

## 21 Rurtalbus GmbH



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

### a) Gegenstand der Gesellschaft

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

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

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

### c) Gesellschafterstruktur

Gesellschafter	Anteil [T€]	Anteil [%]
Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH bis 31.12.2019: Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)	12,25	49
R.A.T.H. GmbH	12,75	51
<b>Stammkapital</b>	<b>25,0</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	0,00 €	17.542,00 €	21.571,00 €	4.029,00 €	22,97%
II. Sachanlagen	13.002,00 €	212.685,00 €	198.699,00 €	-13.986,00 €	-6,58%
<b>B. Umlaufvermögen</b>					
II. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	220.077,22 €	2.925.210,81 €	3.886.489,68 €	961.278,87 €	32,86%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	768.389,28 €	1.449.593,34 €	1.770.105,57 €	320.512,23 €	22,11%
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	22.848,80 €	314.720,55 €	320.715,75 €	5.995,20 €	1,90%
<b>D. nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag</b>	1.064.807,21 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00%
<b>Summe Aktiva</b>	<b>2.089.124,51 €</b>	<b>4.919.751,70 €</b>	<b>6.197.581,00 €</b>	<b>1.277.829,30 €</b>	<b>25,97%</b>

Bilanz	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
<b>Passiva</b>					
<b>A. Eigenkapital</b>					
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Verlustvortrag	0,00 €	-1.089.807,21 €	0,00 €	1.089.807,21 €	-100,00%
III. Jahresüberschuss (i. V. Jahres- fehlbetrag)	-1.089.807,21 €	1.557.691,35 €	1.749.921,73 €		
IV. nicht durch Eigenkapital ge- deckter Fehlbetrag	1.064.807,21 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00%
<b>B. Sonderposten</b>	0,00 €	0,00 €	6.074,91 €	6.074,91 €	0,00%
<b>C. Rückstellungen</b>	30.692,60 €	1.155.432,56 €	1.370.709,43 €	215.276,87 €	18,63%
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	2.058.431,91 €	3.271.435,00 €	3.045.874,93 €	-225.560,07 €	-6,89%
<b>Summe Passiva</b>	<b>2.089.124,51 €</b>	<b>4.919.751,70 €</b>	<b>6.197.581,00 €</b>	<b>1.277.829,30 €</b>	<b>25,97%</b>

## e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	0,00 €	29.003.019,80 €	29.141.858,80 €	138.839,00 €	0,48%
2. sonstige betriebliche Erträge	17.500,00 €	155.878,86 €	1.547.201,28 €	1.391.322,42 €	892,57%
3. Erträge aus der Auflösung des Sonder- postens	0,00 €	0,00 €	8.504,93 €		
4. Materialaufwand	29.609,23 €	23.844.191,08 €	24.598.363,26 €	754.172,18 €	3,16%
5. Personalaufwand	0,00 €	33.685,56 €	136.662,81 €	102.977,25 €	305,70%
6. Abschreibungen	0,00 €	118.839,48 €	57.163,48 €	-61.676,00 €	-51,90%
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	1.076.062,56 €	3.335.782,98 €	3.320.973,43 €	-14.809,55 €	-0,44%
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-1.088.171,79 €</b>	<b>1.826.399,56 €</b>	<b>2.584.402,03 €</b>	<b>758.002,47 €</b>	<b>41,50%</b>
8. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	0,00 €	525,62 €	0,00 €	-525,62 €	-100,00%
9. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	1.635,42 €	16.395,83 €	128,30 €	-16.267,53 €	-99,22%
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-1.635,42 €</b>	<b>-15.870,21 €</b>	<b>-128,30 €</b>	<b>15.741,91 €</b>	<b>-99,19%</b>
<b>Ergebnis d. gewöhl. Geschäftstätigkeit</b>	<b>-1.089.807,21 €</b>	<b>1.810.529,35 €</b>	<b>2.584.273,73 €</b>	<b>773.744,38 €</b>	<b>42,74%</b>
10. Steuern vom Einkommen und Ertrag	0,00 €	252.657,00 €	833.676,00 €	581.019,00 €	229,96%
11. sonstige Steuern	0,00 €	181,00 €	676,00 €	495,00 €	273,48%
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-1.089.807,21 €</b>	<b>1.557.691,35 €</b>	<b>1.749.921,73 €</b>	<b>192.230,38 €</b>	<b>12,34%</b>

## f) Lagebericht

### I. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

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

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

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

Auf Grund des im April 2019 gewonnenen wettbewerblichen Verfahrens über die gesamten ÖSPV-Leistungen im Kreis Düren und den damit einhergehenden Rahmenbedingungen des abgeschlossenen Verkehrsvertrages bedient sich die Gesellschaft im Rahmen von Personalgestellungsverträgen mit der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG) des beigestellten Fahr- und Betriebspersonals. Weiterhin nutzt die Gesellschaft die von Seiten der BTG vorgehaltene technische Infrastruktur und deren Fuhrpark an Kraftomnibussen sowie die Servicedienstleistungen bei Werkstatt- und Betankungsdienstleistungen durch die Rurtalbahn GmbH, Düren, für die eigenen Busse sowie den beigestellten Fuhrpark. Im kaufmännischen Bereich erfolgt die Abwicklung im Wesentlichen auf Basis von Dienstleistungsverträgen mit der Gesellschafterin R.A.T.H. GmbH, Düren.

