

VRN Geschäftsbericht 2023



*Einfach
ankommen.*

Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2023

der Gesellschaft

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

(VRN GmbH),

Mannheim

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	1
A. Bilanz zum 31.12.2023	2
B. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023	4
C. Anhang für das Geschäftsjahr 2023	5
D. Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023	13
E. Stellungnahme zum Prüfungsbericht	36
F. Ergebnisverwendungsvorschlag	36
G. Bericht der Gesellschafterversammlung mit Verwaltungsrat	37

Vorwort der Geschäftsführung

Liebe Leserinnen und Leser,

Liebe Verbundpartnerinnen und -partner,

das Geschäftsjahr 2023 markiert einen bedeutenden Wendepunkt für unseren Verkehrsverbund. Wir haben die Herausforderungen der Corona-Pandemie endlich erfolgreich hinter uns gelassen und den öffentlichen Personennahverkehr wieder zu einer zentralen Mobilitätslösung gemacht. Besonders freuen wir uns über die stark gestiegenen Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr. Das zeigt, dass unser Engagement Früchte trägt.

Der Höhepunkt des letzten Jahres war zweifellos die Einführung des Deutschlandtickets. Trotz zahlreicher organisatorischer Hürden haben wir es gemeinsam mit unseren Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet geschafft, dieses innovative Angebot erfolgreich umzusetzen. Das Konzept einer bundesweiten Flatrate ohne Tarifgrenzen hat bei unseren Kundinnen und Kunden großen Anklang gefunden und sich als Symbol für nachhaltige Mobilität in Deutschland etabliert. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Deutschlandtickets bietet enormes Potenzial, die Transformation des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland voranzutreiben. Allerdings unterstreicht das große Interesse am Deutschlandticket auch die dringende Notwendigkeit, das ÖPNV-Angebot weiter auszubauen und zu verbessern. Bund und Länder sind nun gefordert, zusätzliche Mittel bereitzustellen, um alle Mobilitätsbedürfnisse unserer Fahrgäste nachhaltig zu sichern.

Das vergangene Jahr war jedoch auch geprägt von diversen Störungen und Beeinträchtigungen des ÖPNV-Angebots aufgrund des zunehmenden Fachkräftemangels gekoppelt mit einem überdurchschnittlich hohen Krankenstand, zahlreichen Streiks und technischer Probleme im zunehmend maroden Schienennetz. Hier müssen dringend zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um eine bessere Stabilität des Angebots gewährleisten zu können.

Erfreulich hinsichtlich der Erweiterung unseres Angebots sind Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Realisierung von Seilbahnsystemen in unserem Verbundgebiet. Diese sind nicht nur vielversprechend, sondern sind auch überregional auf großes Interesse gestoßen. In den nächsten Schritten werden wir weiter die konkreten Realisierungsmöglichkeiten untersuchen. Dasselbe gilt für die Erweiterung des Meterspurnetzes in die Region.

Trotz aller positiven Entwicklungen stehen wir auch weiter vor großen Herausforderungen. Die Kürzungen öffentlicher Mittel für die Förderung von Elektrobussen und Wasserstofftechnik beeinträchtigen erheblich unsere Bemühungen, auf alternative Antriebe umzusteigen. So musste bereits eine geplante Umstellung von Diesel- auf Wasserstoffbusse wegen der Haushaltsprobleme auf Bundesebene infolge des Urteils zur Schuldenbremse aufgegeben werden. Hier gilt es, die Notwendigkeit dieser Maßnahmen in Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele erneut zu betonen, um trotz enger Finanzierungsspielräume einen signifikanten Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz leisten zu können.

Abschließend möchte ich mich bei allen Beteiligten bedanken, die mit ihrem unermüdlichen Einsatz zu diesem erfolgreichen Geschäftsjahr der VRN GmbH beigetragen haben.

Dr. Michael Winnes

Geschäftsführer

Bilanz zum 31.12.2023

A K T I V A	31.12.2023 €	31.12.2022 €
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software sowie Lizenzen	205.742,28	173.330,96
2. Geleistete Anzahlungen	25.315,75	26.400,00
	231.058,03	199.730,96
II. Sachanlagen		
1. Betriebs- und Geschäftsausstattung	574.517,77	661.579,12
2. Geleistete Anzahlungen	20.876,24	21.626,24
	595.394,01	683.205,36
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	12.500,00	0,00
2. Beteiligungen	653,29	13.153,29
	13.153,29	13.153,29
Summe Anlagevermögen	839.605,33	896.089,61
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	748.528,31	1.137.908,22
2. Forderungen gegen Gesellschafter	4.030.852,21	56.546,99
3. Sonstige Vermögensgegenstände	11.198.572,38	13.480.869,96
	15.977.952,90	14.675.325,17
II. Wertpapiere		
Sonstige Wertpapiere	981.500,00	0,00
	981.500,00	0,00
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	50.006.970,14	36.880.432,96
Summe Umlaufvermögen	66.966.423,04	51.555.758,13
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	229.529,89	302.408,39
SUMME AKTIVA	68.035.558,26	52.754.256,13

PASSIVA	31.12.2023 €	31.12.2022 €
----------------	------------------------	------------------------

A. EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	34.512,20	34.512,20
II. Kapitalrücklage	377.444,34	377.444,34
III. Gewinnrücklagen	6.948.853,85	5.680.592,41
IV. Jahresüberschuss	973.083,20	1.268.261,44
Summe Eigenkapital	8.333.893,59	7.360.810,39

B. RÜCKSTELLUNGEN		
1. Rückstellungen für Pensionen	3.166.789,84	3.231.917,92
2. Steuerrückstellungen	8.001,10	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	10.971.596,94	17.786.906,64
Summe Rückstellungen	14.146.387,88	21.018.824,56

C. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.653.624,99	1.280.991,37
2. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	831,37	765,38
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	170.754,55	590.669,89
4. Sonstige Verbindlichkeiten	43.705.663,66	22.480.308,04
Summe Verbindlichkeiten	45.530.874,57	24.352.734,68

D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	24.402,22	21.886,50
--------------------------------------	------------------	------------------

SUMME PASSIVA	68.035.558,26	52.754.256,13
----------------------	----------------------	----------------------

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

	2023 €	2022 €
1. Umsatzerlöse	7.261.237,43	7.227.670,74
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Zuwendungen Finanzierung Aufgabenträgerschaft	46.179.021,08	44.289.205,24
b) Zuwendungen zur Weiterleitung	240.089.838,74	222.512.611,14
c) Zuwendungen zur Finanzierung Verbundgesellschaft	10.501.464,54	10.002.342,10
d) übrige Erträge	941.275,14	1.513.090,33
	297.711.599,50	278.327.553,76
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	(215.092,18)	(253.883,55)
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	(53.185.666,60)	(51.711.260,23)
davon Aufwendungen Finanzierung Aufgabenträgerschaft		
€ 46.171.408,31 (Vj: € 44.215.370,95)		
	(53.400.758,78)	(51.965.143,78)
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	(5.921.064,21)	(5.582.872,02)
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	(1.644.106,75)	(1.809.059,35)
	(7.565.170,96)	(7.391.931,37)
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(484.854,39)	(500.498,88)
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) weitergeleitete Zuwendungen	(240.089.838,72)	(222.512.611,10)
b) übrige Aufwendungen	(2.486.139,35)	(1.809.059,35)
	(242.575.978,07)	(224.334.647,92)
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	166.140,84	217,61
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(90.195,98)	(92.483,67)
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1,00	1,00
10. Ergebnis nach Steuern	1.022.020,59	1.270.737,49
11. Sonstige Steuern	(48.937,39)	(2.476,05)
12. Jahresüberschuss	973.083,20	1.268.261,44
13. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.268.261,44	2.237.131,94
14. Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	(1.268.261,44)	(2.237.131,94)
15. Bilanzgewinn	973.083,20	1.268.261,44

C. Anhang für das Geschäftsjahr 2023

I. Allgemeine Angaben

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Mannheim und ist beim Amtsgericht Mannheim unter der Registernummer HRB 5008 eingetragen.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH), Mannheim, erfolgt gemäß dem Handelsgesetzbuch (HGB) in der jeweils gültigen Fassung.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG und des Gesellschaftsvertrags aufgestellt. Nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrags gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften. Im Interesse einer größeren Klarheit und Übersichtlichkeit haben wir die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz oder Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Vermerke ebenso wie die Angaben und Vermerke, die wahlweise in der Bilanz bzw. der Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang gemacht werden können, insgesamt im Anhang aufgeführt.

II. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Das Anlagevermögen der Gesellschaft wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die abnutzbaren Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wurden nach der linearen Abschreibungsmethode entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungen werden zeitanteilig vorgenommen.

Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 250,00 EUR aber nicht 800,00 EUR überschreiten, werden sofort abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalwert bilanziert.

Die sonstigen Wertpapiere des Umlaufvermögens wurden zu Anschaffungskosten oder gegebenenfalls nach § 253 Abs. 4 HGB zu den niedrigeren Werten, die sich aus den Börsen- oder Marktpreisen am Stichtag ergeben, angesetzt.

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Nominalwert bilanziert.

Rückstellungen für Pensionen sind nach den anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der Projected-Unit-Credit-Method (PUC-Method) errechnet. Nach diesem Verfahren errechnet sich die Höhe der Pensionsverpflichtungen aus der zum Bilanzstichtag erdienten Anwartschaft unter Berücksichtigung zukünftiger Gehalts- und Rentensteigerungen. Laufende Renten werden mit dem Barwert bewertet. Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die „Richttafeln 2018G“ von Klaus Heubeck verwendet. Der ermittelte Betrag wird pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzins abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Die Steuer- und sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages. Erwartete Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt. Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

Die Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag bewertet.

III. Angaben zu Positionen der Bilanz

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr sind auf der nachfolgenden Seite 3 dargestellt.

Entwicklung des Anlagevermögens in der Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2023

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen			Buchwerte		
	Stand am 01.01.2023 EUR	Zugänge EUR	Umbuchung (A/B) EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.2023 EUR	Stand am 01.01.2023 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.2023 EUR	Stand am 31.12.2022 EUR
Anlagevermögen										
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
EDV-Programme	2.575.068,07	109.740,68	26.400,00	34.856,54	2.676.352,21	2.401.737,11	103.729,36	34.856,54	2.470.609,93	205.742,28
Geleistete Anzahlungen	26.400,00	25.315,75	-26.400,00	0,00	25.315,75	0,00	0,00	0,00	0,00	25.315,75
II. Sachanlagen										
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.228.518,97	317.565,35	750,00	116.578,88	2.430.255,44	1.566.939,85	362.625,03	73.827,21	1.855.737,67	574.517,77
Geleistete Anzahlungen	21.626,24	0,00	-750,00	0,00	20.876,24	0,00	0,00	0,00	0,00	20.876,24
Finanzanlagen										
Beteiligung	13.153,29	0,00	0,00	0,00	13.153,29	0,00	0,00	0,00	0,00	13.153,29
	4.864.766,57	452.621,78	0,00	151.435,42	5.165.952,93	3.968.676,96	466.354,39	108.683,75	4.326.347,60	839.605,33
										896.089,61

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

Die VRN GmbH hält 100 % der Anteile an der ticket2go Betreibergesellschaft mbH mit einem eingezahlten Eigenkapital von 12.500,00 EUR; Stammkapital 25.000,00 EUR. Das bilanzielle Eigenkapital der ticket2go Betreibergesellschaft mbH zum 31.12.2023 beträgt 94.703,26 EUR; der Jahresfehlbetrag beträgt zum 31.12.2023 4.578,79 EUR.

Der Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2023 setzt sich wie folgt zusammen:

	EUR
Gewinnvortrag zum 1. Januar 2023	1.268.261,44
- Zuführung in die Gewinnrücklagen	(1.268.261,44)
+ Jahresüberschuss 2023	973,083,20
Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2023	<u>973.083,20</u>

Pensionsverpflichtungen werden anhand des allgemein anerkannten Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Method) ermittelt. Zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen werden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt.

Die Bewertung der unmittelbaren Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	2023
Rententrend	1,50 %
Gehaltstrend 2024 zzgl. Sockelbetrag (200 EUR)	5,50 %
künftige Gehaltstrends	1,50 %
Zinssatz (§ 253 Abs. 2 Satz 2 HGB)	1,82 %
Richttafeln 2018G von Dr. Klaus Heubeck	

Der Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre und dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 36.247,18 EUR. In dieser Höhe besteht nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB eine Ausschüttungssperre.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Rückstellung Aufgabenträgerschaft Kreis Bergstraße/	
Finanzierungsvereinbarung	5.208
Rückstellung Hessische Verkehrsverträge	2.081
Rückstellung Altersteilzeit/Sabbatical	12
Umlageverpflichtung gegenüber dem Kommunalen	
Versorgungsverband Baden-Württemberg	1.697
Ausstehende Ruftaxiabrechnungen	612
Sonderumlage saubere Luft	374
Rückstellung digitaler Mobilitätsdienstleistungen	137
Rückstellung für Resturlaub und Zeitguthaben der Arbeitnehmer	434
Rückstellung für Dokumentationspflichten	26
Übrige	391
	<u>10.972</u>

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

Angaben zur Verrechnung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB:

	TEUR
Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden	38
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	32
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	32
Verrechnete Aufwendungen	7
Verrechnete Erträge	11

Der beizulegende Zeitwert des angelegten Vermögens wurde aus der Saldenmitteilung des Versicherungsunternehmens zum Abschlussstichtag abgeleitet. Im Zinsergebnis wurden Zinsaufwendungen von 53,00 EUR mit Zinserträgen von 109,00 EUR saldiert.

