

Öffentliche Bekanntmachung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)

Die Verbandsversammlung hat am 19. Dezember 2024 den Jahresabschluss des ZRN zum 31. Dezember 2023 festgestellt und die vorgeschlagene Ergebnisverwendung, den Jahresgewinn zum 31. Dezember 2023 in Höhe von 8.171,88 EUR der Allgemeinen Rücklage zuzuführen, genehmigt.

Das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Mannheim hat am 21.11.2024 bestätigt, dass

- die Erhebung der Zuschüsse und Umlagen von den Ländern und den Gebietskörperschaften richtig erfolgte,
- die Verbandssatzung eingehalten wurde,
- das Rechnungs- und das Belegwesen den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung (GoB) entspricht,
- der Jahresabschluss entsprechend den gesetzlichen Vorschriften gegliedert ist,
- der Ansatz und die Bewertung der Vermögensgegenstände und der Schulden nach handelsrechtlichen Bestimmungen vorgenommen wurden,
- der Jahresabschluss unter Beachtung der GoB ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage vermittelt,
- im Anhang die gesetzlichen Angaben ausreichend, zutreffend und vollständig enthalten sind,
- der Lagebericht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, mit dem Jahresabschluss im Einklang steht und einen zutreffenden Eindruck von der Lage des ZRN erweckt.

Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Christian Specht
Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim
Verbandsvorsitzender

**Zweckverband Verkehrsverbund
Rhein-Neckar (ZRN)**

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Aktiva

31.12.2023

31.12.2022

A. Anlagevermögen

I. Finanzanlagen

Beteiligung	34.512,20 €	34.512,20 €
	34.512,20 €	34.512,20 €

B. Umlaufvermögen

I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.: 0,00 €)	190.991,50 €	590.669,89 €
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.: 0,00 €)	1.188.442,83 €	674.765,49 €
3. sonstige Vermögensgegenstände	691.047,70 €	622.885,11 €
	2.070.482,03 €	1.888.320,49 €

II. Guthaben bei Kreditinstituten	5.234.991,78 €	1.308.911,39 €
	7.305.473,81 €	3.197.231,88 €

C. Rechnungsabgrenzungsposten

	1.507,33 €	1.507,33 €
--	------------	------------

7.341.493,34 €

3.233.251,41 €

Passiva

31.12.2023

31.12.2022

A. Eigenkapital

I. Gewinnrücklage	902.385,11 €	895.891,41 €
II. Jahresüberschuss	8.171,88 €	6.493,70 €
	910.556,99 €	902.385,11 €

B. Rückstellungen

1. Pensionsrückstellungen	1.109.858,03 €	1.078.830,74 €
2. sonstige Rückstellungen	16.404,38 €	17.175,00 €
	1.126.262,41 €	1.096.005,74 €

C. Verbindlichkeiten

1. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 4.068.507,98 € (Vj.: 56.546,99 €)	4.068.507,98 €	56.546,99 €
2. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 99.938,30 € (Vj.: 260.095,57 €)	99.938,30 €	260.095,57 €
3. sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 1.136.227,66 € (Vj.: 918.218,00 €)	1.136.227,66 €	918.218,00 €

5.304.673,94 €

1.234.860,56 €

7.341.493,34 €

3.233.251,41 €

**Zweckverband Verkehrsverbund
Rhein-Neckar (ZRN)**

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

	2023	2022
1. Umsatzerlöse	599.209,44 €	0,00 €
2. sonstige betriebliche Erträge	127.601.611,40 €	79.436.367,20 €
3. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	58.751,00 €	57.039,84 €
4. Personalaufwand	653.926,32 €	512.654,10 €
davon für Altersversorgung 239.264,12 € (Vj.: 512.654,10 €)		
a) Löhne und Gehälter	393.970,12 €	0,00 €
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und für Unterstützung	259.956,20 €	512.654,10 €
5. sonstige betriebliche Aufwendungen	127.473.175,22 €	78.844.923,87 €
6. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	13.706,20 €	0,00 €
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18.917,96 €	15.255,69 €
8. Steuer vom Einkommen und vom Ertrag	1.584,66 €	0,00 €
9. Ergebnis nach Steuern	8.171,88 €	6.493,70 €
10. Jahresüberschuss	8.171,88 €	6.493,70 €

Liquiditätsrechnung ZRN

	Einzahlungs- und Auszahlungsarten Indirekte Methode	Ergebnis Vorjahr	Ansatz	Ergebnis	Vergleich
		EUR	Wirtschaftsjahr	Wirtschaftsjahr	Ergebnis/Ansatz
		2022	2023	2023	(Spalten 3-2) EUR
1	Periodenergebnis(Jahresüberschuss)	6.493,70	0,00	8.171,88	8.171,88
2	+/- Zunahme/ Abnahme der Rückstellungen	511.951,85	-10.000,00	30.256,67	40.256,67
3	+/- Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva	-169.072,47	0,00	-182.161,54	-182.161,54
4	+/- Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva	-14.114,84	0,00	4.069.813,38	4.069.813,38
5	+/- Zinsaufwendungen/ Zinserträge	0,00	0,00	5.211,76	5.211,76
6	+/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	0,00	0,00	1.584,66	1.584,66
7	-/+ Ertragsteuerzahlungen	0,00	0,00	-1.584,66	-1.584,66
8	Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf aus laufender Geschäftstätigkeit (Summe aus 1 bis 7)	335.258,24	-10.000,00	3.931.292,15	3.941.292,15
9	+ Erhaltene Zinsen	0,00	0,00	13.706,20	13.706,20
10	Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf aus Investitionstätigkeit	0,00	0,00	13.706,20	13.706,20
11	Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf (Summe aus 8 und 10)	335.258,24	-10.000,00	3.944.998,35	3.954.998,35
12	- Gezahlte Zinsen	0,00	0,00	-18.917,96	-18.917,96
13	Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf aus Finanzierungstätigkeit	0,00	0,00	-18.917,96	-18.917,96
14	Änderung des Finanzierungsmittelbestandes zum Ende des Wirtschaftsjahres (Summe aus Nummer 11 und 13)	335.258,24	-10.000,00	3.926.080,39	3.936.080,39
15	Anfangsbestand an Zahlungsmitteln	973.653,15		1.308.911,39	
16	Veränderung des Bestands an Zahlungsmitteln (Zeile 14)	335.258,24		3.926.080,39	
17	Endbestand an Zahlungsmitteln am Ende des Wirtschaftsjahrs	1.308.911,39		5.234.991,78	
	nachrichtlich:				
18	Endbestand an liquiden Eigenmitteln zum Ende des Wirtschaftsjahrs	1.308.911,39		5.234.991,78	
19	voraussichtlicher Bestand an inneren Darlehen zum Jahresende			0,00	

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)

Anhang

A. Allgemeine Angaben

Die Erstellung des Jahresabschlusses des Zweckverbandes erfolgt gemäß § 14 der Satzung des ZRN nach den Vorschriften des baden-württembergischen Eigenbetriebsgesetzes und nach den Regeln der kaufmännischen doppelten Buchführung. Anwendung findet daher das Eigenbetriebsgesetz in Verbindung mit der Eigenbetriebsverordnung-HGB. Für den Jahresabschluss gelten § 16 EigBG in Verbindung mit § 7 ff. EigBVO-HGB.

