

# Geschäftsbericht 2021

Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH



### Ennepe-Ruhr-Kreis 323.130 Einwohner



**Breckerfeld** 8.912 Einwohner

**Ennepetal** 30.117 Einwohner

Hattingen 54.278 Einwohner

Herdecke 22.653 Einwohner

Gevelsberg 30.733 Einwohner

Schwelm 28.590 Einwohner Wetter 27.269 Einwohner

Witten 95.876 Einwohner Sprockhövel 24.702 Einwohner

# Inhalt

Bericht der Geschäftsführung	4
VER auf einen Blick	6
Organe der Gesellschaft	7
Lagebericht	9
Energetische Erneuerung des Betriebshofes	28
Marketingkampagne: Im Mittelpunkt - unsere Fahrgäste	30
Wagenhalle wird zur "eigenen" Impfstraße	31
On-Demand-Verkehre	32
Pandemie verändert Arbeitswelt	33
Bilanzentwicklung und Erlösarten	34
Gewinn- und Verlustrechnung	35
Bilanz	36
Bericht des Aufsichtsrates	38
Bestätigungsvermerk	39
Impressum	42

### Bericht der Geschäftsführung

Sehr geehrte Damen und Herren,

2021 brachte unter dem Vorzeichen der anhaltenden pandemiebedingten Einschränkungen erneut zahlreiche Herausforderungen für uns mit sich. Diese führten in der Hauptsache durch die Beschränkungen im öffentlichen Leben zu weiteren Fahrgast- und Umsatzverlusten, die es nun gilt wieder zurückzugewinnen.

Der pandemiebedingte Fahrgastrückgang und die daraus resultierenden Einnahmeverluste konnten durch den erneut von Bund und Land NRW gewährten Rettungsschirm weitestgehend ausgeglichen werden. Auf der Kostenseite konnten die Plansätze aufgrund der Auswirkungen der in den Jahren 2019 und 2020 erfolgreich umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen nicht nur gehalten, sondern sogar noch unterschritten werden.

#### "Eigene" Impfstraße

Wichtigster Baustein zur Rückkehr in die Normalität und zum Schutz vor schwerer Erkrankung ist in Zeiten der Pandemie – neben der Einhaltung der Hygieneregeln sowie der Testungen – das Durchführen von Impfungen. Daher hat die VER Ende 2021 für ihre Mitarbeitenden, neben dem Angebot der Impfungen in der Praxis unseres Arbeitsmediziners, einen Teil der Wagenhalle geräumt und in Zusammenarbeit mit unserem Arbeitsmediziner eine Impfstraße eingerichtet.

Rund 80 Mitarbeitende aus allen Bereichen des Unternehmens nahmen das Angebot zum Boostern an. Einige wenige sind zur Erst- oder Zweitimpfung erschienen. Insgesamt 12 Mitarbeitende haben sich zusätzlich noch eine allgemeine Grippeschutzimpfung geben lassen.

#### KundenCenter

Hinter den Kulissen arbeiten BOGESTRA und VER bereits seit einigen Jahren eng zusammen, Anfang 2021 wurde die Zusammenarbeit auch optisch sichtbar. Mit Jahresbeginn zog die VER 2021 in das bekannte KundenCenter der BOGESTRA im Reschop Carré in Hattingen mit ein.

Ihre Türen für Kundinnen und Kunden öffnete die VER im Mai wieder am Wuppermannshof 7 in Ennepetal, nachdem es in den zurückliegenden Monaten (unter anderem aufgrund der pandemiebedingten Gegebenheiten) nicht gelungen war, neue zentral gelegene Räumlichkeiten in Ennepetal anzumieten.

#### Trennscheiben

Zum Schutz der Busfahrer\*innen vor einer möglichen Infektion durften Fahrgäste seit Frühjahr 2020 nicht mehr die vorderen Türen von Bussen zum Einstieg nutzen. Damit verbunden war auch der Wegfall des Ticketverkaufs bei dem\*der Fahrer\*in sowie, durch die Abtrennung des vorderen Busteils, der Wegfall mehrerer Sitz- und Stehplätze. Nach langen Testungen und Absprachen mit zahlreichen Partnern ist es uns im August 2020 gelungen, einen Teil der Busse mit Trennscheiben auszustatten, um den vorderen Bereich wieder freigeben zu können.

Im März 2021 konnte dann die vollständige Umrüstung aller Busse abgeschlossen werden. Die Gesamtinvestition für die Installation der Scheiben bei der VER betrug ca. 140 TEuro, die uns im Rahmen des Rettungsschirms erstattet wurden. Die Trennscheiben werden dauerhaft im Einsatz bleiben.

## Bericht der Geschäftsführung

#### **Energetische Erneuerung des Betriebshofes**

Um unsere Energiebilanz zu verbessern und den Ausstoß von  $CO_2$  weiter zu reduzieren, wurde Ende 2019 mit dem Aufbau einer Photovoltaikanlage mit einer Leistung von ca. 445 kWp auf den Wagenhallen begonnen. Die erfolgreiche Inbetriebnahme begann Ende 2020. Im Geschäftsjahr konnte sich die Photovoltaikanlage zum ersten Mal unter Beweis stellen und erzeugte 360.000 kWh. Hierdurch ist es uns gelungen, nicht nur über 45 TEuro an Stromkosten einzusparen, sondern einen weiteren wichtigen Beitrag zur  $CO_2$ -Einsparung zu leisten: Eingespart wurden rd. 236 Tonnen  $CO_2$ .



