

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 Erfassung und Aufteilung der Verkehrseinnahmen sowie insbesondere für Vertrieb und Marketing zuständig. Bei der RVV waren zum Bilanzstichtag einschließlich des hauptamtlichen Geschäftsführers 40 (Vorjahr: 38) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon sieben (Vorjahr: acht) 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. Der bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator 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 Linienvorkehrern 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 in den ersten fünf Jahren nach der Verbundraumausweitung zu 90 % und im Anschluss zu 100 % 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 Mitte 2026 werden sich Stadt und Landkreis Regensburg über ein Gesamtpaket für die zukünftige Organisation und Finanzierung mit Wirkung ab 01.01.2027 verständigen.

Geschäftsverlauf

Im Berichtsjahr erbrachten die beiden Verbundpartner SMO und GFN im Verkehrsbedienungsgebiet eine um 1,1 % gestiegene Betriebsleistung von 16,01 Mio. Wagenkilometer (Vorjahr: 15,84 Mio. Wagenkilometer). Die Betriebsleistung der assoziierten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt mit 7,24 Mio. Zugkilometer (Vorjahr: 7,16 Mio. Zugkilometer) ebenfalls um 1,1 % über dem Vorjahresniveau.

Die Anzahl der entgeltlichen Beförderungen (ohne Fahrgäste mit Deutschlandtickets anderer Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde) verminderte sich im Geschäftsjahr 2025 leicht um knapp 500 Tsd. (= - 1,3 %). Dieser Rückgang ist vor allem auf die Einführung der Einnahmenaufteilung Deutschlandticket Stufe 2 ab September 2025 und weitere Umstiege auf das Deutschlandticket, bei dem niedrigere Fahrtenhäufigkeiten unterstellt sind, zurückzuführen. 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 bis 2023 auch keine Berücksichtigung für die rechnerisch ermittelten Beförderungsfälle erfolgen konnte. Seit Anfang 2024 werden durch den Fahrausweis-Prüfdienst diese Kundinnen und Kunden stichprobenartig erhoben. Aus diesen Erhebungen ergaben sich für das Berichtsjahr rd. 9 Mio. Fahrgäste mit Deutschlandtickets von dritten Unternehmen (Vorjahr: 5,4 Mio.). Insgesamt sind inkl. der Erhebung der Deutschlandtickets, die nicht über die RVV verkauft wurden, rd. 46 Mio. Beförderungen zu verzeichnen (Vorjahr: 43 Mio.), dieser Wert liegt um 7,0 % über dem entsprechenden Wert des Vorjahres.

Die aus dem RVV-Vertrieb ermittelten Beförderungsfälle haben 2025 vor allem bei den Monats-Tickets im Regelverkehr inkl. Deutschlandticket (+ 734 Tsd.) und Schüler-Tickets (+ 253 Tsd.) zugenommen. Eine geringere Steigerung war bei den Einzel-Tickets (+ 10 Tsd.) und den P+R-Tickets (+ 9 Tsd.) zu verzeichnen. Die Anzahl der Beförderungsfälle mit Monats-Tickets im Ausbildungsverkehr inkl. Bayerischem Ermäßigungsticket (- 348 Tsd.) sowie mit Öko-Tickets (- 348 Tsd.) ist deutlich zurückgegangen. Als mögliche Ursache gelten der Umstieg auf das Deutschlandticket sowie die Einführung der bundesweiten Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket (Stufe 2) ab September 2025. Gleiches gilt auch für die Beförderungen mit Tages-Tickets (- 338 Tsd.), Job-Tickets inkl. Deutschlandticket Job (- 303 Tsd.) und Semester-Tickets inkl. Deutschlandticket Studenten (- 109 Tsd.). Leicht rückläufig waren die Beförderungszahlen bei den Streifen-Tickets, den Wochen-Tickets im Regel- und im Ausbildungsverkehr, den Innenstadt-Tickets und den Sonstigen Tarifen.