Die Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung und der Anhang sind im Geschäftsjahr 2023 nach den Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung-HGB in Verbindung mit den Vorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches in der gültigen Fassung, unter besonderer Beachtung der §§ 264 ff. HGB, erstellt.

Entsprechend der Differenzierung im Vorjahr werden unter den Umsatzerlösen die Erlöse aus der Personalüberlassung, unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen die zu verschiedenen Zwecken gewährten Zuwendungen der öffentlichen Hand ausgewiesen, die nicht für bestimmte Leistungen des ZRN, sondern zur allgemeinen Erfüllung der Unternehmensaufgaben gewährt werden. Entsprechend werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen die Weiterleitung der Zuwendungen dargestellt.

B. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Finanzanlagen und Forderungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden mit dem Nennwert bilanziert.

Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Nominalwert bilanziert.

Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Betrages gebildet.

Die Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag bewertet.

C. Erläuterung zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Durch die erstmalige Anwendung der Eigenbetriebsverordnung-HGB im Geschäftsjahr 2023 erfolgt eine an die dort vorgegebene Gliederung angepasste Darstellung der Bilanz.

Bisher als Forderungen gegen Mitglieder benannten Posten werden daher im Geschäftsjahr 2023 als Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, ausgewiesen. Entsprechendes gilt für die Verbindlichkeiten. Auch für die Vorjahreswerte erfolgte diese Anpassung.

Sämtliche in der Bilanz ausgewiesene Forderungen haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Bisher im Eigenkapital in der Allgemeinen Rücklage gezeigte Gewinne aus Vorjahren werden nunmehr in der Gewinnrücklage gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden ebenfalls umgegliedert. Die Entwicklung der Gewinnrücklage stellt sich wie folgt dar:

Stand 31.12.2022 (nach Umgliederung)	895.891,41 EUR
Einstellung des Jahresgewinns des Vorjahres:	6.493,70 EUR
Stand 31.12.2023:	902.385,11 EUR

**Übersicht über die Entwicklung der Finanzanlagen des
Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar
im Wirtschaftsjahr 2023 (01.01. bis 31.12.2023)**

Posten des Anlagevermögens	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN/WERTBERICHTIGUNGEN					Restbuchwerte am Ende des Geschäfts- jahres	Restbuchwerte am Ende des vorange- gangenen Ge- schäftsjahres	Kennzahlen	
	Anfangsstand	Zugang	Abgang	Umbuch- ungen	Endstand	Anfangs- bestand	Abschreibung im Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausgewiesenen Abgänge	Endstand			Durch- schnitt- licher A F A - satz	Durch- schnitt- licher R B W
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	v.H.	v.H.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
I. Finanzanlagen														
Beteiligungen Beteiligung an der VRN GmbH	34.512,20	0,00	0,00	0,00	34.512,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	34.512,20	34.512,20	0,00	100,00
GESAMT	34.512,20	0,00	0,00	0,00	34.512,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	34.512,20	34.512,20	0,00	100,00

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem Teilwertverfahren und Anwartschaftsbarwertverfahren. Es handelt sich um Rückstellungen für Verpflichtungen, die nicht über Rückstellungen beim KVBW abgedeckt sind.

Die Bewertung der unmittelbaren Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	<u>2023</u>
- Rententrend	1,50 %
- Gehaltstrend	1,50 %
- Zinssatz (§ 253 Abs.2 Satz 2 HGB) Richttafeln von Heubeck 2018G	1,82 %

Der Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre und dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre gem. § 253 Abs. 6 HGB beträgt 17.432,64 EUR.

Ein Zinsänderungsergebnis von 7.698,00 EUR ergibt sich aus der Veränderung der Pensionsverpflichtung auf Grund der Änderung des Abzinsungssatzes von 1,78 % p.a. auf 1,82 % p.a. Der ZRN macht von einem Ausweiswahlrecht Gebrauch und weist das Zinsergebnis zu Gunsten des Finanzergebnisses aus.

Rückstellungen	Stand		Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinsaufwand	Zinsertrag	Stand
	01.01.2023	EUR						31.12.2023
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Rückstellungen für Pensionen	1.078.830,85		31.116,00	932,14	51.855,36	18.917,96	7.698,00	1.109.858,03
2. Sonstige Rückstellungen	17.175,00		11.975,62	0,00	11.205,00	0,00	0,00	16.404,38
	<u>1.096.005,85</u>		<u>43.091,62</u>	<u>932,14</u>	<u>63.060,36</u>	<u>18.917,96</u>	<u>7.698,00</u>	<u>1.126.262,41</u>

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)

Über die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten gibt nachfolgender Verbindlichkeitspiegel Auskunft:

Verbindlichkeiten	Gesamtbetrag EUR	bis zu 1 Jahr EUR	ab 1 Jahr bis zu 5 Jahren EUR	mehr als 5 Jahre EUR	durch Pfandrechte gesichert EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.068.507,98	4.068.507,98	0,00	0,00	0,00
2. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	99.938,30	99.938,30	0,00	0,00	0,00
3. Sonstige Verbindlichkeiten	1.136.227,66	1.136.227,66	0,00	0,00	0,00
	<u>5.304.673,94</u>	<u>5.304.673,94</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

Am Bilanzstichtag bestehen nach § 285 Nr. 3a HGB noch sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 60.513,57 EUR pro Jahr aufgrund des Vertrages mit der VRN GmbH über die Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung.

Der Verbandsvorsitzende und seine Stellvertreter erhielten im Berichtsjahr für die geleistete Tätigkeit insgesamt 15.000,00 EUR (Vj.: 15.000,00 EUR).

Entwicklung der Liquidität zum Jahresabschluss

Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten Indirekte Methode		Liquiditätsrechnung	
			Vorjahr	Wirtschaftsjahr
			EUR	EUR
			2022	2023
1		Zahlungsmittelbestand zum Jahresbeginn	973.653,15	1.308.911,39
2	+/-	Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf aus laufender Geschäftstätigkeit	335.258,24	3.931.292,15
3	+/-	Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf aus Investitionstätigkeit	0,00	13.706,20
4	+/-	Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf aus Finanzierungstätigkeit	0,00	-18.917,96
5	+/-	Überschuss oder Bedarf aus wirtschaftsplanunwirksamen Einzahlungen und Auszahlungen	0,00	0,00
6	=	Endbestand an Zahlungsmitteln am Jahresende	1.308.911,39	5.234.991,78
7a	+	Sonstige Einlagen aus Kassenmitteln zum Jahresende	0,00	0,00
7b	+	Investmentzertifikate, Kapitalmarktpapiere, Geldmarktpapiere und sonstige Wertpapiere	0,00	0,00
7c	+	Forderungen aus Liquiditätsbeziehungen zum Kernhaushalt, zu verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, selbstständigen Kommunalanstalten und anderen Eigenbetrieben der Gemeinde	0,00	0,00
8a	-	Bestand an Kassenkrediten zum Jahresende	0,00	0,00
8b	-	Verbindlichkeiten aus Liquiditätsbeziehungen zum Kernhaushalt, zu verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, selbstständigen Kommunalanstalten und anderen Eigenbetrieben der Gemeinde	0,00	0,00
9	=	liquide Eigenmittel zum Jahresende	1.308.911,39	5.234.991,78
10	-	mittelübertragungsbedingter Liquiditätsbedarf	0,00	0,00
11	=	bereinigte liquide Eigenmittel zum Jahresende	1.308.911,39	5.234.991,78
12	-	für bestimmte Zwecke gebunden	0,00	0,00
13	=	bereinigte liquide Eigenmittel zum Jahresende ohne gebundene Mittel	1.308.911,39	5.234.991,78

