

## 25 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 2022 zu entnehmen.

### c) Gesellschafterstruktur

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

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

Bilanz	2020	2021	2022	Veränderung in €	Veränderung in %
<b>Aktiva</b>					
<b>A. Aufwendungen für die Erweiterung des Geschäftsbetriebes</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
<b>B. Anlagevermögen</b>					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	8.306,00 €	55.194,00 €	41.458,00 €	-13.736,00 €	-24,89%
II. Sachanlagen	52.335.293,00 €	47.585.528,00 €	42.845.901,01 €	-4.739.626,99 €	-9,96%
III. Finanzanlagen	2.705.652,19 €	2.801.769,23 €	2.899.473,78 €	97.704,55 €	3,49%
<b>C. Umlaufvermögen</b>					
I. Vorräte	2.385.282,84 €	2.462.879,27 €	5.030.666,67 €	2.567.787,40 €	104,26%
II. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	8.010.624,31 €	8.461.947,12 €	21.970.818,51 €	13.508.871,39 €	159,64%
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	5.361.476,83 €	16.823.188,85 €	3.911.269,95 €	-12.911.918,90 €	-76,75%
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	26.629,54 €	25.016,84 €	21.749,07 €	-3.267,77 €	-13,06%
<b>Summe Aktiva</b>	<b>70.833.264,71 €</b>	<b>78.215.523,31 €</b>	<b>76.721.336,99 €</b>	<b>-1.494.186,32 €</b>	<b>-1,91%</b>
<b>Passiva</b>					
<b>A. Eigenkapital</b>					

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	9.498.243,54 €	9.974.264,21 €	14.280.042,08 €	4.305.777,87 €	43,17%
IV. Jahresergebnis	476.020,67 €	4.305.777,87 €	940.391,53 €	-3.365.386,34 €	-78,16%
<b>B. Rückstellungen</b>	3.345.396,00 €	10.525.756,82 €	8.905.119,91 €	-1.620.636,91 €	-15,40%
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	56.513.604,50 €	52.402.407,01 €	51.590.474,70 €	-811.932,31 €	-1,55%
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	0,00 €	7.317,40 €	5.308,77 €	-2.008,63 €	-27,45%
<b>Summe Passiva</b>	<b>70.833.264,71 €</b>	<b>78.215.523,31 €</b>	<b>76.721.336,99 €</b>	<b>-1.494.186,32 €</b>	<b>-1,91%</b>

## e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2020	2021	2022	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	55.239.047,06 €	47.145.012,92 €	84.392.994,17 €	37.247.981,25 €	79,01%
2. sonstige betriebliche Erträge	3.002.651,65 €	8.782.314,16 €	3.718.686,02 €	-5.063.628,14 €	-57,66%
3. Materialaufwand	45.985.124,03 €	37.900.540,17 €	73.354.990,92 €	35.454.450,75 €	93,55%
4. Personalaufwand	1.202.339,50 €	1.355.163,91 €	1.392.983,57 €	37.819,66 €	2,79%
5. Abschreibungen	5.242.994,67 €	5.268.271,07 €	5.302.497,98 €	34.226,91 €	0,65%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	1.849.178,04 €	2.003.894,94 €	3.777.586,56 €	1.773.691,62 €	88,51%
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>3.962.062,47 €</b>	<b>9.399.456,99 €</b>	<b>4.283.621,16 €</b>	<b>-5.115.835,83 €</b>	<b>-54,43%</b>
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	134.823,35 €	124.452,52 €	115.197,66 €	-9.254,86 €	-7,44%
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	3.185.041,61 €	3.013.252,58 €	2.842.651,41 €	-170.601,17 €	-5,66%
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-3.050.218,26 €</b>	<b>-2.888.800,06 €</b>	<b>-2.727.453,75 €</b>	<b>161.346,31 €</b>	<b>-5,59%</b>
<b>Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit</b>	<b>911.844,21 €</b>	<b>6.510.656,93 €</b>	<b>1.556.167,41 €</b>	<b>-4.954.489,52 €</b>	<b>-76,10%</b>
9. Steuern vom Einkommen und Ertrag	431.559,54 €	2.200.859,06 €	612.440,88 €	-1.588.418,18 €	-72,17%
10. sonstige Steuern	4.264,00 €	4.020,00 €	3.335,00 €	-685,00 €	-17,04%
<b>Jahresergebnis</b>	<b>476.020,67 €</b>	<b>4.305.777,87 €</b>	<b>940.391,53 €</b>	<b>-3.365.386,34 €</b>	<b>-78,16%</b>

## **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 Sommer 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 2024.

