

24 VIAS GmbH



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

a) Gegenstand der Gesellschaft

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

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

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

c) Gesellschafterstruktur

Gesellschafter	Anteil [T€]	Anteil [%]
Rurtalbahn GmbH	12,5	50
R.A.T.H. GmbH	12,5	50
Stammkapital	25,0	100

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

Bilanz	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
Aktiva					
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	10.396,00 €	8.306,00 €	55.194,00 €	46.888,00 €	564,51%
II. Sachanlagen	57.457.174,00 €	52.335.293,00 €	47.585.528,00 €	-4.749.765,00 €	-9,08%
III. Finanzanlagen	2.615.911,92 €	2.705.652,19 €	2.801.769,23 €	96.117,04 €	3,55%
B. Umlaufvermögen				0,00 €	0,00%
I. Vorräte	2.144.307,21 €	2.385.282,84 €	2.462.879,27 €	77.596,43 €	3,25%
II. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	9.487.876,44 €	8.010.624,31 €	8.461.947,12 €	451.322,81 €	5,63%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	4.872.466,40 €	5.361.476,83 €	16.823.188,85 €	11.461.712,02 €	213,78%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	35.506,06 €	26.629,54 €	25.016,84 €	-1.612,70 €	-6,06%
Summe Aktiva	76.623.638,03 €	70.833.264,71 €	78.215.523,31 €	7.382.258,60 €	10,42%
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Kapitalrücklage	975.000,00 €	975.000,00 €	975.000,00 €	0,00 €	0,00%
III. Ergebnisvortrag	5.083.800,86 €	9.498.243,54 €	9.974.264,21 €	476.020,67 €	5,01%
IV. Jahresergebnis	4.414.442,68 €	476.020,67 €	4.305.777,87 €	3.829.757,20 €	804,54%
B. Rückstellungen	2.466.013,38 €	3.345.396,00 €	10.525.756,82 €	7.180.360,82 €	214,63%
C. Verbindlichkeiten	63.659.381,11 €	56.513.604,50 €	52.402.407,01 €	-4.111.197,49 €	-7,27%
D. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €	0,00 €	7.317,40 €	7.317,40 €	0,00%
Summe Passiva	76.623.638,03 €	70.833.264,71 €	78.215.523,31 €	7.382.258,60 €	10,42%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	53.641.187,09 €	55.239.047,06 €	47.145.012,92 €	-8.094.034,14 €	-14,65%
2. sonstige betriebliche Erträge	6.076.552,11 €	3.002.651,65 €	8.782.314,16 €	5.779.662,51 €	192,49%
3. Materialaufwand	44.612.850,02 €	45.985.124,03 €	37.900.540,17 €	-8.084.583,86 €	-17,58%
4. Personalaufwand	1.046.360,34 €	1.202.339,50 €	1.355.163,91 €	152.824,41 €	12,71%
5. Abschreibungen	4.797.067,33 €	5.242.994,67 €	5.268.271,07 €	25.276,40 €	0,48%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	2.002.113,74 €	1.849.178,04 €	2.003.894,94 €	154.716,90 €	8,37%
Betriebsergebnis	7.259.347,77 €	3.962.062,47 €	9.399.456,99 €	5.437.394,52 €	137,24%
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	149.028,37 €	134.823,35 €	124.452,52 €	-10.370,83 €	-7,69%
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	2.553.684,73 €	3.185.041,61 €	3.013.252,58 €	-171.789,03 €	-5,39%
Finanzergebnis	-2.404.656,36 €	-3.050.218,26 €	-2.888.800,06 €	161.418,20 €	-5,29%
Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit	4.854.691,41 €	911.844,21 €	6.510.656,93 €	5.598.812,72 €	614,01%
9. Steuern vom Einkommen und Ertrag	433.838,67 €	431.559,54 €	2.200.859,06 €	1.769.299,52 €	409,98%
10. sonstige Steuern	6.410,06 €	4.264,00 €	4.020,00 €	-244,00 €	-5,72%
Jahresergebnis	4.414.442,68 €	476.020,67 €	4.305.777,87 €	3.829.757,20 €	804,54%

f) Lagebericht

I. Grundlage der Gesellschaft

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

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

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Grundlage der Schätzung ist die gleitende Mittelfristprognose 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 einen vom Wiederauf-flammen 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.

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.

Geschäftsfeld Personenverkehr

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, inwiefern 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 aller Voraussicht nach stärker als alle anderen Verkehrsarten bremsen, da der Anteil des Berufsverkehrs hier rund 20 % 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 SPFV 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.