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)

C. Sonstige Angaben

Der Verbandsversammlung gehörten im Berichtsjahr an:

Vertreter der kommunalen Mitglieder (beschließende Vertreter):

Herr Christian Specht, Oberbürgermeister	(Vorsitzender)	- Stadt Mannheim
Herr Dr. Fritz Brechtel, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Kreis Germersheim
Herr Stefan Dallinger, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Rhein-Neckar-Kreis
Herr Christian Engelhardt, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Kreis Bergstraße
Frau Gudrun Heß-Schmidt, 1. Kreisbeigeordnete	(stellvertretende Vorsitzende)	- Kreis Kaiserslautern
Herr Heiko Sippel, Landrat		- Kreis Alzey-Worms
Herr Hans-Ulrich Ihlenfeld, Landrat		- Kreis Bad Dürkheim
Herr Rainer Guth, Landrat		- Donnersbergkreis
Herr Martin Hebich, Oberbürgermeister		- Stadt Frankenthal
Herr Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister		- Stadt Heidelberg
Frau Beate Kimmel, Oberbürgermeisterin (bis 16.10.2023)		- Stadt Kaiserslautern
Herr Manfred Schulz, Bürgermeister (ab 17.10.2023)		- Stadt Kaiserslautern
Herr Otto Rubly, Landrat		- Kreis Kusel
Herr Lukas Hartmann, Beigeordneter		- Stadt Landau
Herr Alexander Thewalt, Beigeordneter		- Stadt Ludwigshafen
Herr Christoph Schauder, Landrat		- Main-Tauber-Kreis
Herr Dr. Achim Brötzel, Landrat		- Neckar-Odenwald-Kreis
Herr Bernhard Adams, Beigeordneter		- Stadt Neustadt
Herr Michael Maas, Bürgermeister		- Stadt Pirmasens
Herr Clemens Körner, Landrat		- Rhein-Pfalz-Kreis
Frau Stefanie Seiler, Oberbürgermeisterin		- Stadt Speyer
Herr Dietmar Seefeldt, Landrat		- Kreis Südliche Weinstraße
Frau Dr. Susanne Ganster, Landrätin		- Landkreis Südwestpfalz
Herr Timo Horst, Beigeordneter		- Stadt Worms
Frau Christina Rauch, Beigeordnete		- Stadt Zweibrücken

Vertreter der Länder

Herr Gerd Hickmann, Ministerialdirigent	- Land Baden-Württemberg
Herr Bernhard Maßberg, Ministerialdirigent	- Land Hessen
Herr Ingmar Streese, Abteilungsleiter (bis 21.11.2023)	- Land Rheinland-Pfalz
Herr Michael Frömming, stellv. Abteilungsleiter (ab 22.11.2023)	- Land Rheinland-Pfalz

Der Verbandsvorsitzende schlägt vor, den Jahresgewinn zum 31. Dezember 2023 in Höhe von 8.171,88 EUR der Gewinnrücklage zuzuführen.

Mannheim, 13.09.2024

Christian Specht

ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR
KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS (ZRN)
LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

I. Grundlagen des ZRN

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) mit Sitz in Mannheim ist ein von drei Bundesländern und 24 kommunalen Gebietskörperschaften gebildeter Zweckverband im Sinne des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) für Baden-Württemberg.

Das Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) mit einer Fläche von 9.967 qkm erstreckt sich über Teilbereiche der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen mit den Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Kaiserslautern. Der VRN sorgt mit den Verbund- und Mobilitätspartnern, zu denen zurzeit mehr als 50 Verkehrsunternehmen, zwei Carsharing-Anbieter, mehrere E-Tretroller-Anbieter sowie das Fahrradvermietensystem „VRNnextbike“ gehören, in den 24 Kreisen und kreisfreien Städten für Mobilität der über drei Millionen dort lebenden Menschen.

Zur Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung bedient sich der Zweckverband des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH), deren Alleingesellschafter er ist.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten finden in der Tochtergesellschaft VRN GmbH statt.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland kam im Jahr 2023 im nach wie vor krisengeprägten Umfeld ins Stocken. Insgesamt war laut Statistisches Bundesamt (Destatis) ein Rückgang des preisbereinigten BIP in 2023 um 0,3% zu verzeichnen. Die trotz der jüngsten Rückgänge nach wie vor hohen Preise (bei einer Inflationsrate von 5,9%) auf allen Wirtschaftsstufen dämpften die Konjunktur. Hinzu kamen ungünstige Finanzierungsbedingungen aufgrund steigender Zinsen und einer geringeren Nachfrage aus dem In- und Ausland. Damit setzte sich die Erholung der deutschen Wirtschaft vom tiefen Einbruch im Corona-Jahr 2020 nicht weiter fort. Insgesamt führte dies auch erneut zu einem Finanzierungsdefizit der öffentlichen Hand; zwar konnte der Bund dieses gegenüber dem Vorjahr verringern, allerdings ergab sich eine deutliche Verschlechterung hin zu Defiziten bei den Ländern und den Gemeinden. Dessen unbeschadet zeigte sich der Arbeitsmarkt weiterhin robust; so stieg die Zahl der Erwerbstätigen um 0,7% gegenüber dem Vorjahr.

Diese Entwicklungen gingen auch am ÖPNV nicht vollständig vorbei. Insbesondere die enger werdenden Finanzierungsspielräume der öffentlichen Hand und die Preissteigerungen fanden hier Niederschlag, wie dies u.a. an den schwierigen Verhandlungen zur Schließung der Finanzierungslücke aus dem Deutschlandticket erkennbar war.

