



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

**a) Gegenstand der Gesellschaft**

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

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

Der Grad der öffentlichen Zweckerfüllung ist dem Lagebericht 2021 zu entnehmen.

**c) Gesellschafterstruktur**

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

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

Bilanz	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
<b>Aktiva</b>					
<b>A. Anlagevermögen</b>					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	61.623,00 €	40.910,00 €	32.438,00 €	-8.472,00 €	-20,71%
II. Sachanlagen	8.249.890,76 €	7.169.596,34 €	6.572.805,50 €	-596.790,84 €	-8,32%
III. Finanzanlagen	5.359.079,91 €	7.249.690,12 €	2.997.151,70 €	-4.252.538,42 €	-58,66%
<b>B. Umlaufvermögen</b>					
I. Vorräte	1.930.724,79 €	2.039.426,93 €	2.320.458,61 €	281.031,68 €	13,78%
II. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	4.464.217,93 €	4.715.237,44 €	7.599.516,65 €	2.884.279,21 €	61,17%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	3.409.545,68 €	2.091.918,18 €	5.813.188,52 €	3.721.270,34 €	177,89%
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1.052.278,37 €	693.125,05 €	401.389,13 €	-291.735,92 €	-42,09%
<b>Summe Aktiva</b>	<b>24.527.360,44 €</b>	<b>23.999.904,06 €</b>	<b>25.736.948,11 €</b>	<b>1.737.044,05 €</b>	<b>7,24%</b>
<b>Passiva</b>					
<b>A. Eigenkapital</b>					
I. Gezeichnetes Kapital	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Kapitalrücklage	3.994.302,20 €	3.994.302,20 €	3.994.302,20 €	0,00 €	0,00%
III. Jahresergebnis	3.291.508,31 €	1.552.369,46 €	2.091.649,84 €	539.280,38 €	34,74%
<b>B. Sonderposten</b>	30.201,79 €	40.362,41 €	385.928,79 €	345.566,38 €	856,16%
<b>C. Rückstellungen</b>	2.683.537,04 €	2.200.133,00 €	3.434.526,50 €	1.234.393,50 €	56,11%
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	13.497.811,10 €	15.212.736,99 €	14.830.540,78 €	-382.196,21 €	-2,51%
<b>Summe Passiva</b>	<b>24.497.360,44 €</b>	<b>23.999.904,06 €</b>	<b>25.736.948,11 €</b>	<b>1.737.044,05 €</b>	<b>7,24%</b>

## e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	17.415.185,73 €	19.388.154,33 €	21.274.606,07 €	1.886.451,74 €	9,73%
2. sonstige betriebliche Erträge	7.619.587,30 €	3.705.246,15 €	5.658.452,53 €	1.953.206,38 €	52,71%
3. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens	113.600,92 €	19.839,38 €	29.833,62 €	9.994,24 €	50,38%
4. Materialaufwand	5.070.013,30 €	6.294.109,41 €	6.499.030,18 €	204.920,77 €	3,26%
5. Aufwand für fremd bezogenes Personal	2.064.924,89 €	2.500.235,67 €	2.507.612,59 €	7.376,92 €	0,30%
6. Personalaufwand	3.201.482,69 €	3.968.010,09 €	5.138.850,49 €	1.170.840,40 €	29,51%
7. Abschreibungen	1.458.687,64 €	1.378.073,06 €	1.401.155,42 €	23.082,36 €	1,67%
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	8.336.335,23 €	6.632.453,43 €	8.307.214,12 €	1.674.760,69 €	25,25%
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>5.016.930,20 €</b>	<b>2.340.358,20 €</b>	<b>3.109.029,42 €</b>	<b>768.671,22 €</b>	<b>32,84%</b>
9. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	196.806,35 €	313.427,85 €	317.001,55 €	3.573,70 €	1,14%
10. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	244.131,06 €	182.736,58 €	181.715,92 €	-1.020,66 €	-0,56%
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-47.324,71 €</b>	<b>130.691,27 €</b>	<b>135.285,63 €</b>	<b>4.594,36 €</b>	<b>3,52%</b>
<b>Ergebnis d. gewöhl. Geschäftstätigkeit</b>	<b>4.969.605,49 €</b>	<b>2.471.049,47 €</b>	<b>3.244.315,05 €</b>	<b>773.265,58 €</b>	<b>31,29%</b>
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.664.371,32 €	906.875,81 €	1.140.156,43 €	233.280,62 €	25,72%
12. sonstige Steuern	13.725,86 €	11.804,20 €	12.508,78 €	704,58 €	5,97%
<b>Jahresergebnis</b>	<b>3.291.508,31 €</b>	<b>1.552.369,46 €</b>	<b>2.091.649,84 €</b>	<b>539.280,38 €</b>	<b>34,74%</b>

## f) Lagebericht

### I. Grundlagen der Gesellschaft

Die Rurtalbahn GmbH ist eine nichtbundeseigene Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Düren. Der Name Rurtalbahn wurde zunächst als Marke von der Abteilung Schiene der Dürener Kreisbahn für die auf den von der Deutschen Bahn übernommenen Strecken geführt. Das zum 1. Januar 2003 unter Beteiligung der R.A.T.H. GmbH als eigenständige Gesellschaft ausgegliederte Eisenbahnunternehmen erhielt dann den Namen Rurtalbahn GmbH.

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

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

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betreibt die Gesellschaft 98 km Streckennetz und als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betreibt die Gesellschaft 1,09 Millionen Zugkilometer.

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

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

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

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

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

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

## **II. Wirtschaftsbericht**

### **Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen**

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose Winter 2021/2022, die für den Güter- und Personenverkehr von der INTRAPLAN Consult GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erstellt wurde. Dieser Bericht erstreckt sich auf die Jahre 2022 bis 2025 und gibt somit auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2021. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die Herbstprojektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 26. Januar 2022 die Grundlage. Die Mittelfristprognose Winter 2021/2022 wurde zuletzt im Mai 2022 aktualisiert und stellt laut Aussage des BMDV die aktuellste Version dar.