Peter Bökenkötter Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH

# Die VER auf einen Blick

		2021	2020
Bedienungsgebiet			
Fläche Ennepe-Ruhr-Kreis	km²	409,64	409,64
davon Verkehrsfläche	km²	28,49	28,54
Einwohnende im Ennepe-Ruhr-Kreis	Anzahl	323.130	324.106
Stadt Breckerfeld	Anzahl	8.912	8.943
Stadt Ennepetal	Anzahl	30.117	30.142
Stadt Gevelsberg	Anzahl	30.733	30.701
Stadt Hattingen	Anzahl	54.278	54.438
Stadt Herdecke	Anzahl	22.653	22.755
Stadt Schwelm	Anzahl	28.590	28.537
Stadt Sprockhövel	Anzahl	24.702	24.739
Stadt Wetter	Anzahl	27.269	27.392
Stadt Witten	Anzahl	95.876	96.459
Zugelassene PKW im Kreisgebiet	Anzahl	200.936	198.817
Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohnende	Anzahl	734	723
Aus der Bilanz			
Anlagevermögen	T€	45.324	41.742
Umlaufvermögen	T€	8.333	7.504
Eigenkapital	T€	3.557	3.557
Pensionsrückstellungen	T€	42.690	38.720
Bilanzsumme	T€	53.720	49.299
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung			
Umsatzerlöse	T€	15.279	15.809
Sonstige Erträge	T€	3.595	2.767
Materialaufwand	T€	8.986	8.710
Personalaufwand	T€	16.573	16.531
Abschreibungen	T€	2.108	2.040
Sonstiger Aufwand	T€	2.859	2.700
Finanzergebnis	T€	-3.800	-3.489
Jahresergebnis	T€	0	0
Leistungen und Kapazitäten			
Linien	Anzahl	50	50
Linienlänge	km	800	800
Nutzwagenkilometer	Mio.	5,316	5,110
Linienkilometer	Mio.	5,315	5,108
Platzkilometer	Mio.	423,2	401,5
Fahrgäste (inkl. Übersteigerausgleich)	Mio.	12,398	13,175
Haltestellen	Anzahl	1.150	1.139
Linienomnibusse	Anzahl	96	104
Durchschnittsalter Linienomnibusse	Jahre	6,7	7,1
Angemietete Linienbusse	Anzahl	38	38
Verkaufsstellen	Anzahl	19	20
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	328	322
Verkehrswirtschaftliche Kennzahlen	, til_UIII	525	322
Platzausnutzungsgrad	%	16,7	18,8
Mittlere Reiselänge	km	4,5	4,5
Mittlere Reisegeschwindigkeit	km/h	22,03	21,82
Mittlerer Haltestellenabstand	m	558	559
ואווננופופו וומונפאפוופוומטאנמווט	111	230	559