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 12. Oktober 2022 die Grundlage.

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 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 preisbereinigte BIP ist im Jahr 2022, gemäß den derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts, um 1,9 % gewachsen. In den beiden Folgejahren wird sich die Dynamik laut Prognose des BMWK abschwächen, für 2023 wird ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 0,4 %, für 2024 eine Steigerung in Höhe von 1,6% gegenüber dem Vorjahr erwartet.

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, vor allem hinsichtlich der Folgen des Ukraine-Krieges auf die gesamt- und branchenwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

### Geschäftsfeld Personenverkehr

Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist im Gesamtjahr 2022 im Vergleich zum Vorkrisen-niveau des Jahres 2019 ein Minus von 14,9 % (Aufkommen) bzw. 11,1 % (Leistung) zu erwarten.

Zwar wurde mit Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 ein deutliches Plus in Aufkommen und Leistung gegen 2019 erzielt, jedoch war dieser Effekt nur temporär und wurde durch eine ungünstige Entwicklung im weiteren Jahresverlauf kompensiert.

Im Fernverkehr war die Entwicklung 2022 im Vergleich zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019 auch noch negativ. Im gesamten Jahr, in dem der Fernverkehr auch durch den Kraftstoffpreisanstieg spürbar ange-regt wurde, verbleibt noch ein Minus gegenüber 2019 in Höhe von 6 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung). Verlagerungen hin zum SPNV aufgrund des 9-Euro-Tickets dürften sich in engen Grenzen gehalten haben. Dämpfend wirkten vielmehr zahlreiche Großbaustellen sowie ungünstige Wetter-lagen, die zu teilweisen spürbaren Reisezeitverlängerungen/Ausfällen führten.

Im Jahr 2023 wird der Eisenbahnverkehr – auch hier bei Eintreffen der Grundvoraussetzungen dieser Prognose u. a. zur Pandemie – spürbar wachsen; quantifiziert wird dies mit einem Plus von rund 15,3 % (Fahrgastzahl) bzw. 14,4 % p. a. (Leistung) gegenüber 2022.

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 2024 wird sich im SPNV sowohl die Fahrgastzahl um 2,2 % als auch die Leistung um 1,9 % gegenüber dem Vorkrisenniveau erhöhen.

Für den Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Erholung, die Fahrpreissenkung durch die Weitergabe der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes in 2020, der Kraftstoffpreisanstieg im PKW-Sektor 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 aus-gewirkt, wenn-gleich die weitaus meisten Geschäfts- und Dienstreisen, bei denen der persönliche Kundenkontakt er-forderlich ist, nicht ersetzbar sein werden.

Somit verbleibt im Zeitraum von 2019 bis 2024 im SPNV ein solides Wachstum um 13 % (Fahrgastzahl) bzw. 17 % (Leistung). Pro Jahr entspricht das 2,5 % bzw. 3,2 %. Hier war die Nachfrage im Jahr 2022 nicht mehr

weit vom Vorkrisenniveau entfernt, so dass es im Jahr 2023 mit hoher Sicherheit über-troffen wird. Deshalb kann für das kommende Jahr nochmals ein kräftiges Plus um 17 % erwartet werden.

Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus für den Zeitraum 2019/24 ein (gesamtes) Plus zwischen 2019 und 2024 in Höhe von 6 % (Aufkommen) bzw. 8 % (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.

Gemäß der Bund-Länder-Einigung vom 2. November 2022 hat die Bundesregierung beschlossen, den Ländern im Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von EUR 1 Mrd. zur Verfügung zu stellen. Die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wird ab dem Jahr 2023 von 1,8 % auf 3,0 % erhöht.

Nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums werden die Länder in den Jahren 2022 bis 2031 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von EUR 17,3 Mrd. erhalten.

Es ist jedoch zweifelhaft, ob diese Finanzierung ausreicht um die Kosten der angestrebten Verkehrswende sowie der Angebotsoffensive, wie sie in den nächsten Jahren mit dem Deutschlandtakt erreicht werden soll, zu tragen.