Für die wichtigsten Kenngrößen des Wirtschafts- und Verkehrsgeschehens ist, aufgrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen sowie geopolitischen Lage, eine hohe Volatilität in der Entwicklung der letzten Jahre festzustellen. Auch im Prognosezeitraum ist weiterhin mit Unsicherheiten in den Bereichen

Rohölnotierungen, Wechselkurse, geopolitischer Spannungen und zunehmender Verknappungen am Arbeitsmarkt zu rechnen.

Nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine, in deren Folge die ersten Sanktionspakete umgesetzt wurden, sind die Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands weder absehbar noch prognostizierbar. Zu den Folgen für den Rohölpreis, auf die Lieferkettenproblematik, die Importe von Energierohstoffen und andere Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung wurden im Rahmen der Mittelfristprognose Annahmen gesetzt, die zwangsläufig hohen Unsicherheiten unterliegen.

Das deutsche BIP ist im Jahr 2021, gemäß den derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts, um 2,9 % gewachsen und hat damit gut die Hälfte (60 %) des drastischen pandemiebedingten Einbruchs im Vorjahr wettgemacht. Gebremst wurde der Aufholprozess zum einem vom Wiederaufflammen der Pandemie und den damit verbundenen neuerlichen Eindämmungsmaßnahmen sowie zum anderen von den weltweiten Lieferengpässen und Logistikproblemen.

In den beiden Folgejahren wird sich die Dynamik laut BMWK auf 0,8 % p.a. abschwächen, sodass das BIP sich im gesamten mittelfristigen Vorausschätzungszeitraum auf 1,3 % beläuft.

Die Entwicklung im Personenverkehr im Jahr 2021 war von den drastischen Rückgängen und Verlagerungen aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie im Jahr 2020 geprägt. Sowohl der gesamtmodale Personenverkehr als auch alle Verkehrsarten standen erneut im Zeichen der Pandemie und der Maßnahmen zu ihrer Eindämmung. Der Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen des Personenverkehrs für die Prognose der Verkehrsnachfrage kam im laufenden Jahr nur eine untergeordnete Bedeutung zu.

Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist im Gesamtjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 1,9 % (Aufkommen) bzw. 7,4 % (Leistung) zu erwarten. In dieser Größenordnung kommen nicht nur die eigentlichen Lockdown-Maßnahmen, sondern auch die Substitutionsvorgänge zu anderen Verkehrsmitteln zum Ausdruck, die durch die Angst vor Infektionen bei Nutzung des SPNV ausgelöst wurden.

Im Fernverkehr war die Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr positiv. Sowohl beim Verkehrsaufkommen (+7,3%) als auch bei der Verkehrsleistung (+8,3 %) war gegenüber 2020 ein geringes Plus zu verzeichnen.

Für den gesamten Eisenbahnverkehr sind Aufkommen und Leistung um 2 % bzw. 1 % gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Im Jahr 2022 wird die Entwicklung im Eisenbahnverkehr von der weiteren Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste klar dominiert. Im Rahmen der Mittelfristprognose wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr in den ersten beiden Monaten noch im Ausmaß von Ende 2021 unter dem Vorkrisenniveau befindet, sich dann aber immer mehr erholt und am Jahresende nur noch knapp darunter liegt (SPNV) bzw. es sogar übertrifft (SPFV). Die Einführung des 9-Euro-Tickets hat zumindest eine temporäre Intensivierung der Nutzung von Bussen und Bahnen herbeigeführt. Abzuwarten bleibt, in wie fern die Intensivierung der Nutzung und die neugewonnenen Kunden auch in Zukunft (mit oder ohne Fortsetzung bzw. Alternative) dem öffentlichen Verkehr nachhaltig erhalten bleiben.

Im Jahr 2022 wird der Eisenbahnverkehr – auch hier bei Eintreffen der Grundvoraussetzungen dieser Prognose zur Pandemie – spürbar wachsen; quantifiziert wird dies mit einem Plus von rund 42 % (Fahrgastzahl) bzw. 53 % p. a. (Leistung) gegenüber 2021.

Jedoch wird der Homeoffice-Effekt den SPNV nach aller Voraussicht stärker als alle anderen Verkehrsarten bremsen, da der Anteil des Berufsverkehrs hier rund ein Drittel beträgt und das Zuhause-Arbeiten bei längerer Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz weit häufiger zum Tragen kommt.

Im darauffolgenden Zeitraum bis zum Jahre 2025 wird sich im SPNV sowohl die Fahrgastzahl um 2,6 % als auch die Leistung um 1,5 % gegenüber dem Vorkrisenniveau erhöhen.

Für den Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Erholung, die Fahrpreissenkung durch die Weitergabe der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes in 2020 sowie die Verbesserung und Ausweitung des Angebotes auf die Zeit nach der Überwindung der Pandemie positiv auswirken. Dem stehen dauerhaft dämpfende Effekte aus der Pandemie, in erster Linie durch den Ersatz von Geschäftsreisen durch Videocalls etc., entgegen. Hier hat sich während des Lockdowns vor allem die erheblich verbesserte Technologie und deren Diffusion in den Unternehmen spürbar ausgewirkt, wenngleich die weitaus meisten Geschäfts- und Dienstreisen, bei denen der persönliche Kundenkontakt erforderlich ist, nicht ersetzbar sein werden.

Somit verbleibt im Zeitraum von 2022 bis 2025 im SPNV ein solides Wachstum um 3,9 % (Fahrgastzahl) bzw. 4,9 % (Leistung).

Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein (gesamtes) Plus zwischen 2019 und 2025 in Höhe von 11 % (Aufkommen) bzw. 15 % (Leistung). Daraus errechnen sich knapp zweistellige jahresdurchschnittliche Wachstumsraten gegenüber 2022. Diese sind überwiegend auf die weiteren Aufholeffekte zurückzuführen, die für das Jahr 2023 zu erwarten sind.

Bereits vor der Ausbreitung der Pandemie waren die Abwärtsrisiken größer als die aufwärtsgerichteten, vor allem hinsichtlich des außenwirtschaftlichen Umfelds. Seitdem haben sich Erstere sicherlich erhöht, natürlich in Gestalt evtl. neuer Corona-Mutationen mit schweren Verläufen und einer Impfstoffresistenz, aber vor allem hinsichtlich der Folgen des Ukraine-Krieges auf die gesamt- und branchenwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom Rohölpreis ausgehen. Im Verlauf des Jahres 2021 ist der Rohölpreis von 50 USD stetig bis auf 84 USD gestiegen, bevor er bis zum Jahresende auf 74 USD sank. Für den Jahresdurchschnittswert errechnen sich 71 USD, was gegenüber 2020 eine drastische Verteuerung um 69 % bedeutet. Gegenüber 2019 beläuft sich die Verteuerung des Jahres 2021 auf lediglich 1 %.

Bereits in den ersten beiden Monaten 2022 ist der Rohölpreis von den o.a. 74 USD auf rund 95 USD im Februar (Monatsdurchschnittswert) gestiegen. Zum einen haben die Befürchtungen, dass Omikron die Weltölnachfrage dämpfen könnte, nachgelassen. Zum anderen haben sich bereits die Spannungen um die Ukraine auf die Rohölpreisentwicklung ausgewirkt. Nach dem Angriff Russlands schoss der Ölpreis in der Spitze auf knapp 130 USD, die Preisentwicklung im weiteren Jahresverlauf ist mit großen Unsicherheiten behaftet.

An den Warenterminbörsen, die zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, wird derzeit ein Rückgang bis zum Jahresende 2022 in einer Bandbreite von 85 bis 105 USD gehandelt.

Ab dem Jahr 2023 sollte sich das Weltrohölangebot normalisieren. Deshalb rechnen sowohl US-Energiebehörde EIA als auch die Warenterminbörsen mit einem klaren Rückgang auf 89 USD.

Im Vergleich zum drastischen Effekt des Rohölpreisanstiegs auf den Kraftstoffpreis verblasst die sog. 'CO<sub>2</sub>-Bepreisung', die de facto einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt.

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

Für die Jahre 2020 und 2021 ist laut Branchenprognosen von finanziellen Schäden in Höhe von bis zu sieben Milliarden Euro beim Öffentlichen Personen-Nahverkehr auszugehen. Der Bund hatte die Länder bereits im vergangenen Jahr mit einer einmaligen Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 2,5 Milliarden Euro zusätzlich unterstützt.

Mit der Änderung des Regionalisierungsgesetzes unterstützt der Bund die Länder im Jahr 2021 erneut bei der Finanzierung des ÖPNV; dies erfolgt durch die weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel um eine Milliarde Euro. Die Länder haben so die Möglichkeit, den ÖPNV-Betrieb aufrechtzuerhalten.

Damit trägt der Bund mit insgesamt 3,5 Milliarden Euro die Hälfte der prognostizierten pandemiebedingten Schäden im Bereich des ÖPNV, insbesondere im Bereich der Kompensation von Erlösausfällen im Abo- und Ticketverkauf.

Die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel betragen 2021 insgesamt 10,3 Milliarden Euro.

## **Geschäftsverlauf**

### Schienenpersonennahverkehr

Der Geschäftsbetrieb des Schienenpersonennahverkehrs war im Geschäftsjahr 2021 durch die weltweite Corona-Pandemie stark geprägt. Die Zahl der zu befördernden Fahrgäste verblieb weiterhin deutlich unterhalb des Niveaus der Corona-Vorjahre zurück. Aufgrund sehr geringer Corona bedingter Erkrankungen innerhalb der Belegschaft der Rurtalbahn konnte das Fahrplanangebot auf den Strecken der Rurtalbahn weiterhin uneingeschränkt aufrecht gehalten werden. Dies wurde auch bewusst umgesetzt, um die Fahrgastdichte durch eine gleichbleibende Zugfrequenz zu reduzieren und auf verschiedene Züge zu verteilen.

Die aufgetretenen Einnahmenverluste wurden wie im vergangenen Jahr durch einen ÖPNV-Rettungsschirm kompensiert.

Alle in den Jahren 2011, 2012, 2018 und 2019 angeschafften bzw. angemieteten Triebfahrzeuge der Baureihe Regio Shuttle RS1 (8 einteilige Einheiten) und Lint 54 (3 zweiteilige Einheiten) waren in 2021, gemäß vertraglicher Verpflichtung gegenüber dem NVR (Nahverkehr Rheinland), auf den Strecken der Rurtalbahn Düren - Heimbach, Düren - Linnich sowie Düren - Euskirchen in Betrieb.

Die Verbandsversammlung des NVR hat nunmehr beschlossen, dass auf dem Netz der Rurtalbahn ab dem Fahrplanwechsel 2025/2026 Triebwagen basierend auf Wasserstoffantrieben (HEMU) eingesetzt werden sollen. Eine entsprechende Vorinformation wurde am 07.07.2021 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Ein Einsatz von Wasserstofffahrzeugen (HEMU) wird aktuell favorisiert und durch den Aufgabenträger vorbereitet.

Die Verkehrsleistungen im Jahre 2021 auf der eigenen Infrastruktur der Rurtalbahn GmbH im Rahmen des Schienenpersonennahverkehrs betragen rund 1.090.123 Zugkilometer.