Über die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten sowie die bestellten Sicherheiten (sofern vorhanden) gibt nachfolgender Verbindlichkeitspiegel Auskunft:

Verbindlichkeiten		Restlaufzeit					Art, Form Sicherheit
		≤ 1 Jahr		> 1 Jahr		Davon > 5 Jahre	
		TEUR	Vj. TEUR	TEUR	Vj. TEUR		
1.	aus Lieferungen und Leistungen	1.653	1.281	0	0	0	Keine
2.	gegenüber verbundenen Unternehmen	1	1	0	0	0	Keine
3.	gegenüber Gesellschaftern	171	591	0	0	0	Keine
4.	Sonstige	43.706	22.480	0	0	0	Keine
Gesamtbetrag Verbindlichkeiten		45.531	24.353	0	0	0	

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Gesellschafter sowie verbundenen Unternehmen betreffen sonstige Verbindlichkeiten.

IV. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Zur besseren Übersicht der Ertragslage wurde das Gliederungsschema nach § 275 Abs. 2 HGB ergänzt.

Die Erlöse der VRN GmbH sind in den letzten Jahren signifikant angestiegen, was insbesondere auf stetig steigende Zuwendungen der öffentlichen Hand (teilweise über den ZRN weitergeleitet) zurückzuführen ist, die überwiegend seitens der VRN GmbH an die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger weitergeleitet wurden bzw. zur Aufwandsdeckung der VRN GmbH dienen.

Wie bereits im Vorjahr sind in den Umsatzerlösen die Erlöse abgebildet, die aus und aufgrund des Verkaufs von Produkten bzw. der Erbringung von bestimmten Dienstleistungen erzielt werden (gem. § 277 Abs. 1 HGB).

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

Im Geschäftsjahr 2023 wurden daher auch Beiträge Dritter zur Personalaufwandsdeckung ohne zugrundeliegenden Leistungsaustausch (Versicherungsleistungen) aus den Umsatzerlösen in die sonstigen betrieblichen Erlöse umgegliedert (1 TEUR). Diesbezüglich wurde zur besseren Übersichtlichkeit auch das Vorjahr angepasst (10 TEUR).

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt und betreffen im Einzelnen:

	<u>TEUR</u>
Erträge Dienstleistungsentgelt	5.440
Übrige Umsatzerlöse	<u>1.821</u>
	<u>7.261</u>

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 297.712 TEUR enthalten auch Zuwendungen der öffentlichen Hand, die nicht für bestimmte Leistungen der VRN GmbH, sondern zur allgemeinen Erfüllung der Unternehmensaufgaben gewährt wurden. Zur transparenteren Darstellung der Finanzströme werden hier auch letztlich für Dritte bestimmte Zuwendungen gezeigt, deren Weiterleitung in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in gleicher Höhe dargestellt ist und die somit ergebnisneutral waren.

Die Zuwendungen zur Weiterleitung beinhalten im Wesentlichen Mittel für folgende zugrundeliegende Sachverhalte:

	<u>TEUR</u>
• Deutschlandticket	71.865
• Rettungsschirm Corona	20.049
• Zusatzfinanzierung Linienbündel Rheinland-Pfalz	53.136
• Zusatzfinanzierung Linienbündel Baden-Württemberg	34.629
• § 15 ÖPNVG Baden-Württemberg	30.387
• Zuschuss verbundbedingte Mindererlöse	16.561

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten periodenfremde Erträge von 148 TEUR (Vorjahr: 181 TEUR). Hierbei handelt es sich um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Im Materialaufwand sind in den Aufwendungen für bezogene Leistungen auch Aufwendungen in Höhe von 46.171 TEUR enthalten, die durch die Aufgabenträgerschaft für den Kreis Bergstraße begründet sind und durch die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthaltenen Zuwendungen zur Finanzierung der Aufgabenträgerschaft gedeckt werden.

Im Bereich des Personalaufwands sind in den Aufwendungen für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung solche für Altersversorgung in Höhe von 101 TEUR (Vorjahr: 161 TEUR) sowie Aufwendungen für Altersteilzeitvereinbarungen in Höhe von 12 TEUR (Vorjahr: 40 TEUR) enthalten.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten solche aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von 90 TEUR (Vorjahr: 92 TEUR).

Die sonstigen Steuern beinhalten periodenfremde Aufwendungen von 46 TEUR (Vorjahr 2 TEUR) aus der Nachzahlung von Umsatzsteuer.

Sonstige Angaben

Im Berichtsjahr wurden durchschnittlich 127 Arbeitnehmer (Angestellte) beschäftigt (inkl. 7 studentische Aushilfskräfte und 10 geringfügig Beschäftigte).

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers im Jahr 2023 beträgt 65 TEUR. Darin enthalten sind Abschlussprüfungsleistungen (TEUR 45) für das Jahr 2023 sowie andere Bestätigungsleistungen (TEUR 20).

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

Das Stammkapital beträgt 67.500,00 DM (34.512,20 EUR).

Als Geschäftsführer war bestellt:

Herr Dr. Michael Winnes, Jurist, gesamtverantwortlicher Geschäftsführer, Walldorf.

Die Angabe der Gesamtbezüge des Geschäftsführers sowie die Bezüge ehemaliger Geschäftsführer gem. § 285 S. 1 Nr. 9 a und b HGB unterbleibt mit Hinweis auf § 286 Abs. 4 HGB.

Dem Verwaltungsrat gehörten im Geschäftsjahr an:

Vertreter der kommunalen Mitglieder:

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

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

Vertreter der Länder:

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

Der Verwaltungsrat erhielt im Berichtsjahr für die geleistete Tätigkeit insgesamt 10 TEUR.

Am Bilanzstichtag bestanden folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen:

	<u>TEUR</u>
2024	1.404
2025	1.076
2026	853
2027	316
2028	211
	<u>3.860</u>

Die Geschäftsleitung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe von 973.083,20 EUR der anderen Gewinnrücklage zuzuführen.

Mannheim, den 22. Mai 2024

Dr. Michael Winnes

D. Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) mit Sitz in Mannheim und einer Geschäftsstelle in Kaiserslautern plant, organisiert und finanziert länderübergreifend das öffentliche Mobilitätsangebot im Bereich des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Das Verbundgebiet 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 bietet über drei Millionen Menschen durch die Zusammenarbeit mit über 50 Verkehrsunternehmen, zwei Carsharing-Anbietern sowie dem Fahrradvermietensystem „VRNnextbike“ ein umfassendes Mobilitätsangebot in 24 Kreisen und kreisfreien Städten seines Verbandsgebietes.

Die VRN GmbH ist die Geschäftsstelle ihres Alleingeschafters Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und erarbeitet für den Zweckverband verkehrspolitische Leitlinien und Grundlagen für die konzeptionelle Verkehrsplanung. Sie führt zu diesem Zweck Verkehrsanalysen durch, erstellt Prognosen und untersucht das Verkehrsaufkommen jeweils in Abstimmung mit den Stadt- und Landkreisen als Aufgabenträgern für den ÖPNV und den Verkehrsunternehmen.

Als Dienstleister unterstützt die VRN GmbH die Aufgabenträger dabei, den Nahverkehr und die Bedienungsangebote zu konzipieren und fortzuschreiben. Sie entwickelt dazu den gemeinsamen Nahverkehrsplan weiter, arbeitet die lokalen Nahverkehrspläne detailliert aus und stimmt die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln aufeinander ab. Sie koordiniert das Leistungsangebot des Verbundverkehrs und informiert über die Angebote des Verbundverkehrs auf allen analogen und digitalen Wegen. In Abstimmung mit den drei Bundesländern arbeitet die VRN GmbH auch an internationalen Projekten mit.

Die VRN GmbH stellt auf Grundlage der politischen Vorgaben des ZRN gemeinsam mit den Verbundunternehmen den gemeinsamen Verbundtarif auf, betreibt das Verbundmarketing sowie die Öffentlichkeitsarbeit für den Verbundverkehr. Im Zuge der Ausrichtung zum Mobilitätsverbund erarbeitet sie Lösungen für multimodale Mobilitätsplattformen und verkehrsträgerübergreifende Dienstleistungen.

Für den hessischen Teil des Verbundgebiets bestellt die VRN GmbH als Aufgabenträgerorganisation die Leistungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie den regionalen Busverkehr und fungiert für den Kreis Bergstraße als lokale Nahverkehrsgesellschaft nach dem hessischem ÖPNV-Gesetz.

Im rheinland-pfälzischen Verbundgebiet nimmt die VRN GmbH gem. dem Nahverkehrsgesetz als regionale Geschäftsstelle und gesetzliche Vergabestelle die Aufgaben des Regionalausschusses Pfalz wahr und bestellt und finanziert auf dieser Grundlage den straßengebundenen ÖPNV für die Verbandsmitglieder. Darüber hinaus verantwortet sie als Landesclearingstelle die landesinterne Abwicklung des Deutschlandtickets in Rheinland-Pfalz.

Im Auftrag der kommunalen Aufgabenträger führt die Gesellschaft auch in Baden-Württemberg die Vergabeverfahren im ÖPNV durch und wickelt im Namen der Verbandsmitglieder die Bestellverträge ab.

2. Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten mit der Zielstellung, Innovationen im ÖPNV voranzutreiben und damit insbesondere das Angebot zu verbessern, werden in verschiedenen Unternehmensbereichen von Mitarbeitenden der Abteilungen betrieben, teilweise im Rahmen von Förderprojekten. Verkehrsforschung und Markterkundungen dienen als Grundlage. Schwerpunkte liegen in den nachfolgenden Bereichen.

- Erforschung und Erkundung von Verkehrs- und Mobilitätsbedarfen

Zum einen erfolgt dies durch die weitere Implementierung von automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) zum anderen durch Erhebungen der Nachfrage mittels Zählungen zu definierten Zeitpunkten. Zusätzlich wurden die kundenspezifischen Anforderungen zur Digitalisierung im ÖPNV erhoben und die Potenziale des Einsatzes von Seilbahnen im Verbundgebiet analysiert.

- Erweiterung des Verkehrsangebotes durch innovative Mobilitätsdienstleistungen

Zur Schließung von Angebotslücken und Flexibilisierung der Mobilität werden Sharing-Angebote im Bereich Fahrradvermietsysteme und eTretroller fortentwickelt. Darüber hinaus werden durch infrastrukturelle Maßnahmen, wie dem Aufbau von Radboxen und der Einrichtung von Mobilstationen Maßnahmen eingeführt, die den Umstieg auf den ÖPNV komfortabler gestalten. Mit gleichem Ziel wird die Ausweitung der bedarfsorientierten Verkehre (On-Demand-Verkehre) unterstützt und deren digitale Buchung über die Buchungsplattform AnSaT vorangetrieben.

- Fortentwicklung der myVRNApp

Die myVRNApp wurde um weitere Mobilitätsangebote inklusive Mikromobilität und On-Demand-Verkehren ergänzt und zusätzlich durch die Möglichkeit der dortigen Buchung und Zahlung erweitert. Ebenfalls wurden durch Implementierung des Luftlinienarifs mit CheckIn/CheckOut-Lösungen Komfortsteigerungen geschaffen. Durch Einführung eines Sprachassistenzsystems wird die Barrierefreiheit weiterentwickelt.

- Digitale Plattform

Durch die Sammlung und Verknüpfung mobilitätsrelevanter Daten, wie aus AFZ-Systemen, in einer Big Data Plattform wird die Basis für Echtzeit-Mobilitätsangebote gelegt. Die Versorgung der Fahrplanauskunft und der dynamischen Fahrgastinformationssysteme mit Echtzeitdaten kann ausgeweitet werden. Durch Erfassung zusätzlicher Informationen zu Haltestellen werden die Grundlagen für die barrierefreie Beauskunftung des Angebots, zur Identifikation von Angebotslücken und deren Schließung geschaffen.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche 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.