### Geschäftsfeld Güterverkehr

Das Geschäftsfeld Güterverkehr wurde im Jahr 2022 von der spürbaren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven gebremst. In der ersten Jahreshälfte 2022 schwächte sich die Weltkonjunktur spürbar ab. Dazu trugen die verminderte Dynamik in den USA, die Folgen der Non-Covid-Politik in China, die weiterhin gestörten Lieferketten, die politischen Einflüsse durch den Ukrainekrieg und zunehmend auch die drastischen Preissteigerungen bei Energierohstoffen bei. Im weiteren Verlauf des Jahres wurde dies durch die Energiekrise, die weiter steigende Inflation und die erheblich gestraffte Geldpolitik in weiten Teilen der Welt weiter verschärft.

Saldiert ist für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen im Jahr 2022 ein sehr geringer Rückgang zu erwarten (-0,3 %). Die Leistung wird nahezu vollständig stagnieren.

Für den Schienengüterverkehr wird erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt nach rd. 391 Mio. Tonnen im Jahr 2019 erst im Jahr 2024 wieder eine Steigerung auf rd. 387 Mio. Tonnen erfährt und somit das Vorkrisenniveau erreicht werden kann.

Die Transportleistung wird voraussichtlich im gleichen Zeitraum in 2024 mit rd. 135 Mrd. Tonnenkilometern wieder das Vorkrisenniveau übersteigen. Der Anteil des kombinierten Verkehrs wird dabei im gleichen Zeitraum von rd. 57 Mrd. Tonnenkilometer auf rd. 64 Mrd. Tonnenkilometer anwachsen, wodurch die Bedeutung dieses Segments deutlich wird. Es ist daher weiterhin ein Zuwachs der durchschnittlichen Transportentfernung innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes zu erwarten. Die nationalen Gütertransporte dürften dabei bis zum Jahr 2024 geringere Zuwächse aufweisen als Versand, Empfang und Durchgangsverkehre von Gütern. Damit nimmt die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre weiter zu.

Für 2023 wird eine annähernde Stagnation des Aufkommens (+ 0,1 %) und ein leichter Leistungszuwachs von 1,0 % erwartet gegenüber 2022, basierend auf Verlagerungseffekten von der Straße auf die Schiene als auch infolge von Nachholeffekten in der Weltwirtschaft. Für den Kombinierten Verkehr wird eine ähnliche Entwicklung prognostiziert.

## **2. Geschäftsverlauf**

Das Geschäftsjahr 2022 war im Geschäftsfeld Personenverkehr durch die Auswirkungen des Überfalls auf die Ukraine und in geringerem Ausmaß als im Vorjahr durch die weltweite Corona-Pandemie stark geprägt. Ebenfalls starken Einfluss übte die Knappheit von operativem Fahrpersonal sowie der schlechte Zustand der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz aus. Die Zahl der zu befördernden Fahrgäste erholte sich wieder. Durch fehlende Triebfahrzeugführer kam es weiterhin zu vereinzelt Zugausfällen.

Im Geschäftsfeld Güterverkehr war in 2022 eine steigende Nachfrage im Intermodal- und Mineralölbereich zu verzeichnen, während bei den PKW-Verkehren eine große Schwankungsbreite erkennbar war. Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres konnten aber Bestandsverkehre weiter ausgebaut werden sowie wesentliche Leistungen verlängert werden. Das Ergebnis in der Sparte Güterverkehr war geprägt durch die zu Beginn des Jahres enormen Preissteigerungen im Energiebereich sowie die im weiteren Verlauf steigende Inflation.

Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht eingeleitet.