Seit dem 12. Dezember 2021 gilt hier der neue Verkehrsvertrag, der einen Stundentakt auf der Bördebahn bis zum Dezember 2025 vorsieht. Obwohl der neue Verkehrsvertrag in Kraft getreten ist, konnte die

stündliche Bedienung der Strecke aufgrund von verspäteten infrastrukturellen Maßnahmen außerhalb des Einflusses der Rurtalbahn GmbH noch nicht aufgenommen werden. Die Einführung des Stundentaktes ist aktuell für das zweite Halbjahr 2022 vorgesehen. Zum internationalen Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 gilt ebenfalls ein neuer Verkehrsvertrag auf dem Nordast der Rurtalbahn (RB21 Nord). Der Verkehrsvertrag sieht angebotsverbessernde Maßnahmen vor, sowie unter anderem auch die Ausrüstung von Fahrzeugen mit kostenlosen WLAN.

Die neuen Verkehrsverträge sind als sogenannte „Brutto-Verträge“ gestaltet, sodass die Erlösverantwortung auf den Linien RB21 Nord und RB28 durch den Aufgabenträger übernommen wird und lediglich auf dem „Südast“ (RB21 Süd) bei der Rurtalbahn GmbH verbleibt.

Zur Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung der Marke Rurtalbahn und einer damit einhergehenden positiven Identifikation mit dem Unternehmen wurden auch in 2021 diverse Marketingmaßnahmen durchgeführt.

### Eisenbahninfrastruktur und Infrastruktur-Planung

Das Geschäftsjahr 2021 war neben den üblichen Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung der Bahnanlagen geprägt durch die weiteren Planungen zum Streckenvollausbau der Eifel-Bördebahn (RB 28).

Die Schwerpunkte lagen hier bei der Planung einer Kreuzungsstelle in Zülpich sowie dem weiteren Ausbau von Haltepunkten und Bahnübergängen in Vettweiß und Elsig. Zudem ist die Errichtung einer durchgehende Zugsicherungstechnik erforderlich.

Im März 2020 musste aufgrund eines nicht vorhersehbaren plötzlichen Gründungsversagens an einem Brückenbauwerk der Streckenabschnitt Tetz - Linnich der Strecke Düren - Jülich - Linnich gesperrt werden. Es wurde unmittelbar mit der Ursachenuntersuchung sowie der Planung des Baus eines neuen Brückenbauwerks begonnen. Mit dem Abbruch sowie dem Neubau des Bauwerks wurde im zweiten Quartal 2021 begonnen. Seit dem 30.05. ist die Malefinkbachbrücke in Betrieb und der Zugverkehr kann wieder bis nach Linnich vollständig erbracht werden.

Die Auswirkungen des Jahrhunderthochwasser im Juli 2021 haben auch im Rurtal ihre Spuren hinterlassen. Obwohl die Talsperren Szenarien wie an Erft und Ahr verhindern konnten, trat die Rur über die Ufer und flutete Teile der Bahnanlagen im südlichen Streckenabschnitt zwischen Düren und Heimbach. Schäden sind insbesondere im Oberbau (Verschlammung) und in der Leit- und Sicherheitstechnik festzustellen. Der Betrieb ist dadurch nicht bzw. nur bedingt eingeschränkt, die Schadensbehebung aber unvermeidlich. Entsprechende Mittel wurden im Jahresabschluss berücksichtigt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat ein Förderprogramm eingerichtet, es ist jedoch unklar, in welcher Höhe Mittel zur Schadensbehebung an den Strecken der Rurtalbahn GmbH zur Verfügung stehen.

### Betriebswerkstatt

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

## Verwaltung

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

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

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

## Darstellung der Lage

### a. Ertragslage

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

<b>Ergebnis in TEUR</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Veränderung</b>
<i>Umsatzerlöse</i>	21.275	19.388	1.887
<i>Erträge aus der Auflösung des SoPo</i>	30	20	10
<i>Sonstige betriebliche Erträge</i>	5.658	3.705	1.953
<i>Materialaufwand</i>	-6.499	-6.294	-205
<i>Personalaufwand</i>	-7.646	-6.468	-1.178
<i>Abschreibungen</i>	-1.401	-1.378	-23
<i>Sonstige betriebliche Aufwendungen</i>	-8.307	-6.632	-1.675
<i>Zinsergebnis</i>	135	131	4
<i>Steuern</i>	-1.153	-919	-234
<b>Jahresergebnis</b>	<b>2.092</b>	<b>1.552</b>	<b>540</b>

Die Ertragslage ist maßgeblich vom Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs geprägt. Der überwiegende Teil des Umsatzes im Bereich Schienenpersonennahverkehr wurde durch Bar- und Aboverkäufe von Fahrscheinen, Zuschreibungen aus Einnahmeaufteilungen sowie Geschäften mit kommunalen Unternehmen ergänzt durch Vergütungen aus Verkehrserträgen erzielt. Daher ist ein Ausfallrisiko in diesem Segment begrenzt.