Zum 01.01.2025 wurden die Fahrpreise um 4,5 % erhöht, der Preis des Deutschlandtickets stieg überdurchschnittlich von 49 € auf 58 €. Die Umsatzerlöse aus den entgeltlichen Beförderungen stiegen insgesamt um 4,7 Mio. € (= + 15,7 %) auf 34,5 Mio. €. Diese Steigerung ist vor allem auf die Auswirkungen des Deutschlandtickets (deutliche Preiserhöhung bei weiter steigenden Nutzerzahlen) sowie die durch das bayerische Upgrade-Modell vom Semester-Ticket auf das Deutschlandticket und der damit verbundenen Neuregelung der Semester-Ticketaufteilung ab Januar 2025 (temporär höherer Erlösanteil für den Busverkehr in den Monaten Januar bis August) zurückzuführen. 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 2,67 % entsprechend dem bayerischen Pauschalsatz (Vorjahr: 2,66 % bayerischer Pauschalsatz) und lag damit über dem Planansatz von 2,57 %.

Per Saldo ergibt sich bei den Beförderungsfällen (ohne Deutschlandtickets von dritten Vertriebsstellen) im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 1,3 % (= 479 Tsd.) auf 37.036 Tsd. Die geplanten Beförderungen wurden wegen der zum Planerstellungszeitpunkt noch nicht vollständig abzusehenden Auswirkungen der Neuregelung des Semester-Tickets sowie des späteren als geplanten Einführungstermins der neuen bundesweiten Einnahmenaufteilung Deutschlandticket (Stufe 2 ab September 2025) statt wie geplant ab Juli 2025 um 1.555 Tsd. überschritten. Rechnet man die im RVV-Busverkehr genutzten Deutschlandtickets anderer Verkehrsunternehmen oder -verbünde hinzu, ergibt sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 7,0 % (= 3 Mio.).

Die periodischen Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2025 fielen um 4,2 Mio. € höher aus als im Vorjahr und liegen um 2,6 Mio. € über dem Planansatz. Der von der SMO zu übernehmende Verlust von 20,7 Mio. € reduzierte sich im Vergleich zur Vorperiode um rd. 1 %. Die um 5,2 Mio. € höheren Umsatzerlöse sowie die um 0,1 Mio. € höheren sonstigen betrieblichen Erträge konnten die um 4,7 Mio. € gestiegenen Materialaufwendungen, die um 0,1 Mio. € höheren Abschreibungen sowie die um 0,2 Mio. € höheren Personalaufwendungen mehr als ausgleichen. In den sonstigen betrieblichen Erträgen ist der „GFN-Verlustanteil“ in Höhe von 8,4 Mio. € (Vorjahr: 8,3 Mio. €) als Zuschuss enthalten. Lässt man diesen unberücksichtigt, ergibt sich ein rechnerischer RVV-Gesamtverlust von knapp 29,2 Mio. €, der leicht unter dem Vorjahresverlust (knapp 29,3 Mio. €), aber deutlich unter dem geplanten Wert von 35,2 Mio. € liegt.

Der Rückgang des rechnerischen RVV-Gesamtverlustes gegenüber der Vorperiode ist bei gestiegenen Betriebsleistungen hauptsächlich auf die höheren Umsatzerlöse 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 ergänzend verlustmindernd bei der RVV. Insgesamt hat sich die RVV im Geschäftsjahr 2025 aus Sicht der Geschäftsführung sehr zufriedenstellend entwickelt.

Wirtschaftsbericht

Ertragslage

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

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Betriebliche Erträge	66,8	61,5
Betriebliche Aufwendungen	- 87,4	- 82,5
= Betriebsergebnis	- 20,6	- 21,0
Finanzergebnis	- 0,1	0,0
= Zu übernehmender Verlust von der SMO (davon periodenfremd)	- 20,7 (1,1)	- 21,0 (0,1)

Die betrieblichen Erträge enthalten die Umsatzerlöse von 58,1 Mio. € (Vorjahr: 52,9 Mio. €) sowie die sonstigen betrieblichen Erträge von 8,6 Mio. € (Vorjahr: 8,5 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2025 fielen wie im Vorjahr zusätzlich aktivierte Eigenleistungen in geringfügiger Höhe an.