# Organe der Gesellschaft

Gesellschafter		€	%	
Beteiligungsgesellschaft des I	Ennepe-Ruhr-Kreises mbH	1.801.600	64	
BOGESTRA AG		844.500 30		
Stadt Ennepetal		168.900	6	
		2.815.000	100	
Gesellschafterversammlung				
Pilz, Daniel	Vorsitzender	Leiter Messstellenbet	trieb	AVU Netz GmbH
Filter, Jörg, DiplIng. (FH)		Vorstand Personal,		BOGESTRA AG
		Betrieb und Infrastruk	tur	
Rauleff, Volker		Rentner		Stadt Ennepetal
Tietz, Uwe		Leiter Kreisentwicklu	ng	Beteiligungsgesellschaft
		und Beteiligungen		des Ennepe-Ruhr-Kreises mbH
Aufsichtsrat				
Pilz, Daniel	Vorsitzender	Leiter Messstellenbet	rieb, AVU	Netz GmbH
Hönicke, Rolf	1. stellv. Vorsitzender	Busfahrer, VER mbH		
Filter, Jörg, DiplIng. (FH)	2. stellv. Vorsitzender	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	trieb und	Infrastruktur, BOGESTRA AG
Altenhein, Brigitte		Rentnerin		
Balti, Sabri	Vertreter	Busfahrer, VER mbH		
Balzer, Bernd		Gewerkschaftssekret	tär, ver.di	
Benning, Andreas		Busfahrer, VER mbH		
Büddicker, Peter	Vertreter	Landesbezirksfachbereichsleiter Verkehr, ver.di		
Halfter, Christian		Betriebsleiter, VER mbH		
Heine, Frank	Vertreter	Abteilungsleiter Betriebssteuerung, VER mbH		
Höller, Paul	Vertreter	Kreisdirektor, Ennepe		
Kaltenbach, Dieter	Vertreter	Erster Beigeordneter,		•••••••••••
Kerber, Andreas, DiplKfm.		Finanzvorstand, BOG		G
Klee, Georg, DiplIng.	Vertreter	Bauingenieur, Stadt I		lianingtitut für kannannala
König, Nicklas	Vertreter		cries stud	lieninstitut für kommunale
Vui a a la la Vlavia	Voutuatou	Verwaltung		
Kräft Johannes Diel Verste	Vertreter ,	Rentner		
Krisor Bonato	<i>1</i> .	Pensionär	Popoto K	(ricor
Krisor, Renate Lechner-Röllinghoff, Britta	Vertreterin	DiplSozialarbeiterin Busfahrerin, VER mb		(11501
Machtenberg, Frank	Vertreter	Disponent Rettungsle		innono Pubr Vrois
Mayer, Ronald	(ab 29.06.2021)			
Medzech, Alexandra	(ab 29.00.2021)	Rechtsanwalt und Notar, Rechtsanwälte MAYER Geschäftsbereichsleiterin Personal und Organisation,		
Medzecii, Alexandra		BOGESTRA AG	teriii reist	onai unu Organisation,
Middeldorf, Bodo	(bis 28.06.2021)	Geschäftsführer, Zukunftsagentur Rheinisches Revier		ntur Rheinisches Revier
Müller, Andreas, DiplIng.	Vertreter	Verkehrsplaner, Andı	reas Mülle	er
Rauch-Steltgens, Brigitte		Busfahrerin, VER mb	Н	
Springer, Dimitri	Vertreter	Geschäftsbereichsleit	er Finanze	en und Recht, BOGESTRA AG
Stein, Rainer	Vertreter	Busfahrer, VER mbH		
Strathmann, Tim, DiplVerwy	N.	Stadtkämmerer und	Personald	ezernent, Stadt Ennepetal
Wieneke, Daniel, DiplVolksv	٧.	Leitender Verwaltung	gsdirektor	, Ennepe-Ruhr-Kreis

# Organe der Gesellschaft

_			
н	0	Ira	+
ப	$\overline{}$	на	L

Rauleff, Volker	Vorsitzender	Stadt Ennepetal
Garske, Benjamin		
Dahlhaus, André		Stadt Breckerfeld
Fry, Uwe		Stadt Hattingen
Tiefmann, Oliver		Stadt Herdecke
Schier, Klaus Peter		Stadt Schwelm
Noll, Sabine		Stadt Sprockhövel
Klauke, Norbert		Stadt Wetter
Rommelfanger, Stefan		Stadt Witten

#### Geschäftsführung

Bökenkötter, Peter, Dipl.-Geogr. VER mbH

Das Geschäftsjahr 2021 / Grundlagen des Unternehmens / Wirtschaftsbericht

#### Grundlagen des Unternehmens

#### Geschäftsmodell

Die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, nachfolgend VER, ist ein kommunales Verkehrsunternehmen, dessen Hauptaufgabe die Beförderung von Personen im öffentlichen Nahverkehr ist. Das Unternehmen wurde im Jahre 1907 gegründet. Seitdem ist der Sitz in Ennepetal.

Die Leistungserbringung erfolgt im gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis sowie zu kleinen Anteilen in den Städten Wuppertal, Dortmund, Hagen, Bochum und im Kreis Mettmann. Die VER erbrachte 2021 auf 50 Linien 5,31 Mio. Wagenkilometer und beförderte 12,40 Mio. Fahrgäste. Die Gesellschaft besitzt zum Stichtag 96 eigene Linienomnibusse und beschäftigte 2021 durchschnittlich 328 Mitarbeitende.

#### Forschung und Entwicklung

Die VER betreibt keine Forschung und Entwicklung.

#### Öffentlicher Zweck

Unternehmensgegenstand der VER ist gemäß § 3 des Gesellschaftsvertrages die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen im öffentlichen Personennahverkehr. Damit übernimmt die Gesellschaft die notwendige Aufgabe einer allgemeinen, flächendeckenden Daseinsvorsorge des ÖPNV für die Bevölkerung des Ennepe-Ruhr-Kreises und der mitbedienten Städte und Kreise.

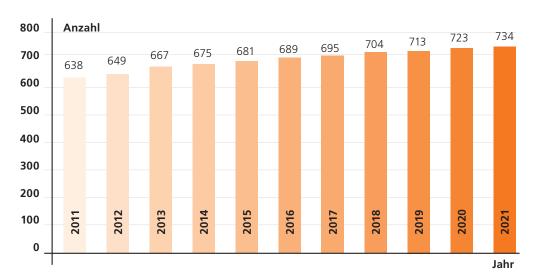
#### Wirtschaftsbericht

#### Rahmenbedingungen

Die noch im Jahr 2019 positive Entwicklung der Fahrgastzahlen und gestiegenen Einnahmen von 2,2 % für Busse und Bahnen im deutschen Nahverkehr wurde zum Jahresanfang 2020 durch den Ausbruch der Corona-Pandemie und die daraus folgenden Maßnahmen gestoppt. Zeitweise (März und April) konnten Fahrgastrückgänge von bis zu 80 % beobachtet werden – bei einem fast 100%igen Angebot der Verkehrsleistung. Im Jahr 2021 hatte die Branche weiterhin mit einem geringeren Fahrgastaufkommen zu kämpfen.