Das Rohergebnis (Ergebnis aus Umsatzerlösen zzgl. sonstigen betrieblichen Erträgen inkl. Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens abzüglich Materialaufwand und Aufwand für fremdbezogenes Personal) belief sich im Geschäftsjahr auf TEUR 17.956 (i. V. TEUR 14.319). Der Anstieg um TEUR 3.637 resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzerlösen (TEUR 1.887), gestiegenen sonstigen betrieblichen Erträgen (TEUR 1.953), bei einem marginalen Aufwandsanstieg bei Treibstoffen und für bezogene Waren (TEUR -323). Die Zunahme der Umsatzerlöse zeigt sich in gestiegenen Zuschüssen des Aufgabenträgers sowie gestiegenen Erlösen aus Werkstatteleistungen sowie Treibstoffverkäufen. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge



resultiert primär aus gestiegenen periodenfremden Erträgen sowie erhöhten Aufwandszuschüssen, insbesondere für die Instandsetzung der Malefinkbachbrücke.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis zzgl. Steuern zu Umsatzerlösen zzgl. Erträgen aus der Auflösung des SoPos) beträgt 15,2 % (i. V. 13 %). Dies bedeutet einen Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert, entspricht aber nicht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2020 einer leicht sinkenden Entwicklung der Umsatzrendite. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Jahresergebnis vor Steuern in Höhe von TEUR 3.244 (i. V. TEUR 2.471), bei erzielten Umsatzerlösen in Höhe von TEUR 21.275 (i. V. TEUR 19.388).

Die sonstigen betrieblichen Erträge belaufen sich auf TEUR 5.658 (i. V. TEUR 3.705), dies bedeutet eine Zunahme um TEUR 1.953 im Vergleich zum Vorjahr.

Die COVID-19-Pandemie hat auch in 2021 bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen Einnahmenausfällen geführt. Bund und Länder haben daher auch in 2021 den ÖPNV-Rettungsschirms fortgeführt, und jeweils für 2021 zusätzlich 1 Mrd. Euro bereitgestellt. Die Rurtalbahn GmbH konnte ebenfalls durch die Mechanismen des Rettungsschirms entsprechende Einnahmenausfälle ausgleichen.

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

Die Verkehrsleistung auf dem Südast (RB231 Süd) basiert derzeit auf einem Zuwendungsvertrag zwischen dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland und der Rurtalbahn GmbH vom Dezember 2010. Der Vertrag gilt bis Dezember 2025. Der Nordast wurde darüber hinaus im Jahr 2015 durch den Nahverkehr Rheinland neu ausgeschrieben und ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 für weitere 4 Jahre mit der Option der Verkürzung oder Verlängerung um jeweils 1 Jahr durch den Aufgabenträger an die Rurtalbahn vergeben. In 2018 wurde der Vertrag vom NVR bis zum Dezember 2021 verlängert.

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

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

Auf der Aufwandsseite stellen die bezogenen Fremdpersonalleistungen in Höhe von TEUR 2.508 (i. V. TEUR 2.500) eine maßgebliche Position dar; in dieser Höhe sind die Aufwendungen auch für die Folgejahre zu kalkulieren.

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

Der Personalaufwand, laut Posten 5 und 6 der Gewinn- und Verlustrechnung, betrug insgesamt TEUR 7.646 (i. V. TEUR 6.468), und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.178 erhöht.

Ursachen für den Personalkostenanstieg sind geleistete Sonderzahlungen sowie die Auswirkungen der neu abgeschlossenen Tarifverträge, die in 2021 zwei maßgebliche Tarifierhöhungen vorsahen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von TEUR 8.307 (i. V. TEUR 6.632) sind um TEUR 1.675 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Anstieg zeigt sich insbesondere in den Bereichen Reparaturen und Instandhaltungen, u. a. für den Abbruch und Neubau der Malefinkbachbrücke sowie den Hochwasserschäden an den Bahnübergängen (TEUR 926), Weiterbelastungen (TEUR 110), Werbe- und Reisekosten (TEUR 120) sowie Fortbildungskosten (TEUR 92).

Die positive Entwicklung des Zinsergebnisses im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von TEUR 4 resultiert aus gesunkenen Zinsaufwendungen (TEUR 1) als auch höheren Zinserträgen (TEUR 3).

Das Jahresergebnis vor Steuern beträgt TEUR 3.244 (i. V. TEUR 2.471). Dies bedeutet eine Zunahme um TEUR 773, sowie einen gestiegenen Aufwand aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um TEUR 234 auf TEUR 1.153 (i. V. TEUR 919). Der Jahresüberschuss beträgt TEUR 2.092 (i. V. TEUR 1.552).

b. Finanzlage

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
Jahresüberschuss	2.092	1.552
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	1.401	1.378
+/- Zunahme/Abnahme Sonderposten mit Rücklagenanteil	346	-20
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	1.234	-485
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	1
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-2.874	-1
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.117	-930
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>3.317</b>	<b>1.495</b>
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	1
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-784	-269
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-13	-8
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	7.682	2.012

- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-3.429	-3.903
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>3.456</b>	<b>-2.167</b>
- Auszahlungen an Unternehmenseigner	-1.552	-3.292
+ Einzahlung aus der Aufnahme von Krediten	0	8.026
- Auszahlungen für die Tilgung von Krediten	-1.500	-5.380
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-3.052</b>	<b>-646</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>3.721</b>	<b>-1318</b>
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	2.092	3.410
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>5.813</b>	<b>2.092</b>

Liquide Mittel werden mit TEUR 5.813 (i. V. TEUR 2.092) ausgewiesen. Dies bedeutet eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr um TEUR 3.721. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2021 ein Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von TEUR 3.317. Dieser zeigt eine hohe Innenfinanzierungskraft und Stabilität der Gesellschaft.

Aufgrund der bestehenden Zuwendungsverträge über das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf den SPNV-Linie RB 21 Strecken Düren - Linnich und Düren - Heimbach sowie der RB 28 des Aufgabenträgers Zweckverband Nahverkehr Rheinland erhält die Rurtalbahn GmbH festgelegte Vergütungen des Auftraggebers, die einer in den Verkehrsverträgen festgeschriebenen jährlichen Dynamisierung bzw. Indexierung zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten durch den Auftraggeber unterliegen.

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

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

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

### c. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Rurtalbahn GmbH schließt zum 31. Dezember 2021 mit TEUR 25.737 (i. V. TEUR 24.000). Dies bedeutet eine Vermögenszunahme gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.737.