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.

Geschäftsfeld Güterverkehr

Das Geschäftsfeld Güterverkehr verbuchte im Jahr 2021 einen (Wieder)-Anstieg um 5,6 % (Aufkommen) bzw. 8,4 % (Leistung). Hier haben zum einen die grundsätzlich wachstumsstarken Segmente, darunter der Kombinierte Verkehr, mehr oder minder große Teile des Vorjahresrückgangs aufgeholt und ein deutliches Plus eingefahren. Des Weiteren legten auch die Transporte von Erzen sowie von Eisen und Stahl entsprechend der Stahlerzeugung deutlich zu. Die immens wichtigen Kohlebeförderungen, die in den Vorjahren drastisch gesunken sind, und die Gesamtentwicklung damit spürbar gedämpft haben, sind entgegen allen Prognosen, nicht gesunken, Ein noch besseres Ergebnis wurde durch eine mangelnde Verfügbarkeit von Wagenmaterial verhindert. Keinen Wachstumsbeitrag lieferten hingegen die Fahrzeugtransporte.

Für 2022 entfällt der kräftige letztjährige Effekt aus der Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste von 2020. Beim Kombinierten Verkehr kommt hinzu, dass sich nach Auskunft von Marktteilnehmern die Qualitätsprobleme spürbar verschlechtert haben, was das Wachstum in diesem Segment mehr bremst als im Vorjahr. Die Fahrzeugtransporte werden im laufenden Jahr wegen der anhaltenden Produktionsausfälle nur in einem bescheidenen Ausmaß zur Gesamtentwicklung beitragen. Auch der außerordentliche Anstieg der Massenguttransporte wird sich in 2022 nicht wiederholen. Nur bei den Mineralölprodukten ist eine positiver Basiseffekt auf die pandemie- und preisbedingten Einbrüche der beiden Vorjahre zu erwarten. Insgesamt wird für 2022, gegenüber dem Vorjahr, ein Aufkommenszuwachs von 1,2 % und ein Leistungszuwachs von 2,2 % erwartet.

In den Jahren von 2023 bis 2025 sollte sich die Aufholbewegung im Güterverkehr etwas beschleunigen, wobei die Stärke der gesamtwirtschaftlichen Impulse angesichts der gegenwärtigen Krisensituation schwer abzuschätzen ist. Für den Kombinierten Verkehr wird mittelfristig ein etwas höheres Plus als im laufenden Jahr erwartet; für die Fahrzeugtransporte wird in diesem Zeitraum ein durchgreifendes Wachstum auf dem Vorkrisenniveau prognostiziert. Dagegen werden die Kohletransporte nach der Sondersituation der Jahre 2021 bis 2023, ab dem Jahr 2024 wieder auf den kräftig sinkenden Trend einschwenken. Insgesamt werden für die kommenden drei Jahre Zuwachsraten von 1,8 % (Aufkommen) bzw. 2,8 % p. a. (Leistung) erwartet. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 um knapp 4% bzw. 11 % übertroffen.

2. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2021 war im Geschäftsfeld Personenverkehr durch die weltweite Corona-Pandemie stark geprägt. Die Zahl der zu befördernden Fahrgäste ging innerhalb der ersten Welle drastisch zurück. Aufgrund sehr geringer coronabedingter Erkrankungen innerhalb der Belegschaft konnte auf planmäßige Reduktionen des Fahrplanangebots auf den Strecken der VIAS weitestgehend verzichtet werden. Dies wurde auch bewusst umgesetzt, um die Fahrgastdichte durch eine gleichbleibende Zugfrequenz zu reduzieren und auf verschiedene Züge zu verteilen. Die bereits in 2020 durch die Corona-Pandemie verzögerte Ausbildung von Triebfahrzeugführern wurde auch in 2021 weiter beeinträchtigt, dennoch wurden die

Rückstände weitgehend aufgeholt, so dass es nur noch sporadisch zu operativen Leistungsausfällen durch coronabedingt fehlenden Triebfahrzeugführern kam. Inwiefern diese Schäden durch den Corona Rettungsschirm der Länder abgedeckt sind, ist derzeit noch unklar.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr haben im ersten Quartal 2021 die Pandemie bzw. die Eindämmungsmaßnahmen in den meisten Wirtschaftsräumen die beginnende Erholung gebremst (-1,9 %). Der anschließende Expansionskurs wurde wiederum durch die Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen Vorprodukten sowie die Störungen in den globalen Logistikströmen deutlich beeinträchtigt. Im weiteren Jahresverlauf hat die Belegung im zweiten Quartal (+1,9 %) und im dritten Quartal (+1,8 %) an Stärke gewonnen. Für das gesamte Jahr wird mit einem Plus (gegenüber 2020) von um 5,6 % (Aufkommen) bzw. 8,4 % (Leistung) gerechnet.

Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht eingeleitet.

Gegenüber den Prognosen des Lageberichtes der Vorperiode hat sich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Geschäftsjahr 2021 positiver als erwartet entwickelt. Wir verweisen auf die entsprechenden Ausführungen im Prognosebericht. Die Geschäftsentwicklung ist insgesamt gut verlaufen.

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

Das Kostenrechnungssystem und die kaufmännische Unternehmensorganisation unterstehen einer kontinuierlichen Weiterentwicklung.

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

III. Darstellung der Lage

a) Ertragslage

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

Ergebnis in TEUR	2021	2020	Veränderung
Rohergebnis	18.027	12.257	5.770
Personalaufwand	-1.355	-1.202	-153
Abschreibungen	-5.268	-5.243	-25
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.004	-1.849	-155
Zinsergebnis	-2.889	-3.050	161
Steuern	-2.205	-436	-1.769
Jahresergebnis	4.306	476	3.830

Die **Ertragslage** im Geschäftsfeld Personenverkehr ist maßgeblich von dem Betrieb der Rheingau-Linie geprägt. Der überwiegende Teil der Gesamtleistung wurde durch die Einnahmen aus dem Verkehrs-Service-

Vertrag mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH und dem Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) erzielt. Daher ist das Ausfallrisiko von Forderungen begrenzt. Im Geschäftsjahr erfolgte zudem eine Anpassung der Einnahmen auf Basis vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten.

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

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

Die Ertragslage ist im Geschäftsjahr 2021 insbesondere geprägt durch Leistungen des Bundes im Zusammenhang mit dem TraFöG/Corona-Hilfen in Höhe von TEUR 5.749. Das Rohergebnis beinhaltet die Posten Umsatzerlöse, sonstige betriebliche Erträge und Materialaufwand.

Im Materialaufwand mit TEUR 37.901 (i. V. TEUR 45.985) stellen die Aufwendungen aufgrund der Verträge mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG sowie der DML Deutsche Mobilien Leasing GmbH die maßgeblichen Aufwendungen dar. Der Rückgang in Höhe von TEUR 8.084 resultiert im Wesentlichen aus der gestiegenen (rückwirkend ab dem 01.03.2020) Trassenpreisförderung 2021 im Schienengüterverkehr zur Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie und damit deutlich gesunkenen Trassenkosten im Güterverkehrssektors. Während bis zum 31.05.2021 ein Fördersatz von 47,5 % galt, wurde dieser für den Zeitraum 01.06. bis 30.09.2021 auf 97,8 % erhöht, um dann bis zum Ende des Jahres auf 86,6 % zu sinken.

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

Der Posten Personalaufwand in Höhe von TEUR 1.355 (i. V. TEUR 1.202) verzeichnet einen Anstieg in Höhe von TEUR 153. Ursächlich sind deutliche Tarifanpassungen in 2021 mit Erhöhungen der Nacht-, Sonn- und Feiertagszulagen sowie einer im November 2021 geleisteten jährlichen Zahlung.

Der marginale Anstieg der Abschreibungen um TEUR 25 auf TEUR 5.268 (i. V. 5.243) resultiert im Wesentlichen aus den ganzjährigen planmäßigen Abschreibungen bei einem gestiegenen Anlagenbestand 2021 in den Bereichen Software und Betriebsausstattung.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind von TEUR 1.849 auf TEUR 2.004 gestiegen. Der Anstieg in Höhe von TEUR 155 resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Forderungsverlusten aus Spitzabrechnungen mit den Aufgabenträgern, erhöhten Unfallkosten und Weiterbelastungen bei verminderten Rechts- und Beratungskosten.

Während die Zinserträge nur geringfügig auf TEUR 124 (i. V. TEUR 135) gesunken sind, haben sich die Zinsaufwendungen deutlich um TEUR 172 auf TEUR 3.013 (i. V. TEUR 3.185) reduziert. Ursächlich hierfür sind die niedrigeren Zinsaufwendungen aus dem getätigten Mietkaufvertrag für die Schienenfahrzeuge.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag belasten das Ergebnis in Höhe von TEUR 2.201 (i. V. TEUR 432) im Geschäftsjahr 2021.