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

Die eingesetzte Fahrzeugflotte soll sukzessiv auf alternative Antriebsmodelle umgestellt werden. So wurden im September 2020 die ersten 5 elektrisch betriebenen Omnibusse für den reinen Stadtverkehr erfolgreich in Betrieb genommen. Im März 2022 wurden die ersten beiden Wasserstoffbusse geliefert, drei weitere sollen noch bis Mitte April 2022 geliefert werden. Die Inbetriebnahme der Fahrzeuge und die Sicherstellung einer geeigneten Betankungsmöglichkeit im Bedienungsgebiet sind die nächsten Schritte. Mittelfristig soll der gesamte für den Aufgabenträger eingesetzte Fuhrpark auf alternative Antriebe – vorzugsweise Wasserstoff – umgestellt werden. Unter gutachterlicher Begleitung ist der Beschaffungsprozess für weitere 5 Wasserstoffbusse eingeleitet. Ziel ist die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge im ersten Quartal des Jahres 2023. Weiterhin bestehen ein Einnahmeaufteilungsvertrag und ein Kooperationsvertrag mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV). Die Interessen der Rurtalbus im Verkehrsverbund Rhein – Sieg (VRS) werden, aufgrund der lediglich geringen wirtschaftlichen Bedeutung für die Rurtalbus, vom AVV gebündelt mit anderen Nahverkehrsunternehmen mit Geschäftssitz im Gebiet des AVV vertreten. Die Gesellschaft wirkt im AVV im Aufsichtsrat und im Unternehmensbeirat sowie in untergeordneten Gremien mit. Abschließende Entscheidungen fallen in der politisch besetzten Zweckverbandsversammlung. Während der Bruttophase des

Verkehrsvertrages liegt die Beschlussbefugnis im Unternehmensbeirat des AVV beim Kreis Düren; die Ruraltalbus nimmt in dieser Phase nur beratend teil.

## **II. Wirtschaftsbericht**

### Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose Sommer 2021, die für den Güter- und Personenverkehr von der INTRAPLAN Consult GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt wurde. Dieser Bericht erstreckt sich auf die Jahre 2021-2023 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 Technologie vom 27. Oktober 2021 die Grundlage.

Im Jahr 2020 ist die wirtschaftliche Aktivität auf Grund der Pandemie in nahezu allen bedeutenden Regionen der Weltwirtschaft im größten Ausmaß seit der Finanzkrise 2008/2009 zurückgegangen. Weltweit ist das BIP nach derzeitigem Stand um gut 3 % gesunken. Im ersten Quartal 2021 haben die Pandemie bzw. die diesbezüglichen Eindämmungsmaßnahmen in den meisten Wirtschaftsräumen die beginnende Erholung gebremst. Der anschließende Expansionskurs wurde wiederum durch die Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen Vorprodukten sowie den Störungen in den globalen Logistikströmen deutlich beeinträchtigt. Dennoch stieg das BIP im gesamten Jahr 2021 nahezu überall erheblich und gleicht die Vorjahresverluste mehr oder minder aus (Ausnahme: in China ist das BIP bereits 2020 mit 2,3 % leicht gewachsen). Der IWF, die Weltbank und die OECD rechnen übereinstimmend damit, dass das BIP in den USA, in China und in Indien bereits im laufenden Jahr über dem Vorkrisenniveau, im Euroraum und in Japan dagegen noch darunter liegen wird.

Hinsichtlich der Prognosen für das Jahr 2022 sowie insbesondere für die Prognose der Folgejahre verweisen die Verfasser des Geschäftsberichts ausdrücklich darauf, dass bei Erstellung des Geschäftsberichts eine schlechtere Pandemie-Situation in der Bundesrepublik Deutschland vorlag als bei der Mittelfristprognose der INTRAPLAN Consult GmbH unterstellt wurde (mit einem 7-Tage-Inzidenzwert von größer 1.700, was zu zahlreichen Ausfällen von Arbeitskräften in der Wirtschaft führt).

Die massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie werden jedoch von den wirtschaftlichen Folgen des russischen Angriffskrieges auf den souveränen Nachbarstaat Ukraine seit dem 24.02.2022 in den Schatten gestellt. Derzeit dauern die kriegerischen Aktivitäten noch an. Da die politischen und wirtschaftlichen Konsequenzen weltweit verheerend sein werden und die konkreten Folgen derzeit nicht abschätzbar sind, werden die Ansätze der Mittelfristprognose im Folgenden nur verkürzt dargestellt. Es wird lediglich auf Aspekte einer möglichen Erholung bzgl. der Corona-Pandemie eingegangen. Aufgrund der aktuellen Dieselpreishöhe und der unvorhersehbaren Entwicklung wird auf diesbezügliche, prognostizierte Ausführungen gänzlich verzichtet.