Gegenüber den Prognosen des Lageberichtes der Vorperiode hat sich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Geschäftsjahr 2022 nicht so positiv wie erwartet entwickelt. Wir verweisen auf die entsprechenden Ausführungen im Prognosebericht. Dennoch ist die Geschäftsentwicklung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen 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:

<b>Ergebnis in TEUR</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Veränderung</b>
Umsatzerlöse	84.393	47.145	37.248
Sonstige betriebliche Erträge	3.719	8.782	-5.063
Materialaufwand	-73.355	-37.901	-35.454
Personalaufwand	-1.393	-1.355	-38
Abschreibungen	-5.302	-5.268	-34
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.778	-2.004	-1.773
Zinsergebnis	-2.727	-2.889	162
Steuern	-616	-2.205	1.589
Jahresergebnis	940	4.306	-3.366

Die **Ertragslage** im Geschäftsfeld Personenverkehr ist maßgeblich von dem Betrieb der Rheingau-Linie geprägt. Ein Großteil 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 Umsatzerlöse sind von TER 47.145 auf TEUR 84.393 gestiegen, im Wesentlichen durch eine deutliche Ausweitung der Güterverkehrserlöse um TEUR 16.416 auf TEUR 36.591, Einnahmen aus dem zum 1. Januar 2022 eingeführten Deutschlandtarif in Höhe von TEUR 4.743 sowie aus Leistungen im Rahmen des Kooperationsvertrages mit der VIAS Rail GmbH in Höhe von TEUR 5.280.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge um TEUR 5.063 auf TEUR 3.719 resultiert aus den in 2021 erhaltenen rückwirkenden Trassenpreisförderungen für den Zeitraum 2020 bis 2021, die in 2022 nicht mehr in dieser Förderhöhe geleistet wurden.

Im Materialaufwand mit TEUR 73.355 (i. V. TEUR 37.901) stellen die Aufwendungen aufgrund der Verträge mit den Stadtwerken Tübingen GmbH, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der DML Deutsche Mobilien Leasing GmbH die maßgeblichen Aufwendungen dar. Der Anstieg in Höhe von TEUR 35.454 resultiert im Wesentlichen aus deutlich gestiegenen Energiekosten sowie merklich angewachsenen Trassenkosten, insbesondere im Güterverkehrssektor.

Diese Trassenkostensteigerung in 2022 basiert auf gesunkenen TraFöG Fördersätzen. Bei der Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) handelt es sich um eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) initiierte Fördermaßnahme, mit der der umwelt- und klimafreundliche Schienengüterverkehr über eine anteilige Finanzierung der Trassenpreise gefördert werden soll.

Während die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr ab dem 12. Dezember 2021 noch auf einem hohen Niveau von 86,6 % lag, wurde diese für den Zeitraum 1. Januar 2022 bis 30. September 2022 auf 44,9 % reduziert. Damit kehrt der Fördersatz wieder auf das Niveau vor Erhöhung der Fördermittel um die Corona-Hilfen zurück. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat für den Zeitraum 11. Dezember 2022 bis 30. Juni 2023 einen Fördersatz in Höhe von 48,3% beschieden.

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 1.393 (i. V. TEUR 1.355) verzeichnet einen Anstieg in Höhe von TEUR 38. Ursächlich sind insbesondere in 2022 erfolgte Tarifanpassungen sowie beglichene Leistungs-/Sonderzahlungen.

Der marginale Anstieg der Abschreibungen um TEUR 34 auf TEUR 5.302 (i. V. 5.268) resultiert im Wesentlichen aus den ganzjährigen planmäßigen Abschreibungen bei einem gestiegenen Anlagenbestand 2022 im Sachanlagenbereich.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind von TEUR 2.004 auf TEUR 3.778 gestiegen. Der Anstieg in Höhe von TEUR 1.774 resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen periodenfremden Aufwendungen, Provisionsaufwand, insbesondere für den zum 1. Januar 2022 eingeführten Deutschlandtarif (der seit dem 1. Januar 2022 im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland zur Anwendung kommt und den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn ablöst), erhöhten Marketingkosten bei gleichzeitig verminderten Fordeungsverlusten sowie Unfallkosten.

Während die Zinserträge nur geringfügig auf TEUR 115 (i. V. TEUR 124) gesunken sind, haben sich die Zinsaufwendungen deutlich um TEUR 170 auf TEUR 2.843 (i. V. TEUR 3.013) 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 612 (i. V. TEUR 2.201) im Geschäftsjahr 2022.

In 2022 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 940 erzielt. Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang von TEUR 3.366 gegenüber dem Vorjahresultat in Höhe von TEUR 4.306. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen im Güterverkehrssektor aus enormen Preissteigerungen im Energiebereich, der im weiteren Verlauf gestiegenen Inflation sowie dem Anstieg der Trassenkosten durch die verminderte



Trassenpreisförderung. Diese Kosten konnten im Geschäftsjahr nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden.