In 2021 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 4.306 erzielt. Dies bedeutet eine deutliche Steigerung von TEUR 3.830 gegenüber dem Vorjahresultat in Höhe von TEUR 476. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen periodenfremden Erträgen aus der ergänzenden, rückwirkenden Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr.

b) Finanzlage

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

		2021	2020
		TEUR	TEUR
	Periodenergebnis	4.306	476
+/-	Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	5.268	5.243
+/-	Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	7.180	879
-/+	Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-528	1.245
+/-	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-4.102	-7.145
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		12.123	698
-	Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-514	-118
-	Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-52	-1
-	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-96	-90
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-662	-209
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		0	0
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		11.462	489
+	Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	5.361	4.872
Finanzmittelfonds am Ende der Periode		16.823	5.361

Liquide Mittel werden zum 31. Dezember 2021 mit TEUR 16.823 (i. V. TEUR 5.361) ausgewiesen. Aufgrund des bestehenden Verkehrs-Service-Vertrags für die Rheingau-Linie erhält die VIAS GmbH festgelegte Vergütungen der Auftraggeber, die einer jährlichen Fortschreibung auf Basis vertraglich vereinbarter Preisgleitklauseln zur Abdeckung der marktbedingten Preissteigerungsraten durch den Auftraggeber unterliegen. Im Geschäftsfeld Güterverkehr sind gemäß Transportvertrag relationsspezifische Entgelte für die verschiedenen Transportaufträge vereinbart, die jährlich überprüft und ggf. angepasst werden.

Zur maßgeblichen Liquiditätssicherung leisten die Auftraggeber im Geschäftsfeld Personenverkehr gegenüber der VIAS GmbH monats- und quartalsweise Abschlagszahlungen auf den Grundanspruch. Die Höhe der Abschlagszahlungen bemisst sich nach dem fortgeschriebenen Grundanspruch unter Anrechnung der auf

Basis des Vorjahres ermittelten durchschnittlichen, kassentechnischen Einnahmen des Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie unter Beachtung seiner pauschalen Zuwendungen nach § 145 SGB IX und erfolgt rechnerisch auf Basis der Preissteigerung gemäß den zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember vorliegenden relevanten Indizes des Vorjahres. Die Abrechnung der Transportaufträge im Geschäftsfeld Güterverkehr erfolgt wöchentlich, so dass hier eine große zeitliche Kongruenz des Anfalls von Kosten und Erlösen besteht.

Die endgültige Abrechnung des vertraglich vereinbarten Betriebsprogramms im Geschäftsfeld Personenverkehr erfolgt regulär zum 31. Mai des nachfolgenden Kalenderjahres durch den Auftraggeber. Zum Ende des Geschäftsjahres erfolgt eine vorläufige Abgrenzung. Für das Jahr 2021 ist diese jedoch zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses aufgrund der besonderen Abrechnungsbedingungen aus den Corona Rettungsschirmen noch nicht abgeschlossen.

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

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

c) Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** der VIAS GmbH beträgt zum 31. Dezember 2021 TEUR 78.216 (i. V. TEUR 70.833).

Das **Anlagevermögen** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 50.442 (i. V. TEUR 55.049). Der Rückgang in Höhe von TEUR 4.607 resultiert primär aus planmäßig getätigten Abschreibungen in 2021.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die **Vorräte** in Höhe von TEUR 2.463 (i. V. TEUR 2.385) sowie die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 8.461 (i. V. TEUR 8.011).

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** enthalten im Wesentlichen ausstehende Versicherungs-erstattungen (TEUR 827, i. V. TEUR 828), Steuererstattungsansprüche (TEUR 1.574, i. V. TEUR 1.466) sowie ausstehende Abrechnungen (TEUR 2.891, i.V. TEUR 2.126).

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von TEUR 25 (i. V. TEUR 27) enthält im Wesentlichen eine Abgrenzung für einen Investitionszuschuss an das Land Rheinland-Pfalz im Rahmen des Anschlusses einer Weiche im Bahnhof Kaub.

Das **Eigenkapital** beträgt zum 31. Dezember 2021 TEUR 15.280 (i. V. TEUR 10.974); dies entspricht einer Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) von 19,5 % (i. V. 15,5 %). Der Anstieg der Eigenkapitalquote resultiert im Wesentlichen aus dem Jahresergebnis von TEUR 4.306 bei einer um TEUR 7.382 gestiegenen Bilanzsumme.