Das Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 9.602 (i. V. TEUR 14.460). Der Rückgang in Höhe von TEUR 4.858 resultiert primär aus der Abnahme der Ausleihungen an die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren in Höhe von TEUR 4.229 bei gleichzeitigen planmäßigen Abschreibungen sowie Abgängen im Sachanlagevermögen.

Die Anlagendeckung (Verhältnis des Eigenkapitals einschließlich 65 % des Sonderpostens für Investitionszuschüsse sowie des langfristigen Fremdkapitals zum Bestand des Sachanlagevermögens inklusive der immateriellen Vermögensgegenstände) beträgt zum 31. Dezember 2021 rd. 270 %. Dies weist auf eine hohe finanzielle Stabilität der Gesellschaft hin.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 7.600 (i. V. TEUR 4.715).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich in Höhe von TEUR 24 auf TEUR 402 (i. V. TEUR 426) verringert.

Der Bestand der sonstigen Vermögensgegenstände erhöhte sich um TEUR 2.341 auf TEUR 5.295 (i. V. TEUR 2.954). Der Anstieg resultiert größtenteils aus Spitzabrechnungen der Verkehrsverträge sowie Ausgleichsforderungen bzgl. der III. Phase der Corona-Überbrückungshilfe. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Ansprüche aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) (TEUR 1.781), Steuererstattungsforderungen (TEUR 418) Versicherungserstattungen (TEUR 85), aus Ausbildungsbeförderungspauschalen (TEUR 151), Aufwandszuschüsse (TEUR 3) sowie Spitzabrechnungen der Verkehrsverträge (TEUR 2.915).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beläuft sich auf TEUR 401 (i. V. TEUR 693). Der Rückgang resultiert aus der anteiligen Auflösung der geleisteten Pachtvorauszahlung für 2021 in Höhe von TEUR 350. In dem Posten sind noch die Pachtvorauszahlungen für das Jahr 2022 in Höhe von TEUR 343 enthalten.

Auf der Passivseite stellen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 10.267 (i. V. EUR 11.238) einen bedeutenden Bilanzposten dar. Dieser beinhaltet im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der R.A.T.H. GmbH in Höhe von TEUR 2.857 (i. V. TEUR 3.592) aus Darlehensgewährung gemäß Mietkaufvertrag zur Finanzierung der RS 1-Fahrzeuge sowie weitere erhaltene Darlehen von Seiten der R.A.T.H. GmbH in Höhe von TEUR 7.150 (i. V. TEUR 7.500).

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Rückzahlung von Zuschüssen in Höhe von TEUR 219 (i. V. TEUR 0), Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von TEUR 37 (i. V. TEUR 38) sowie eine erhaltene Kautions in Höhe von TEUR 50 (i. V. TEUR 50).

Das Eigenkapital beläuft sich auf TEUR 7.086 (i. V. TEUR 6.547), dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 27,5 % (i. V. 27,3 %).

### III. Prognosebericht

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

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage könnte im Jahr 2022 durch die weitere Ausbreitung des Coronavirus beeinflusst werden.

Ende 2020 bzw. Anfang 2021 wurden weitere Mutationen des Coronavirus entdeckt. Außerdem führte die zweite Welle der Coronavirus-Infektionen zu erneuten Lockdowns. Die Folgen der Mutationen und weiterer Wellen von Infektionen werden zu noch nicht quantifizierbaren Auswirkungen im Geschäftsjahr 2022 führen.

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energie- und Materialkosten hat weltweit erhebliche Auswirkungen. Aufgrund der großen Unsicherheit der weiteren Entwicklung ist eine detaillierte abschließende Risikoeinschätzung derzeit nicht möglich. Die Auswirkungen auf die Umsatz- und Ertragslage der Gesellschaft befinden sich in einem noch überschaubaren Rahmen, die Planungen berücksichtigen die derzeit bekannten Risiken in entsprechendem Umfang.

Für das Geschäftsjahr 2022 wird mit einem graduell steigenden Umsatz, sowie einem leicht reduzierten Ergebnis vor Steuern im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 gerechnet. Aufgrund der erheblichen Unsicherheit der längerfristigen Entwicklung lässt sich über das Jahr 2022 hinaus keine Prognose hinsichtlich der Auswirkungen durch das Coronavirus und des Ukraine-Krieges treffen.

Weiterhin wird für das Jahr 2022 mit einer leicht steigenden Umsatzrendite als auch mit einer leicht steigenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte tendenziell sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2021 nicht realisiert.

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

#### **IV. Chancen- und Risikobericht**

Die Rurtalbahn GmbH befindet sich in einer guten Ausgangsbasis für die zukünftigen Wettbewerbsverschärfungen und Wettbewerbschancen. Maßgeblich ist hier auch, dass sich die Rurtalbahn GmbH erfolgreich in der internationalen Verkehrsausschreibung vom Nahverkehr Rheinland um die Verkehrsleistung auf der eigenen Infrastruktur auf dem Streckenabschnitt Düren - Linnich sowie auf der Bördebahn mit Beginn ab dem Fahrplanwechsel 2021/2022 durchsetzen konnte und die Verkehrsleistung bis Dezember 2025 weiterhin erbringen kann.