## b) Finanzlage

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

		2022	2021
		TEUR	TEUR
	Periodenergebnis	940	4.306
+/-	Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	5.302	5.268
+/-	Zunahme/Abnahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	-1.621	7.180
-/+	Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 16.074	-528
+/-	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 812	-4.102
	<b>Cashflow auslaufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>- 12.264</b>	<b>12.123</b>
-	Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-549	-514
-	Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	-52
-	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-98	-96
	<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-647</b>	<b>-662</b>
	<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-12.912	11.462
+	Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	16.823	5.361
	<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>3.911</b>	<b>16.823</b>

**Liquide Mittel** werden zum 31. Dezember 2022 mit TEUR 3.911 (i. V. TEUR 16.823) 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 relationspezifische 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.

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 2022 TEUR 76.721 (i. V. TEUR 78.216).

Das **Anlagevermögen** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 45.787 (i. V. TEUR 50.442). Der Rückgang in Höhe von TEUR 4.655 resultiert primär aus planmäßig getätigten Abschreibungen in 2022.

Weitere wesentliche Posten der Aktivseite sind die **Vorräte** in Höhe von TEUR 5.031 (i. V. TEUR 2.463) sowie die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 21.971 (i. V. TEUR 8.461). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Forderungen gegen verbundene Unternehmen (TEUR 11.237, i. V. TEUR 2.123) sowie angestiegenen sonstigen Vermögensgegenständen (TEUR 9.593, i. V. TEUR 5.301).

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** enthalten im Wesentlichen ausstehende Versicherungs-erstattungen (TEUR 827, i. V. TEUR 827), Steuererstattungsansprüche (TEUR 1.982, i. V. TEUR 1.574), ausstehende Abrechnungen mit dem Aufgabenträger RMV (TEUR 3.117, i. V. TEUR 2.891) sowie Abrechnungen im Rahmen des Transportvertrages zwischen der VIAS GmbH und der RTB CARGO GmbH (TEUR 3.000, i. V. TEUR 0).

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von TEUR 22 (i. V. TEUR 25) 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 2022 TEUR 16.220 (i. V. TEUR 15.280); dies entspricht einer Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) von 21,1 % (i. V. 19,5 %). Der Anstieg der Eigenkapitalquote resultiert im Wesentlichen aus dem Jahresergebnis von TEUR 940 bei einer um TEUR 1.494 gesunkenen Bilanzsumme.

Für das Jahr 2023 wird mit einer leicht sinkenden Eigenkapitalquote gerechnet. Die im Vorjahr prognostizierte tendenziell sinkende Eigenkapitalquote hat sich in 2022 nicht realisiert.

Zum 31. Dezember 2022 stellen auf der Passivseite die **sonstigen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 7.415 (i. V. TEUR 8.950) sowie die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** in Höhe von TEUR 50.537 (i. V. TEUR 50.510) die wesentlichen Posten dar. Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** bestehen insbesondere in Höhe von TEUR 45.719 (i. V. TEUR 48.666) 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.

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. Allerdings sind insbesondere im Bereich der Materialbeschaffung und Fremdleistungen deutliche Preissteigerungen aufgrund der weitergereichten Inflationsentwicklung zu verzeichnen.

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 2023 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 Umsatzrentabilität.

Die Umsatzrentabilität vor Steuern (Verhältnis vom Jahresergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zu den Umsatzerlösen) beträgt rund 1,84 % (i. V. 13,81 %). Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahr und entspricht tendenziell der qualifiziert-komparativen Prognose aus 2021 zur Entwicklung der Umsatzrendite.

Gründe hierfür waren ein deutlich gesunkener Jahresüberschuss vor Steuern bei merklich gestiegenen Umsatzerlösen. Die Ursachen der höheren Umsatzerlöse sowie des gesunkenen Jahresüberschusses im Vergleich zum Vorjahr sind in den Darstellungen zur Ertragslage enthalten.

Für das Jahr 2023 wird mit einer leicht sinkenden Umsatzrendite gerechnet.

Darüber hinausgehende wesentliche Änderungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für die Folgejahre 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 sind die Veränderungen im Markt erkennbar, 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.