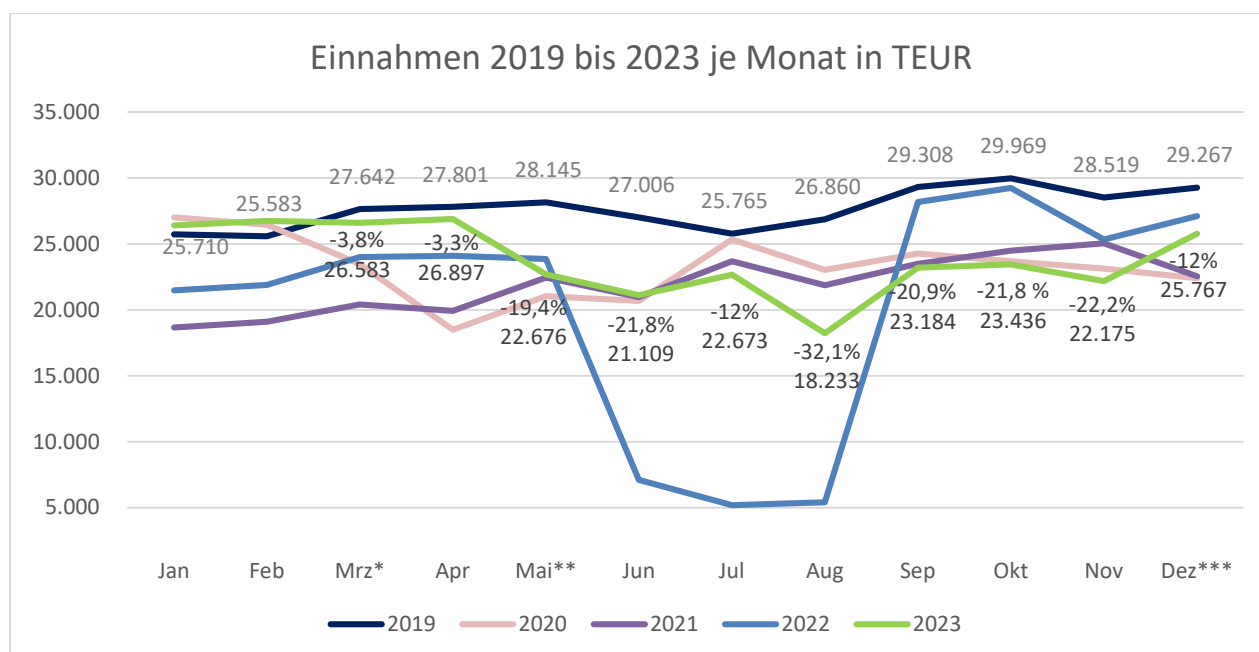
Im ÖPNV konnte sich die Nachfrageentwicklung in 2023 laut Statistisches Bundesamt (Destatis) weiter erholen und lag mit ca. 11 Milliarden Fahrgästen um rd. 7% über dem Vorjahr, insbesondere aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets. Letzteres ging allerdings nicht mit steigenden Erlösen aus Ticketverkäufen 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 der VRN GmbH und des Verkehrsverbundes 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 Tarifierung 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

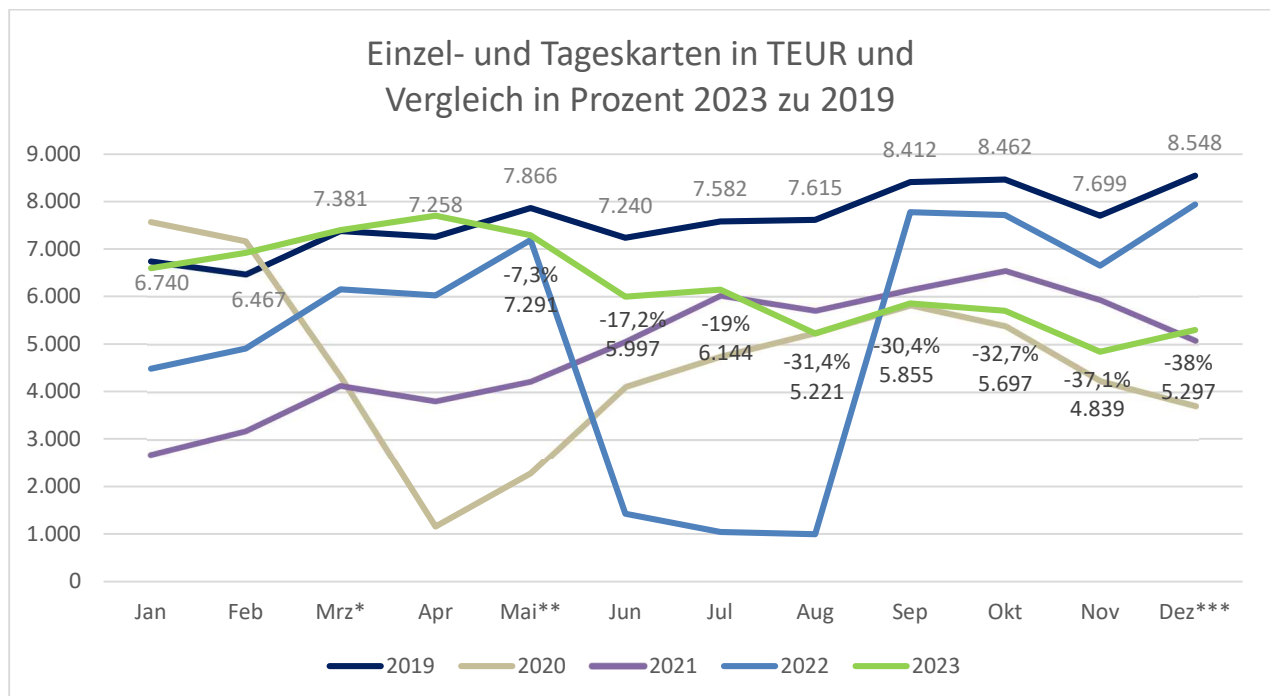
*** Überführung landesweites JugendticketBW in D-Ticket JugendBW

Gelegenheitsverkehr

Im Zeitraum Januar bis April 2023 konnte ein positiver Trend bei den Einzel- und Tageskarten im Gelegenheitsverkehr verzeichnet werden, der leicht über den Verkäufen des Jahres 2019 lag.

Als flexible Angebote reagieren die Einzel- und Tageskarten stets schnell und direkt auf das Marktgeschehen. In den darauffolgenden Monaten mit Gültigkeit des Deutschlandtickets fielen die Einnahmen in diesem Segment erwartungsgemäß wieder deutlich gegenüber den Verkäufen des Jahres 2019. Durch den geringen Preis des Deutschlandtickets wechselten viele Fahrgäste aus dem Segment des Gelegenheitsverkehrs, da sich der lukrative Preis von 49 EUR des Deutschlandtickets bereits nach wenigen Fahrten gegenüber den vergleichsweise teuren Ticketpreisen des Gelegenheitsverkehrs rechnet.

Ab September und Oktober zeigte sich wieder ein leicht positiver Trend, der üblicherweise auf die schlechtere Wetterlage zurückzuführen ist. Im Dezember stiegen die Umsätze nochmal deutlich an. Die Fahrgeldeinnahmen im Gelegenheitsverkehr starteten im Jahr 2023 bei knapp -2 % und schlossen bei rund -38 % gegenüber 2019 ab.



Entwicklung der Einnahmen aus Einzel- und Tageskarten im Vergleich zu 2019

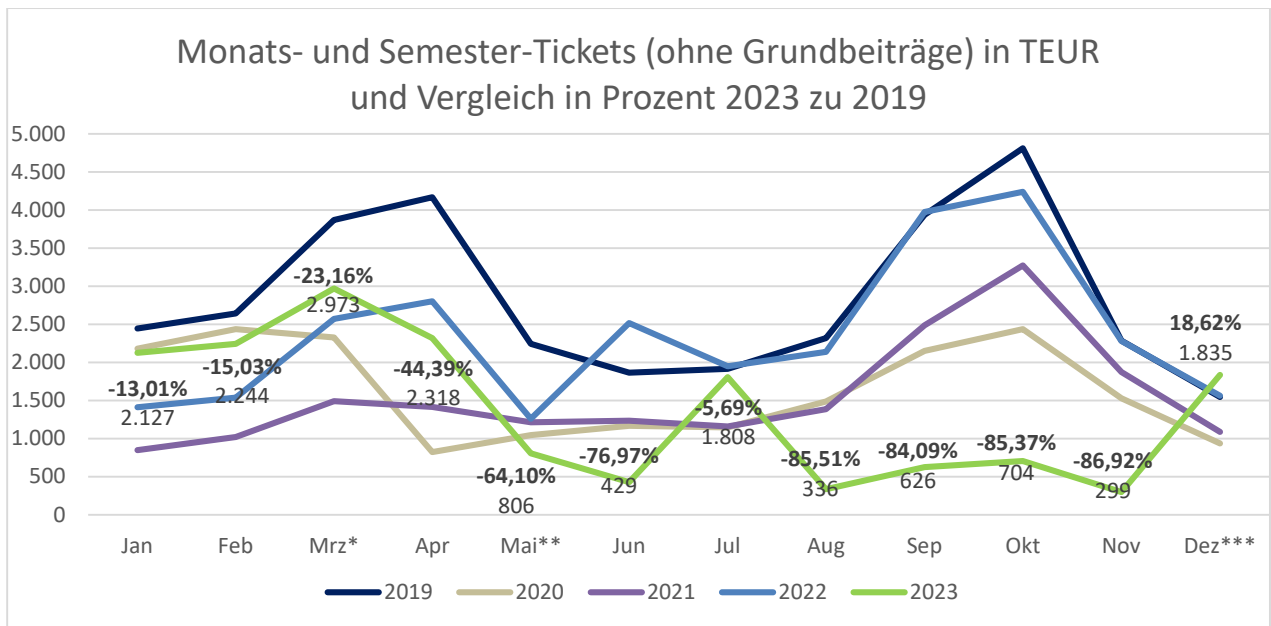
* Einführung landesweites JugendticketBW

** Einführung Deutschlandticket

***Überführung landesweites JugendticketBW in D-Ticket JugendBW

Zeitkarten ohne Abonnement

Im 1. Quartal 2023 hat im Bereich der Monats- und Semester-Tickets der Erholungstrend des Vorjahres angehalten. Mit Einführung des JugendticketBW zum 1.3.2023 brachen die Verkäufe jedoch erneut ein, da ein Großteil der Kundschaft aus dem Schul- und Ausbildungsverkehr in das vom Land Baden-Württemberg und der kommunalen Seite subventionierte neue Ticketangebot wechselte. Erst mit Überführung des JugendticketBW in das D-Ticket JugendBW zum 1.12.2023 konnte wieder ein etwas größerer Anstieg bei den Semester-Tickets verzeichnet werden, da anscheinend nicht alle Kunden aus dem JugendticketBW zum Deutschlandticket wechseln wollten und auf das restliche VRN-Fahrscheinsortiment umgestiegen sind. Das Jahr 2023 startete bei einem Minus von rund 13 % gegenüber 2019 und erholte sich im Dezember 2023 auf ein Plus von rund 19 %.



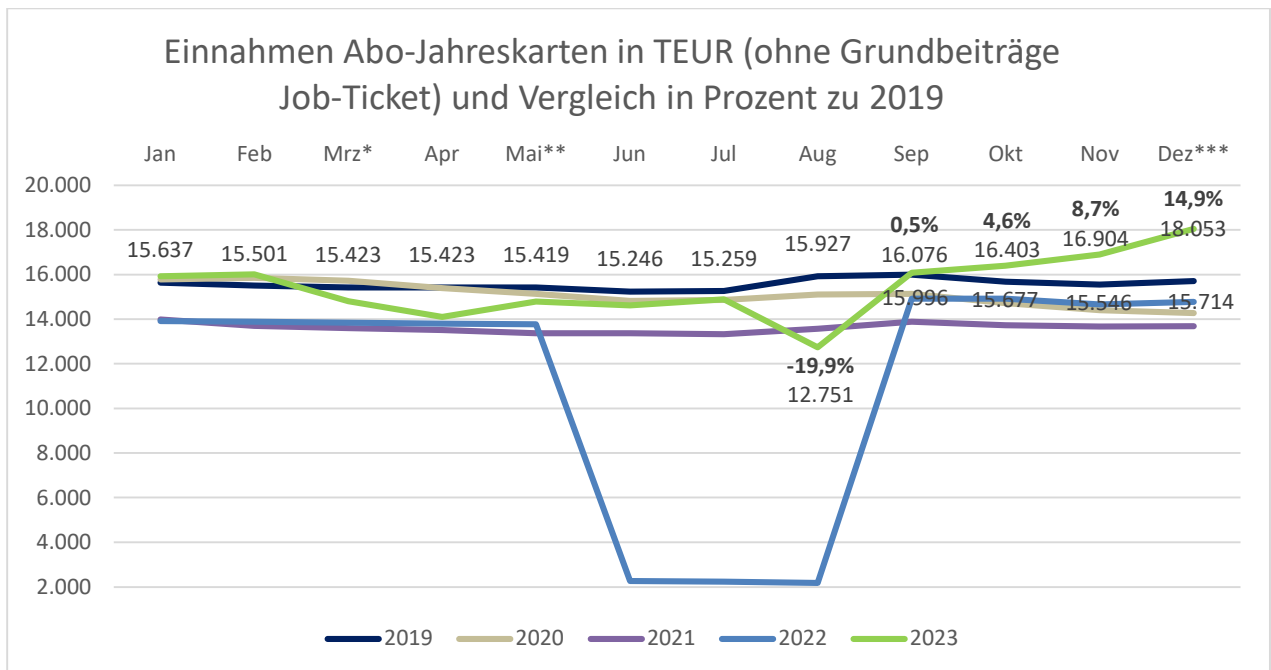
Entwicklung der Einnahmen aus Monats- und Semestertickets (ohne Grundbeiträge) im Vergleich zu 2019

* Einführung landesweites JugendticketBW

** Einführung Deutschlandticket

***Überführung landesweites JugendticketBW in D-Ticket JugendBW

Jahreskarten im Abonnement



Entwicklung der Einnahmen aus VRN-Jahreskarten (Schüler, Jedermann, Job-Tickets, Rhein-Neckar-Tickets - ohne Job-Ticket-Grundbeiträge) im Vergleich zu 2019.