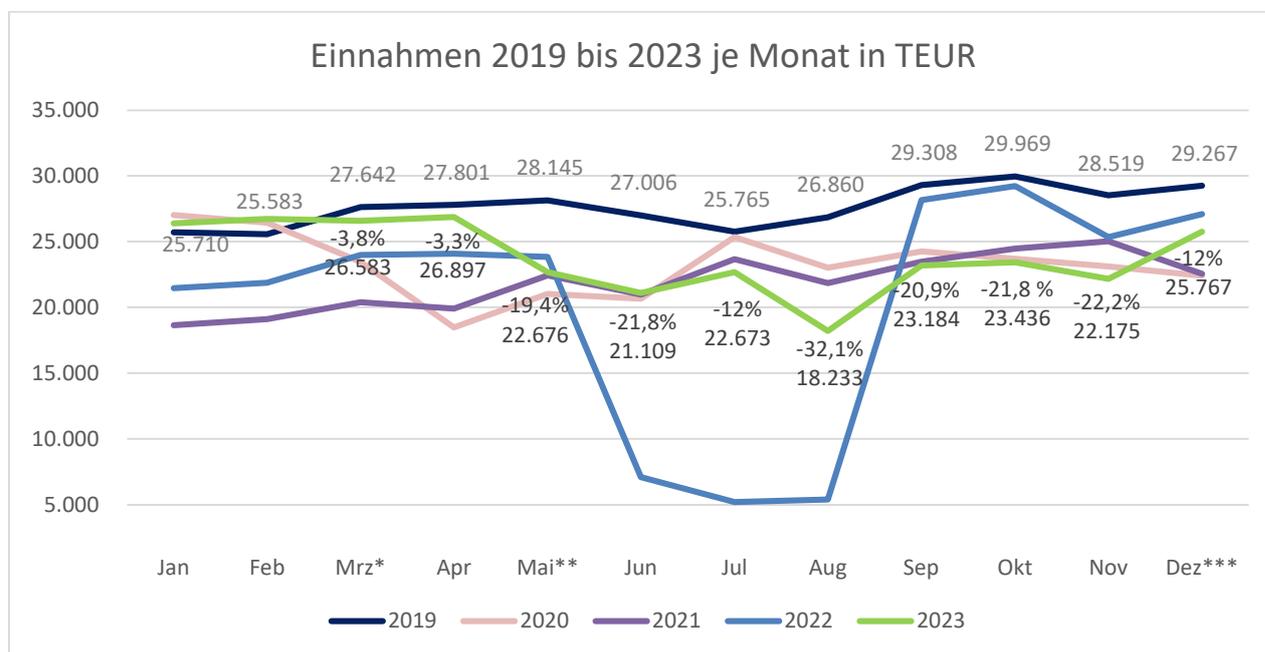
Im ÖPNV konnte sich die Nachfrageentwicklung in 2023 laut Statistisches Bundesamt (Destatis) weiter erholen und lag mit ca. 11 Milliarden Fahrgästen um rd. 7% über dem Vorjahr, insbesondere aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets. Letzteres ging allerdings nicht mit steigenden Erlösen aus Ticketverkäufen einher; vielmehr führte die Einführung zu einem bundesweit einheitlichen Ticketpreis von 49 EUR im Zeitraum Mai bis Dezember 2023 zu Mindereinnahmen von rund 1,5 Milliarden EUR (bundesweite Schätzung zum aktuellen Stand), die über einen Ausgleichsmechanismus von Bund und Ländern ausgeglichen werden. Bei gleichzeitig gestiegenen Kosten für Strom, Dieselkraftstoff und Personal verschlechterte sich der Kostendeckungsgrad im ÖPNV insgesamt und setzte die Branche unter enormen wirtschaftlichen Druck. Das Volumen des Defizitausgleichs durch die öffentliche Hand stieg folglich an. Zudem macht sich auch hier der Fachkräftemangel verstärkt bemerkbar.

2. Geschäftsverlauf des Verkehrsverbundes im Geschäftsjahr 2023

Verbundgeschäft

Erholung der Pandemieauswirkungen und Einführung landesweites Jugendticket Baden-Württemberg und Deutschlandticket

Im Jahr 2023 konnten sich erstmalig nach Ausbruch der Corona-Pandemie die Verbundeinnahmen zu Beginn des Jahres auf das Vor-Pandemie-Niveau erholen. Dazu beigetragen hat unter anderem eine Tarifanpassung von 8,83 %, die zum 1.1.2023 umgesetzt wurde. Allerdings konnte dieses Einnahmenniveau über das Jahr hinweg durch die Einführung des landesweiten Jugendtickets Baden-Württemberg (JugendticketBW) zum 1.3.2023 sowie des Deutschlandtickets zum 1.5.2023 nicht gehalten werden. Im Ergebnis haben sich die Fahrgeldeinnahmen im Jahr 2023 auf durchschnittlich -14 % gegenüber 2019 eingependelt. Gegen Jahresende wurde zum 1.12.2023 das JugendticketBW in das D-Ticket JugendBW überführt:



Entwicklung der Einnahmen je Monat im Vergleich zu 2019 und 2020

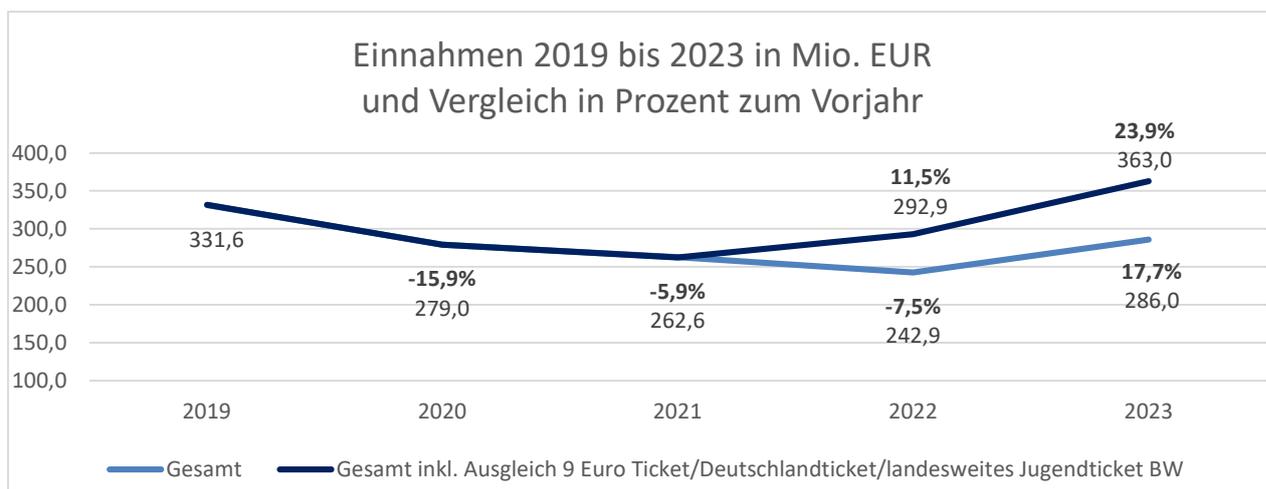
* Einführung landesweites JugendticketBW