Die Umsatzerlöse verteilen sich wie folgt:

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Erlöse aus dem Hauptgeschäft (Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen)	43,4	38,7
sonstige periodische Umsatzerlöse	13,5	14,0
periodenfremde Umsatzerlöse	1,2	0,2
= Umsatzerlöse	58,1	52,9

Die Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Erlöse aus dem erhöhten Beförderungsentgelt decken 41,8 % der bezogenen Betriebs- und Dienstleistungen (Vorjahr: 38,3 %). Die sonstigen periodischen Umsatzerlöse enthalten Tarifharmonisierungs- und Defizitdeckungszuschüsse von 13,0 Mio. € (Vorjahr: 13,1 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 8,4 Mio. € (Vorjahr: 8,3 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:

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Betriebs- und Dienstleistungen der SMO	46,9	43,7
Betriebs- und Dienstleistungen der GFN	30,8	29,2
Tarifausgleich mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	3,9	4,3
sonstige Aufwendungen für bezogene Leistungen	1,0	0,8
= Aufwendungen für bezogene Leistungen	82,6	78,0

Die weiteren betrieblichen Aufwendungen liegen mit 4,8 Mio. € um 0,3 Mio. € über der Höhe des Vorjahres. Die Ursachen hierfür liegen vor allem in gestiegenen Personalaufwendungen, aber auch in gestiegenen Abschreibungen.

Im Geschäftsjahr 2025 konnten Zinsaufwendungen aus Darlehensverbindlichkeiten sowie aus kurzfristigen Kassenkrediten nicht vollständig (Vorjahr: komplett) durch Zinserträge gedeckt werden.

Finanzlage

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

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	- 24,4	- 33,4
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	- 0,2	- 0,5
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	29,0	29,1
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	4,4	- 4,8
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1,2	6,0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	5,6	1,2

Der negative Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit verbesserte sich im Berichtsjahr um 9,0 Mio. € und setzt sich wie folgt zusammen:

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Periodenergebnis (bereinigt um Abschreibungen und Zinsen)	- 28,9	- 29,2
Veränderung der Rückstellungen (ohne Zinseffekte)	1,0	- 1,4
Veränderungen der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie anderer Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	3,5	- 2,8

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 (29,2 Mio. €; Vorjahr: 29,3 Mio. €). Mittelabflüsse resultieren aus Kredittilgungen und Zinszahlungen (wie im Vorjahr: 0,2 Mio. €).

Der Finanzmittelfonds enthält wie im Vorjahr ausschließlich flüssige Mittel und hat sich im Geschäftsjahr 2025 um 4,4 Mio. € erhöht.

Die Quote des im Vergleich zum Vorjahr unveränderten Eigenkapitals am Gesamtkapital beträgt 2,3 % (Vorjahr: 3,1 %). Das Fremdkapital setzt sich zusammen aus Rückstellungen von 2,6 Mio. € (Vorjahr: 1,6 Mio. €) und Verbindlichkeiten von 10,6 Mio. € (Vorjahr: 7,9 Mio. €), wovon 1,5 Mio. € (Vorjahr: 1,6 Mio. €) auf eine Darlehensschuld bei einem Kreditinstitut entfallen. Die Zunahme der Rückstellungen (+ 1,0 Mio. €) ergibt sich hauptsächlich aus der Abrechnung Deutschlandticket. Die höheren Verbindlichkeiten (+ 2,7 Mio. €) resultieren weitgehend aus diversen Abrechnungen der RVV mit ihren beiden Gesellschaftern. Von den Verbindlichkeiten wird im Geschäftsjahr 2026 ein Betrag von 9,2 Mio. € fällig; ein Betrag von 0,4 Mio. € ist mittelfristig und ein Betrag von 1,0 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 31.12.2025 hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Mio. € auf 15,2 Mio. € erhöht. Die Aktivseite der Bilanz ist im Wesentlichen durch das Umlaufvermögen mit einem Anteil von 90,3 % (Vorjahr: 87,0 %) bestimmt. Die Zunahme des Umlaufvermögens (+ 3,8 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr) ergibt sich aus höheren liquiden Mitteln (+ 4,4 Mio. €) und höheren (aufgrund gestiegener Erstattungs- und Ausgleichsansprüche) sonstigen Vermögensgegenständen (+ 1,4 Mio. €). Dagegen haben sich die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 1,7 Mio. € verringert. Die weiteren Forderungen sowie das Vorratsvermögen waren insgesamt um 0,3 Mio. € rückläufig.