Die fehlenden Fahrtenanlässe im Tourismus, im Berufsalltrag, bei Schulen und Universitäten haben die Nachfrage in den Verkehrsunternehmen auf bis zu 40 % gegenüber 2019 einbrechen lassen. Die Folge sind massive Einbrüche der Einnahmen. Nach aktuellen

#### Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohnende im Ennepe-Ruhr-Kreis



Seit 2011 ist der Motorisierungsgrad um rd. 15 % gestiegen. Damit konkurriert die VER mit einer zunehmenden Anzahl an Kraftfahrzeugen im Ennepe-Ruhr-Kreis

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

Berechnungen des VDV beläuft sich der Schaden auf rd. 4 Mrd. Euro für das Jahr 2021 und liegt damit 400 Mio. Euro über der ursprünglichen Prognose.

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) konnten ähnliche Entwicklungen wie auf der nationalen Ebene beobachtet werden. Auch hier ist es zu einem massiven Einbruch der Fahrgastzahlen sowie der Einnahmen gekommen. Aktuell wird im Verbundgebiet mit rd. 48 Mio. Euro an Einnahmeverlusten gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Das entspricht einem Verlust von 4,5 %.

Wie bereits 2020 konnte durch die Auswirkungen der Pandemie nur in beschränktem Maße an der Konzeption der Mobilitätswende gearbeitet werden. Dennoch haben sich die Lokalpolitik sowie die Verkehrsausschüsse der Städte und Kreise in Verbindung mit den Verkehrsunternehmen weiter mit der Umsetzung der Mobilitätswende auseinandergesetzt und konnten so weitere wichtige Erfolge in der Ausgestaltung des von der KMR (Kooperation Metropole Ruhr) entwickelten 11-Punkte-Papiers erzielen.

Die lokalen Rahmenbedingungen für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2021 wurden ebenfalls weiterhin massiv durch die Corona-Pandemie bestimmt. Die Fahrgastzahlen sind leicht rückläufig, wobei die Einnahmen auf dem Niveau von 2020 liegen. Für das Jahr 2022 zeichnet sich bereits eine leicht positive Entwicklung der Fahrgastzahlen ab.

#### Geschäftsverlauf

#### Auswirkungen der Corona-Pandemie

Mit Jahresbeginn setzte sich der 2020 eingetretene massive Einfluss der Corona-Pandemie auf den Geschäftsverlauf weiter fort. Bis zum Mai 2021 erfolgten mehrere verschieden ausgeprägte Lockdown-Phasen mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Nachfrage- und Einnahmesituation.

Nach Beendigung dieser Lockdown-Phasen lag die Fahrgastnachfrage bei nur noch 46 % und erholte sich in der Folge nur sehr schleppend. Während im Vorjahr noch durch den Wiedereinstieg in den Präsenzunterricht und die gelockerten Corona-Maßnahmen eine zunehmende Rückgewinnung in allen Fahrgastgruppen zu verzeichnen war, konnte diese Entwicklung für das Berichtsjahr leider nicht festgestellt werden. Das höchste Fahrgastaufkommen konnte, trotz der bestehenden Einschränkungen, im Dezember 2021 mit 76 % erreicht werden. Für die Einnahmesituation hatte diese Entwicklung folgenschwere Konsequenzen: Der Einnahmeverlust aus Fahrgeldeinnahmen und den sich daraus ableitenden Zuschüssen summiert sich für das gesamte Jahr auf einen Betrag von 2,81 Mio. Euro (Vorjahr: 3,00 Mio. Euro) gegenüber dem Referenzjahr 2019.

Bund und Länder hatten den Ernst der Lage erkannt und für den ÖPNV den Rettungsschirm zum Ausgleich der pandemiebedingten Schäden erneut

#### **Fahrgäste**

Fahrausweisart	2019	2020	2021
Einzel- und Mehrfahrtenfahrausweise	785.387	320.945	484.860
Zeitfahrausweise	3.851.435	2.643.355	2.403.191
Zeitfahrausweise Schüler*innen	7.937.604	6.683.044	6.157.295
Übrige Fahrausweise			
(einschl. Übersteiger)	4.416.262	3.177.256	2.663.299
Verbundausweise	16.990.688	12.824.600	11.708.645
Schwerbehinderte	995.894	349.253	688.375
Sonstige Beförderungen	9.741	1.421	502
Gesamtbeförderung	17.996.323	13.175.274	12.397.522

Weiterer Fahrgastrückgang 2021 (–6 %) und Umstieg der Fahrgäste von Zeitfahrausweise auf Barfahrausweise. Gegenüber 2019 betragen die Fahrgastverluste über 30 %

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

aufgespannt. Durch den Rettungsschirm konnten die Einnahmeverluste fast vollständig ausgeglichen werden. Als Vergleichsgröße für den Ausgleich wurden die Einnahmen aus dem Jahr 2019 zuzüglich der vom VRR beschlossenen Preissteigerung im Jahr 2020 von durchschnittlich 1,8 % herangezogen. Eine weitere Preisanhebung im Jahr 2021 gab es aufgrund der Corona-Pandemie nicht (ausgenommen SchokoTickets ab August 2021).