Für das Jahr 2022 wird mit einer leicht sinkenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte tendenziell sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2021 nicht realisiert.

Zum 31. Dezember 2021 stellen auf der Passivseite die **sonstigen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 8.950 (i. V. TEUR 2.692) sowie die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** in Höhe von TEUR 50.510 (i. V. TEUR 54.677) die wesentlichen Posten dar. Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und**

Leistungen bestehen insbesondere in Höhe von TEUR 48.666 (i. V. TEUR 51.444) gegenüber der DML Deutsche Mobilien Leasing GmbH aus dem Erwerb der Triebfahrzeuge in 2019.

IV. Prognosebericht

Wir erwarten für die Gesellschaft eine rückläufige Entwicklung im Hinblick auf das Jahresergebnis. Diese Einschätzung basiert im Geschäftsfeld Personenverkehr auf dem zukünftig steigenden Aufwand für die Instandhaltung der FLIRT Fahrzeuge der Rheingau-Linie. Grundsätzlich stabilisierend wirkt sich der Geschäftsbereich Güterverkehr aufgrund des in 2019 neu gefassten Transportvertrages mit einer konstant hohen und beständigen Nachfrage aus.

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.

Die Geschäftsentwicklung in 2022 wird erheblich durch die negativen Auswirkungen des Coronavirus beeinflusst werden, die noch nicht abschließend quantifiziert werden können. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die operative Ergebnisentwicklung in allen Geschäftsfeldern, vor allem im Geschäftsfeld Güterverkehr, rückläufig sein wird.

Mit zunehmendem Alter der Fahrzeuge des Typs FLIRT der Firma Stadler ist mit steigendem Aufwand in der Instandhaltung der Fahrzeuge zu rechnen, der sich negativ auf die Entwicklung der Ertragslage auswirken wird. Hierunter fallen in 2022 insbesondere die weiteren Arbeiten im Rahmen der nächsten Stufe der schweren Instandhaltung der Fahrzeuge.

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

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt rund 13,81 % (i. V. 1,65 %). Dies bedeutet eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr und entspricht nicht der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2020 zur Entwicklung der Umsatzrendite.

Gründe hierfür waren ein deutlich gestiegener Jahresüberschuss vor Steuern durch höhere periodenfremde Erträge aus der rückwirkenden Trassenpreisförderung des Bundes im Schienengüterverkehr, bei merklich gesunkenen Umsatzerlösen.

Für das Jahr 2022 wird mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite gerechnet.

Darüber hinausgehende wesentliche Änderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für die Folgejahre bis einschließlich 2022 sind nicht ersichtlich.

V. Chancen- und Risikobericht

Die VIAS GmbH befindet sich in einer guten Ausgangsbasis für die zukünftigen Wettbewerbsverschärfungen und Wettbewerbschancen. Maßgeblich ist hier, dass sich die VIAS GmbH erfolgreich in der internationalen Verkehrsausschreibung der Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund und Zweckverband SPNV Nord für den Betrieb der Linie RB 10 durchsetzen konnte und ab dem Fahrplanwechsel 2023/2024 die Verkehrsleistung auf der `Rheingau-Linie` weiterhin erbringen kann.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr werden verschiedene Produktgruppen (z. B. Intermodal, Liquid, Bulk, Automotive) bedient. Vor allem im Bereich Automotive führten die Auswirkungen der Pandemie und der Lieferkettenproblematik zum Produktionsstillstand der Autowerke und zu weniger Transporten sowie zu spürbar reduzierten Leistungen. Weitere Absatzengpässe werden im Automotivbereich für Anfang 2022 erwartet, die genauen Auswirkungen können in der jetzigen Situation weder hinsichtlich Dauer noch Ausmaß abschließend beziffert werden.

Im Geschäftsfeld Personenverkehr sind die Auswirkungen insgesamt geringer, so dass dieses Geschäftsfeld eine stabilisierende Wirkung auf die Liquiditätssituation des Gesamtunternehmens hat. Daher führen sinkende Umsätze nur zu einem geringen Liquiditätsrisiko.