* Einführung landesweites JugendticketBW

** Einführung Deutschlandticket

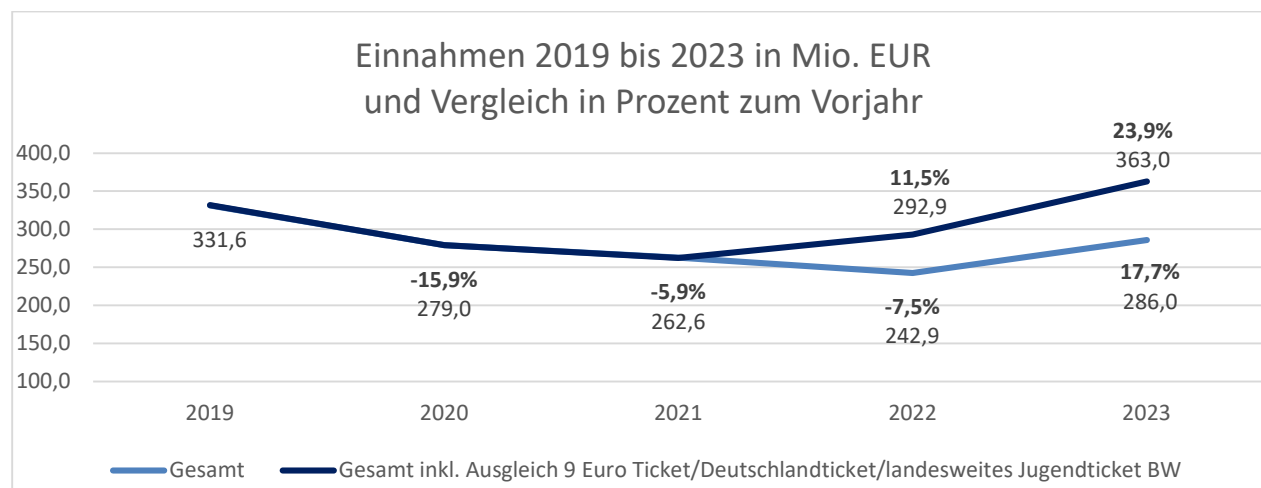
***Überführung landesweites JugendticketBW in D-Ticket JugendBW

Nach einem leicht positiven Trend von Januar bis Februar 2023 sanken die Jahreskarten im Abonnement durch die Ankündigung des Bundes zur Einführung des Deutschlandtickets zu einem Preis von 49 EUR in den Monaten März und April merklich ab. Erst mit Einführung des Deutschlandtickets im Mai konnte eine Stabilisierung der Einnahmen auf ein vorerst gleichbleibendes Niveau bis Juli festgestellt werden. Im August gab es erneut einen deutlichen Einbruch der Einnahmen, der darauf zurückzuführen ist, dass Kunden von ihrem monatlichen Kündigungsrecht Gebrauch gemacht haben und das Deutschlandticket kurzfristig über den Sommer gekündigt haben. Außerdem lief ein Großteil der von rheinland-pfälzischen Schulwegkostenträgern finanzierten Abonnements zum Ende Juli 2023 aus. Die betroffenen Fahrgäste wurden teilweise erst wieder zum Schuljahresbeginn mit einem vom Schulwegkostenträger finanzierten Deutschlandticket ausgestattet. Seit September konnte ein stetiger Anstieg der Abonnements, überwiegend im Bereich des Deutschlandtickets, verzeichnet werden. Durch die monatliche Kündigungsmöglichkeit konnte eine hohe Volatilität bei den Verkaufszahlen festgestellt werden, da die Kunden eine geringere Hemmschwelle hatten, ihr Abonnement im Jahresverlauf für einige Monate zu kündigen. Das Jahr 2023 startete im Bereich der Abonnements bei einem Plus von rund 2 % gegenüber 2019 und stieg bis Dezember 2023 auf ein Plus von rund 15 % an.

Es zeigt sich, dass sich das Deutschlandticket im VRN-Verbundgebiet zunehmend etabliert und die originären VRN-Abonnements ablöst. Im Dezember betrug der Anteil der Deutschlandtickets im VRN-Tarif an den gesamten Abo-Jahreskarten insgesamt rund 98% (Anzahl 365.322). Mit einer Anzahl von 6.982 betrug der Anteil der vertriebenen Abo-Jahreskarten aus dem Restsortiment des VRN-Tarifs **lediglich 2%** mit abnehmender Tendenz.

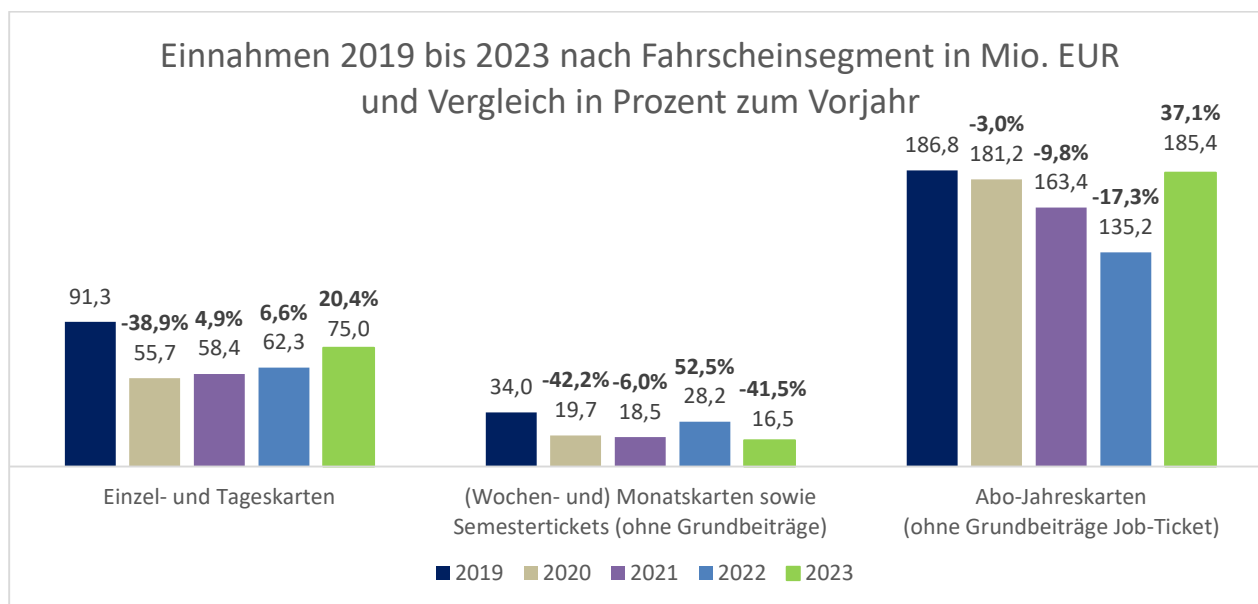
Zusammenfassung 2023

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. €. Davon ließen sich anteilig 51,7 Mio. € 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.

VRN GmbH

Tarif und Vertrieb

Zum 01.01.2023 wurde der Tarif im VRN um durchschnittlich 8,83% angepasst, um den hohen Preissteigerungen im Energiesektor sowie in der Fahrzeugbeschaffung und -wartung in Folge des Ukraine-Krieges Rechnung zu tragen.

Mit der Einführung des JugendticketBW und des Deutschlandtickets wurde die Tariflandschaft im VRN grundsätzlich verändert. Dabei wurden bereits zum März 2023 ca. 61.500 VRN-Jahreskarten – vorwiegend MAXX-Tickets – auf das JugendticketBW mit einem Monatspreis von 30,42 EUR und zum Mai 2023 fast alle restlichen VRN-Jahresabonnements (ca. 220.000) auf das bundesweit gültige Deutschlandticket umgestellt. Die Umstellung lief weitestgehend automatisiert, wobei vorerst überwiegend vorläufige Fahrtberechtigungen auf Papier ausgegeben wurden.

Die Ausgabe von Deutschlandtickets auf ausschließlich digitalen Medien mit VDV-KA-Konformität bzw. UIC-Barcode wurde durch die bundeseinheitlichen Tarifbestimmungen festgelegt und stellte die Vertriebslandschaft im VRN vor neue Herausforderungen, sowohl infrastrukturell und personell als auch finanziell. Aus diesem Grund hat die VRN GmbH alle mit Abo-Vertrieb befassten Verbundunternehmen dazu ermutigt, den Abo-Vertrieb zu zentralisieren und die Kunden auf das größte Abo-Center im Verbund, das RNV-Abo-Center, zu übertragen. Diesem Aufruf sind mehrere Unternehmen gefolgt, sodass die Kostensteigerungen im Vertrieb im Rahmen gehalten werden konnten. Die Abonnenten konnten auf diese Weise bis zum Jahresende sowohl mit Chip-Karten als auch Handy-Tickets ausgestattet werden.

Nach dem Start der neuen myVRN-App mit integriertem Ticketshop im Dezember 2022 konnte pünktlich zum Start auch das neue Deutschlandticket im Abonnement mit monatlicher Kündigungsmöglichkeit in der App angeboten werden. Der Vertrieb findet in Kooperation mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH statt, die im Hintergrund agiert. Die App bietet neben den klassischen Preisstufen-Tickets im Vorverkauf und dem Deutschlandticket im Abonnement auch den Luftlinientarif im Check-in/Check-out-Verfahren zum Bestpreis an. Damit erhält der überwiegende Teil der VRN-Fahrgäste eine digitale Komplettlösung für die eigene Mobilität im Verkehrsverbund Rhein-Neckar und darüber hinaus.

Mit der Einführung des neuen Tickets waren allerdings auch nachteilige Effekte verbunden. So hatten als Folge der monatlichen Kündbarkeit des Deutschlandtickets die Schüler in Rheinland-Pfalz, die ein bezuschusstes Ticket über die Schulwegkostenträger nur während der Schulzeiten erhielten, zum ersten Mal seit über zwei Jahrzehnten keine gültige Fahrkarte während der Sommerferien. Als Folge der Einführung des JugendticketBW, das auch den Studierenden unter 27 Jahren angeboten wird, kündigten die Uni Heidelberg, die SRH und die Schiller University ihre Semester-Ticket-Vereinbarungen zum Ende des Sommersemesters 2023. Viele Studierende wechselten zum VRN-JugendticketBW; die durch diese Kündigungen verursachte Einnahmelücke konnte jedoch nicht vollständig geschlossen werden.

Im Dezember 2023 folgte bereits die nächste Änderung im Tarif und aus dem JugendticketBW wurde das D-Ticket JugendBW, was zum nächsten Massen-Produktaustausch der inzwischen knapp 85.000 Abonnements führte.

Das reguläre Deutschlandticket verzeichnete eine erfreuliche Entwicklung, vorwiegend im Job-Ticket-Bereich aufgrund von neuen Partnern (+25 %) und eines deutlichen Anstiegs in der Nutzerquote (+50 %) bei den bereits vorhandenen Job-Ticket-Unternehmen, sodass zum Ende des Jahres 2023 mehr als 370.000 Abonnenten im Besitz eines VRN-Deutschlandtickets waren (inkl. D-Ticket JugendBW).

Als weitere Folge des Deutschlandtickets wurde im Dezember 2023 das Ende des Projektes Mobility Inside (MI) beschlossen. Auch das neue Produkt CiCo BW, das darauf ausgerichtet ist, den Kunden die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Nahverkehr über die Verbundgrenzen in Baden-Württemberg hinweg, aber auch innerhalb der jeweiligen Verkehrsverbände, mittels Check-in/Check-out zu ermöglichen, verzeichnete im VRN-Bereich keine nennenswerten Umsätze.

Kommunikation

Im Jahr 2023 standen die myVRN-App und das Deutschlandticket im Fokus der Kommunikationsmaßnahmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Den Auftakt stellte der Maimarkt dar, wo Bewegtbildelemente, integrierte digitale Tablets und gezielte Infobroschüren die Vorteile der myVRN-App als All-in-Mobilitätslösung darstellten. Die Kommunikationsmaßnahmen wurden ganzjährig bei zahlreichen Veranstaltungen und Messen – wie z.B. auf der BUGA –, in Anzeigenmotiven und in Onlinewerbungen fortgeführt. Dabei standen unterschiedliche Aspekte im Fokus, wie zum Beispiel ab Oktober das Deutschlandticket in einer crossmedialen Kampagne über die Dauer von 3 Monaten. Unter dem Slogan „myDeutschlandticket. myVRN-App!“ wurden zahlreiche Kanäle bespielt, von klassischen Großflächenplakaten, über Social-Media, Kino- und TV-Werbung, bis hin zu Brötchentüten.

Auch in Pressemeldungen und anderen Werbemitteln wurde der Fokus auf die myVRN-App verlagert. Die Wirksamkeit zeigte sich in den Downloads und in der Nutzung. Als Ergebnis von zahlreichen

Verbesserungen im Laufe des Jahres 2023 konnte die App eine der besten Bewertungen unter allen Mobilitätsapps in Deutschland erreichen.

Aufgrund des Deutschlandtickets, das günstiger ist als alle anderen Abo-Produkte im VRN, wurden die Bewerbung der traditionellen VRN-Jahreskarten komplett zurückgefahren und die Tarifmedien stark reduziert.

Nach knapp 10 Jahren unter der Begleitung der Werbeagentur srg, mit der viele gelungene Kampagnen realisiert wurden, wurde im Jahr 2023 eine neue Full-Service-Werbeagentur gesucht. Im Teilnahmewettbewerb setzte sich Ende November die Werbeagentur GRACO durch.