Damit blieb der Trend vergangener Jahre zu steigenden Einnahmen sowie Angebotsverbesserungen und Vertriebserweiterungen unberücksichtigt. Zusätzliche Aufwendungen, die den Unternehmen durch weitreichende Schutzmaßnahmen für Mitarbeitende und Fahrgäste entstanden sind, wurden nicht ausgeglichen. Ausgenommen hiervon war der Einbau von Schutzscheiben. Verlustmindernde Gegensteuerungsmaßnahme als Reaktion auf das veränderte Fahrgastaufkommen sind den entgangenen Einnahmeverlusten gegenzurechnen. Die VER führte durch die Reduktion der Verkehrsleistung besonders im Schüler\*innenverkehr, welcher aufgrund des Distanzunterrichtes nicht bedient werden musste, in den Monaten Januar und Februar Kurzarbeit ein, die mit einem Abbau von Zeitkonten und Urlaub einherging.

#### Rettungsschirm

Die Anträge inklusive der Berechnungsgrundlagen für Einnahmen und Ausgaben im Jahr 2021 wurden fristgerecht eingereicht. Der Eingang des Antrages ist bestätigt worden. Es wurden insgesamt 3,00 Mio. Euro an

Hilfsmittel beantragt. Die Summe wurde um rd. 230 TEuro gegenüber dem Antrag durch die Bezirksregierung Arnsberg auf 2,76 Mio. Euro gekürzt. Anlass war der bereits im Antrag prognostizierte individuelle Schwerbehindertenquotient. Die Bereitstellung der Mittel erfolgte tranchenweise in den Monaten Juli, Dezember 2021 und Februar 2022.

Auf Basis der bereits durchgeführten Nachweisberechnungen für den Einnahmerückgang, die Aufwendungen wie auch die eingesparten Aufwendungen werden der Gesellschaft voraussichtlich 2,58 Mio. Euro aus dem Rettungsschirm 2021 zustehen. 180 TEuro sind auf Basis der vorläufig beschiedenen Mittel in Höhe von 2,76 Mio. Euro durch eine bessere Einnahmeentwicklung zurückzuzahlen. Zusätzlich wurde aufgrund der noch nicht final vorliegenden Einnahmeaufteilung seitens des VRR ein Risikoabschlag von 10 % eingeplant. Für die vorläufige Berechnung der Ansprüche aus dem Rettungsschirm 2021 wurde unterstellt, dass Einnahmeverluste durch einen eventuell verringerten individuellen Schwerbehindertenquotienten nach § 231 SGB IX wie im Jahr 2020 in voller Höhe erstattet werden.

Die beihilferechtliche Vereinbarkeit dieser Billigkeitsleistungen (Corona-Rettungsschirm) ist im Rahmen des Finanzierungssystems des VRR für das Jahr 2021 durch einen entsprechenden Finanzierungsbescheid des VRR bestätigt worden.

Die finale Nachweiserbringung und Schlussabrechnung der Billigkeitsleistungen zum Ausgleich

#### Nutzwagenkilometer

Verkehrsart	2019	2020	2021
Verbundverkehr	5.353.776	5.107.922	5.315.061
Berufsverkehr/Theaterfahrten	3.844	424	326
Verkehr n. Freistellungs-VO	0	0	0
Gelegenheitsverkehr	3.763	1.733	907
Gesamtleistung ohne Betriebsfahrten	5.361.383	5.110.079	5.316.294
(davon Fremdleistung)	(1.305.707)	(1.454.770)	(1.454.770)
Betriebsfahrten	553.482	454.783	446.253
Gesamtleistung einschl. Betriebsfahrten	5.914.865	5.564.862	5.762.547

Leichter Zuwachs der Gesamtleistung 2021 gegenüber 2020, da im aktuellen Geschäftsjahr nur Angebotsreduzierungen vorgenommen wurden, wenn es zu Schulschließungen gekommen ist. Hiervon ausgenommen waren die Nachtexpresslinien bis Mitte 2021

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie (Rettungsschirm 2020) konnte im Geschäftsjahr 2021 fristgerecht abgeschlossen werden. Beanstandungen zu den eingereichten Unterlagen gab es seitens der Prüfstellen keine. Die Überkompensation betrug 200 Euro und wurde bereits zurückgezahlt.