Die 19 Flirt-Fahrzeuge der VIAS sollen schrittweise modernisiert werden. Bei dem Verkehrsvertrag gelten die Tariftreuegesetze beider Länder.

Unser Schwesterunternehmen, die VIAS Rail GmbH wird nach Ausschreibung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) die neue RegionalExpress-Linie RE19 betreiben. Ab Dezember 2025 wird die neue zusätzliche RE-Verbindung alle zwei Stunden rechtsrheinisch zwischen Koblenz und Frankfurt unterwegs sein und die bestehende Regionalbahn-Linie RB10 ergänzen, die an allen Bahnhöfen hält und bereits seit 2010 von der VIAS GmbH betrieben wird. Damit stärkt die RATH-Gruppe nachhaltig die Position ihres SPNV in der Region Rhein-Main, da dieser Verkehrs-Service-Vertrag synchronisiert mit der wieder betrauten Rheingau-Linie RB 10 bis Ende 2038 läuft.

Das Netz der RegionalExpress-Linie RE19 umfasst knapp 875.000 Zug-km pro Jahr und verstärkt insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Verbindungen zwischen Neuwied/Koblenz und Frankfurt, mit Ausläufern nach Koblenz-Gondorf an der Moselstrecke.

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 Klimapakets 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 2022 wurden Taktfrequenzen und Kapazitäten durch die Aufgabenträger nicht wesentlich erweitert. Für 2023 erwartet die Geschäftsleitung eine Leistungsausweitung im Rahmen des neuen Verkehrs-Service-Vertrages.

Ein weiteres Risiko besteht bei nicht planbaren Betriebsstörungen, wie beispielsweise bei Fahrzeugausfällen, 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**