** Einführung Deutschlandticket

***Überführung landesweites JugendticketBW in D-Ticket JugendBW

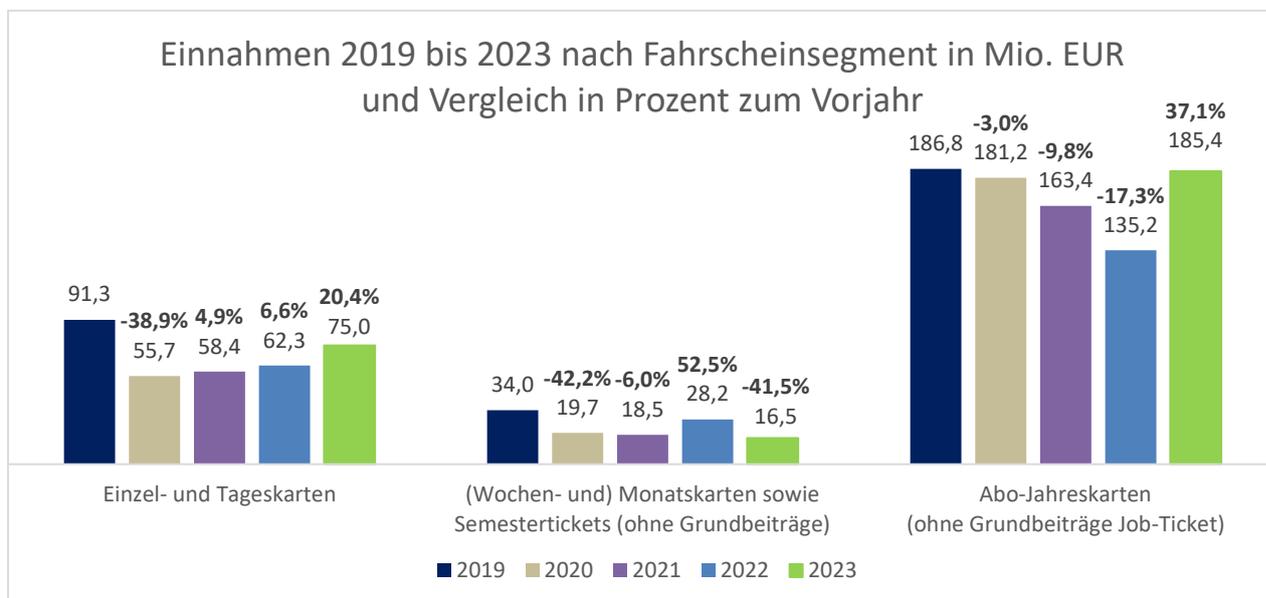
Einnahmen

Die VRN-Fahrgeldeinnahmen 2023 (ohne Sondereinnahmen) konnten mit 286 Mio. EUR in etwa das Niveau des ersten Pandemie-Jahres 2020 erreichen (+17,7 % zum Vorjahr). Bezieht man jedoch die Ausgleichsleistungen zur Deckung der Mindereinnahmen für die in 2023 neu eingeführten subventionierten Tickets mit ein (JugendticketBW, Deutschlandticket), so erholte sich der Pool auf 363 Mio. EUR, was einem Plus von 23,9 % zum Vorjahr entspricht und erstmalig über dem Niveau des Jahres 2019 liegt:



Gesamteinnahmen (ohne Sonderpool) 2019 bis 2023 und prozentualer Vergleich zum Vorjahr

Im Vergleich zu den Vorjahren hat der positive Trend über alle Fahrscheinsegmente hinweg angehalten, wobei insbesondere die Einführung des Deutschlandtickets zu einer Verlagerung des Umsatzes von den Fahrscheinsortimenten des Gelegenheitsverkehrs und der Zeitkarten im Barverkauf auf die Abo-Jahreskarten geführt hat:



Einnahmen nach Fahrscheinsegment 2019 bis 2023 und prozentualer Vergleich zum Vorjahr

Rettungsschirme 2022 und Ausgleich Deutschlandticket 2023

Die tatsächlichen Netto-Fahrgeld-Mindereinnahmen aufgrund der Corona-Pandemie und der 9-Euro-Ticket-Aktion, die gemäß der Rettungsschirmrichtlinien von Bund und Ländern nachgewiesen werden konnten, beliefen sich im Jahr 2022 insgesamt auf 103,9 Mio. EUR. Davon ließen sich anteilig 51,7 Mio. EUR auf die 9-Euro-Ticket-Aktion zurückführen. Alle drei Länder haben sich entschieden, diese Schäden zu 100 % auszugleichen, wobei der Bund den Schaden aus der 9-Euro-Ticket-Aktion vollständig übernimmt. Die Schlussanträge wurden von der Verbundgesellschaft vorbereitet und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern fristgerecht zum 31.03.2024 eingereicht.

Analog den Regelungen aus den Corona-Rettungsschirmen der Jahre 2020 bis 2022 übernehmen die drei Bundesländer die mit Einführung des Deutschlandtickets entstehenden Schäden. Als Bezugspunkt für die Ermittlung des Schadens wird das Jahr 2019 herangezogen. Die Verbundgesellschaft hat hierfür die Mindereinnahmen prognostiziert und die erforderlichen Anträge bei den Bewilligungsbehörden gestellt. Für den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 wurden gemäß Prognosen rund 62,7 Mio. EUR Netto-Mindereinnahmen beantragt. Die Nachweise über die tatsächlich entstandenen Schäden sind bis zum 31.03.2025 zu erbringen.

Aufgabenerfüllung durch die VRN GmbH

Die Aufgaben des Verkehrsverbundes wurden im Geschäftsjahr 2023 operativ durch die VRN GmbH wahrgenommen. Zur Finanzierung der Tochtergesellschaft hat der ZRN die Finanzierungsbeiträge der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen, Mittel aus der Zweckverbandsumlage der kommunalen Gebietskörperschaften und Zuschüsse Dritte, soweit nicht zur Deckung des Eigenaufwands benötigt, an die VRN GmbH weitergeleitet.

Im Geschäftsjahr 2023 war die VRN GmbH insbesondere in folgenden Aufgabenfeldern tätig:

- Tarif, Vertrieb, Kommunikation,
- Elektronische Mobilitätsplattform, Big Data Plattform,
- Einnahmearbeitung,
- Mobilitätsdienstleistungen, Nahverkehrspläne, Verkehrskonzepten/ Untersuchungen, bedarfsorientierte Verkehre, Verkehrserhebungen, SPNV-Betrieb und Infrastruktur, Haltestelleninfrastruktur
- Angebotsbetreuung/ Linienbündelmanagement, Ausschreibung von Verkehrsleistungen, Qualitäts- und Fahrzeugverwaltungs-Datenbank, Mobilitätsgarantie,
- Fahrplan- und Leistungsangebot, Fahrplanauskunft und Kartenprodukte.

Finanzierungsvereinbarungen bzw. gesetzliche Finanzierungsregelungen

Die Finanzierung des ZRN erfolgte durch die Mitglieder des Zweckverbandes in Form von Zuwendungen der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen, Umlagen der kommunalen Gebietskörperschaften und Zuschüssen Dritter.

Die Länder haben sich mit dem ZRN Ende 2023 darauf verständigt, zur Wiederherstellung der Parität bei der Finanzierung der Verbundgesellschaft zwischen den kommunalen Verbandsmitgliedern und den Ländern ab 2025 schrittweise die Regiekostenanteile der Länder zu erhöhen.

