

LAGEBERICHT

Grundlagen des Unternehmens und Rahmenbedingungen

An der Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV) sind die das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH (SMO), Regensburg, mit 51 % und die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN), Regensburg, mit 49 % am Stammkapital beteiligt.

Die RVV ist für die Erarbeitung und Weiterentwicklung des gemeinsamen Verbundtarifs, die Durchführung zentraler Verkehrsuntersuchungen, die Rahmenplanung, die Erfassung der Verkehrseinnahmen sowie insbesondere für Vertrieb und Marketing zuständig. Bei der RVV waren zum Bilanzstichtag einschließlich des hauptamtlichen Geschäftsführers 38 (Vorjahr: 36) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon acht (Vorjahr: neun) Teilzeitkräfte, beschäftigt.

In Betriebsführungsübertragungs- und Subunternehmerverträgen mit den beiden Gesellschaftern ist die Personenbeförderung im SMO-Liniennetz bzw. im Regionalbusverkehr im Gebiet des Landkreises Regensburg geregelt. Die Integration der Buslinien erfolgte grundsätzlich in der Form, dass die RVV die Betriebsführung und damit das Ertragsrisiko übernahm. Die Verbundgesellschaft wickelt dementsprechend den größten Teil des Busverkehrs auf eigene Rechnung ab. Die Integration des Busverkehrs aus dem südlichen Landkreis Schwandorf, dem südwestlichen Teil des Landkreises Cham sowie den Räumen Kelheim/Saal a. d. Donau und Straubing wurde nach dem klassischen Kooperationsmodell der Einnahmenaufteilung durchgeführt. Die Busunternehmer führen dort den Verkehr auf eigene Rechnung durch. Erlöse und Kosten werden in der Rechnungslegung der RVV nicht erfasst. Die RVV ist für Marketing sowie Vertrieb zuständig und erfasst die Einnahmen, die sie dann den Unternehmen zuscheidet.

In Assoziierungsverträgen ist die Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verbundgebiet (agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, DB Regio AG und Die Länderbahn GmbH DLB) geregelt.

Die Geschäftstätigkeit der RVV ist verlustbringend, da im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine kostendeckende Bewältigung der übertragenen Aufgaben grundsätzlich nicht möglich ist. Die Gesellschaft orientiert sich im Rahmen ihrer Tätigkeit am vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan, bestehend aus dem Erfolgs-, Investitions-, Finanz- und Stellenplan. Die zentrale Steuerungsgröße stellt dabei das Jahresergebnis dar. Zur Abdeckung des Handelsbilanzverlustes besteht mit der GFN eine Zuschussvereinbarung sowie mit der SMO ein Ergebnisabführungsvertrag. Im Rahmen des unterjährigen Berichtswesens erfolgt ein Plan-Ist-Vergleich, bei dem Abweichungen systematisch untersucht werden.

Im Januar 2019 entschied die Stadt Regensburg, die ÖPNV-Durchführung ab 01.12.2019 in Form eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) an die SMO zu vergeben. Seit dem 01.12.2021 ist die GFN vom Landkreis Regensburg mit der Erbringung des Regionalbusverkehrs beauftragt. Der ÖDA des Landkreises an die GFN umfasst die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV. Die GFN führt die Verkehrsleistung nicht unmittelbar selbst durch, sondern mit Hilfe der im Rahmen der bestehenden Kooperationsverträge damit beauftragten Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus ist die GFN als Regieorganisation des Landkreises Regensburg mit der Organisation, Planung und Bestellung des Regionalbusverkehrs betraut und entsprechend bevollmächtigt. Bei den stufenweise auslaufenden Liniengenehmigungen wird von der GFN im Namen des Landkreises Regensburg ein entsprechender ÖDA vergeben, soweit kein Betreiber den Verkehr eigenwirtschaftlich erbringen kann. Entsprechend den geschlossenen Delegationsvereinbarungen wird die GFN in diesem Sinne bei Gebietskörperschaften überschreitenden Linienverkehren auch für die Nachbarlandkreise tätig. Die RVV ist dabei weiterhin Betriebsführerin für den Stadt- und Landkreisbusverkehr.