Elektronische Mobilitätsplattform (EMP)

Die elektronische Mobilitätsplattform des VRN ermöglicht es den Kunden des VRN, sich über sämtliche Mobilitätsangebote (inklusive Mikromobilität) aus einer Hand zu informieren und diese über die Mobilitätsplattform zu nutzen. Ziel dieser multimodalen/digitalen Plattformen ist es, mehrere Mobilitätsangebote mit Mikromobilität zu integrieren und in der myVRN App für die Reiseplanung zur Verfügung zu stellen. Hierdurch kann in der myVRN App die komplette Reiseroute mit mehreren Verkehrsmitteln unkompliziert geplant und gebucht werden. Darüber hinaus wird auch über die Mobilitätsplattform ermöglicht, die Zahlung dieser Mobilitätsdienstleistungen ganz oder teilweise aus einer Hand abzuwickeln. Die multimodale elektronische Mobilitätsplattform des VRN hat das Potential, einen erheblichen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Zur weiteren Steigerung des Nutzens der EMP und der Akzeptanz der Kunden des VRN wurden verschiedene Aktivitäten umgesetzt:

Mit der Einführung der VRN-ID gibt es einen zentralen Account für alle digitalen Dienste und Angebote des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar. Mit dieser VRN-ID (Benutzerprofil des VRN) können nicht nur Handy-Tickets über die myVRN App erworben, sondern auch sämtliche Mobilitätsdienstleistungen mit dem gleichen Benutzerprofil gebucht und bezahlt werden. Somit können sämtliche Mobilitätsdienstleistungen wie auch alle angebotenen Mobilitätsanbieter im VRN mit nur einem Benutzernamen/Passwort genutzt werden.

Der digitale Fahrscheinverkauf im VRN wurde im Rahmen des Förderprojektes „Erweiterung der myVRN App“ erweitert und unter Zugrundelegung des VRN Mobilitätsaccounts (s. o. VRN-ID) umgesetzt. Hierbei stehen nicht nur die Funktionalität des klassischen Ticketings (Wabentarif), sondern auch komfortable CheckIn/CheckOut-Lösungen auf Basis des optimierten Luftlinientarif mit Bestpreisabrechnung zur Verfügung. Im Zuge der Erweiterung des Ticketsystems wurde auch das Deutschlandticket im komfortablem Aboverfahren (mit monatlicher Kündigungsmöglichkeit) umgesetzt und in die myVRN App integriert.

Im Zuge des Projekts „Smart Mobility“ wurde eine weitere digitale Kundenschnittstelle in der EMP umgesetzt. Den Kunden des VRN steht nun, zusätzlich zur myVRN App, ein Sprachassistent (Alexa) zur Verfügung, um den barrierefreien Zugriff auf die Mobilitätsinformationen zu erleichtern und auf Basis dessen eine Fahrtempfehlung zu erhalten bzw. eine gewünschte Fahrt zu planen. Hierdurch konnten Hemmnisse bei der Nutzung des ÖPNV weiter abgebaut werden.

Big Data Plattform

Das Ziel des VRN, umfangreiche verkehrsbeeinflussende sowie für einzelne Verkehrsteilnehmer individualisierte Dienste anzubieten, bedarf aufgrund der großen zu verarbeitenden Datenmengen einer modernen Big Data Plattform, die in der Lage ist, alle mobilitätsrelevanten Daten zukünftig sinnvoll zu verknüpfen und für den VRN in integrierten Echtzeit-Mobilitätsangeboten nutzbar zu machen. Im Berichtszeitraum wurde deshalb am Aufbau der Big Data Plattform weitergearbeitet.

Die Konzeptionierung und Implementierung der Big Data Plattform wurde im Rahmen von mehreren Förderprojekten vorangetrieben. Mit der Entwicklung einer modernen Mobilitätsdatenplattform und dem Aufbau fachlicher Kompetenzen ist der VRN nun in der Lage, die Rolle des regionalen Mobilitätsdatenkoordinators einzunehmen. Im Zuge dessen wurde ein Mobility Dashboard auf Basis von Auslastungszahlen (AFZS) umgesetzt und den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt. Die

prototypische Implementierung der Schnittstellen zur Landes-Mobilitätsplattform wurden in den Betrieb überführt und befinden sich für den Austausch der vorhandenen Mobilitätsdaten im Einsatz.

Das in 2021 begonnene Projekt „VRN-MiReady“ wurde in 2023 vorangetrieben. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen der standardisierten Tarifdigitalisierung und der Einführung des VDV-KA-Standards. Der VRN übernimmt damit seine Rolle als Tarifprodukt-Verantwortlicher im Verbundgebiet und schafft die Voraussetzungen, um sich an dem im Aufbau befindlichen deutschlandweiten Projekt „Mobility inside“ zu beteiligen. VRN-MiReady unterstützt damit das übergeordnete Ziel, den digitalen Vertrieb von ÖPNV-Produkten voranzutreiben.

Im Rahmen des Projekts „Big Data Haltestellenkataster“ (Laufzeit 01.03.2021 – 31.12.2024) wurde die Erfassung, Bewertung und Entwicklung von Maßnahmen zur ÖPNV-Angebotsverbesserung und damit die Erweiterung des bestehenden Haltestellenkatasters umgesetzt. Es wurden 3D-Modelle ausgewählter Haltestellen und zusätzliche Umfeld-Informationen erfasst, zusammengeführt und als Datengrundlage für eine barrierefreie Beauskunftung des ÖPNV-Angebots bereitgestellt. Auf Grundlage der erfassten Daten werden Verfahren entwickelt, die es erlauben, ÖPNV-Angebotslücken zu identifizieren und zu schließen.

Mit der Entwicklung des digitalen Ich's „Digi_Ich“ (Laufzeit 01.05.21 – 30.04.2024) sollen VRN-Kunden zukünftig von individualisierten Produkt- und Informationsangeboten für Mobilität im Umweltverbund profitieren. Der Projektstart war gleichzeitig auch der Einstieg in die Umsetzung des VRN-Mobilitätsassistenten mit Schutzengelfunktion. Mit der Einführung der VRN-ID und des „Digitalen Ich“ wird nunmehr eine systemübergreifende Informationsverarbeitung über mehrere Mobilitätsanbieter hinweg unter Wahrung des Datenschutzes ermöglicht.

Einnahmearteilung

Auch im Jahr 2023 wurden die Einnahmearteilungsregelungen gemäß VRN-Satzung angewendet. Es wurden alle Einnahmearteilungen für 2023 und Einnahmearteilung für 2022 fristgerecht eingereicht.

Die vorläufige Jahresendabrechnung 2023 weist eine Poolmasse in Höhe von 286,1 Mio. EUR auf. Aus den Jahresendabrechnungen des Sondereinnahmepools, des Übergangstarifs Westpfalz/östliches Saarland sowie des Übergangstarifs RMV/VRN werden noch insgesamt ca. 14 Mio. EUR an die Verbundunternehmen ausgeschüttet.

Für die Abrechnung der Vorwegentnahmen für Angebotsverbesserungen nach § 7 EAR wurde nach Auslaufen den pandemiebedingten Kompromisslösungen im Jahr 2023 die reguläre Antragsstellung durch die Verbundunternehmen wieder zugelassen.

Mobilitätsdienstleistungen

Das im VRN erfolgreich gestartete und in mehreren Stufen ausgebaute Fahrradvermietensystem VRNnextbike umfasste Ende 2023 22 kommunale Standorte. Im Berichtsjahr wurden neben einigen Vertragsverlängerungen auch neue Standorte in Walldorf in Betrieb genommen. Zum Jahresende 2023 hat das System insgesamt 4,5 Millionen Ausleihen verzeichnet, allein im Jahr 2023 1,36 Millionen. Ein neuer Monatsrekord wurde mit 150.000 Ausleihen im Juni erzielt. Um diese Entwicklung weiter zu forcieren und VRNnextbike als regionales Fahrradvermietensystem zu etablieren, werden weiterhin neue Kooperationen mit Kommunen, Unternehmen und anderen Partnern angestrebt.

Im Bereich neuer Mobilitätsdienstleistungen koordiniert der VRN seit Mitte 2019 das Angebot der eTretroller-Sharing-Anbieter im Verbundgebiet. Das Hauptaugenmerk lag im Jahr 2023 in der Bearbeitung und Beschlussfassung des VRN-Leitfadens Sharing-Mobilität. Damit stehen nun verbundweite Vorgaben für ein einheitliches Vorgehen für die verschiedenen Sharingangebote - im Sinne einer Attraktivierung des Umweltverbundes, einer Schließung von ÖPNV-Angebotslücken und Stärkung der flexiblen Mobilität - zur Verfügung. Als neues Angebot hat sich inzwischen auch das aus einem Förderprojekt des Bundes hervorgegangene Angebot VRNradbox etabliert. Insgesamt stehen inzwischen 14 Anlagen in 7 Kommunen zur Verfügung. Weitere Anlagen sind bereits in der Planung.

Im Juni 2023 konnte ebenfalls der VRN-Leitfaden Mobilstationen beschlossen werden. Dazu konnte ein Rahmenvertrag über entsprechende Ausstattungsmerkmale zur Gewährleistung eines einheitlichen Erscheinungsbildes abgeschlossen werden. Im Dezember wurden in Mannheim drei erste Mobilstationen mit dem VRN-Mobiliar eingeweiht, weitere werden folgen.

Nahverkehrspläne

Für die Neuaufstellung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans (GNVP) wurde die Erarbeitung eines verkehrlichen Zielnetzes 2030/35 beauftragt. Dieses Zielnetz soll die regionalen Verbindungen im Verbundgebiet definieren und eine Grundlage für die Überarbeitung der lokalen Nahverkehrspläne bilden. Auch die weiteren Inhalte des GNVP wurden definiert und sollen 2024 weiter ausgearbeitet werden. Der GNVP soll damit zu einem themenübergreifenden Planwerk im Sinne einer zukünftigen Verbundstrategie weiterentwickelt werden.

Verkehrskonzepte/ Untersuchungen

Neben der Unterstützung der Aufgabenträger bei allen Fragen rund um die Weiterentwicklung des jeweiligen Verkehrsangebotes wurde im Berichtsjahr die Potenzialanalyse für Seilbahnsysteme im Verbundgebiet abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden unter anderem auf dem „VRN-Seilbahntag“ am 15. Juni 2023 vorgestellt. Rund 170 Teilnehmende aus Unternehmen, Verwaltung, Wirtschaft, Politik, Verbänden und Verbänden nahmen teil und konnten die Seilbahn auf der BUGA 23 hautnah erfahren.

Bedarfsorientierte Verkehre

Die Buchungsplattform AnSaT für die Ruftaxiverkehre wurde weiter sukzessive ausgeweitet. Im Berichtsjahr wurde unter anderem das Ruftaxi Bensheim an das System angeschlossen. Damit sind inzwischen rund 150 Linien über die digital über die VRN-Homepage und die myVRN-App sowie telefonisch über die VRN-Hotline buchbar. Im Berichtsjahr wurden rund 180.000 Buchungen über das System abgewickelt. Der Anteil an Online-Buchungen liegt bei rund 28%. Die bisher noch nicht an das System angebotenen Linien sollen entsprechend einem Beschluss der Gesellschafterversammlung bis Ende 2025 integriert werden.

Verkehrserhebung

Im Jahr 2023 hat eine verbundweite Verkehrserhebungen gemäß § 25 EAR stattgefunden, die planmäßig bis Ende des Jahres abgeschlossen sein sollte. Aufgrund von personalbedingten Engpässen bei den Erhebungsbüros konnten die Erhebungen jedoch nicht mehr im Jahr 2023 abgeschlossen werden. Damit eine belastbare und ausreichende Datenqualität für die Neukalibrierung der Einnahmenaufteilungsschlüssel auf Basis der Verkehrserhebung verbundweit sichergestellt wird, musste die Feldarbeit der Verkehrserhebung bis Ende März 2024 verlängert werden.

Für einen Teil der Verkehre erfolgt die Erhebung in Verantwortung der VRN GmbH, andere Verkehre werden direkt durch die Unternehmen erhoben und anschließend zusammengeführt. Die Fahrgastzählung erfolgt bei entsprechender Ausstattung der Linienbündel mittels der automatischen Fahrgastzählensysteme (AFZS).

Darüber hinaus wurde das Konzept zur weiteren Implementierung und zum Betrieb von AFZS weiter ausgearbeitet. Hierbei spielt die Initiative des Landes Baden-Württemberg zur Förderung von AFZS, in deren Rahmen die Einrichtungen einzelner regionaler Hauptsysteme angestrebt wird, eine bedeutende Rolle. Die VRN GmbH wird hierbei das regionale Hauptsystem für Nordbaden stellen. Zudem wurden auch die Gespräche auf rheinland-pfälzischer Seite fortgeführt, um die Möglichkeiten einer Übernahme von Dienstleistungen außerhalb des Verbundgebietes weiter auszuloten.

SPNV-Betrieb und Infrastruktur

Der Infrastrukturausbau der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit Ausnahme des Streckenabschnitts Homburg – Zweibrücken und der östlichen Riedbahn ist bis auf wenige Einzelmaßnahmen baulich abgeschlossen. Für den Streckenabschnitt Homburg – Zweibrücken lagen bis Ende 2023 der Planfeststellungsbeschluss und die kommunalen Beschlüsse zur Mitfinanzierung vor. Der erforderliche Bau- und Finanzierungsvertrag konnte weitgehend abgestimmt werden.

