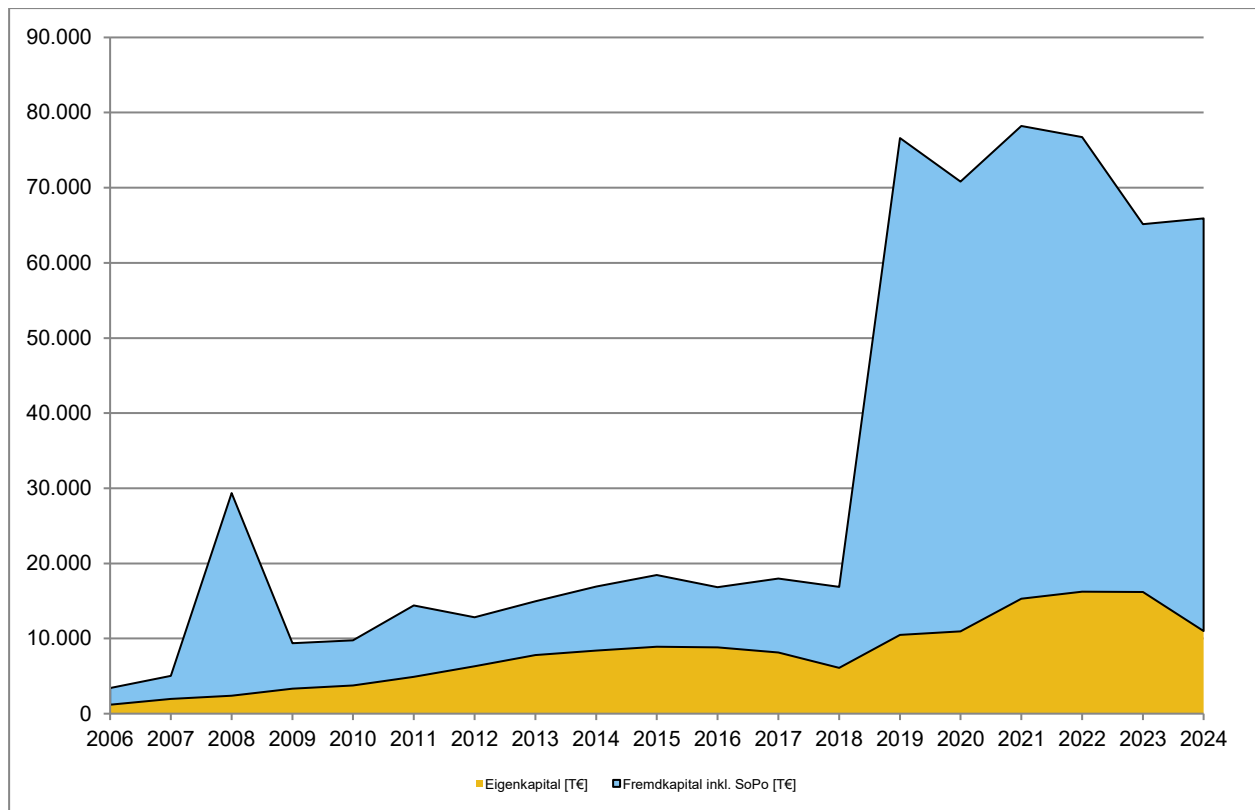
Gesellschafterversammlung:

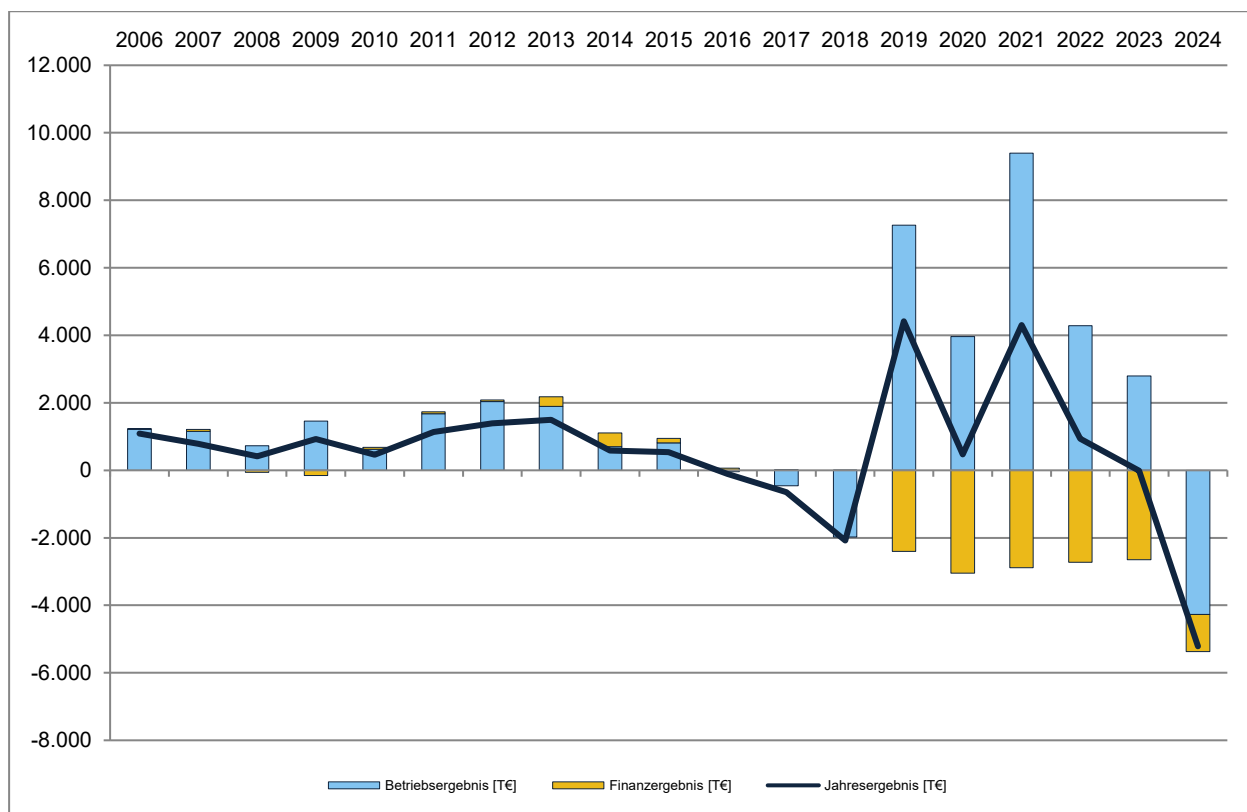
Beschlüsse der Gesellschaft werden in der Gesellschafterversammlung gefasst.

h) Personalbestand

Zum 31.12.2024 waren 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2022	2023	2024	Veränderung
Eigenkapitalquote	21,14%	24,87%	16,68%	-8,19%
Eigenkapitalrentabilität	5,80%	-0,10%	-47,43%	-47,34%
Anlagendeckungsgrad 2	35,43%	78,88%	74,52%	-4,36%
Verschuldungsgrad	372,96%	302,10%	499,51%	197,41%
Umsatzrentabilität	5,08%	3,60%	-5,20%	-8,80%