Derzeit wird im Rahmen eines gemeinsamen Projektes die Rechts- und Finanzierungsstruktur zwischen RVV, den Gesellschaftern SMO und GFN bzw. den Aufgabenträgern Stadt und Landkreis Regensburg überarbeitet. Neben der Einführung einer nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung soll die RVV organisatorisch so aufgestellt werden, dass mit dem Abschluss der laufenden Verbundraumerweiterungsstudie weitere Aufgabenträger bzw. neue Verkehrsunternehmen in die Verbundstruktur eingegliedert werden können. Zudem soll das heutige „Regensburger Modell“ im SPNV zum 01.01.2027 ersetzt werden durch die Vollintegration der Eisenbahnverkehre in den Verbundtarif. Damit entfällt für die Kundinnen und Kunden im SPNV die Wahlmöglichkeit zwischen RVV-Tarif und dem Deutschlandtarif der Bahnen. Ab diesem Zeitpunkt werden die Tarifharmonisierungsverluste auf der Schiene – zugesichert sind zunächst 90 % – von dem zuständigen Aufgabenträger, dem Freistaat Bayern, übernommen. Die Aufteilung des rechnerischen Gesamtverlustes der RVV zwischen ihren beiden Gesellschaftern richtet sich zunächst nach den bestehenden Verträgen.

Bis Ende 2025 werden sich Stadt und Landkreis Regensburg über ein Gesamtpaket für die zukünftige Organisation und Finanzierung verständigen. Das Ergebnis des Gesamtpaketes der neuen Finanzierungsstruktur soll wirtschaftlich bereits rückwirkend für die Gesellschafter 2025 zum Tragen kommen.

Geschäftsverlauf

Im Berichtsjahr erbrachten die beiden Verbundpartner SMO und GFN im Verkehrsbedienungsgebiet eine um 0,3 % gestiegene Betriebsleistung von 15,840 Mio. Wagenkilometer (Vorjahr: 15,796 Mio. Wagenkilometer). Die Betriebsleistung der assoziierten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt mit 7,163 Mio. Zugkilometer (Vorjahr: 7,138 Mio. Zugkilometer) ebenfalls um 0,3 % über dem Vorjahresniveau.

Die Anzahl der entgeltlichen Beförderungen (ohne Fahrgäste mit Deutschlandtickets anderer Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde) verminderte sich im Geschäftsjahr 2024 vor allem wegen der Ganzjahresauswirkung des im Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets mit niedrigeren unterstellten Fahrtenhäufigkeiten leicht um 400 Tsd. (= - 1,1 %). Insgesamt lagen die rechnerisch ermittelten Fahrgastzahlen im Berichtsjahr wieder annähernd auf dem Vor-Corona-Niveau 2019. Im Mai 2023 wurde das bundesweit gültige Deutschlandticket eingeführt, womit Fahrgäste für die Nutzung der Verkehrsmittel im RVV auch Deutschlandtickets anderer Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde nutzen können. Diese Tickets werden in der Verkaufsstatistik der RVV nicht erfasst, weshalb bisher auch keine Berücksichtigung für die rechnerisch ermittelten Beförderungsfälle erfolgen konnte. Seit Anfang 2024 werden durch den Fahrausweis-Prüfdienst diese Kundinnen und Kunden erhoben. Aus diesen Erhebungen ergaben sich für das Berichtsjahr 5.447 Tsd. Fahrgäste mit fremden Deutschlandtickets. Insgesamt sind inkl. der fremden Deutschlandtickets 42.962 Tsd. Beförderungen zu verzeichnen, dieser Wert liegt um 2.542 Tsd. (= 6,3 %) über dem entsprechenden Wert des Vorjahres.

Zugenommen haben in 2024 vor allem die Monats-Tickets im Regelverkehr inkl. Deutschlandticket (+ 2.632 Tsd.) und die Job-Tickets inkl. Deutschlandticket Job (+ 96 Tsd.). Eine geringere Steigerung war bei den Semester-Tickets inkl. Deutschlandticket Studenten (+ 28 Tsd.) und den P+R-Tickets (+ 6 Tsd.) zu verzeichnen. Die Anzahl der Beförderungsfälle mit Öko-Tickets hat sich wegen des Umstiegs auf das Deutschlandticket stark reduziert (- 818 Tsd.). Gleiches gilt auch für die Beförderungen mit Monats-Tickets im Ausbildungsverkehr (- 710 Tsd), Tages-Tickets (- 641 Tsd), Schüler-Tickets (- 378 Tsd.), Streifen-Tickets (- 318 Tsd.) und Einzel-Tickets (- 178 Tsd). Leicht rückläufig waren die Beförderungszahlen bei den Wochen-Tickets im Regel- und im Ausbildungsverkehr, den Innenstadt-Tickets und den Sonstigen Tarifen.