Land Baden-Württemberg

Wie im Vorjahr richtete sich im Jahr 2023 die Verbundförderung nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Die gemäß § 9 ÖPNVG an den ZRN geflossene Verbundförderung einschließlich der Regiekosten wurde an die VRN GmbH weitergeleitet, welche diese zur Finanzierung der Ausgleiche für den Verbundtarif und die Kooperationslasten und zur Deckung ihrer Regiekosten verwendete. Zudem vereinnahmte die VRN GmbH auch in 2023 die Zuweisungen gemäß § 15 ÖPNVG für die baden-württembergischen Verbandsmitglieder und setzte diese gem. den Satzungsvorgaben zur Finanzierung des von diesen zu verantwortenden Verbundverkehrs ein.

Land Hessen

Ende 2022 wurde eine Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2023 und 2024 abgeschlossen. Hintergrund für die auf 2 Jahre begrenzte Laufzeit waren Planungsunsicherheiten aufgrund weiterer Pandemiefolgen und des Ukraine-Krieges. Die VRN GmbH erhielt während der Vertragslaufzeit für jedes Jahr ein festgelegtes Budget zur Finanzierung konsumtiver Ausgaben. Im Budget enthalten waren auch weiterzuleitende Zuwendungen für den lokalen Verkehr. Zudem wurde durch Ergänzungsvereinbarungen die Einführung und Finanzierung eines Schulausflugtickets und des Hessenpass mobil für 2023 (und 2024) geregelt.

In einer weiteren Ergänzungsvereinbarung wurde in Umsetzung der entsprechenden Regelung aus der Finanzierungsvereinbarung vom 19. Dezember 2016 festgelegt, dass nicht verbrauchte Budgetmittel aus den Jahren bis 2022 zum Teil zurückgezahlt bzw. zum anderen Teil zur Deckung von Mehrbedarfen in der Periode 2023 – 2024 verwendet werden können. Ein Teilbetrag der zur Verfügung gestellten Budgetmittel diente als Leistungsanreiz und wurde mit der Maßgabe ausgezahlt, dass die festgelegten Ziele erreicht werden. Dies beinhaltete die Ziele: „Erfolg der Kundenorientierung“ und Sicherung des Verkehrsangebotes. Damit sollten die Verkehrsverbände ihre Beiträge zur Evaluierung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Hessen und zur Sicherstellung eines attraktiven Verkehrsangebotes leisten.

Da die Finanzierungsvereinbarung den Grundvertrag für den VRN unberührt ließ, erfüllte die VRN GmbH mit den Budgetmitteln auch die finanziellen Verpflichtungen des Landes gegenüber dem ZRN.

Land Rheinland-Pfalz

Nachdem die ursprünglich für den Zeitraum 2007 bis 2012 vereinbarte Verbundfinanzierung des VRN für den Zeitraum 2013 bis 2015 unter Anpassungen verlängert wurde, konnte diese angepasste Regelung im Wege des Schriftwechsels mit dem Ministerium mehrfach und zuletzt auch bis zum 31.12.2023 verlängert werden. Um einen Ausgleich u. a. für Inflationskosten und steigende Personalaufwendungen zu gewährleisten, wurde für die Regiekosten ein jährlich dynamisierter Zuschuss vereinbart, welcher vom ZRN an die VRN GmbH weitergeleitet wurde.

Kommunale Gebietskörperschaften

Die Finanzierung durch die kommunalen Gebietskörperschaften wurde durch die im Wirtschaftsplan festgesetzte Verbandsumlage erbracht, welche ebenfalls an die VRN GmbH weitergeleitet wurde.

3. Vermögens- Finanz- und Ertragslage des ZRN

Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum Stichtag um 4.108 TEUR auf 7.341 TEUR.

Auf der Aktivseite entfallen 0,5 % auf das Anlagevermögen, in dem die 100% ige Beteiligung an der VRN GmbH ausgewiesen wird. Die restlichen 99,5% entfallen im überwiegenden Maße auf das deutlich gestiegene Umlaufvermögen, welches die Erhöhung der Bilanzsumme hervorrief. Der Anstieg zeigt sich insbesondere in höheren Guthaben bei Kreditinstituten, da zusätzliche Liquidität vorhanden war.

Auf der Passivseite zeigt sich der Anstieg der Bilanzsumme insbesondere in stichtagsbedingten erhöhten Verbindlichkeiten gegenüber der VRN GmbH, da zum Jahresende insbesondere erhaltene Zuschüsse für Regiobuslinien und das Landesweite Jugendticket BW noch zur Weiterleitung anstanden. Das Eigenkapital erhöhte sich durch den Jahresüberschuss geringfügig um 8 TEUR auf 911 TEUR.

Finanzlage

Der Zahlungsmittelüberschuss aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 3.931 TEUR (Vorjahr 335 TEUR) und beruht im Wesentlichen auf der stichtagsbedingten Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber der VRN GmbH. Dadurch erhöhte sich der Endbestand an liquiden Mitteln auf 5.235 TEUR. Die Zahlungsfähigkeit war damit im Geschäftsjahr 2023 jederzeit gesichert. Die Liquidität 1. Grades belief sich auf 98,7 % (Vorjahr 106,0%), wobei die Verringerung der Quote im Wesentlichen auf dem Stichtageffekt der erhöhten Verbindlichkeiten gegenüber der VRN GmbH beruht.

Ertragslage

Im Berichtsjahr standen den Aufwendungen des ZRN in Höhe von 128.206 TEUR, Erträge in Höhe von 128.214 TEUR gegenüber. Neben Umsatzerlösen für die Personalüberlassung an die VRN GmbH (0,4% der Erträge), ergaben sich die Erträge im Wesentlichen aus den Zuwendungen der Mitglieder und sonstigen Stellen der öffentlichen Hand, die an die VRN GmbH weitergeleitet wurden. Hierin enthalten waren die Erträge aus der Verbandsumlage (Verbundbeitrag und Verwaltungskostenbeitrag), aus dem Verbundtarifbeitrag kommunaler Dritter für die Einbeziehung zusätzlicher Verkehre und zur Finanzierung der Übergangstarife und Tarifkooperationen, aus der Sonderumlage zur Finanzierung der S-Bahn-Infrastruktur sowie aus den Zuschüssen der Länder für verbundbedingte Mindererlöse (einschließlich der Zuschüsse für zusätzliche Verkehre und der Zuschüsse zur Finanzierung der Übergangstarife und Tarifkooperationen) und zur Finanzierung der VRN GmbH.

Von besonderer Bedeutung waren im Geschäftsjahr 2023 die Zuschüsse für den Mindereinnahenausgleich aus dem Deutschlandticket in Höhe von 66.865 TEUR durch die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie die Zuschüsse zum Jugendticket BW bzw. D-Ticket JugendBW im Volumen von 13.462 TEUR, welche an die VRN GmbH mit dem Zwecke der Verteilung an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet wurden.