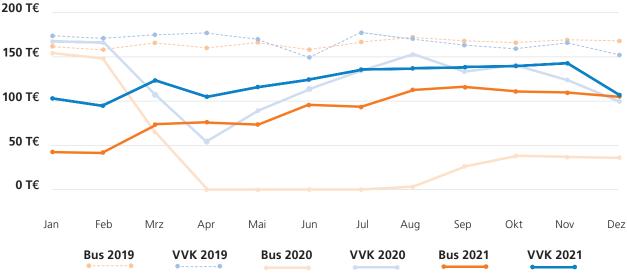
#### Entwicklung der Verkehrsleistung

2021 erbrachte die Gesellschaft auf 50 Linien (Vorjahr: 50 Linien) im Verbundnetz (Betriebszweig Bus) 5,304 Mio. Nutzkilometer (Vorjahr: 5,108 Mio. Nutzkilometer). 1,487 Mio. der Nutzkilometer (Vorjahr: 1,455 Mio. Nutzkilometer) entfielen auf durch die VER beauftragte Subunternehmer. Die Leistungserbringung erfolgte mit 96 (Vorjahr: 104) eigenen Linienomnibussen (Reservefahrzeuge inkl.) und 35 angemieteten Fahrzeugen (Vorjahr: 35 angemietete Fahrzeuge) in der Spitze. Ergänzt wurde das Angebot durch 2 TaxiBus-Linien sowie 3 AnrufSammelTaxi-Verkehre. 12,4 Mio. Fahrgäste wurden befördert; die Anzahl ging aufgrund der Corona-Pandemie gegenüber dem Vorjahr um weitere 6,1% zurück.

Zum Fahrplanwechsel im Januar 2021 wurden die Fahrpläne einiger Linien geringfügig geändert. Zur besseren Erschließung des Gewerbegebietes Brauckstraße in Witten-Annen wurde montags bis freitags auf der Linie 373 eine zusätzliche Fahrt im Abendverkehr zwischen Stockum und Annen eingerichtet (20:14 Uhr). Die Fahrt auf der Linie 551 um 19:58 Uhr von Sprockhövel-Haßlinghausen nach Ennepetal Bus-Bf. ist an den Verkehrstagen Montag bis Samstag zur Optimierung der Bedienungsqualität der Ennepetaler Ortsteile Altenvoerde und Voerde bis nach Voerde verlängert worden. Die Fahrplanlagen der Linien 560 und 566 wurden an die Schichtzeiten der Unternehmen im Gewerbegebiet Oelkinghausen angepasst. Das Nahverkehrsangebot in Richtung Ennepetal Bus-Bf. und Schwelm Bf. konnte somit verbessert werden. Im Sommer 2021 erfolgte im Geschäftsjahr keine Fahrplanumstellung. Grund hierfür waren zeitliche Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Großbaustelle Wittener Straße in Witten-Herbede durch Straßen. NRW.

Aufgrund der Corona-Pandemie mussten die Fahrpläne einiger Linien mehrmals kurzfristig geändert und an die jeweiligen Gegebenheiten (Schüler\*innenverkehr:

#### Einnahmen Busse und Vorverkaufsstellen (VVK) pro Monat: 2019-2020-2021



Deutlicher Einbruch der Ticketeinnahmen ab März 2020. Anstieg der Einnahmen gegen Ende August durch teilweisen Verkauf von Tickets auf Bussen mit eingebauter Trennscheibe. Stetiger Anstieg seit Jahresbeginn 2021 bis zum Sommer durch Lockerung der Corona-Maßnahmen

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

Präsenz-/Distanzunterricht) angepasst werden. Auch im Jahr 2021 sind in enger Abstimmung und aufwendiger Prüfung mit dem Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis zur Kapazitätsausweitung 11 zusätzliche Verstärkerfahrten im VER-Liniennetz eingerichtet worden, die vom Land NRW finanziert werden. Zusätzlich wurde eine bisher durch einen Standard-Linienbus erbrachte Einsatzwagenfahrt in eine Gelenkbusfahrt umgewandelt. Das Leistungsvolumen betrug im Kalenderjahr 11.000 Nutzkilometer.

#### Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

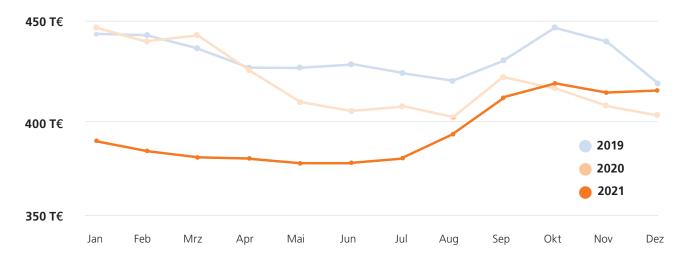
Die Entwicklung der gesamten Einnahmen aus den Verkäufen von Fahrausweisen ist gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert geblieben. Der Verlust gegenüber 2019 beträgt 17,76 %. Innerhalb der einzelnen Vertriebswege sowie der Fahrausweisarten ist es jedoch zu erkennbaren Verschiebungen gekommen. 2020 betrugen die Einnahmeverluste über den Vertriebskanal Bus gegenüber 2019 noch 74,37%. Im Berichtsjahr 2021 konnten diese deutlich auf 47,60 % abgesenkt werden. Der massive Unterschied zum Vorjahr resultiert überwiegend aus der eingeschränkten Verkaufsmöglichkeit von Fahrausweisen durch die Sper-

rung des Fronteinstiegs im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie.