Zum 01.01.2024 wurden die Fahrpreise um 7,0 % erhöht. Die Umsatzerlöse aus den entgeltlichen Beförderungen stiegen insgesamt um 0,4 Mio. € (= + 1,3 %) auf 29,9 Mio. €. Diese nur leichte Steigerung in Verbindung mit dem rechnerisch ermittelten leichten Fahrgastrückgang ist vor allem auf die Auswirkungen des Deutschlandtickets zurückzuführen, da das Deutschlandticket die teureren regulären Fahrkarten ersetzte. Die Erlösausfälle aus der Anerkennung des günstigen Deutschlandtickets wurden nicht der RVV, sondern den Gesellschaftern SMO und GFN ausgeglichen.

Der Anteil der freifahrtberechtigten Schwerbehinderten betrug 2,66 % entsprechend dem bayerischen Pauschalsatz (Vorjahr: 2,57 % bayerischer Pauschalsatz) und lag über dem Planansatz von 2,60 %.

Per Saldo ergibt sich bei den Beförderungsfällen (ohne fremde Deutschlandtickets) im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 0,9 % (= 353 Tsd.) auf 37.515 Tsd. Die geplanten Beförderungen wurden wegen der zum Planerstellungszeitpunkt noch nicht vollständig abzusehenden Auswirkungen des Deutschlandtickets um 1.374 Tsd. unterschritten. Rechnet man die fremden Deutschlandtickets hinzu, ergibt sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % (= 2.542 Tsd.). Die periodischen Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2024 fielen um 4,0 Mio. € höher aus als im Vorjahr und liegen um 6,1 Mio. € über dem Planansatz. Der von der SMO zu übernehmende Verlust von 21,0 Mio. € nahm im Vergleich zur Vorperiode um rd. 2 % ab. Die um 2,6 Mio. € höheren Umsatzerlöse und die um 0,2 Mio. € niedrigeren Zinsaufwendungen konnten die um 1,6 Mio. € gestiegenen Materialaufwendungen, die um 0,5 Mio. € niedrigeren sonstigen betrieblichen Erträge sowie die um 0,3 Mio. € höheren Personalaufwendungen mehr als ausgleichen. In den sonstigen betrieblichen Erträgen ist der „GFN-Verlustanteil“ in Höhe von 8,3 Mio. € (Vorjahr: 8,8 Mio. €) als Zuschuss enthalten. Lässt man diesen unberücksichtigt, ergibt sich ein rechnerischer RVV-Gesamtverlust von knapp 29,3 Mio. €, der unter dem Vorjahresverlust (knapp 30,3 Mio. €) und auch deutlich unter dem Planwert (41,9 Mio. €) liegt.

Der Rückgang des rechnerischen RVV-Gesamtverlustes gegenüber der Vorperiode ist bei gestiegenen Betriebsleistungen hauptsächlich auf die höheren Umsatzerlöse vor allem wegen höherer Tarifharmonisierungs- und Defizitdeckungszuschüsse zurückzuführen. Es ist zu berücksichtigen, dass der Ausgleich für die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket direkt durch die Gesellschafter SMO und GFN geltend gemacht wird; dieser Schadensausgleich wirkt deshalb nicht verlustmindernd bei der RVV. Insgesamt hat sich die RVV im Geschäftsjahr 2024 sehr zufriedenstellend entwickelt.

Wirtschaftsbericht

Ertragslage

Der von der SMO zu übernehmende Verlust setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 Mio. €	2023 Mio. €
Betriebliche Erträge	61,5	59,3
Betriebliche Aufwendungen	- 82,5	- 80,6
= Betriebsergebnis	- 21,0	- 21,3
Finanzergebnis	0,0	- 0,2
= Zu übernehmender Verlust von der SMO (davon periodenfremd)	- 21,0 (0,1)	- 21,5 (1,5)

Die betrieblichen Erträge enthalten die Umsatzerlöse von 52,9 Mio. € (Vorjahr: 50,3 Mio. €) sowie die sonstigen betrieblichen Erträge von 8,5 Mio. € (Vorjahr: 9,0 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2024 fielen zusätzlich andere aktivierte Eigenleistungen in geringfügiger Höhe an.