Im Jahr 2020 wurde der ÖSPV von der Corona-Pandemie maßgeblich geprägt, die alle fundamentalen Einflussfaktoren in einem noch nie zu beobachtenden Ausmaß überlagert hat. Im Linienverkehr wirkten sich zunächst, wie bei allen anderen Personenverkehrsarten, die Eindämmungsmaßnahmen in Gestalt der Schließung von Schulen, Einzelhandel etc. sowie die verstärkte Homeoffice-Nutzung drastisch aus. Nach einem leichten Plus in den ersten beiden Monaten ist der ÖPNV im März und im April um 42 % bzw. 73 % (Fahrgastzahl) geschrumpft. Im Mai betrug der Einbruch noch 54 %. In den Monaten von Juni (-37 %), in dem die meisten Eindämmungsmaßnahmen aufgehoben oder gelockert waren, bis September (-19 %) hat sich der dramatische Einbruch der Vormonate stetig reduziert. Im Oktober hat sich das Minus aufgrund der ersten neuerlichen Eindämmungsmaßnahmen jedoch wieder auf 25 % erhöht. Schließlich führten der

„Lockdown light“ im November und die weiteren Maßnahmen ab Mitte Dezember zu einer Verschärfung des Einbruchs auf 39 % bzw. 51 %. Die Fahrgastzahl ist im Linienverkehr demnach um 28 % gesunken, beim Busverkehr um 25 %.

Auch im Jahr 2021 wird der ÖSPV nahezu ausschließlich vom Verlauf der Pandemie und den Maßnahmen zu ihrer Eindämmung beeinflusst. Die fundamentalen Einflussfaktoren spielen nur eine sehr untergeordnete Rolle.

Im gesamten ÖSPV entwickelt sich das Aufkommen auch im Zeitraum von 2019 bis 2023 nahezu exakt im Ausmaß des Nahverkehrs (-0,5 %). Im Liniennahverkehr sind dies nach den Prognosen in den Jahren 2019 bis 2023 voraussichtlich 9.640 (2019), 6.600 (2020), 6.590 (2021), 9.128 (2022) und 9.600 (2023) Mrd. Fahrgäste. Der Homeoffice-Effekt wird dauerhaft auch den ÖSPV tangieren. Der Anteil des Berufsverkehrs beträgt hier knapp 20 %, so dass eine dauerhafte Reduktion um 5 % den Gesamtverkehr um 1 % reduzieren würde. Es stellt sich die Frage, wieviel Erwerbstätige nach der vollständigen Überwindung der Pandemie im Homeoffice verbleiben. „Vollständig“ bedeutet hier nicht nur die Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen, sondern auch einen Rückgang der Neuinfektionen auf nahe Null, so dass Infektionen am Arbeitsplatz und auf dem Arbeitsweg nicht mehr zu befürchten sind. Nimmt man für den Anteil der dauerhaft im Homeoffice Tätigen die Hälfte derjenigen vom Juli 2021 und für die mittlere Zahl der zu Hause verbrachten Arbeitstage 2 an, dann errechnen sich gut 6 % der Fahrten zum und vom Arbeitsplatz, die nach Überwindung der Pandemie dauerhaft entfallen. Als Obergrenze ergeben sich nach einer realistischen Schätzung 11 % und als Untergrenze 3 % Reduzierung der Fahrten im Berufsverkehr. Weiterhin sind noch Personen in Abzug zu bringen, die bereits vor der Pandemie im Homeoffice arbeiteten, also keine Berufsverkehrsfahrten durchführten, die möglicherweise entfallen könnten. Es kann geschätzt werden, dass die bereits vor Corona im Homeoffice tätigen Personen die o. a. ermittelten Reduktionen um 1 bis 2 Prozentpunkte vermindern. Wir halten den o. a. Wert von 6 %, d. h. die Mitte der genannten Bandbreite, für die realistischste Schätzung.

Es wird daher davon ausgegangen, dass sich der gesamte Individualverkehr durch das verstärkte Arbeiten im Homeoffice dauerhaft und langfristig um gut 1 % vermindert.

### III. 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>
Rohergebnis	6.099	5.315	784
Personalaufwand	-137	-34	-103
Abschreibungen	-57	-119	62
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.321	-3.336	15
Zinsergebnis	0	-16	16
Steuern	-834	-253	-581
Jahresergebnis	1.750	1.557	193

Die Ertragslage im ÖSPV ist maßgeblich von der Erbringung der Verkehrsleistungen, überwiegend im Kreis Düren, geprägt. Lediglich untergeordnet ist die Gesellschaft bei der Erbringung von Schüler-spezialverkehren, außerhalb der verkehrsvertraglichen Leistung, aktiv. Im Geschäftsjahr 2021 wurden Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 29.142 erzielt (i. V. TEUR 29.003). Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um TEUR 139.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen TEUR 1.547 in 2021 (i. V. TEUR 156). Der Anstieg in Höhe von TEUR 1.391 resultiert primär aus gestiegenen periodenfremden Erträgen in Höhe von TEUR 967 sowie zunehmenden Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 369.