Zudem flossen dem ZRN als koordinierende oder mittelbewilligende Stelle noch aus der Abwicklung des coronabedingten Rettungsschirms der Jahre bis 2022 16.686 TEUR an Erträgen zu, die unverzüglich über den Verkehrsverbund Rhein-Neckar an die betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weitergeleitet wurden. Entsprechend bilden die Aufwendungen für den Rettungsschirm eine Summe von 16.686 TEUR ab.

Beim Jahresabschluss ergibt sich damit ein Jahresgewinn in Höhe von 8 TEUR. Gegenüber dem geplanten Jahresergebnis in Höhe von 0 TEUR verbesserte sich das Jahresergebnis somit um 8 TEUR, unter anderem durch geringere Verwahrentgelte und realisierte Zinserträge.

4. Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Aufgrund des aus der Daseinsvorsorge im ÖPNV abgeleiteten Gesellschaftszwecks ist der finanzielle Bedarf zu wesentlichen Teilen aus öffentlichen Mitteln zu decken, welche auf Basis der genehmigten Wirtschaftsplanung zur Verfügung gestellt werden. Die Aufgabenerfüllung erfolgte im Rahmen dieser Ansätze. Die Festlegung weiterer betriebswirtschaftlicher Leistungsindikatoren ist aufgrund der Rahmenbedingungen ohne Aussagekraft.

Der Erfolg des ZRN bemisst sich in einem möglichst umfangreichen qualitativ hochwertigen Angebot an öffentlicher Mobilität, das von möglichst vielen Menschen genutzt wird. Die Entwicklung des Leistungsangebotes sowie die Fahrgastzahlen sind daher die entscheidenden Leistungsindikatoren für den VRN. Trotz der Pandemie ist es dem Verbund gelungen, das öffentliche Mobilitätsangebot auch 2023 weiter auszubauen. Die Fahrgastzahlen konnten wieder deutlich gegenüber dem Pandemiejahr 2022 gesteigert werden.

Die Aufgabenerfüllung leistete einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Verbundgebiet. Indikator hierfür ist das Fahrgastaufkommen im Verkehrsverbund. Bis zu einer weitgehend flächendeckenden Ausstattung der Verkehre mit Fahrgastzählensystemen wird das Fahrgastaufkommen aus Vertriebsdaten abgeleitet, auch wenn diese, wie z.B. durch den fehlenden Einbezug der außerhalb des VRN-Gebietes erworbenen Deutschlandtickets, Ungenauigkeiten aufweisen. Nach dem Rückgang der Nutzerzahlen aufgrund der Corona-Pandemie stieg das Fahrgastaufkommen im Geschäftsjahr von 288,9 Mio. Fahrgästen im Jahr 2022 auf 290,4 Mio. Fahrgäste im Jahr 2023 und damit um ca. 0,5 %. Maßgeblichen Einfluss auf die Zahlen hatte, dass die rheinland-pfälzischen Schulwegkostenträger die bezuschussten Schüler in den Sommerferien 2023 nicht mit einer gültigen Fahrkarte ausgestattet haben und drei Hochschulen in Heidelberg ihre Semester-Ticket-Vereinbarungen zum Ende des Sommersemesters als Folge des Deutschlandtickets bzw. des D-Ticket JugendBW gekündigt haben.

5. Gesamtaussage

Die Verbindlichkeiten und Rückstellungen sind vollständig durch Aktivposten gedeckt, so dass die fristgerechte Bedienung der Verbindlichkeiten möglich ist. Die Gesamterträge decken die Aufwendungen, so dass die Aufgabenerfüllung gesichert ist. Unter Berücksichtigung des aus der Daseinsvorsorge abgeleiteten Gesellschaftszwecks mit Finanzierungsnotwendigkeiten durch die öffentliche Hand wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage als solide eingeschätzt.

III. Prognosebericht, Chancen- und Risikobericht

1. Prognose

Der ZRN rechnet für das Geschäftsjahr 2024 mit Erlösen in Höhe von 98.644 TEUR sowie einem Jahresfehlbetrag von 59 TEUR entsprechend der genehmigten Wirtschaftsplanung.

2. Risiken

Die Risiken für den ZRN bestehen im Wesentlichen darin, dass aufgrund der Regelung im Gesellschaftsvertrag der VRN GmbH zusätzliche Aufwendungen der GmbH zu zusätzlichen Ausgleichspflichten des ZRN führen können.

Die Aufwendungen der GmbH können dabei aus verschiedenen Gründen steigen.

Auch im Jahr 2024 werden sich aufgrund der verschiedenen internationalen Konflikte und nationalen Entwicklungen Auswirkungen für den ÖPNV ergeben.

Im Geschäftsjahr 2024 bestehen zudem nicht unerhebliche Kostenrisiken für den ÖPNV allgemein und im Verbundgebiet.

Preissteigerungen oder zumindest starke Preisschwankungen u.a. bei Strom und Öl, aber auch bei anderen Rohstoffen sind weiterhin möglich, auch wenn sich die Entwicklung der Diesel- und sonstigen Energiekosten im Jahr 2023 etwas beruhigt hat.

Auch steigende Personalaufwendungen infolge der vor dem Hintergrund der hohen Inflation des Jahres 2023 schwierigen Neuverhandlungen zahlreicher Tarifverträge sind erkennbar. So gab es in 2023 ansteigende Lohn- und Gehaltsforderungen im Bereich des Fahrpersonals. Von den Verbundunternehmen wurde die Forderung auf Ausgleich von überdurchschnittlichen Personalmehrkosten gestellt. Da in dem überwiegenden Teil der Bestellverträge in Baden-Württemberg keine Indizierungsregelung in Bezug auf Personalkosten enthalten ist und lediglich marktübliche Kostensteigerungsraten unterstellt waren, die die deutlichen Mehrkosten nicht abbilden, entstehen den Verbundunternehmen Liquiditätsprobleme. Die Verbundgesellschaft prüft deshalb gemeinsam mit den baden-württembergischen Aufgabenträgern, inwieweit ein Ausgleich der überdurchschnittlich hohen Personalmehrkosten möglich ist.

Ähnliches gilt für Rheinland-Pfalz, nachdem das Land Anfang 2024 signalisiert hat, dass es für die neuen Tarifabschlüsse keine zusätzlichen Landesmittel im Rahmen des sogenannten Rheinland-Pfalz-Index geben wird. Auch für Hessen müssen deutliche Steigerungen der Personalkosten verzeichnet werden. Diese sind aber im Rahmen von landesweiten Ausgleichsregelungen abgedeckt (Hessenindex) und werden in den Bestellverträgen ausgeglichen.

Diese möglichen Mehrbelastungen der Verkehrsunternehmen sind auf Basis der vertraglichen Regelungen durch die Aufgabenträger weitgehend auszugleichen und somit auch durch die VRN GmbH bezüglich der Verkehre im Kreis Bergstraße zu übernehmen. Damit verbunden ist die Notwendigkeit einer steigenden Refinanzierung durch die öffentliche Hand und insoweit auch eine zunehmende Abhängigkeit von öffentlichen Finanzierungsmitteln.