Die Umsatzerlöse verteilen sich wie folgt:

	2024 Mio. €	2023 Mio. €
Erlöse aus dem Hauptgeschäft (Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen)	38,7	38,0
sonstige periodische Umsatzerlöse	14,0	10,7
periodenfremde Umsatzerlöse	0,2	1,6
= Umsatzerlöse	52,9	50,3

Die Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Erlöse aus dem erhöhten Beförderungsentgelt decken 38,3 % der bezogenen Betriebs- und Dienstleistungen (Vorjahr: 38,6 %). Die sonstigen periodischen Umsatzerlöse enthalten Tarifharmonisierungs- und Defizitdeckungszuschüsse von 13,1 Mio. € (Vorjahr: 10,0 Mio. €). Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen wie im Vorjahr im Wesentlichen das 365-€-Ticket.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen ist ein Zuschuss der GFN in Höhe von 8,3 Mio. € (Vorjahr: 8,8 Mio. €) ausgewiesen.

Der Hauptbestandteil der betrieblichen Aufwendungen mit einem im Vergleich zur Vorperiode unveränderten Anteil von rd. 95 % sind die Materialaufwendungen. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Aufwendungen für bezogene Leistungen, die sich wie folgt verteilen:

	2024 Mio. €	2023 Mio. €
Betriebs- und Dienstleistungen der SMO	43,7	41,0
Betriebs- und Dienstleistungen der GFN	29,2	28,6
Tarifausgleich mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	4,3	5,8
sonstige Aufwendungen für bezogene Leistungen	0,8	1,0
= Aufwendungen für bezogene Leistungen	78,0	76,4

Die weiteren betrieblichen Aufwendungen liegen mit 4,5 Mio. € um 0,3 Mio. € über der Höhe des Vorjahres. Die Ursachen hierfür liegen weitestgehend in gestiegenen Personalaufwendungen.

Im Geschäftsjahr 2024 konnten Zinsaufwendungen aus Darlehensverbindlichkeiten sowie aus kurzfristigen Kassenkrediten fast vollständig durch Zinserträge gedeckt werden (Vorjahr: - 0,2 Mio. €).

Finanzlage

Die finanzielle Entwicklung der RVV ist nachfolgend in der zusammengefassten Kapitalflussrechnung (Aufstellung nach DRS 21) dargestellt:

	2024 Mio. €	2023 Mio. €
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	- 33,4	- 20,6
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	- 0,5	- 0,5
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	29,1	32,1
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 4,8	11,0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	6,0	- 5,0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1,2	6,0

Der negative Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit verschlechterte sich im Berichtsjahr um 12,8 Mio. € und setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 Mio. €	2023 Mio. €
Periodenergebnis (bereinigt um Abschreibungen und Zinsen)	- 29,2	- 29,9
Veränderung der Rückstellungen (ohne Zinseffekte)	- 1,4	0,2
Veränderungen der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie anderer Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 2,8	9,1

Der negative Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ist für die finanzielle Entwicklung von untergeordneter Bedeutung. Er resultiert wie im Vorjahr ausschließlich aus Mittelabflüssen für Investitionen in das Anlagevermögen abzüglich erhaltener Zinsen.

Der positive Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthält die Verlustausgleichszahlungen der SMO sowie den Zuschuss der GFN (29,3 Mio. €; Vorjahr: 32,4 Mio. €). Mittelabflüsse resultieren aus Kredittilgungen und Zinszahlungen (0,2 Mio. €; Vorjahr: 0,3 Mio. €).

Der Finanzmittelfonds enthält die flüssigen Mittel von 1,2 Mio. € (Vorjahr: 6,6 Mio. €), im Vorjahr vermindert um kurzfristige Kassenkredite von 0,6 Mio. €.

Die Quote des im Vergleich zum Vorjahr unveränderten Eigenkapitals am Gesamtkapital beträgt 3,1 % (Vorjahr: 2,2 %). Das Fremdkapital setzt sich zusammen aus Rückstellungen von 1,6 Mio. € (Vorjahr: 3,0 Mio. €) und Verbindlichkeiten von 7,9 Mio. € (Vorjahr: 10,6 Mio. €), wovon 1,6 Mio. € (Vorjahr: 1,7 Mio. €) auf eine Darlehensschuld bei einem Kreditinstitut entfallen. Von den Verbindlichkeiten wird im Geschäftsjahr 2025 ein Betrag von 6,4 Mio. € fällig; ein Betrag von 0,4 Mio. € ist mittelfristig und ein Betrag von 1,1 Mio. € langfristig (Restlaufzeit über fünf Jahre) fällig.