Der überwiegende Teil der Gesamtleistung wurde durch die erzielten Fahrgeldeinnahmen sowie die Abschlagszahlungen gemäß Verkehrs-Service-Vertrag mit dem Kreis Düren generiert. Daher ist das Ausfallrisiko von Forderungen begrenzt. Aufgrund der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastzahlen sowie die Fahrgeldeinnahmen erfolgte unterjährig eine Anpassung der Abschlagszahlungen durch den Aufgabenträger.

Im Materialaufwand mit TEUR 24.598 (i. V. TEUR 23.844) stellen die Fremdleistungen für die beauftragten Subunternehmer zur Erbringung der öffentlichen Verkehrsleistungen gemäß Verkehrsvertrag mit dem Kreis Düren, die Aufwendungen für das beigestellte Personal, die vorgehaltene technische Infrastruktur zzgl. Fuhrpark an die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH sowie die Servicedienstleistungen bei Werkstatt und Betankungsdienstleistungen durch die Rurtalbahn GmbH für die eigenen Busse sowie den beigestellten Fuhrpark, die wesentlichen Aufwendungen dar.

Die Preise und Konditionen auf den Beschaffungsmärkten werden sich voraussichtlich stark steigend entwickeln. Im Jahr 2021 erlebte der Energiemarkt, ausgelöst durch die Gasknappheit auf dem Weltmarkt bei gleichzeitig steigender Nachfrage, eine Energiepreiskrise mit einem rasanten Anstieg der Energiepreise. Die weitere Entwicklung der Energiekosten ist wesentlich abhängig von der Entwicklung des Ukraine-Krieges und den damit verbundenen Handelsbeziehungen zu Russland.

Es ist derzeit mit deutlichen Verteuerungen im Energiesektor zu rechnen. Preissteigerungen im Markt werden durch eine permanente Anpassung der vertraglich vereinbarten Leistungsentgelte teilweise kompensiert.

Die Abschreibungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf TEUR 57 (i. V. TEUR 119) und resultieren aus den planmäßigen Abschreibungen des Anlagevermögens.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von TEUR 3.321 (i. V. TEUR 3.336) handelt es sich im Wesentlichen um Mieten und Pachten in Höhe von TEUR 438 (i. V. TEUR 456), Reparaturkosten in Höhe von TEUR 602 (i. V. TEUR 581), periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 513 (i. V. TEUR 100), Rechts- und Beratungskosten in Höhe von TEUR 303 (i. V. TEUR 27) sowie um Werbe- und Sponsoringkosten in Höhe von TEUR 218 (i. V. TEUR 119).

Den Zinserträgen in Höhe von TEUR 0 (i. V. TEUR 1) stehen Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 0 (i. V. TEUR 16) entgegen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag haben das Ergebnis mit TEUR 834 (i. V. TEUR 253) belastet.

In 2021 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 1.750 realisiert (i. V. TEUR 1.557), eine Steigerung in Höhe von TEUR 193.

## b. Finanzlage

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

	2021	2020
	TEUR	TEUR
Jahresüberschuss	1.750	1.558
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	57	119
+/- Zunahme/Abnahme Sonderposten mit Rücklagenanteil	6	0
+/- Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	215	1.125
+/- Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	1
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-967	-2.999
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-226	2.213
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>835</b>	<b>2.017</b>
+/- Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0	7
+/- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-33	-302
+/- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-14	-40
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-47</b>	<b>-335</b>
+/- Auszahlungen an Unternehmenseigner	-468	0
+/- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	0	-1.000
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-468</b>	<b>-1.000</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>320</b>	<b>682</b>
+/- Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.450	768
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>1.770</b>	<b>1.450</b>

Liquide Mittel werden zum 31. Dezember 2021 mit TEUR 1.770 (i. V. TEUR 1.450) ausgewiesen.

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

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

Diese eigenen flüssigen Mittel stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar, die die Rurtalbus GmbH in die Lage versetzt, ihre Zahlungsverpflichtungen zeitgerecht zu erfüllen.

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

### **c. Vermögenlage**

Die Bilanzsumme der Rurtalbus GmbH beträgt zum 31. Dezember 2021 TEUR 6.198 (i. V. TEUR 4.920).

Das Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 220 (i. V. TEUR 230). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf planmäßig getätigten Abschreibungen in Höhe von TEUR 57, bei gleichzeitiger Aktivierung von erworbenen immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen in Höhe von TEUR 47.

Die Anlagendeckung (Verhältnis des Eigenkapitals zum Bestand des Anlagevermögens) beträgt zum 31. Dezember 2021 rd. 806 %. Dies weist auf eine hohe finanzielle Stabilität hin.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von TEUR 3.886 (i. V. TEUR 2.925). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 1.138 (i. V. TEUR 986), die sonstigen Vermögensgegenstände belaufen sich auf TEUR 2.724 (i. V. TEUR 1.906).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Steuererstattungsansprüche aus Umsatzsteuer in Höhe von TEUR 833, (i. V. TEUR 1.170), sowie Ansprüche aus ausstehenden Abrechnungen in Höhe von TEUR 1.669 (i. V. TEUR 610).