Der Vertrieb von Papiertickets über die einzelnen Verkaufsstellen inklusive der eigenen KundenCenter ging im Jahr 2020 gegenüber 2019 um 26,15 % zurück. Im Geschäftsjahr 2021 ist der Verkauf um weitere 1,65 Prozentpunkte auf 27,80 % gegenüber 2019 gesunken. Es ist anzunehmen, dass diese Entwicklung auf den uneingeschränkten Verkauf von Fahrausweisen auf den Bussen 2021 zurückzuführen ist. Dieser bietet gegenüber den Vorverkaufsstellen im Kreisgebiet eine deutlich bequemere Alternative für den Erwerb von Einzelfahrtentickets. Während der Corona-Pandemie konnten die Einnahmen über den digitalen Vertriebsweg nicht weiter ausgebaut werden. Zwar sind die Einnahmen in der VER-App deutlich gegenüber dem Vorjahr gestiegen, jedoch durch die Vertragskündigung mit HandyTicket Deutschland wurde dieses Plus ausgeglichen. Aktuell ist der digitale Vertriebsweg einnahmetechnisch gegenüber den anderen beiden Vertriebswegen unbedeutend.

Bei der Nachfrage von Fahrausweisarten ist es zu deutlichen Verschiebungen gekommen. Betrug der

#### Einnahmen Abonnenten-Tickets pro Monat: 2019-2020-2021



Im Mai 2020 sind erste Einnahmerückgänge bei den Verkäufen der Abo-Tickets aufgrund der Corona-Pandemie zu erkennen. Mit zunehmenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens im November 2020, die bis ins zweite Quartal 2021 andauerten, ist es in diesem Zeitraum zu einem massiven Einnahmerückgang gekommen. Erste Erholungen sind im August 2021 zu erkennen

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

Einnahmerückgang bei den Abokund\*innen (inkl. SchokoTicket) 2020 gegenüber 2019 noch 3,58 %, so haben im Geschäftsjahr 2021 so viele Kund\*innen ihr Abo gekündigt, dass der Einnahmeverlust in diesem Segment auf 10,35 % gegenüber 2019 angestiegen ist. Kompensiert wurde diese Entwicklung durch eine deutliche Zunahme der Verkäufe bei den Einzel- und Mehrfahrtentickets. Im Jahr 2020 musste ein Einnahmerückgang gegenüber 2019 von 59,58 % verzeichnet werden, wohingegen im Geschäftsjahr 2021 eine deutliche Entspannung einsetzte. Die Verluste konnten in diesem Segment um 18,48 Prozentpunkte auf 41,10 % verringert werden. Die Verschiebung der Umsätze im Geschäftsjahr 2021 gegenüber 2020 lassen vermuten, dass ein Teil der Kund\*innen aufgrund von Homeoffice-Möglichkeiten oder dem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad etc.) ihre ÖPNV-Fahrtenhäufigkeit reduziert haben und damit die Nutzung von Einzelfahrausweisen für sie kostengünstiger ist als ein Abo. Der Umsatzrückgang bei den Monatskarten im Jahr 2020 gegenüber 2019 betrug 31,49 % und hat sich im Geschäftsjahr nahezu unverändert fortgesetzt.

#### KundenCenter

Im Vergleich zu 2020 (rd. 308 TEUR) sind die Gesamteinnahmen der VER-KundenCenter im Geschäftsjahr 2021 (rd. 524 TEUR) um rund 70 % gestiegen. Die Mehreinnahmen wurden durch die zusätzlichen KundenCenter in Gevelsberg und Hattingen ermöglicht. Weiterhin sind die Einnahmen deutlich durch die Corona-Pandemie geprägt.

Zur Stärkung der Kooperation und Erzielung von weiteren Einnahmen sowie zur Verbesserung des Service wurden Gespräche mit der BOGESTRA zur gemeinsamen Nutzung des KundenCenters in Hattingen (im Reshop-Carré, bisher Alleinnutzung durch die BOGESTRA) aufgenommen. Der gemeinschaftliche Vertrieb konnte am 4. Januar 2021 erfolgreich starten. Für die VER ist diese Zusammenarbeit eine wichtige strategische Ausrichtung zur Sicherung von Fahrgeldeinnahmen im Vertriebsgebiet des nördlichen EN-Kreises. Das neue KundenCenter in Hattingen erzielte trotz Corona-Pandemie bereits im ersten Jahr der Eröffnung 162 TEuro. Eine positive Entwicklung lässt sich zudem in Gevelsberg verzeichnen. Hier sind die Umsätze um 83 % auf 163 TEuro (Vorjahr: 89 TEuro) gestiegen.

Ein wesentlicher Faktor für die Einnahmesteigerung des KundenCenters ist der Wegfall einer in Gevelsberg ansässigen Vorverkaufsstelle und der damit einhergehenden Verlagerung der Einnahmen. Für das KundenCenter in Schwelm sind die Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr unverändert geblieben. Hier ist pandemiebedingt ein Einnahmerückgang von 11 % auf 192 TEuro (Vorjahr: 216 TEuro) zu verzeichnen.