Liquiditätsengpässe während des Geschäftsjahres werden durch Kassenkredite sowie durch Dispositionskredite mit einem Rahmen von 5,1 Mio. € abgedeckt. Die Finanzlage ist geordnet. Wir verweisen auf die Ausführungen zur derzeitigen Überarbeitung der Rechts- und Finanzierungsstruktur im Abschnitt „Grundlagen des Unternehmens und Rahmenbedingungen“.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2024 hat gegenüber dem Vorjahr um 4,3 Mio. € auf 11,3 Mio. € abgenommen. Die Aktivseite der Bilanz ist im Wesentlichen durch das Umlaufvermögen mit einem Anteil von 87,0 % (Vorjahr: 93,9 %) bestimmt. Der Rückgang des Umlaufvermögens (- 4,8 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr) ergibt sich aus geringeren liquiden Mitteln (- 5,4 Mio. €); dagegen haben sich die Forderungen um 0,2 Mio. € und die sonstigen Vermögensgegenstände um 0,4 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen umfasst immaterielle Vermögensgegenstände sowie Sachanlagen und ist durch langfristig verfügbare Mittel gedeckt. Der Investitionsplan 2025 sieht Zugänge zum Anlagevermögen von 0,4 Mio. € vor.

Risiko- und Chancenbericht

Auf Grund der überschaubaren Geschäftsfelder und Unternehmensgröße hat die Gesellschaft kein formalisiertes Frühwarnsystem. Eine Beobachtung der Risiken erfolgt durch die Geschäftsführung. Im Berichtszeitraum bestanden keine den Fortbestand des Unternehmens gefährdende Risiken und aus heutiger Sicht sind solche für die nähere Zukunft nicht erkennbar. Die Geschäftsführung berichtet dem Aufsichtsrat einmal jährlich über das Ergebnis der Innenrevision; dabei wird ein dreijähriger rollierender Innenrevisionsplan vorgelegt.

Risiken für die RVV ergeben sich hauptsächlich aus möglichen weiteren Kürzungen von staatlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen sowie der notwendigen Einführung von Tarifen mit einer sehr geringen Ergiebigkeit (z. B. Deutschlandticket). Das seit Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket bietet die Chance, Neukundinnen und Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen, führt aber auch zu Mindereinnahmen gegenüber den regulären Tarifen. Erstattungen aus den Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket sind nicht bei der RVV berücksichtigt, sondern bei den Gesellschaftern SMO und GFN. Bislang haben sich Bund und Länder auf eine Finanzierung des Deutschlandtickets bis Ende 2025 geeinigt, ob und in welcher Form das Deutschlandticket über das Jahr 2025 hinaus angeboten bzw. finanziert wird, ist derzeit noch nicht abschließend entschieden. Eine Rücknahme dieses Tarifangebotes könnte dazu führen, dass viele Fahrgäste, die sich indessen an den niedrigen Preis gewöhnt haben, auf die Nutzung von Bus und Bahn verzichten. Insbesondere in den höheren Preisstufen führte das Deutschlandticket zu Preisreduktionen von bis zu 85 %. Eine Bereitschaft der Kundinnen und Kunden, wieder Monatspreise von bis zu 400 EUR zu zahlen, ist voraussichtlich fraglich.

Der Freistaat Bayern bezuschusst mit dem „bayerischen Ermäßigungsticket“ das Deutschlandticket nochmals zusätzlich für Studierende und Auszubildende mit einem monatlichen Betrag in Höhe von 20 €. Der sehr geringe Preis von 29 € (ab Januar 2025: 38 €) monatlich für ein deutschlandweit gültiges Ticket könnte dazu führen, dass das langjährige Semester-Ticket im Solidarmodell (rd. 20 €/Monat) von den Studierenden in Frage gestellt wird. Sollte das Solidarticket ausgesetzt oder gekündigt werden, könnte dies zu einem Einnahmeverlust führen, da nicht absehbar ist, ob mit dem bayerischen Ermäßigungsticket Erlöse in gleicher Höhe erzielbar wären.

Der Freistaat Bayern hat im Jahr 2023 die Rechtsvorschriften zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs geändert. Insbesondere wegen der Einführung des Deutschlandtickets und des im Freistaat Bayern eingeführten bayerischen Ermäßigungstickets war eine Neuregelung erforderlich. Die Mittel zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs werden seit dem 01.01.2024 vom Freistaat Bayern über die Aufgabenträger ausgereicht. Grundsätzlich ist vorgesehen, dass die bislang gezahlten Ausgleichszahlungen für bestehende Linien-genehmigungen als bestandssichernde Mittel im ersten Schritt ab 2024 „eingefroren“ und mit dem Auslaufen von Genehmigungen sukzessive abgeschmolzen und in ein neues Berechnungsverfahren überführt werden.