Der Bestand an liquiden Mitteln beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 1.770 (i. V. TEUR 1.450).

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 321 (i. V. TEUR 315) enthält im Wesentlichen die Kosten für die erteilten Konzessionen des Linienverkehrs gem. § 42 PBeFG für die Jahre 2021-2029 in Höhe von TEUR 18 (i. V. TEUR 21) sowie die Aufwendungen für die gemieteten Fahrzeugdrucker für die Jahre 2021-2029 in Höhe von TEUR 237 (i. V. TEUR 267).

Das Eigenkapital beträgt zum 31. Dezember 2021 TEUR 1.775 (i. V. TEUR 493); dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.282.

Die Eigenkapitalquote 2021 (Eigenkapital/Bilanzsumme) beträgt 28,64 % (i.V. 10,02 %).

Zum 31. Dezember 2021 stellen auf der Passivseite die sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 772 (i. V. TEUR 1.111), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 1.165 (i. V. TEUR 688), die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 1.397 (i. V. TEUR 876) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 457 (i. V. TEUR 1.666) die wesentlichen Posten dar.

Der Rückgang der sonstigen Rückstellungen resultiert aus den in 2021 abgerechneten Verpflichtungen der Gesellschaft gegenüber dem Auftraggeber des Verkehrsvertrages zum 31. Dezember 2020.

Die Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 1.209 auf TEUR 457 (i. V. TEUR 1.666) resultiert im Wesentlichen aus dem unterjährigen, fristgerechten Ausgleich der Verbindlichkeiten.

### **IV. Prognosebericht**

Nach erfolgter Aufnahme des operativen Betriebs mit einer erheblichen Ausweitung der Busverkehrsleistungen von 6,9 auf ca. 8,5 Mio. Buskilometer im Jahr 2020 hat sich die zu erbringende Verkehrsleistung im Jahr 2021 bei 8,5 Mio. Buskilometern stabilisiert. Die entsprechende Leistungserbringung wird zu einem erheblichen Anteil durch die zusätzliche Bestellung von Subunternehmerleistungen sichergestellt. Im ersten



Halbjahr des Jahres 2021 konnte die Qualität der Verkehrsleistung, und hier mit einem besonderen Fokus auf die Subunternehmerleistungen, erhöht werden. Im zweiten Halbjahr hat die Qualität der Verkehrsleistung bei den Subunternehmern wieder deutlich abgenommen. Gegenmaßnahmen wurden eingeleitet und werden auch im Jahr 2022 fortgesetzt. Insbesondere der Fachkräftemangel bei den Omnibusfahrern zieht in vielen Bereichen Qualitätsproblemen bei den Subunternehmern nach sich. Ziel ist die vollumfängliche Erfüllung der Qualitätsstandards des Verkehrsvertrages. Bei Nichterfüllung der Leistungen aus dem Verkehrsvertrag durch Subunternehmer werden die negativen wirtschaftlichen Folgen an die Subunternehmer durchgereicht.

Das im Vorjahr geplante Jahresergebnis in Höhe von TEUR 757 konnte trotz der bestehenden Corona-Auswirkungen im laufenden Jahr mit einem Jahresergebnis von TEUR 1.750 übertroffen werden. Ursächlich hierfür sind insbesondere die periodenfremden Erträge in Höhe von TEUR 967 sowie gestiegenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwartet die Gesellschaft, aufgrund des aktuell bestehenden Wirtschaftsplans, einen Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 836. Es wird unterstellt, dass alle Subunternehmer in der Lage sind, die im Jahr 2019 geschlossenen Verträge zur Erbringung der Verkehrsleistung zu erfüllen.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis zzgl. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt in 2021 8,87 % (i. V. 6,24 %). Dies bedeutet einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert sowie der prognostizierten konstanten Umsatzrendite. Gründe hierfür war eine hohe Steigerung der Gesamtleistung bei gleichzeitig, im Verhältnis zum Anstieg der Gesamtleistung, geringer gestiegenen betrieblichen, operativen Aufwendungen, die zu einem, im Vergleich zum Vorjahr, signifikant höheren Jahresüberschuss vor Steuern führten.

Die Eigenkapitalquote beträgt in 2021 28,64 % (i. V. 10,02 %) und hat somit deutlich zugenommen; die im Vorjahr prognostizierte leicht steigende Eigenkapitalquote hat sich in 2021 realisiert.

Für das Jahr 2022 wird mit einer konstanten Umsatzrendite und Eigenkapitalquote gerechnet.