Die Rurtalbahn GmbH wird die Linien RB 21 Düren - Linnich (Nordast der Rurtalbahn) und RB 28 Düren - Euskirchen (Eifel-Bördebahn) somit für vier weitere Fahrplanjahre im SPNV betreiben. Das hat der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) nach europaweiten Vergabeverfahren beschlossen. Vorgesehen sind Vertragslaufzeiten vom 12.12.2021 bis 13.12.2025. Bei der RB 21 Nord steigt das Leistungsvolumen um 5.000 auf 493.250 Zugkm pro Jahr, da zwei bisherige Leerfahrten in den Fahrplan aufgenommen werden. Zum Einsatz kommen wie bisher drei Lint 54. Neu ist, dass die Rurtalbahn zwei Regio-Sprinter RS 1 als Reserve für das Gesamtnetz vorhalten muss. Zwei Triebzüge dieses Typs werden wie bisher schon auf der RB 28 eingesetzt. Dort wird aufgrund der verbesserten Infrastruktur ab Fahrplanwechsel der bisherige Zwei-Stunden-zum Ein-Stunden-Takt ausgeweitet. Das bedeutet fast eine Verdoppelung der Leistung auf jährlich 342.906 Zugkm.

Zusätzlich konnte neben dem Eigentumserwerb der Strecke Düren - Euskirchen durch die BTG auch der betriebliche Teil des Bahnhofes Düren Nord erworben werden, der ebenfalls im Rahmen des langlaufenden Pachtvertrages der Rurtalbahn zum Betrieb übertragen wird und eine wesentliche Bedeutung für die weitere, selbstbestimmte Entwicklung in den kommenden Jahren darstellt.

Der Bund stellte den Ländern in 2016 Euro 8,2 Milliarden für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung - 200 Millionen Euro mehr als zuletzt geplant. Ab 2017 wird dieser Betrag um jährlich 1,8 % steigen. Die Neuregelung hat eine Laufzeit bis 2031. Damit erhalten die Länder Planungs-sicherheit und eine verlässliche Finanzierungsgrundlage, um ihren Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs auch in Zukunft nachkommen zu können.

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

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

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

Die aktuelle Corona-Pandemie stellt weiterhin ein gesamtwirtschaftliches Risiko dar. In der jetzigen Situation kann weder Dauer noch Ausmaß der Auswirkungen beziffert werden. Die bisherigen Auswirkungen auf Umsatz- und Ertragsentwicklung des Unternehmens sind begrenzt und werden durch Anpassungsmaßnahmen abgemildert. Aufgrund der unsicheren Entwicklung der Corona-Krise ist eine abschließende Risikoeinschätzung derzeit nicht möglich. Zu weiteren Ausführungen wird auf den Prognosebericht verwiesen.

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

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

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

Preissteigerungen am Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte kompensiert.

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

## g) Organe und deren Zusammensetzung

### Geschäftsführung

Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Ist nur ein Geschäftsführer vorhanden, so vertritt er die Gesellschaft allein. Sind mehrere Geschäftsführer vorhanden, so wird die Gesellschaft jeweils von zwei Geschäftsführern gemeinsam oder von einem Geschäftsführer in der Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten.

### Aufsichtsrat

Die Gesellschaft hat einen, aus sechs stimmberechtigten Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrat. Wenn die Zahl der Gesellschafter auf mehr als zwei steigt, vergrößert sich der Aufsichtsrat um jeweils drei je weiter hinzutretenden Gesellschafter. Der Aufsichtsrat kann beratende Mitglieder hinzuziehen. Die Aufsichtsräte brauchen nicht Gesellschafter zu sein.

Geborenes Mitglied und zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der jeweilige Landrat des Kreises Düren kraft Amtes. Zwei der übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats werden von der Dürener Kreisbahn GmbH, die restlichen von den übrigen Gesellschaftern in jeweils gleicher Zahl entsandt. Dabei werden die von der Dürener Kreisbahn GmbH zu entsendenden Mitglieder direkt durch den Kreistag Düren bestimmt und abberufen.

### Gesellschafterversammlung

Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterliegen insbesondere:

1. die Feststellung des Jahresabschlusses, die Verwendung des Ergebnisses und der Wirtschaftsplan;
2. die Bestellung und Abberufung von Geschäftsführern, Abschluss, Änderungen und Aufhebung von Anstellungs- und sonstigen Verträgen mit ihnen;
3. die Entlassung der Geschäftsführer;
4. die Verfolgung von Rechtsansprüchen gegen die Mitglieder der Geschäftsführung;
5. die jederzeitige Erhebung von Nachschüssen zum Stammkapital
6. die Änderung des Gesellschaftervertrages, Aufnahme neuer Gesellschafter, Kapitalerhöhungen oder -herabsetzungen, die Auflösung der Gesellschaft sowie die Ernennung und Abberufung von Liquidatoren;
7. die Errichtung und Aufhebung von Zweigniederlassungen;
8. der Erwerb und Verkauf und/oder die Verfügung über Beteiligungen jeder Art an anderen Gesellschaften einschließlich ihrer Beendigung und Kündigung sowie die Zustimmung zum Abschluss oder zur Beendigung von Unternehmensverträgen i.S.d. §§ 291 ff. Aktiengesetz;
9. die Bestellung und Abberufung von Prokuristen;
10. die Bestimmung der Abschlussprüfer;
11.
  - a) Rechtsgeschäfte, die Verpflichtungen für die Gesellschaft begründen;
  - b) der Erwerb, die Begründung, die Belastung und die Veräußerung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten;
  - c) die Aufnahme und die Gewährung von Darlehen, und

- d) die Übernahme von Bürgschaften und der Abschluss von Gewährleistungsverträgen sowie von andern gleichartigen Rechtsgeschäften, sowie diese im Einzelfall einen Betrag von 50.000 € außerhalb des Wirtschaftsplanes übersteigen;
12. sonstige Rechtsgeschäfte, die über den normalen Geschäftsbetrieb des Unternehmens hinausgehen.