Mit diesem neuen Berechnungsverfahren entfällt u. a. auch die Notwendigkeit einer Übernahme der Betriebsführerschaft auf die Verbundorganisation. Stadt und Landkreis Regensburg sowie die Gesellschafter der RVV haben sich darauf geeinigt, dass die Ausgleichsmittel nach Art. 24 BayÖPNVG für die Jahre 2024 und 2025 an die RVV weitergeleitet werden. Würde die Mittelverwendung unterbleiben, führt dies zu einer steigenden Ergebnisbelastung (vor Verlustübernahme) und Liquiditätsrisiken. Wir verweisen auf die Nachtragsberichterstattung im Anhang.

Die unternehmerischen Möglichkeiten, eventuelle weitere Kürzungen öffentlicher Mittel für den allgemeinen ÖPNV auszugleichen, sind beschränkt. Regelmäßige Fahrpreiserhöhungen zur Verbesserung der Erlössituation sind nicht in beliebiger Höhe durchsetzbar; gänzlich vermeiden lassen sie sich aber wegen steigender Betriebskosten und Angebotsausweitungen nicht. Zum 01.01.2024 wurden die Fahrpreise um 7,0 % erhöht; zum 01.01.2025 um 4,5 %. Weitere Angebotsverbesserungen, zusätzliche Marketingmaßnahmen, aber auch neue Tarif- und Vertriebsangebote sowie mögliche Verbundraumausweitungen bieten die Chance, Neukundinnen und Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen. Um Gelegenheitsfahrgästen ohne Zeitkarten die Nutzung der Verkehrsmittel im Verbundraum zu vereinfachen, soll ein neues Check-in/Check-out-System zur automatischen Fahrpreisermittlung über die RVV-App eingeführt werden.

Der Einsatz eines derivativen Finanzinstruments erfolgt zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken bei der Darlehensfinanzierung. Dabei wird eine Bewertungseinheit gebildet.

Prognosebericht

Der Planung für das Geschäftsjahr 2025 liegt eine Betriebsleistung im Busverkehr von 16,346 Mio. Wagenkilometer (+ 3,2 % gegenüber 2024) und 7,142 Mio. Zugkilometer (- 0,3 % gegenüber 2024) bei den assoziierten Eisenbahnverkehrsunternehmen zugrunde. Die Steigerung resultiert aus der Einrechnung zusätzlicher Betriebsleistungen sowohl im Stadtverkehr als auch im Regionalverkehr sowie der Ganzjahresauswirkung von Angebotsverbesserungen des Jahres 2024.

Der Mitte des Jahres 2024 für das Jahr 2025 geplante Jahresfehlbetrag (vor Verlustübernahme) wird im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 um 4,0 Mio. € höher angenommen. Hauptursachen hierfür sind mengen- und preisbedingt steigende Betriebsleistungszahlungen an die SMO und GFN sowie höhere Ausgleichszahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere wegen allgemeiner Preissteigerungen. Die Zunahme dieser und weiterer betrieblicher Aufwendungen kann durch zusätzliche Erlöse aus der Preiserhöhung zum 01.01.2025 nicht ausgeglichen werden. Unter Berücksichtigung der aktuellen Kostenentwicklungen ist jedoch davon auszugehen, dass der Jahresfehlbetrag (vor Verlustübernahme) niedriger ausfallen wird als in der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2025 angenommen wurde.

Seit dem Auslaufen der Bestandsbetrauung (01.12.2019) existieren getrennte ÖDA zwischen der Stadt Regensburg und der SMO sowie zwischen dem Landkreis Regensburg und der GFN. Die RVV ist auch im Jahr 2025 weiterhin die Betriebsführerin für den Stadt- und Landkreisbusverkehr. Derzeit wird u.a. das Verfahren für eine zukünftige, nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung im RVV erarbeitet. Die Aufteilung der Verluste zwischen GFN und SMO richtet sich bis zur Umsetzung einer neuen Finanzierungs- und Organisationsstruktur nach den bestehenden Verträgen.

Regensburg, den 7. Mai 2025

Regensburger Verkehrsverbund GmbH

Geschäftsführung

Kai Müller-Eberstein

Josef Weigl

Sandra Schönherr