Es ist davon auszugehen, dass das Coronavirus auch für die gesamte Verkehrsbranche erhebliche negative Auswirkungen im Jahre 2022 haben wird. Durch die für die Jahre 2020 bis 2023 getroffene Bruttovereinbarung trifft das Risiko schwankender Beförderungserlöse den Kreis Düren als Auftraggeber.

Aufgrund der aktuellen weltweiten, wirtschaftlichen Entwicklungen entfacht durch den von Russland geführten Krieg gegen die Ukraine, bestehen erhebliche wirtschaftliche Risiken hinsichtlich der Dieselpreisentwicklungen und der Vertragserfüllung der Subunternehmer. Für detaillierte Ausführungen wird auf den Chancen- und Risikobericht verwiesen.

Wegen der erheblichen Unsicherheit der längerfristigen Entwicklung lässt sich über das Jahr 2022 hinaus keine Prognose hinsichtlich der Auswirkungen durch das Coronavirus und den Ukraine-Konflikt treffen.

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

## V. Chancen- und Risikobericht

Infolge des Ukraine-Konflikts mit seinen aktuellen weltweiten, wirtschaftlichen Entwicklungen, bestehen erhebliche wirtschaftliche Risiken hinsichtlich der Dieselpreisentwicklung und der Vertragserfüllung der Subunternehmer.

Mit Beginn des Krieges hat sich der Dieselpreis sprunghaft erhöht. Der Preis an den freien Tankstellen ist bis auf EUR 2,20 geklettert und ist in den letzten Wochen recht stabil bei EUR 2,15. (Stand Ende März 2022). Als Großabnehmer kann man den Diesel für ca. EUR 0,30 unter dem Tankstellenpreis beschaffen, somit aktuell für ca. EUR 1,85. Somit liegt der Dieselpreis aktuell ca. 50 % über dem für 2022 geplanten durchschnittlichen Preis. Die Bundesregierung hat im Rahmen des Energie-Entlastungspaketes angekündigt, die Mineralölsteuer u. a. auf Diesel auf den EU-weiten Mindeststeuersatz zu reduzieren. Dies führt ab Umsetzung zu einer Reduzierung um EUR 0,30 pro Liter. Sollten die Dieselpreise bei der aktuellen Höhe, reduziert um EUR 0,30 Steuererleichterungen bleiben, so bedeutet dies eine konstante Mehrbelastung des Unternehmens um ca. EUR 0,30 pro Liter. Dieselbe Problematik stellt sich für die von der Rurtalbus beauftragten Subunternehmer. Sowohl in dem Verkehrsvertrag mit dem Aufgabenträger Kreis Düren als auch in den Verträgen der Rurtalbus mit den beauftragten Subunternehmern ist ein Indexverfahren implementiert, dass zu einer Anpassung der Vergütungssätze der einzelnen Kostenkomponenten entsprechend dem Durchschnitt des Vorjahres zum 01.01. eines neuen Jahres führt und somit auch der Treibstoffkosten. Bei der aktuellen Situation ergibt sich hieraus ein erhebliches Liquiditätsrisiko für das Jahr 2022. Während die Rurtalbus, aufgrund der grundsätzlichen Bereitschaft der Gesellschafter zur Vergabe von Darlehen, diesen Liquiditätsengpass überbrücken könnte, dürfte es für die angemieteten Subunternehmer weitaus schwieriger, ggfs. nicht möglich sein, diesen zu überbrücken.

Die Rurtalbus ist daher mit dem Aufgabenträger Kreis Düren in Verhandlung getreten, um für die Liquiditätsengpässe der Rurtalbus und der beauftragten Subunternehmer eine Lösung zu finden. Sollten ein oder mehrere Subunternehmer kurzfristig Insolvenz anmelden, so würde eine kurzfristige Neuvergabe dieser Leistungen vonnöten sein, um die Verkehrsbedienung aufrecht zu erhalten. Eine kurzfristige Vergabe führt in der Regel zu überhöhten Preisen, was je nach Menge der neu zu vergebenden Verkehrsleistung ein erhebliches Risiko darstellt.

Es besteht aber auch die Chance, dass bei Neuvergabe dieser Fahrbetriebsleistungen an Dritte diese Leistungen zu reduzierten Kosten bei der Verkehrsleistungserstellung führen können.

Weiterhin besteht das Risiko, aber auch wiederum die Chance, dass aufgrund veränderter Rahmenbedingungen der Aufgabenträger während der Bruttophase bis zu 5 % und insgesamt über die gesamte Laufzeit des Verkehrsvertrages bis zu einem Drittel der Verkehrsleistungen zu dem von der Rurtalbus GmbH mit der Angebotsabgabe festgelegten Konditionen zu- oder abbestellen kann, was zu einer Änderung des Ausgleichsanspruchs führen würde.

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

Die Bruttophase des Verkehrsvertrages wurde zur gegenseitigen Minimierung von wirtschaftlichen Risiken bis Ende des Verkehrsvertrages aufgrund der ungewissen Entwicklungen der Fahrgelderlöse wegen der Corona-Pandemie verlängert. Diese soll bis Ende 2023 verlängert werden. Daher besteht erst ab dem Jahr 2024 ein Erlösrisiko aus Fahrgeldeinnahmen. Die Erlösverantwortung stellt aber gleichermaßen bei steigenden Einnahmen eine Erlöschance für die Rurtalbus dar.