Die Großprojekte Knoten Mannheim – Heidelberg, NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar sowie der Ausbau im Korridor Mannheim – Karlsruhe (Mittlerer Oberrhein/Rhein-Neckar) wurden wie in den vorausgehenden Jahren fachlich begleitet. Hierbei zu berücksichtigen ist, dass eine Teilmaßnahme des Knotens Mannheim-Heidelberg (Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim Friedrichsfeld Süd) derzeit als Bundes-GVFG-Maßnahme mit kommunalem Finanzierungsanteil eingestuft ist. Im Berichtszeitraum wurden die Gespräche mit dem Bund und dem Land Baden-Württemberg fortgeführt, um eine Beschleunigung der Planung durch eine Zusammenführung der Teilprojekte und eine Neustrukturierung der Finanzierung zu ermöglichen. Der Prozess hierzu ist noch nicht abgeschlossen. Dem Wunsch des Bundes, das Projekt trotz unklarer Gesamtfinanzierung nicht einzustellen, wurde seitens des Landes Baden-Württemberg und dem ZRN nachgekommen und eine Finanzierung der weiteren Planungsschritte im Dezember 2023 beschlossen.

Im Januar und dann von Juli bis Dezember 2024 soll im Wege einer Vollsperrung die Riedbahn umfassend saniert und zu einem Hochleistungskorridor weiterentwickelt werden. Die beiden Vollsperrungen werden gravierende Auswirkungen auch auf die beiden Hauptumleitungsstrecken (Main-Neckar-Bahn und die Strecke Mainz – Worms – Ludwigshafen) haben. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr ein Ersatzkonzept für den verbleibenden SPNV sowie ein umfassendes Schienenersatzverkehrskonzept mit Bussen und im Stadtgebiet Mannheim mit Stadtbahnen ausgearbeitet und mit allen Beteiligten abgestimmt. Im Vorfeld der Riedbahnsanierung kommt es auch im Frühjahr 2024 zu weiteren Voll- und Teilsperren auf den Umleitungsstrecken, um diese zu ertüchtigen.

Auch das Jahr 2023 war durch große betriebliche Herausforderungen geprägt. Neben einer sehr regen Bautätigkeit im Streckennetz kämpfte die DB Regio AG weiter mit einem überdurchschnittlich hohen Krankenstand. Dies führte teilweise zu größeren betrieblichen Einschränkungen. Die Zuverlässigkeit des SPNV-Angebotes und dessen Betriebsqualität entsprach damit 2023 nicht den Erwartungen.

Eine besondere Problematik stellte im zweiten Halbjahr die personelle Lage in den Stellwerken da. Es kam zu zahlreichen kurzfristigen und im Bereich Neckargemünd schließlich zu dauerhaften Ausfällen der Stellwerke, was den SPNV erheblich beeinträchtigt hat.

Haltestelleninfrastruktur

Im Berichtsjahr war die VRN GmbH wieder regelmäßig bei Planungen für den Um- und Neubau von Bushaltestellen eingebunden. Insbesondere bei schwierigen örtlichen Gegebenheiten, bei denen die geltenden Regelungen und Normen nicht unmittelbar umgesetzt werden können, wurden in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften geeignete Lösungen entwickelt.

Angebotsbetreuung / Linienbündelmanagement

Der Betrieb der bisher vergebenen Linienbündel sowie Betriebsaufnahmen wurden in Abstimmung mit den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern kontinuierlich begleitet. Das Linienbündel Kaiserslautern Nord nahm im August 2023 den Betrieb auf. Mit der Neuvergabe des Linienbündels verbesserten sich das Leistungsangebot und die Qualität der Busverkehrsleistungen in der Stadt und im Kreis Kaiserslautern deutlich. Zudem konnte ergänzend zum Linienbündelstart mit der neuen regionalen Hauptlinie 109 eine Lücke zwischen Erlenbach und Otterberg geschlossen werden. Bereits im Juni 2023 konnten im Linienbündel Seckach-Walldürn unter anderem im Stadtverkehr Walldürn größere Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Mit deutlichen Angebotsausweitungen gingen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 zudem die Linienbündel Speyer und Grünstadt an den Start.

Im Berichtszeitraum wurden die konzeptionellen Arbeiten für die anstehenden Vergabeverfahren weitergeführt und vereinzelt Angebotsverbesserungen geplant und umgesetzt. Besonders hervorzuheben sind dabei auch temporäre Anpassungen im Zuge der für 2024 geplanten Riedbahnspernung.

Ausschreibung von Verkehrsleistungen

Im Wege der europaweiten wettbewerblichen Vergabe nach Art. 5 Abs. 1 VO 1370/07 i. V. m. dem 4. Teil des GWB wurden für die bereits genannten Linienbündel Kaiserslautern Nord, Speyer und Grünstadt sowie für die Linienbündel Worms, Wonnegau-Altrhein und Alzey-Worms Nord die Neuvergabe durchgeführt und der Zuschlag erteilt. Zusätzlich wurde die wettbewerbliche Vergabe des Linienbündels Odenwald-Mitte intensiv vorbereitet.

Die Veröffentlichung der Vorinformationen erfolgte für die Direktvergabe der OEG-Linie 5, 5A und 15 + 24 im April 2023, für das Linienbündel Rheinpfalz im April 2023, für das Linienbündel Pfälzer Bergland / Kaiserslautern West im Juni 2023, für die Linienbündel St.Leon-Rot/Sandhausen und Leimen im Oktober 2023, für das Linienbündel Viernheim (Direktvergabe) im November 2023 und für das Linienbündel Ried im Dezember 2023.

Für das Linienbündel Lampertheim wurde eine Vorabinformation im Juni 2023 von der Stadt Lampertheim veröffentlicht. Durch die mittlerweile beschlossene Rückübertragung der Aufgabenträgerschaft auf den Kreis Bergstraße/VRN ist die Veröffentlichung der Ausschreibung für Juli 2024 durch den VRN geplant. Für das Linienbündel Odenwald-Mitte wurde die Auftragsbekanntmachung im November 2023 veröffentlicht.

In allen Linienbündelvergaben spielt die Rekrutierung ausreichend qualifizierten Fahrpersonals eine zunehmend große Rolle. Auch für die Vergaben im Jahr 2023 / 2024 hat die Vergabestelle daran festgehalten, die Bieter zu verpflichten, den bisherigen Fahrern im Rahmen der Neu-Vergabe ein Anstellungsangebot zu unterbreiten. Auch die bereits im Jahr 2016 entwickelten zusätzlichen Sozialstandards mit Bezug auf geteilte Dienste und die Bezahlung von Pausenzeiten zur Sicherung ausreichender Beschäftigungsbedingungen wurden aufgrund der positiven Erfahrungen in allen Vergabeverfahren beibehalten. Die erstmals im Jahr 2022 entwickelte neue Personalkostenanlage ist mittlerweile fester Bestandteil für die Angebotskalkulation und wurde zwischenzeitlich als Standardanlage in die Vergabeunterlagen aufgenommen, um die kalkulierten Personalkosten der Verkehrsunternehmen über die komplette Laufzeit der Konzessionsverträge nachvollziehen zu können.

Durch den Bundestag wurde als Umsetzungsbeschluss der Clean-Vehicles-Directive-Richtlinie das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (SaubFahrzeugBeschG) verabschiedet. Damit haben öffentliche Auftraggeber bei zukünftigen Beschaffungen die nach § 6 SaubFahrzeugBeschG festgelegten Mindestziele „insgesamt“ einzuhalten. Da die Erfüllung und Überwachung der einzuhaltenden Mindestziele im Zuständigkeitsbereich der Bundesländer stehen, ist zu erwarten, dass insbesondere durch die Regelung des § 7 Abs. 2 des SaubFahrzeugBeschG die Bundesländer noch ergänzende landesrechtliche Verwaltungsvorschriften für die öffentlichen Auftraggeber erlassen werden. Die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz haben die länderübergreifende Branchenvereinbarung für den ersten Referenzzeitraum vom 02.08.2021 bis zum 31.12.2025 im Busbereich (Klasse M3) unterzeichnet, die im Jahr 2023 in Kraft getreten ist. Dies ermöglicht eine flexiblere Handhabung der bundesgesetzlichen Mindestziele, indem die teilnehmenden Länder ein gemeinsames Mindestziel bilden, das insgesamt eingehalten werden muss.

Da im Jahr 2023 die Abstimmung auf den jeweiligen Landesebenen noch nicht final abgeschlossen werden konnte, wurden im Verbund noch keine verbindlichen Vorgaben zur Mindestquote für einzelne Linienbündel festgelegt. Bis zur Festlegung von verbindlichen Vorgaben wird während der Vorbereitung der jeweiligen Vergaben nach Abstimmung mit den Aufgabenträgern geprüft, ob und in welchem Umfang für die auszuschreibenden Linienbündel alternative Antriebsformen in Frage kommen. Wenn dies der Fall ist, werden entsprechende Umsetzungskonzepte erarbeitet, die dann bei positivem Beschluss durch den/die Aufgabenträger in der Neuvergabe Berücksichtigung finden.

Qualitäts- und Fahrzeugverwaltungs-Datenbank

Die zur Verbesserung des Qualitätscontrollings der Konzessionsverträge eingerichtete Qualitätsdatenbank wurde auch im Jahr 2023 weiterentwickelt und um detailliertere Auswertungskriterien erweitert. Die Datenbank wird für das Controlling der verbindlich zugesicherten Qualitätsvorgaben seit dem Jahr 2019 eingesetzt. Mit ihrer Hilfe können kurzfristig Auswertungen zu der aktuell erbrachten Qualität der einzelnen Linienbündel bzw. der einzelnen Verkehrsunternehmen vorgenommen werden. Darüber hinaus können die vom VRN eingesetzten Qualitätsprüfer vor Ort mit dieser Datenbank arbeiten und auch die Aufgabenträger haben direkten Zugriff auf die ihnen zugeordneten Linienbündel und können somit jederzeit die aktuelle Betriebsqualität ihrer Verkehre einsehen.

Das infolge eines Vergleichs zur Beendigung von Streitigkeiten zwischen der Bahnstochter DRM und mehreren linksrheinischen Verbandsmitgliedern über die unzureichende Betriebsqualität in einigen Linienbündeln eingeführte neue Ampelsystem zur vergleichenden Bewertung der Betriebsqualität der Verbundunternehmen wird sukzessive im Rahmen der Neuvergaben auf den gesamten Verbundverkehr ausgeweitet. Anhand der Qualitätskennzahlen „Fahrtausfälle und Pönale-Zahlungen je 100.000 Fahrplankilometer“ werden monatlich alle Linienbündel und Verbundunternehmen mit dem Verbunddurchschnitt verglichen. Liegt ein Linienbündel oder Verbundunternehmen drei Monate in Folge 30% schlechter als der Durchschnitt, tritt ein Sanktionsmechanismus mit Zuschusseinbehalt, Zuschusskürzung und schließlich dem Ausschluss des Verbundunternehmens von weiteren VRN-Vergaben in Kraft.

Zum Stand Dezember 2023 nahmen 12 Verkehrsunternehmen mit 31 Linienbündeln an der Qualitäts-Ampel teil. Für das Jahr 2023 lag der für die Bewertung der Qualitäts-Ampel zugrundeliegende verbundweite Durchschnitt der Fahrtausfälle bei monatlich 70 Fahrtausfällen sowie der Pönalen monatlich bei einer Höhe von 24.482 EUR.

Zur weiteren Vereinfachung des Prozesses wurde für die Qualitätsdatenbank im Jahr 2023 ein digitales Fahrzeugverwaltungstool entwickelt und im Dezember 2023 abgenommen. Diese Erweiterung stellt sicher, dass der VRN und die Verkehrsunternehmen auch die für die Linienbündel verwendeten Fahrzeuge in einer mandantenfähigen Softwarelösung gemeinsam verwalten können. Dies ist jetzt von der Anlage und Abnahme der Fahrzeuge bei Vertragsbeginn über die fortlaufende Pflege der Vertragsdauer bis zum möglichen Austausch von Fahrzeugen möglich. Damit entfällt die bisherige Führung der Fahrzeugdaten in Excel-Dateien und der aufwändige manuelle Abgleich. Durch die Verknüpfung des neuen digitalen Fahrzeugverwaltungstool mit der Qualitätsdatenbank lassen sich somit auch relevante Soll-Fahrzeugdaten direkt im Pönale-Management darstellen und mit dem Ist-Zustand des jeweiligen Fahrzeugs vergleichen.

Der bisherige Abstimmungsaufwand zwischen VRN und den einzelnen Verkehrsunternehmen wird zukünftig deutlich minimiert; fahrzeugseitig wird eine jederzeitige Transparenz hergestellt. Das Verkehrsunternehmen kann somit jederzeit in dieser Datenbank Fahrzeuge fristgerecht anlegen, deren Einsatz sowie Fahrzeugverschiebungen fristgerecht beantragen, Fahrzeugwerbung einreichen bzw. deren Freigabe beantragen sowie sich fortlaufend über den Stand seines Fuhrparks informieren und zeitnah Abhilfe bei den beanstandeten Mängeln schaffen.

Mobilitätsgarantie

Im Geschäftsjahr wurden im Verkehrsverbund im Rahmen der Mobilitätsgarantie 385 Anträge gestellt. Davon konnten 263 Anträge positiv entschieden werden. Die 122 abgelehnten Anträge resultierten daraus, dass der Kunde nicht im Besitz einer VRN-Zeitkarte war oder keine Taxiquittung zur Erstattung vorlegen konnte. Die Antragssumme betrug 11.823 EUR, die Erstattungssumme betrug 7.062 EUR.