Die VIAS GmbH wird die Rheingaulinie RB 10 zwischen Frankfurt, Wiesbaden sowie Koblenz und Neuwied weiter bedienen. Dies haben in 2021 die Aufgabenträger RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund) und der SPNV Nord aus Rheinland-Pfalz beschlossen. Der neue Vertrag wird von Dezember 2023 bis Ende 2038 laufen. Vorbehaltlich der entsprechenden Finanzierung ist geplant, das Fahrangebot in zwei Schritten auszuweiten. Dabei ist geplant, die Linie RE 9 ab Ende 2026 als eigenständige Linie auszuschreiben. Die 19 Flirt-Fahrzeuge der VIAS sollen schrittweise modernisiert werden. Bei dem Verkehrsvertrag gelten die Tarifreuegesetze beider Länder.

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

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

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

In 2021 wurden Taktfrequenzen und Kapazitäten durch die Aufgabenträger nicht wesentlich erweitert. Für 2022 erwartet die Geschäftsleitung keine weiteren wesentlichen Leistungsänderungen im Rahmen des bestehenden Verkehrs-Service-Vertrages.

Ein weiteres Risiko besteht bei nicht planbaren Betriebsstörungen, wie beispielsweise bei Fahrzeug-ausfällen, Unfällen oder durch die zuständigen Behörden oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen kurzfristig bekannt gemachten Einschränkungen des Schienenverkehrs, die auch zu Zugausfällen und daher auch Umsatzausfällen führen können.

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

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

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

Der Ausbruch des Ukraine-Krieges sowie die damit zusammenhängende Entwicklung der Energiekosten 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. Zu den weiteren Ausführungen wird auf den Prognosebericht verwiesen.

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

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

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

Aufgrund der durchgeführten Analysen 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 zwei Geschäftsführer. Jeder Gesellschafter benennt einen Geschäftsführer. Die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführer, Aufhebung und Kündigung ihrer Anstellungsverträge sowie die sonstige Vertretung der Gesellschaft gegenüber der Geschäftsführung obliegt der Gesellschafterversammlung.

Gesellschafterversammlung

Der Beschlussfassung der Gesellschafter unterliegen alle Angelegenheiten, die nicht durch zwingende Vorschriften des Gesetzes oder durch den Gesellschaftsvertrag der Geschäftsführung anvertraut sind. Die Gesellschafterversammlung beschließt außer in den im Gesetz und im Gesellschaftsvertrag vorgesehenen Fällen über:

1. die Feststellung des Jahresabschlusses und die Ergebnisverwendung,
2. die Entlastung der Geschäftsführung,
3. den Abschluss und die Änderung von Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen und sonstigen Unternehmensverträgen,
4. die Geschäftsordnung für die Geschäftsführung, in der, unbeschadet von Regelungen des Gesellschaftsvertrages, auch die Geschäfte festgelegt sind, die der Zustimmung der Gesellschafter bedürfen,
5. die Wahl des Abschlussprüfers,
6. die Bestellung und die Abberufung von Prokuristen und
7. die Einrichtung oder der Erwerb eines anderen Unternehmens, die Beteiligung an anderen Unternehmen sowie der Erwerb oder die Veräußerung von Beteiligungen daran nebst der Errichtung oder Aufgabe von Zweigniederlassungen und der Veräußerung des Geschäftsbetriebes im Ganzen oder in einzelnen Geschäftszweigen.

Die Geschäftsführung bedürfen, unbeschadet weiterer Festlegungen in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung der Zustimmung der Gesellschafterversammlung:

1. die Verabschiedung und Änderung des Wirtschaftsplanes und der Bilanzplanung einschl. Mittelfristplanung sowie die Feststellung etwaiger Jahresinvestitionsprogramme,
2. den Erwerb, die Veräußerung und die Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten sowie den Abschluss von darauf gerichteten Verpflichtungsgeschäften seitens der Gesellschaft,
3. die Wahrnehmung von Rechten als Organträger oder als herrschendes Unternehmen bei Entscheidungen, die wesentlich auf die Gesellschaft oder ein von der Gesellschaft beherrschendes Unternehmen auswirken,
4. den Abschluss einer wesentlichen Änderung oder die Beendigung von Kooperationsverträgen sowie von Verträgen mit anderen Verkehrsunternehmen über die Einbringung von Betriebsleistungen im wesentlichen Umfang,
5. den Abschluss, einen Änderung oder die Beendigung von Verträgen mit Gesellschaftern und mit verbundenen Unternehmen i.S.d. §§ 15 ff AktG bzw. deren Gesellschaftern,
6. die Verpflichtung der Gesellschaft in Bürgschaftsverträgen außerhalb des Wirtschaftsplanes, sofern die Verpflichtung im Einzelfall einen Betrag von 60.000,00 € übersteigt,
7. Schenkungen, einen Verzicht auf Ansprüche und einen Stundung von Forderungen soweit im Einzelfall einen Wertgrenze von 60.000,00 € überschritten wird und
8. Vertragsabschlüsse der Gesellschaft mit Dritten, soweit das insgesamt in dem jeweiligen vertrag anfallende Entgelt (netto ohne gesetzliche Umsatzsteuer) im Einzelfall oder im Geschäftsjahr einen Betrag von 500.000,00 € überschreitet.