Im Verkehrsvertrag ist eine sogenannte Wertsicherung vorgesehen. Beim Übergang von der Brutto- in die Nettophase werden die Fahrgelderlöse inkl. Fahrgeldsurrogaten aus dem letzten Jahr der Bruttophase als Vergleichsbasis genommen und die aktuellen durchschnittlichen Tarifierhöhungen hinzugerechnet. Bei der Abrechnung der Fahrgelderlöse inkl. Fahrgeldsurrogaten für das Jahr der Nettophase wird dann der um die Tarifierhöhung angepasste wertgesicherte Betrag mit den tatsächlichen Erlösen verglichen. Sind die tatsächlichen Erlöse inkl. Fahrgeldsurrogate höher als der Vergleichswert, so verbleibt die Differenz bei der Rurtalbus GmbH; liegt dieser Betrag unter dem Vergleichswert, so muss die Rurtalbus GmbH die Differenz an den Aufgabenträger leisten.

Im Bereich des operativen Geschäfts ist die Gesellschaft über den Versicherungsverband Deutscher Eisenbahnen – einem Versicherungsverband auf Gegenseitigkeit – versichert. Risiko besteht hier für den Fall eines durch ein Mitglied verschuldeten Großschadenereignisses, das die Höchsthaftungsgrenzen des Versicherungsverbandes (100 Mio. Euro je Schadenereignis) übersteigt.

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

## **g) Organe und deren Zusammensetzung**

### Geschäftsführung

Der Aufsichtsrat besteht neben dem Landrat des Kreises Düren aus den ordentlichen Mitgliedern des Kreisausschusses des Kreises Düren. Stellvertretung von Aufsichtsratsmitgliedern ist zulässig; die vom Kreistag gewählten stellvertretenden Kreisausschussmitglieder sind zugleich auch Stellvertreter des jeweiligen betreffenden Aufsichtsratsmitglieds der Gesellschaft. Stellvertreter des Landrats ist der allgemeine Vertreter.

### Aufsichtsrat

Die Gesellschaft hat einen, aus zwanzig stimmberechtigten Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat kann beratende Mitglieder hinzuziehen. Die Aufsichtsräte brauchen nicht Gesellschafter zu sein.

Geborenes Mitglied ist der jeweilige Landrat des Kreises Düren kraft Amtes. Fünfzehn der übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats werden durch den Kreistag des Kreises Düren berufen und abberufen, die restlichen vier werden von dem Gesellschafter R.A.T.H. bestellt.

### Gesellschafterversammlung

Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterliegen insbesondere:

1. die Bestellung eines Abschlussprüfers;
2. die Festlegung einer Geschäftsordnung für die Geschäftsführung sowie Wertgrenzen und weiteren zustimmungspflichtigen Geschäften;
3. die Entlastung des Aufsichtsrats;
4. die Festlegung der Höhe der Aufwandsentschädigung für die Mitglieder des Aufsichtsrats.
5. die unter § 10 Abs. 2 benannten Aufgaben.

## Allgemein

**Geschäftsführung:** Christian Hoverath (seit 01.01.2023)  
Jan Oliver Mau (bis 31.12.2022)  
Nikolas Asbach (bis 31.05.2023)