Fahrplan und Leistungsangebot

Die Fahrplandaten aller öffentlichen Verkehre im Verbundraum und in angrenzenden Gebieten – egal ob Zug, S-Bahn, Stadtbahn, Bus, Ruftaxi, Fähre oder Bergbahn - wurden digital erfasst und stets aktualisiert, sodass sie in der Elektronischen Mobilitätsauskunft (EMA), der myVRN-App und dem Buchungssystem für Ruftaxis und Rufbusse (AnSat) veröffentlicht werden konnten. Die Zahl der

unterjährigen Fahrplanänderungen beispielsweise durch Baustellen war weiterhin sehr hoch, auch außerhalb der beiden Fahrplanwechseltermine im Dezember bzw. Juni. Durch sog. Störungsmeldungen wurden in der Fahrplanauskunft auch kurzfristige Fahrplanänderungen und Verkehrshinweise veröffentlicht. Die Anzahl der veröffentlichten Störungsmeldungen betrug im vergangenen Jahr ca. 6.925.

Ein großer Teil der Aushangfahrpläne im Gebiet des VRN wurde wie in den Vorjahren produziert und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Daneben erfolgte die Erstellung und Lieferung von Fahrplankarten für Presse, Prospekte und Fahrplanbroschüren Dritter. Zum Start der Linienbündel Kaiserslautern Nord, Grünstadt und Speyer wurde jeweils eine Broschüre mit allen relevanten Fahrplänen und einem Liniennetzplan erstellt. Hinzu kamen die Erfassung und Aktualisierung der Fahrplandaten für den Rhein-Nahe-Verkehrsverbund (RNN), den Verkehrsverbund Region Trier (VRT) sowie für den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM). Die Zug- und Busverkehre im Nordelsass wurden für die Fahrplanauskunft ebenfalls gepflegt. Außerdem wurde der werksinterne BASF-Nahverkehr als Dienstleistung für das Unternehmen erfasst und für die elektronische Fahrplanauskunft aufbereitet.

Zu den Aufgaben gehörte auch das Stellen von Fahrplangenehmigungsanträgen gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für einen Teil der Verkehrsunternehmen im Verbund.

Fahrplanauskunft

Die Zahl der Fahrplanauskünfte des VRN betrug im Jahr 2023 ca. 285 Millionen. Die VRN-Buchseiten der einzelnen Linien wurden ca. 97.000-mal heruntergeladen, die VRN-Aushangfahrpläne ca. 103.000-mal. Zudem wurden von den Kunden ca. 380 Millionen Aufrufe der Haltestellenabfahrtsmonitore online getätigt. Hinzu kamen rd. 200 Millionen Fahrplanauskünfte für Auskunftssysteme von externen Partnern und Mandanten des VRN.

An die Echtzeit-Datendrehscheibe des VRN wurden weitere Verkehrsunternehmen angeschlossen, um die Fahrplanauskunft und dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Echtzeitdaten zu versorgen. Im VRN werden rund 93 % der Verkehre mit Echtzeit beauskunftet. Dabei ist bereits ein Großteil der Verkehrsunternehmen zur Lieferung von Echtzeitdaten verpflichtet.

Die VRN-Datendrehscheibe versorgt nun 104 Standorten im VRN 189 DFI-Anzeiger mit Daten. Für neue Standorte im VRN-Gebiet erfolgte Beratung und Unterstützung zum Thema DFI (Technik und Standort).

Der VRN beteiligt sich im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz aktiv an dem Projekt DELFI, der deutschlandweiten Fahrplaninformation. Seit Mai 2019 sind die bundesweiten Fahrplandaten in die Fahrplanauskunft des VRN integriert. Eine adressscharfe bundesweite Tür-zu-Tür-Auskunft steht seit diesem Zeitpunkt den Kunden des VRN und auch denen der Mandanten BASF, RNN, VRT und der Landesauskunft Rheinland-Pfalz zur Verfügung. Das öffentlich zugängliche "zentrale Haltestellenverzeichnis", in dem die Haltestellendaten aus ganz Deutschland vorgehalten werden, wird täglich durch den VRN per Schnittstelle aktualisiert. Der VRN liefert hier die Daten aus seinem eigenen Bereich sowie aus den Verkehrsgebieten der Verbünde RNN, VRT und VRM zu. Im Rahmen des DELFI-Projekts DEEZ (Deutschlandweite Echtzeitdaten) beteiligt sich der VRN seit Frühjahr 2022 am bundesweiten Austausch von Echtzeitdaten.

Kartenprodukte

Die Datengrundlage der interaktiven Karte in der VRN-Fahrplanauskunft wurde mit Hilfe von OpenStreetMap (OSM)-Daten regelmäßig aktualisiert, sodass z. B. Umleitungen bei Großbaustellen oder der Fortschritt in Neubaugebieten abgebildet werden können. Dies beinhaltet die Pflege von Haltestellenlagen, die Modellierung von komplexeren Haltestellen (z. B. Bahnhöfe mit zusätzlicher Busanbindung), die Pflege sog. Teilstrecken zwischen Haltepunkten und das Fußwegrouting. Außerdem wurden Linienverlaufspläne aller Linien im VRN und geographische Liniennetzpläne vieler Regionen und Kommunen im VRN erstellt.

Zum Start neuer Linienbündel wurden schematische Liniennetzpläne der betroffenen Linien für die Verwendung in den Linienbündelbroschüren und zum Aushang in Bussen und an Haltestellen

angefertigt. Zusätzlich werden nun auch Fahrplanänderungen, die nach einem Linienbündelstart erfolgen, in den bestehenden Liniennetzplänen nachgearbeitet, den Verkehrsunternehmen zum Aushang zur Verfügung gestellt und auf der Homepage des VRN veröffentlicht. Außerdem wurden auf Wunsch einzelner Aufgabenträger zusätzliche schematische Liniennetzpläne aktualisiert und an das VRN-Layout angepasst.

Die Aktualisierung der über die Homepage und in den Fahrtauskünften angebotenen Stationspläne wurde 2023 fortgeführt. Nach einer Erhebung vor Ort wurden die Pläne mit einer GIS (Geografisches Informationssystem)-Software ebenfalls auf der Grundlage von OSM-Daten erstellt.

Die Erweiterung des Detaillierungsgrades der Karten- und Datengrundlage um sämtliche Bus- und Straßenbahnsteige im VRN-Gebiet wurde 2023 abgeschlossen. Durch die feingliedrigere Haltestellenmodellierung können Abfahrten in den Auskunftssystemen genauer ausgewiesen werden. Die vollumfängliche Erfassung aller Steige ist ein wichtiger Meilenstein für ein zukünftiges barrierefreies Routing.

Finanzierungsvereinbarungen bzw. gesetzliche Finanzierungsregelungen

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 Ausgleichs 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 Schulausflugstickets 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 diene 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.

Kommunale Gebietskörperschaften

Die Finanzierung durch die kommunalen Gebietskörperschaften wurde durch die im Wirtschaftsplan festgesetzte Verbandsumlage erbracht.

3. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum Stichtag um 15.281 TEUR auf 68.036 TEUR.

1,2 % der Bilanzsumme entfallen auf das Anlagevermögen (Vorjahr 1,7%). Im Geschäftsjahr 2023 ist das Anlagevermögen um 56 TEUR auf 840 TEUR gesunken. Die Investitionen lagen um diesen Betrag unter den Abschreibungen auf das Anlagevermögen von 466 TEUR. Insbesondere das Investitionsvolumen in Digitale Fahrgastinformationssysteme im Kreis Bergstraße blieb deutlich hinter dem Vorjahreswert. Das Anlagevermögen ist vollständig durch das Eigenkapital finanziert.

Die restlichen 98,8 % der Bilanzsumme entfallen auf das Umlaufvermögen und die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten. Das Umlaufvermögen ist um 15.411 TEUR auf 66.966 TEUR gestiegen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 15.978 TEUR (Vorjahr 14.675 TEUR) gestiegen sind. Dabei sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 749 TEUR (Vorjahr 1.138 TEUR) stichtagsbedingt gefallen, die Forderungen gegen den Gesellschafter auf 4.031 TEUR (Vorjahr 57 TEUR) wegen des erst in 2024 erfolgten Ausgleichs gestiegen und die sonstigen Vermögensgegenstände auf 11.199 TEUR (Vorjahr 13.481 TEUR) gesunken. Letzteres beruht darauf, dass Zuwendungen im größeren Umfang als im Vorjahr weitergeleitet werden konnten. Zugleich sind die Wertpapiere auf 982 TEUR sowie der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten auf 50.007 TEUR gestiegen, da zusätzliche Liquidität vorhanden war und angelegt werden konnte.

Auf der Passivseite ist die Veränderung der Bilanzsumme insbesondere auf den Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten zurückzuführen.

Die Gesellschaft verfügt durch den Jahresüberschuss über ein erhöhtes Eigenkapital von 8.334 TEUR (Vorjahr 7.361 TEUR), wodurch sich aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme eine leicht verringerte Eigenkapitalquote von 12,2 % (Vorjahr 14,0 %) ergibt. Als Folge hat sich die Fremdkapitalquote von 86 % auf 87,8 % erhöht.

Die Rückstellungen sind um 6.872 TEUR auf 14.146 TEUR gesunken. Hier schlägt sich die Inanspruchnahme der Rückstellung für nicht verbrauchte Budgetmittel des Landes Hessen nieder, welche durch die teilweise Rückzahlung von nicht verbrauchten Mitteln in Umsetzung der Regelungen der Finanzierungsvereinbarung erfolgte.

Die Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen stichtagsbedingt um 21.178 TEUR auf 45.531 TEUR gestiegen. Dies ergab sich durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auf 1.654 TEUR (Vorjahr 1.281 TEUR) und einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten auf 43.706 TEUR (Vorjahr 22.480 TEUR). Dieser Anstieg beruhte insbesondere auf zum Bilanzstichtag noch nicht weitergeleitete Linienbündelfinanzierungsmittel, da weitere Klärungsbedarfe die Abwicklung ins Geschäftsjahr 2024 verschoben. Hingegen verringerten sich die Verbindlichkeiten gegen den Gesellschafter stichtagsbedingt auf 171 TEUR (Vorjahr 591 TEUR).

Finanzlage

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 13.453 TEUR (Vorjahr 3.218 TEUR). Der Anstieg beruht insbesondere auf der stichtagsbedingten Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber den Verkehrsunternehmen bzw. den Ländern und Kommunen aus der Finanzierung der Verkehrsverträge, welche in 2024 ausgeglichen werden. Der Cashflow diente zur Finanzierung der Investitionen. Danach verblieb insgesamt eine Erhöhung des Finanzmittelfonds um 13.127 TEUR, welche sich in der Erhöhung der liquiden Mittel abbildet. Die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2023 jederzeit gesichert. Die Liquidität 1. Grades belief sich auf 107 % (Vorjahr 151 %).

Ertragslage

Wie im Vorjahr wurden die Zuwendungen der öffentlichen Hand unter den sonstigen betrieblichen Erträgen kategorisiert nach Verwendungszwecken und korrespondierend die weiterzuleitenden Zuwendungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich die Umsatzerlöse um 34 TEUR auf 7.261 TEUR erhöht. Neben verschiedenen Steigerungen von Posten, die im Zuge der Refinanzierung gesteigener Aufwendungen erfolgten, trug die vertraglich festgelegte Dynamisierung des Dienstleistungsentgelts zum Anstieg bei. Berücksichtigt ist die Umgliederung von enthaltenen Versicherungsleistungen aus den Umsatzerlösen in die sonstigen betrieblichen Erträge in 2023 und für das Vorjahr.

Bei den sonstigen betrieblichen Erträgen ist eine Steigerung um 19.384 TEUR auf 297.712 TEUR erfolgt. Ursächlich hierfür sind insbesondere gestiegene Zusatzfinanzierungen der Linienbündel sowie höhere Ausgleichsleistungen der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen bzw. des Bundes für das Deutschlandticket sowie das D-Ticket JugendBW, welche an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitergeleitet wurden.

Im Zuge der Erlössteigerung ist auch der Materialaufwand um 1.436 TEUR auf 53.401 TEUR gestiegen. Hierin enthalten sind – analog zum Vorjahr – Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von 46.171 TEUR im Rahmen der Aufgabenträgerschaft für den Kreis Bergstraße, welche im unmittelbaren Zusammenhang mit den Tätigkeiten der VRN GmbH durch diese Funktion stehen und Entstehung und Volumen durch das Unternehmen veranlasst wurden. In Abgrenzung dazu sind, wie im Vorjahr, Aufwendungen durch die direkte Weiterleitung von Zuwendungen der öffentlichen Hand an Dritte ohne unmittelbaren Zusammenhang mit sonstigen eigenen Tätigkeiten der Unternehmung unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Der Personalaufwand stieg um 173 TEUR auf 7.565 TEUR, insbesondere aufgrund der gestiegenen Zahl der Mitarbeitenden und der tariflichen Gehaltssteigerungen.

Die Abschreibungen, die in Höhe von 19 TEUR Abschreibungen auf das Umlaufvermögen beinhalten, sind um 16 TEUR auf 485 TEUR gesunken. Die Veränderung ist im Wesentlichen Folge des Investitionsrückgangs in den letzten Geschäftsjahren.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um 18.241 TEUR auf 242.576 TEUR gestiegen. Hauptursache des Anstiegs sind Steigerungen der hierin enthaltenen weitergeleiteten Zuwendungen (korrespondierend zu den sonstigen betrieblichen Erträgen), welche insgesamt ergebnisneutral sind.

Das Zinsergebnis beläuft sich auf 76 TEUR (Vorjahr -92 TEUR)., Dies beruht auf der erhöhten Liquidität, die zu verbesserten Zinskonditionen angelegt werden konnte.