Weitere Risiken bestehen für die Einnahmeseite der Verkehrsunternehmen insbesondere als Folge des Deutschlandtickets. Durch die monatliche Kündigungsmöglichkeit des Deutschlandtickets ist die lange im VRN aufgebaute und wirtschaftlich sehr wichtige Kundenbindung nicht mehr gewährleistet mit der möglichen Folge von stärkeren Einnahmeschwankungen. Zudem bergen die bundesweit einheitlichen Vorgaben in Bezug auf die neue Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur Finanzierungsrisiken. Die durch die Vorgaben zur ausschließlichen Ausgabe von Chipkarten oder dem Ticket über das Smartphone notwendigen Investitionen wurden einmalig im Jahr 2023 durch pauschale Ausgleichsrefinanzierungen, welche absehbar bei Weitem nicht alle realen Kosten abdecken werden. Ab 2024 sehen die Vorgaben nur noch eine anteilige Deckung von Umsetzungskosten durch entstandene Vertriebsmehrkosten in Form von pauschalen Festbeträgen je vertriebenem Deutschlandticket vor, die den tatsächlichen Aufwand voraussichtlich nur bedingt abdecken werden, da die Regelung nur für Neuabonnenten gilt, wovon im Ergebnis nur die großen deutschlandweiten Plattformen der Eisenbahnunternehmen profitieren werden. Auch bleibt abzuwarten, ob auch für die Jahre ab 2025 ein Vollaussgleich der Mindereinnahmen aufgrund des Deutschlandtickets gesichert werden kann.

Effekte wird das Deutschlandticket auch auf andere gesetzliche Ausgleichsregelungen haben. Die in Rheinland-Pfalz für den Ausgleich im Ausbildungsverkehr bis zum 31.12.2023 geltende Regelung soll durch eine in Erarbeitung befindliche landesgesetzliche Neuregelung ab dem Ausgleichsjahr 2024 ersetzt werden, da die bisherige Systematik mit der Einführung des Deutschlandtickets wirtschaftlich nicht mehr tragfähig ist. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die durch das Deutschlandticket zu erwartenden Rückzahlungen der Verkehrsunternehmen im Jahr 2024 dem ÖPNV-System erhalten bleiben. Dabei wird angestrebt, dass die Mittel künftig nicht mehr den Verkehrsunternehmen, sondern den Aufgabenträgern zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung gestellt werden. Die den Verbundunternehmen ab 01.01.2024 dadurch entstehenden Mindereinnahmen müssten dann von den Verbandsmitgliedern über die Bestellverträge ausgeglichen werden. Das Land Rheinland-Pfalz hat angekündigt, den Verbandsmitgliedern die entsprechenden Finanzmittel, die bisher für das AVerkAusglG aufgewendet wurden, als Bestellmittel zur Verfügung zu stellen. Um einer finanziellen Schieflage der Verbundunternehmen entgegenzuwirken, hat die Verbundgesellschaft, die durch den Wegfall der

bisherigen Ausgleiche entstehenden Mindereinnahmen bei der Ermittlung der Abschlagszahlungen der Bestellverträge für das Jahr 2024 bereits berücksichtigt.

Bei Realisierung dieser Risiken werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Verkehrsunternehmen insgesamt stark belastet. Es ist absehbar, dass es weiterer Unterstützung durch den Bund, die Bundesländer und die kommunalen Gebietskörperschaften bedarf, um die Leistungserbringung sicherzustellen.

Zusätzlich zu diesen finanziellen Risiken zeichnen sich vermehrt Risiken von Angebotsausfällen ab, welche durch einen wachsenden Personalmangel im ÖPNV verursacht werden. Für die Mobilitätswende und einen funktionierenden Nahverkehr werden weitere Beschäftigte gebraucht. Aufgrund der Altersstruktur in der Branche wird zudem ein erheblicher Teil der Beschäftigten aus dem Erwerbsleben ausscheiden, so sind rd. 40% der Bus- & Straßenbahnfahrer/-innen 55 Jahre und älter.

Neben den Branchen- und Verbundrisiken, die sich kurz- und mittel- bis langfristig auch auf die Erfüllung der Unternehmensaufgaben und die Finanzausstattung der VRN GmbH auswirken können, ist auch unmittelbar eine stärkere Belastung der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der VRN GmbH insbesondere durch die voraussichtlichen Lohnsteigerungen für die Jahre 2024 ff. möglich. Durch die Verständigung mit den Ländern über die Erhöhung der Länderanteile nach Art. 7 des Grundvertrages des Verkehrsverbundes ab dem Jahr 2025 können diese Belastungen voraussichtlich finanziert werden.

Ein weiteres Risiko für die Aufgabenerfüllung der VRN GmbH liegt in der schwieriger werdenden Personalgewinnung und -bindung des eigenen Personals. In zunehmendem Umfang erfordern Stellennachbesetzungen mehrere Auswahlrunden bzw. sind mit längeren Zeitläufen bis zur Wiederbesetzung der Stellen verbunden. Durch verschiedene Konzepte, wie auch der Prüfung eigener Ausbildungsmöglichkeiten, wird diesen Effekten entgegengewirkt.

3. Chancen

Die Verständigung mit den Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen zur Erhöhung ihrer Anteile nach Art. 7 des Grundvertrages des Verkehrsverbundes ab dem Jahr 2025 gibt den Spielraum, zusätzliche Beiträge zur Stärkung des ÖPNV im Verbundgebiet beizusteuern. Durch diese wird damit auch die Finanzierungsbasis für die Aufgaben der VRN GmbH gestärkt.

Zugleich kann eine bessere Innenfinanzierungskraft der VRN GmbH die Ausgleichspflichten des ZRN positiv beeinflussen. Durch die fachliche und technologische Kompetenz der VRN GmbH in verschiedenen Bereichen, wie im Bereich der Fahrplanauskunft, besteht die Chance, zusätzliche Erträge aus Dienstleistungen für Dritte zu generieren und die Aufgabenfinanzierung weiter zu stärken.

Weitere Chancen auf eine Verbesserung der Innenfinanzierungskraft liegen in einer möglichen Ergebnisverbesserung, da aufgrund der für das Jahr 2024 seitens der Bundesregierung erwarteten Inflationsrate von nur noch 2,8% Preissteigerungen beim Sachaufwand kleiner als geplant ausfallen könnten.

Auf Basis dieser finanziellen Rahmenbedingungen besteht die Chance, durch finanzielle Unterstützung von Infrastrukturmaßnahmen den Ausbau des Angebotes voranzutreiben.

Des Weiteren können mittels Digitalisierung und neuer Technologien weitere Serviceverbesserungen für die Nutzer des ÖPNV entwickelt werden, um Kundengewinnung und -bindung auszubauen.

Insgesamt besteht durch diese Maßnahmen, die Chance zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und hierdurch sowohl zu einer verbesserten Preisdeckung des ÖPNV beizutragen als auch zugleich die nachteiligen Auswirkungen des Individualverkehrs auf das Klima zu reduzieren.