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

**Gesellschafterversammlung:** 1 Stimme je 50 € Stammkapital

## Vertreter des Kreises Düren

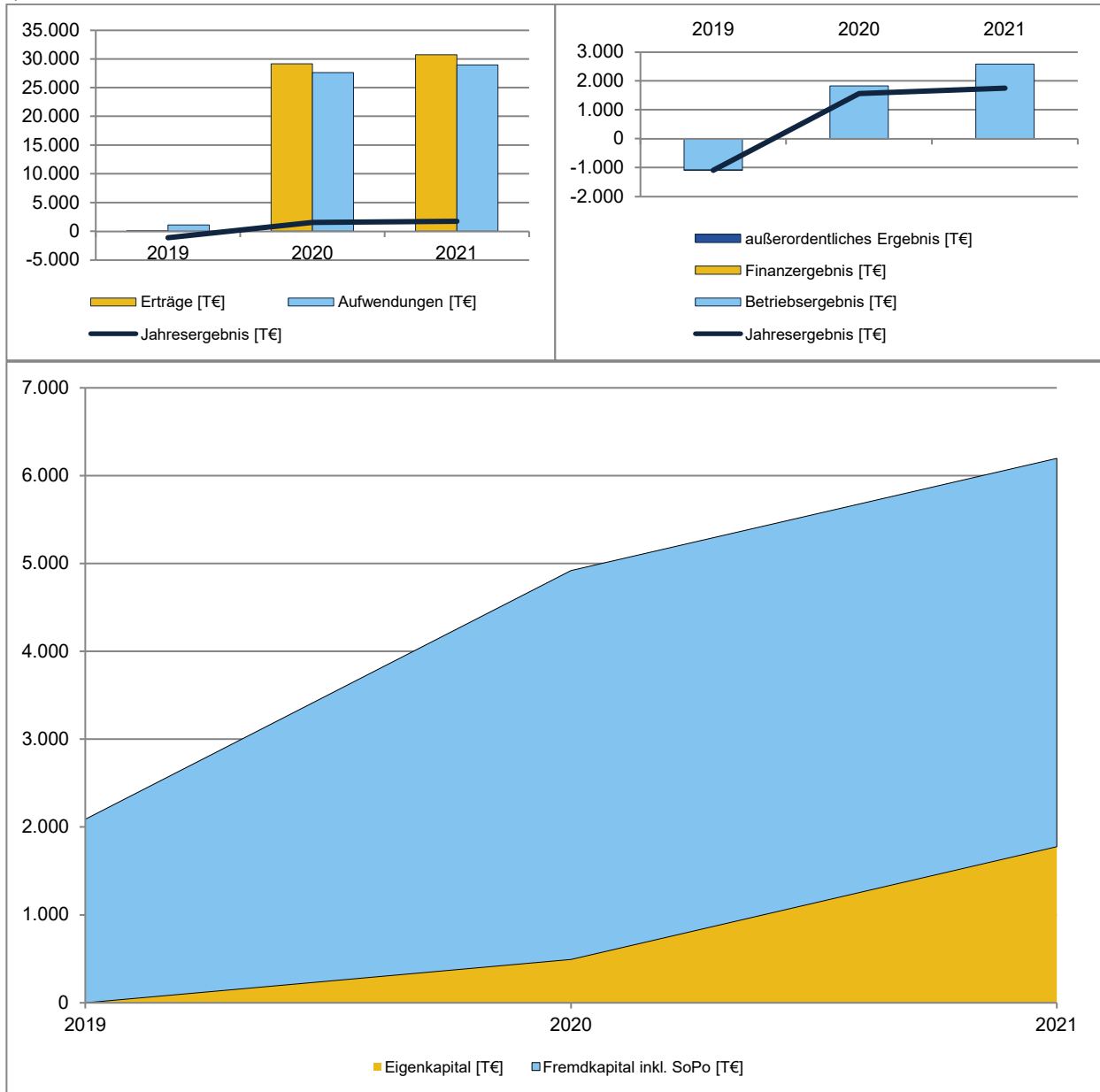
### **Aufsichtsrat:**

<b>Name</b>	<b>Personenkreis</b>	<b>Mitglied seit</b>	<b>Mitglied bis</b>
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Dick, Ralf	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Dohmen, Hans-Wilhelm	Kreistagsmitglied	22.08.2019	03.11.2020
Endrigkeit, Hans Uwe	Kreistagsmitglied	22.08.2019	03.11.2020
Frey, Heinz	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	
Grün, Achim	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Halver, Richard	Kreistagsmitglied	22.08.2019	03.11.2020
Heinrichs, Stefanie	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Hockel, Dieter	Sachkundiger Bürger	22.08.2019	26.11.2020
Kessel, Friedrich	Kreistagsmitglied	22.08.2019	03.11.2020
Klingen, Giacomo	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Küpper, Anne	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Leonards, Ludwig	Kreistagsmitglied	28.03.2023	
Maris, Achim	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Meißner, Jan	Sachkundiger Bürger	30.09.2021	
Nolten, Ralf	Kreistagsmitglied	22.08.2019	25.11.2020
Peill, Patricia	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
Pracht, Niclas	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	
Schavier, Karl	Kreistagsmitglied	22.08.2019	25.11.2020
Schmitz, Georg	Sachkundiger Bürger	22.08.2019	25.11.2020
Schruff, Hansbert	Sachkundiger Bürger	26.11.2020	22.09.2021
Simon, Jörg	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	22.08.2019	
Thiel, Stephan	Kreistagsmitglied	22.08.2019	03.11.2020
Titz, Paul-Ulrich	Kreistagsmitglied	22.08.2019	
von Wirth - Oktar, Daniela	Kreistagsmitglied	26.11.2020	09.02.2023
Voß, Bruno	Kreistagsmitglied	22.08.2019	03.11.2020
Zorn, Ralf	Kreistagsmitglied	22.08.2019	

## h) Personalbestand

Zum 31.12.2021 waren 21 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2020: 0 und 2019: 0) für die Gesellschaft tätig.

## i) Kennzahlen



Kennzahlen	2019	2020	2021	Veränderung
Eigenkapitalquote	1,20%	-21,64%	0,40%	22,05%
Eigenkapitalrentabilität	EK ~ 0	316,04%	98,59%	-217,44%
Anlagendeckungsgrad 2	7883,40%	-462,50%	14,11%	476,61%
Verschuldungsgrad	8356,50%	-415,74%	17666,34%	18082,08%
Umsatzrentabilität	kein Umsatz vorhanden	6,30%	8,87%	2,57%