Allgemein

Geschäftsführung:

Reh, Franz
Auler, Jochen
Nießen, Sebastian (08/2019 – 09/2020)
Piffka, Sebastian (seit 10/2021)

Frankfurt am Main
Frankfurt am Main
Düren
Köln

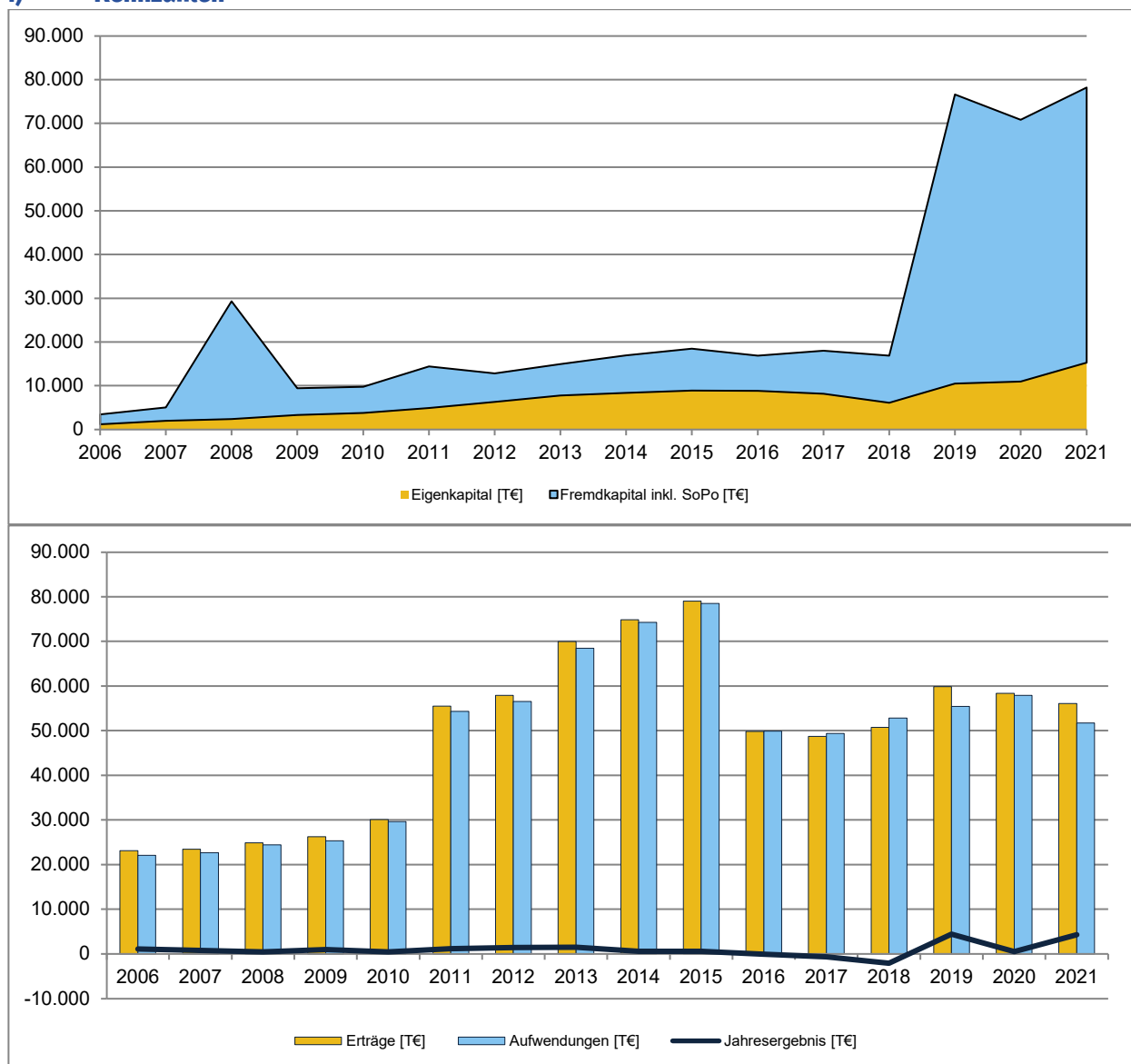
Gesellschafterversammlung:

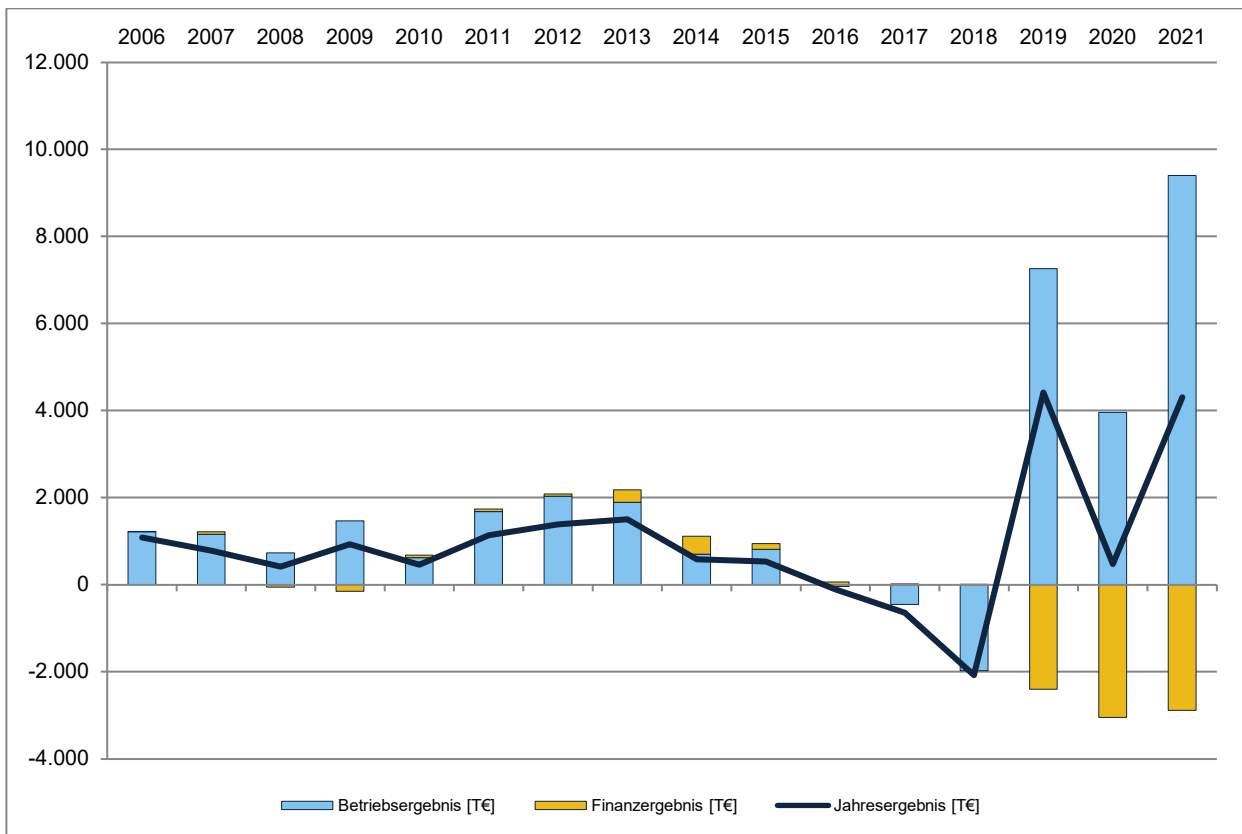
Beschlüsse der Gesellschaft werden in der Gesellschafterversammlung gefasst.

h) Personalbestand

Zum 31.12.2021 waren 19 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2020: 18 und 2019: 14) für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2019	2020	2021	Veränderung
Eigenkapitalquote	13,70%	15,49%	19,54%	4,04%
Eigenkapitalrentabilität	42,05%	4,34%	28,18%	23,84%
Anlagendeckungsgrad 2	103,08%	108,34%	120,93%	12,59%
Verschuldungsgrad	629,87%	545,45%	411,83%	-133,62%
Umsatzrentabilität	13,53%	7,17%	19,94%	12,76%