Das Anlagevermögen umfasst immaterielle Vermögensgegenstände sowie Sachanlagen und ist durch langfristig verfügbare Mittel gedeckt. Der Investitionsplan 2026 sieht Zugänge zum Anlagevermögen von 3,5 Mio. € vor, welche fast ausschließlich auf Hard- und Softwareanschaffungen (verbundweites IDBT-System) entfallen.

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.

Wesentliche Risiken für die RVV ergeben sich 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 zwar eine 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 Bund und Länder eine Finanzierung des Deutschlandtickets bis Ende 2030 vereinbart. 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 des RVV-Tarifs führt das Deutschlandticket zu deutlichen Preisreduktionen.

Der Freistaat Bayern bezuschusst mit dem „Bayerischen Ermäßigungsticket“ das Deutschlandticket nochmals zusätzlich für Studierende und Auszubildende mit einem monatlichen Betrag in Höhe von 20 €. Die Studierenden im RVV können monatlich wählen, ob sie ihr Semester-Ticket auf dieses Ticket für den Differenzbetrag zwischen Semester-Ticket und Ermäßigungsticket upgraden. Sollte das seit vielen Jahren im RVV bestehende Semester-Ticket wegen des Bayerischen Ermäßigungstickets ggf. gekündigt werden, ergibt sich daraus ein wesentliches Risiko, 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. Diese Neuregelung war auch wegen des Deutschlandtickets und des im Freistaat Bayern eingeführten Bayerischen Ermäßigungstickets erforderlich. Die Mittel zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs werden seit dem 01.01.2024 vom Freistaat Bayern über die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen ausgereicht. Grundsätzlich wurde die Höhe der Ausgleichszahlungen für bestehende Liniengenehmigungen 2024 als bestandssichernde Mittel „eingefroren“. Mit dem Auslaufen von Genehmigungen wird dieser Anteil sukzessive abgeschmolzen und in ein neues Berechnungsverfahren überführt. Mit diesem neuen Berechnungsverfahren entfällt u. a. auch die Notwendigkeit einer Übernahme der Betriebsführerschaft auf die Verbundorganisation. Die Gesellschafter der RVV haben sich darauf geeinigt, dass die Ausgleichsmittel nach Art. 24 BayÖPNVG an die RVV weitergeleitet werden. Würde die Mittelweiterleitung unterbleiben, führt dies zu einem wesentlichen Risiko aufgrund einer steigenden Ergebnisbelastung (vor Verlustübernahme) und geringerer Liquiditätszuflüsse. 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. Zum 01.01.2025 wurden die Fahrpreise um 4,5 % erhöht; zum 01.01.2026 um 4,28 %. Eine Chance für die RVV besteht in neuen Tarif- und Vertriebsangeboten (z. B. RVVswipe), welche Neukundinnen und Neukunden einen sehr einfachen Zugang zum ÖPNV bieten.

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

Prognosebericht

Der Planung für das Geschäftsjahr 2026 liegt eine Betriebsleistung im Busverkehr von 16,6 Mio. Wagenkilometer (+ 3,4 % gegenüber 2025) und 7,3 Mio. Zugkilometer (+ 0,3 % gegenüber 2025) 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 2025.

Der Mitte des Jahres 2025 für das Jahr 2026 geplante Jahresfehlbetrag (vor Verlustübernahme) wird im Vergleich zum Geschäftsjahr 2025 um 6,8 Mio. € höher angenommen. Hauptursachen hierfür sind mengen- und preisbedingt steigende Betriebsleistungszahlungen an die SMO und GFN sowie v. a. tariflich bedingt höhere Personalaufwendungen. Die Zunahme dieser und weiterer betrieblicher Aufwendungen kann durch zusätzliche Erlöse aus der Preiserhöhung zum 01.01.2026 nicht ausgeglichen werden. Die Umsatzerlöse sind vor allem wegen der Ganzjahresauswirkung der Einnahmenaufteilung Deutschlandticket Stufe 2 niedriger als in 2025 angesetzt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Kosten- und Erlösentwicklungen ist aber davon auszugehen, dass der Jahresfehlbetrag (vor Verlustübernahme) niedriger ausfallen wird, als in der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2026 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 2026 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 27. März 2026

Regensburger Verkehrsverbund GmbH

Geschäftsführung

Kai Müller-Eberstein

Josef Weigl

Sandra Schönherr