Der Jahresüberschuss beträgt 973 TEUR (Vorjahr 1.268 TEUR) und liegt um 2.877 TEUR über dem Planergebnis von -1.904 TEUR. Das ist insbesondere damit zu begründen, dass in den Bereichen Planung, Datenmanagement, Kommunikation & Tarif sowie Digitale Information & IT der Materialaufwand um rd. 1,5 Mio. EUR geringer ausgefallen ist als geplant. Auch bei den Förderprojekten blieb der Nettoaufwand (nach Abzug der Fördererträge) um rd. 0,4 Mio. EUR hinter dem Planansatz zurück. Begründet ist dies sowohl durch die spätere Umsetzung von Maßnahmen als auch durch Einsparungen aufgrund der Konzentration auf Projekte mit nachhaltiger Bedeutung infolge der Einführung des Deutschlandtickets. Weiterhin blieben die Personalaufwendungen unter den

Planansätzen, da für einen nicht unerheblichen Teil der nach bzw. neu zu besetzenden Stellen geeignete Bewerber und Bewerberinnen erst später als geplant eingestellt werden konnten.

Die Verbesserung gegenüber dem Wirtschaftsplan ist damit in weiten Teilen auch ein Resultat des spürbar verschärften Fachkräftemangels: durch die verzögerte Wiederbesetzung offener Stellen reduziert sich zum einen der Personalaufwand, zum anderen verschieben sich aber auch zunehmend Einzelmaßnahmen, was den Materialaufwand reduziert. Im Bereich der Digitalisierungsprojekte betrifft dies nicht nur das Eigenpersonal, sondern zunehmend auch die geringeren Personalkapazitäten bei externen Partnern, die zu erheblichen Verzögerungen bei Einzelprojekten führen, so dass hierfür eingeplante Mittel noch nicht im Geschäftsjahr 2023 verbraucht wurden.

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 der Gesellschaft 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 Aufgaben der Gesellschaft konnten durch hohes Engagement und große fachliche Expertise der Mitarbeitenden erfüllt werden. Durch örtlich und zeitlich flexible Arbeitsmodelle in Verbindung mit einem flexiblen Raumkonzept wurden, ausgerichtet an den Bedürfnissen der Beschäftigten, bestmögliche Arbeitsbedingungen geschaffen. Durch die ergänzende weitere Digitalisierung von internen Prozessen konnte die Aufgabenerfüllung trotz Verdichtung gelingen.

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 Fahrgastzählssystemen 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. Investitionen können aus dem operativen Einzahlungsüberschuss finanziert werden. 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

Die Gesellschaft rechnet aktuell mit der Erreichung der Wirtschaftsplanzahlen 2024 und damit mit Erlösen in Höhe von 212.765 TEUR, welche sich unter Berücksichtigung der angepassten Zuordnung aus Umsatzerlösen in Höhe von 8.853 TEUR sowie sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von

203.912 TEUR zusammensetzen. Auf dieser Basis ergibt sich ein geplanter Jahresfehlbetrag von 962 TEUR für das Jahr 2024. Die Erwartung basiert auf den verhandelten Gehaltssteigerungen des TVöD und einer allgemeinen Preissteigerung von 3%. In den ersten Monaten des Jahres 2024 deutet sich an, dass das geplante Ergebnis erreicht und ggf. bei weiterhin geringeren Kostensteigerungen übertroffen werden kann.

Zur Umsetzung des geänderten Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz ist der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung mit dem ZÖPNV Süd bzw. dem Land über die Finanzierung des Verkehrsverbundes und der übernommenen Aufgaben als Kompetenzcenter vorgesehen. Hierfür liegt ein Vertragsentwurf vor, der sich derzeit noch in Abstimmung mit dem Land befindet. Mit dem Land Hessen werden in 2024 Gespräche über eine Anschlussfinanzierungsvereinbarung geführt.

Im Rahmen der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets wird ab dem 1. Januar 2025 die Stufe 2 in Kraft treten, in der dann alle Tarifgeber die über ihre Vertriebswege erzielten Erlöse aus dem Deutschlandticket an die zentrale Bundesclearingstelle melden müssen. Die von allen Tarifgebern gemeldeten Einnahmen werden dann wiederum auf Grundlage von bundesweit vorgegebenen Regularien grundsätzlich nach dem Postleitzahlenprinzip zunächst auf die Bundesländer verteilt. Die Verteilung innerhalb der Bundesländer wird vom jeweiligen Bundesland geregelt. Das Land Rheinland-Pfalz hat in diesem Zusammenhang die VRN GmbH als Kompetenzcenter zur Durchführung des Landesclearing zum Deutschlandticket in Rheinland-Pfalz betraut. In dieser Funktion wurde bereits Ende 2023 begonnen, gemeinsam mit dem Land und den anderen Tariforganisationen in Rheinland-Pfalz die Vorbereitungen auf das interne Landesclearing in Stufe 2 zu treffen. Ziel ist es, im Laufe des kommenden Jahres 2024 gemeinsam mit dem Land und den anderen Tariforganisationen eine Regelung für das Einnahmenclearing in Rheinland-Pfalz zu erarbeiten.

Tariflich wird im Jahr 2024 das neue Deutschland-Semester-Ticket im VRN eingeführt und in die myVRN-App integriert. Als weiteres Feature soll die Eltern-Kind-Funktion realisiert werden, so dass auch Jugendliche über eine integrierte Prepaid-Funktion Fahrtberechtigungen in der myVRN-App erwerben können. Sukzessive werden weitere Mobilitätsangebote, u.a. die Bedarfsverkehre (Ruftaxi und onDemand) Eingang in die App finden.

Für Fahrscheinkontrollen wird der VRN ein neues Kontrollkonzept gemeinsam mit den Verbundunternehmen erarbeiten müssen, sodass flächendeckend die neuen digitalen Tickets auf Gültigkeit geprüft werden können.

Mit der neuen Werbeagentur sollen die Kommunikationsmaßnahmen zukünftig stärker auf die Darstellung des Verkehrsleistungsangebotes, vor allem in Verbindung mit neuen Inbetriebnahmen von Linienbündeln, ausgerichtet werden. Auch soll der 50-Prozent-Mitfahrerrabatt beim Check-in/Check-out als günstiges Produkt für Familien und Gruppen im Gelegenheitsverkehr stärker beworben werden.

Der Betrieb der Big Data Plattform wird weiter vorangetrieben, um durch Big Data Analysen von Mobilitätsdaten, weitere entscheidungsrelevante Informationen in Form von Mobilitätsdashboards (Vertrieb, Echtzeit, Angebotslücken) den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Im Aufgabenbereich Planung werden die bereits begonnenen Projekte weiterverfolgt. Hervorzuheben sind hier neben den angebotsseitigen Planungen im Busangebot die Begleitung der Riedbahnsperre und die Durchführung weiterer Untersuchungen zu neuen Mobilitätsangeboten wie Seilbahnen und On-Demand-Verkehren oder die Neuaufstellung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans. Im Bereich Mobilitätsdienstleistungen soll in 2024 die Neuausschreibung VRNrad auf den Weg gebracht werden, da der aktuelle Vertrag mit nextbike zum Jahresende 2025 ausläuft. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse der verbundweiten Verkehrserhebung im 2. Halbjahr 2024 vorliegen. Auf dieser Datengrundlage können alle Ansprüche der Linienbündel neu geeicht und damit die Einnahmenaufteilung auf neue, aktuelle Schlüsselwerte angepasst werden.

Als vorbereitende Arbeiten für ein barrierefreies Routing werden zum einen die Fahrplandaten und die Kartengrundlage, die die Bahnhöfe betreffen, um Aufzüge, Rolltreppen, Rampen, etc. ergänzt. Gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz soll ein neues Haltestellenmanagementsystem (HMS) beschafft werden. Dieses Haltestellenmanagementsystem soll Informationen und Bilder, die für mobilitätseingeschränkte Menschen hilfreich sind, aufbereiten und auf den Homepages der

Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz veröffentlichen. Weiterhin ist geplant, ein neues Hintergrundsystem für die DFI-Anzeiger im VRN-Gebiet zu beschaffen, um die Datenversorgung der DFIs effizienter und präziser leisten zu können.

IV. Chancen- und Risikobericht

1. Risiken

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

Auch im Geschäftsjahr 2024 bestehen 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 Ausgleichsleistungen refinanziert, 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 Ausgleichs 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.

2. Chancen

Durch die Verständigung mit den Ländern besteht die Chance, die Finanzierungsbasis für die Aufgaben der VRN GmbH zu stärken. 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.

Auch durch die fachliche und technologische Kompetenz 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.

3. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Zu den im Unternehmen bestehenden Finanzinstrumenten zählen im Wesentlichen Forderungen und Guthaben bei Kreditinstituten. Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gewährleistet und ist auch im laufenden Jahr nicht gefährdet, da die Gesellschaft über ausreichend Liquidität verfügt. Ein Teil der nicht benötigten Liquidität wurde als Termingeld mit Laufzeiten bis zu 18 Monaten angelegt, für die kein Ausfallrisiko besteht. Des Weiteren wurde eine Festzinsanleihe einer Landesbank erworben, welche zwar Kursschwankungen unterliegt, aufgrund nicht kurzfristig benötigter Rückflüsse aber nur im Falle eines Anstiegs des Marktwertes veräußert werden soll. Forderungsausfälle lagen im nicht signifikanten Umfang. Die Vereinnahmung der Forderungen wird überwacht.

4. Gesamtaussage

Im Rahmen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystem werden die Risiken identifiziert, überwacht, um bei Bedarf entgegenwirken zu können. Zur Risikofrüherkennung werden in den verschiedenen Aufgabenbereichen die Entwicklungen permanent beobachtet und analysiert.

So werden die von den Verbundunternehmen gemeldeten Tarifeinnahmen durch Untersuchungen der Fahrscheinsegmente und Ertragskraftberechnungen eingehend analysiert und entsprechende Statistiken erstellt sowie gravierende Veränderungen den Aufgabenträgern und den Verbundunternehmen mitgeteilt. Ferner war die Gesellschaft durch ihre Kontakte zu den Fachministerien sowie durch ihre Mitarbeit in den verschiedenen Gremien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr sowie der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV über mögliche drohende Risiken gut unterrichtet, sodass auch die Aufgabenträger und Verbundunternehmen des VRN rechtzeitig und umfassend informiert werden konnten.

Zur Risikofrüherkennung im Bereich des Hessenbudgets wird die Entwicklung der Aufgabenerfüllung und der damit verbundenen Erträge und Aufwendungen quartalsweise erhoben, analysiert und die Gesamtjahresentwicklung abgeschätzt, um eine ausreichende Finanzierung sicherzustellen.

Des Weiteren erfolgt im Rahmen eines Projektcontrollings der Förderprojekte regelmäßig das Monitoring des Fortschritts und der Einhaltung der dafür vorgesehenen finanziellen Ressourcen. Im Rahmen des unternehmensübergreifenden Controllings werden zudem regelmäßig die Entwicklung der Erträge und Aufwendungen analysiert und deren Fortentwicklung prognostiziert, um Abweichungen von den Planansätzen zu erkennen und bei Bedarf gegensteuern zu können.

Zur Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit wird zudem die Liquidität fortlaufend beobachtet. Durch Implementierung einer Meldestelle entsprechend den Vorgaben des Hinweisgeberschutzgesetzes wurde zudem allen Mitarbeitenden die Gelegenheit gegeben, vertraulich über Missstände zu informieren.

Insgesamt bestehen vor dem Hintergrund der aktuellen und perspektivisch zu erwartenden Finanzierungssituation keine bestandsgefährdenden Risiken.

Mannheim, den 22. Mai 2024

Dr. Michael Winnes

E. Stellungnahme zum Prüfungsbericht

Die Geschäftsführung hat den am 22. Mai 2024 mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk von der Keiper & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft, Mannheim, versehenen Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2023 und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen.

F. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsleitung schlägt vor, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 973.083,20 der anderen Gewinnrücklage zuzuführen.

Mannheim, den 27. Juni 2024

-Die Geschäftsführung-

Dr. Michael Winnes

G. Bericht der Gesellschafterversammlung mit Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2023 von der Geschäftsführung regelmäßig über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft schriftlich und mündlich unterrichtet. Zustimmungspflichtige Geschäftsvorgänge wurden vor der Beschlussfassung beraten.

Die von der Gesellschafterversammlung gewählte Prüfungsgesellschaft Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft, Mannheim, hat den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung sowie den Lagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Gesellschafterversammlung, der die Abschlussunterlagen vorgelegen haben, schließt sich dem Prüfungsergebnis an und unterrichtet den Verwaltungsrat über die Absicht, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 festzustellen, die Geschäftsführung für das abgelaufene Geschäftsjahr zu entlasten und die vorgeschlagene Ergebnisverwendung zu genehmigen.

Der Verwaltungsrat weist die Gesellschafterversammlung an, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 festzustellen, die Geschäftsführung für das abgelaufene Geschäftsjahr zu entlasten und die vorgeschlagene Ergebnisverwendung zu genehmigen. Die Geschäftsleitung schlägt vor, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 973.083,20 der anderen Gewinnrücklage zuzuführen.

Die Gesellschafterversammlung stellt den Jahresabschluss zum 31.12.2023 fest, entlastet die Geschäftsführung für das abgelaufene Geschäftsjahr und genehmigt die vorgeschlagene Ergebnisverwendung.

Mannheim, den 27. Juni 2024

Christian Specht

Vorsitzender des Verwaltungsrates