### **Zusammensetzung:**

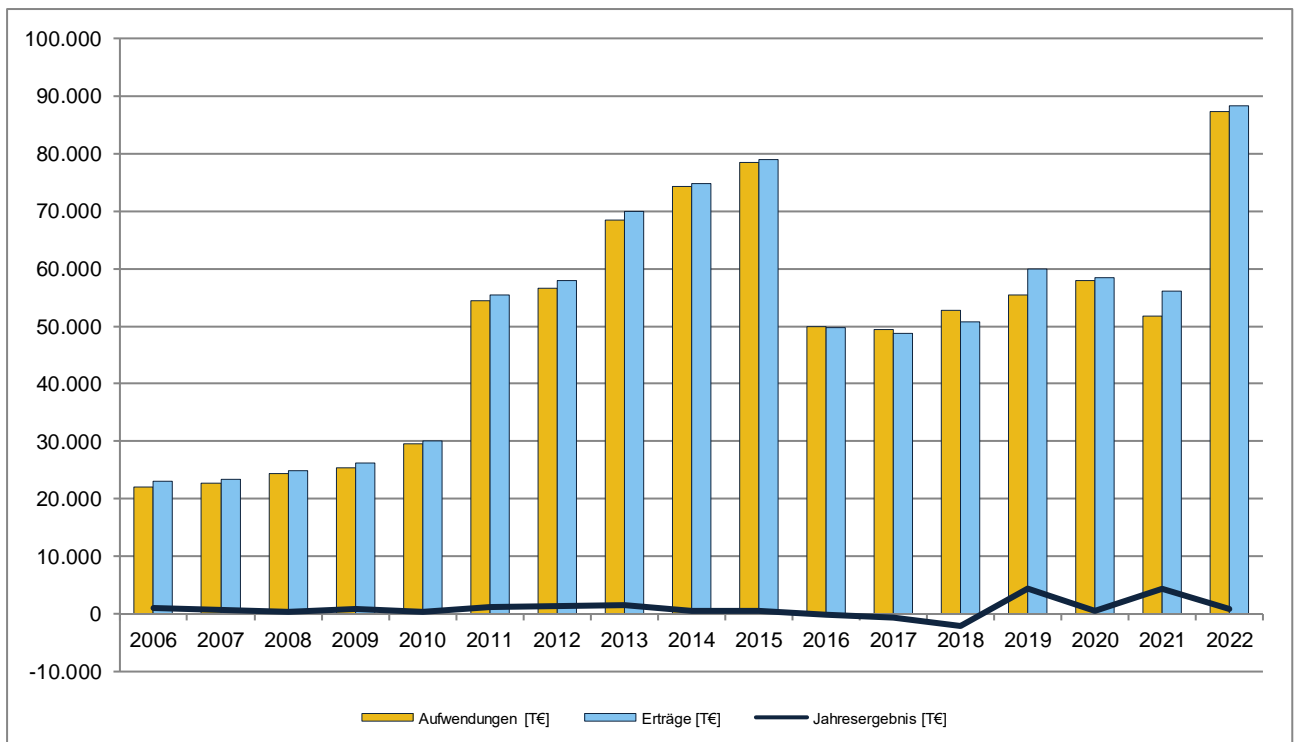
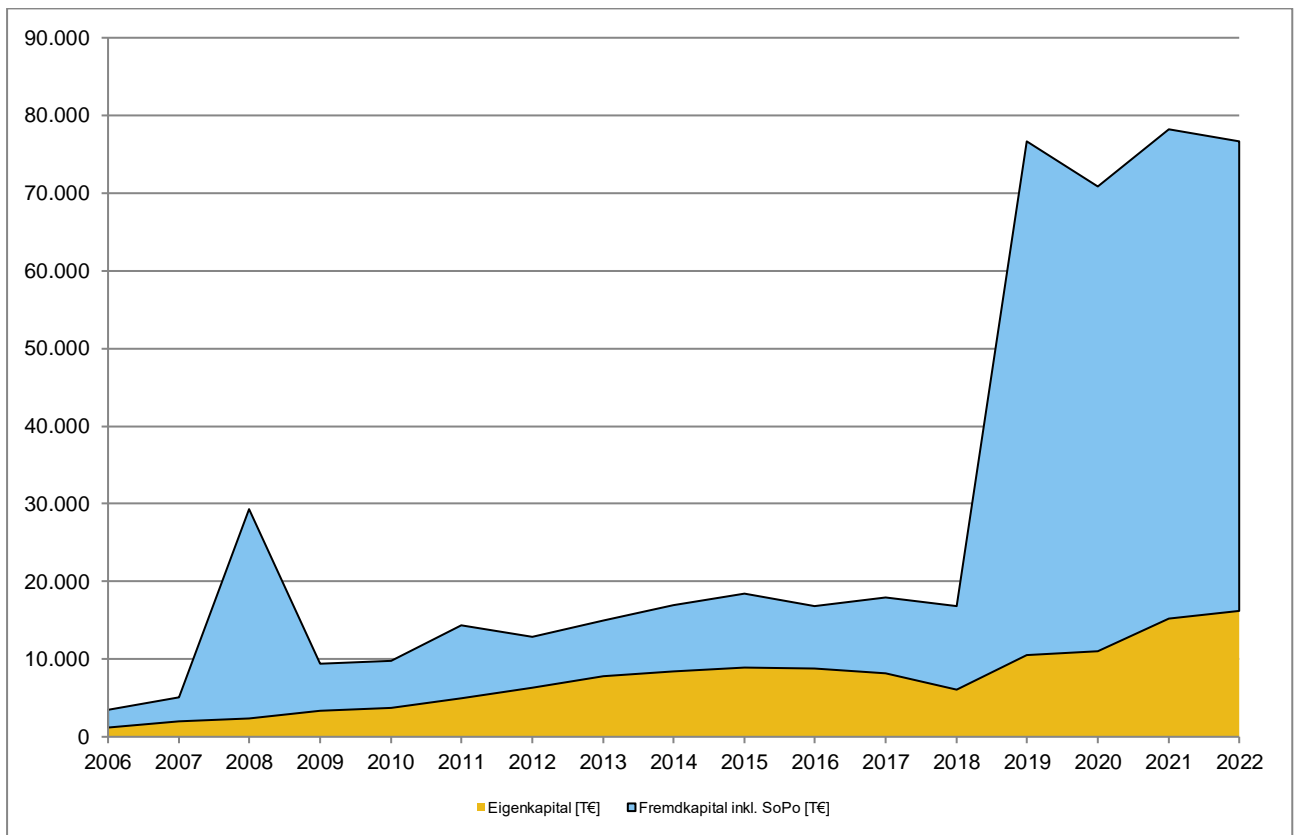
<b>Geschäftsführung:</b>	Reh, Franz	Frankfurt am Main
	Auler, Jochen	Frankfurt am Main
	Hermanns, Marcel	Düren
	Eßer, Thomas	Frankfurt am Main