### Allgemein

<b>Geschäftsführung:</b>	Beyß, Georg (bis 31.12.2019)	Kreis Düren	Kreisdirektor
	Häner, Herbert	Nideggen	
	Nießen, Sebastian (bis Sept. 2020)	Düren	
	Weinberger, Walter (seit 19.05.2020)	Kreis Düren	Ehem. Amtsleiter
	Zimmermann, Björn (seit 19.05.2020)	Cadier en Keer/NL	
<b>Aufsichtsrat:</b>	Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbG (BTG)	3 Sitze	
	R.A.T.H. GmbH	3 Sitze	
<b>Gesellschafterversammlung:</b>		1 Stimme	je 50 € Stammkapital

### Vertreter des Kreises Düren

#### **Aufsichtsrat:**

<b>Name</b>	<b>Personenkreis</b>	<b>Mitglied seit</b>	<b>Mitglied bis</b>
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	03.07.2014	
Hamacher, Rolf	Kreistagsmitglied	26.11.2020	27.03.2023
Leonards, Ludwig	Kreistagsmitglied	28.03.2023	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	03.02.2004	
Titz, Paul-Ulrich	Kreistagsmitglied	03.07.2014	03.11.2020

#### **Gesellschafterversammlung:**

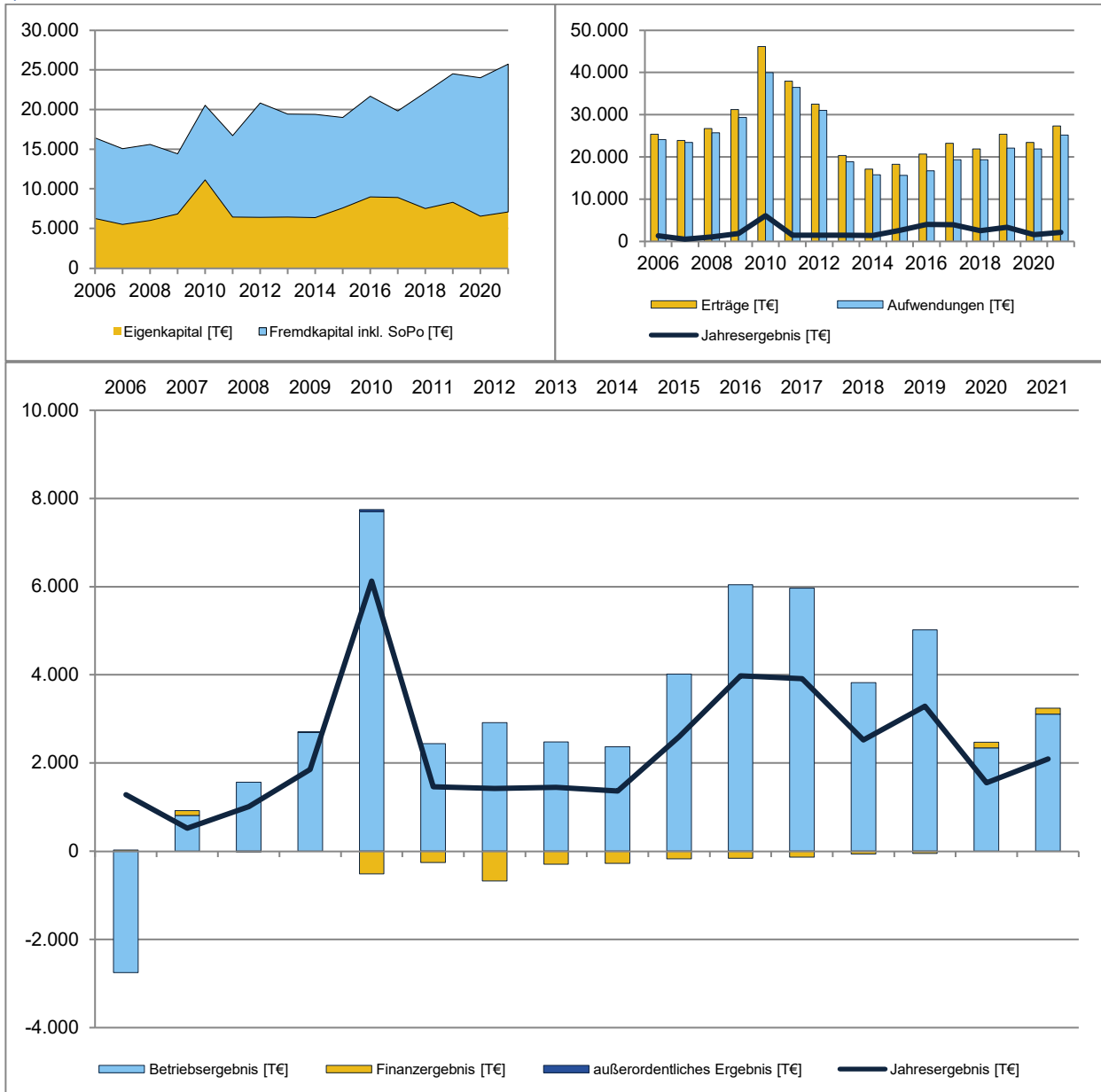
<b>Name</b>	<b>Personenkreis</b>	<b>Mitglied seit</b>	<b>Mitglied bis</b>
Hürtgen, Dirk	Kämmerer	03.11.2009	

### **h) Personalbestand**

Zum 31.12.2021 waren 111 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2020: 111 und 2019: 101) für die Gesellschaft tätig.



## i) Kennzahlen



Kennzahlen	2019	2020	2021	Veränderung
<b>Eigenkapitalquote</b>	33,82%	27,28%	27,53%	0,25%
<b>Eigenkapitalrentabilität</b>	39,72%	23,71%	29,52%	5,81%
<b>Anlagendeckungsgrad 2</b>	67,55%	57,03%	187,21%	130,19%
<b>Verschuldungsgrad</b>	195,29%	265,98%	257,76%	-8,22%
<b>Umsatzrentabilität</b>	1,13%	1,62%	1,49%	-0,13%