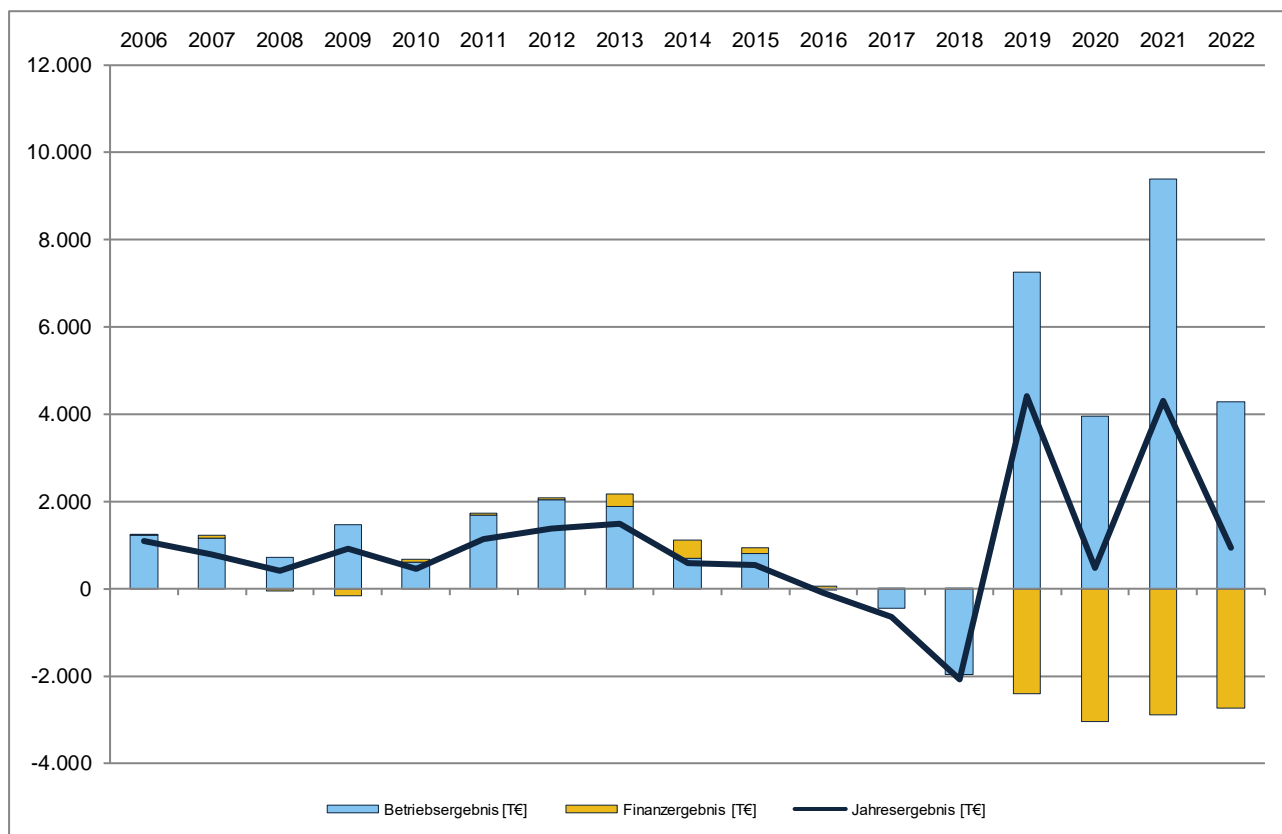
**Gesellschafterversammlung:** Beschlüsse der Gesellschaft werden in der Gesellschafterversammlung gefasst.

## **h) Personalbestand**

Zum 31.12.2022 waren 19 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

## i) Kennzahlen





Kennzahlen	2020	2021	2022	Veränderung
Eigenkapitalquote	15,49%	19,54%	21,14%	1,61%
Eigenkapitalrentabilität	4,34%	28,18%	5,80%	-22,38%
Anlagendeckungsgrad 2	108,34%	120,93%	35,43%	-85,50%
Verschuldungsgrad	545,45%	411,83%	372,96%	-38,87%
Umsatzrentabilität	7,17%	19,94%	5,08%	-14,86%