Die Planungsarbeiten zur Neueröffnung eines weiteren KundenCenters in Ennepetal in direkter Nähe zum Busbahnhof mussten zum Jahresbeginn 2021 aufgrund von Änderungen im Mietobjekt, die durch Dritte verursacht worden sind, eingestellt werden. Durch fehlende alternative Mietobjekte in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof wurde der Verkauf des gesamten Fahrausweissortiments zur Steigerung des

#### Verkaufsstruktur

	2019	2020	2021
	%	%	%
Fahrpersonal	16,5	5,2	10,5
Verkaufsstellen	16,9	15,4	14,7
Schulträger	23,7	28,6	27.3
Jahresabonnements	42,6	50,2	47,0
Digitaler Vertrieb	0,3	0,6	0,5
	100,0	100,0	100,0
•••••			

Deutlicher Anstieg der Verkäufe beim Fahrpersonal gegenüber 2020 aufgrund der Möglichkeit, ab März 2021 wieder uneingeschränkt Tickets auf den Bussen verkaufen zu können

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

Kundenservice wieder am Betriebshof der VER aufgenommen. Der Umsatz betrug 7 TEuro.

#### **Digitaler Vertrieb und Website**

Im Jahr 2021 konnte an den starken Ausbau der digitalen Vertriebswege angeknüpft werden. Im zweiten Verkaufsjahr der Ticketpalette über die VER-App konnte der Umsatz um 52 % auf 50 TEuro (Vorjahr: 33 TEuro) gesteigert werden.

Die alternative Plattform HandyTicket Deutschland wurde zum 31. März 2021 seitens der VER gekündigt. Anlass waren vermehrte Störungen in den Funktionalitäten und hohe Kosten der Unterhaltung sowie Kannibalisierungseffekte gegenüber dem deutlich umfangreicheren Angebot der VER-App. Bis zur Kündigung wurden 2021 über HandyTicket Deutschland 4 TEuro umgesetzt.

Trotz der Kündigung, der weiterhin anhaltenden Corona-Pandemie und des Rückgangs an Fahrgastbeförderungen konnten die Einnahmen über den digitalen Vertriebsweg nahezu stabil gehalten werden. Die Jahreseinnahmen über den digitalen Vertriebsweg sind von 56 TEuro auf 54 TEuro gesunken.

Der Funktionsumfang der 2020 neu entwickelten Website wurde auch im Geschäftsjahr weiter ausgebaut, um das Fahrplanangebot noch transparenter für die Fahrgäste zu gestalten. Seit Mitte 2021 steht nun allen Kund\*innen auch das Fahrplanbuch in komfortabler, voll digitalisierter Form zur Verfügung. Damit können auch Nicht-App-Nutzer Linienverläufe digital von zu Hause aus bequem nachvollziehen und eigene Routenplanungen vornehmen.

#### Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen

Für alle Mitarbeitenden, die nach dem Juni 2012 eine Anstellung bei der VER erhalten haben, richtet sich die zusätzliche Altersvorsorge nach den Regelungen des Altersvorsorge-Tarifvertrag Kommunal (ATV-K). Hier sind keine Rückstellungen zu bilden, da die Ansprüche über eine Zusatzversorgungskasse abge-

wickelt werden. Alle Mitarbeitenden der VER, die vor Juli 2012 bei der VER eingestellt wurden, erhalten ihre Altersvorsorge in Form einer Direktzusage seitens der VER. Für diese Zusage ist die Gesellschaft verpflichtet, entsprechende Rückstellungen zu bilden. Die Verpflichtung besteht aufgrund des 1959 abgeschlossenen und 2017 überarbeiteten Tarifvertrags zur zusätzlichen Altersvorsorge der Beschäftigten bei der VER.

Die gebildeten Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen sind geprägt durch den niedrigen Rechnungszins. Das niedrige Zinsniveau auf den Finanzmärkten, das für die Berechnungen der Rückstellungen zwingend berücksichtigt werden muss, wirkt sich negativ auf die jährlich zu leistenden Zuführungen für die Pensionsverpflichtungen aus. Im Geschäftsjahr 2021 mussten rd. 4,09 Mio. Euro an Zuführungen für Zinsen aufgewendet werden. Davon entfallen allein 78 % auf die Absenkung des Rechnungszinses um 0,43 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.

Der jährlich anzusetzende Zinssatz ergibt sich aufgrund eines in der Rückstellungsabzinsungsverordnung geregelten Rechnungszinssatzes, der von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird. Anhand dieses Zinssatzes wird durch Abzinsung der zukünftig aufzubringenden Rentenbeiträge die erforderliche Höhe der Rückstellung ermittelt. Dass der Rechnungszins auch in den nächsten Jahren für die Gesellschaft eine Herausforderung darstellen wird, zeigen die von den Aktuaren im 3. Quartal 2021 durchgeführten Berechnungen für die Folgejahre.

Positiv hat sich das sonstige Ergebnis bei den Zuführungen für die Pensionen entwickelt. Hier konnten 2021 rd. 371 TEuro aufgelöst werden.

#### **Entwicklung EN-VER-Fonds**

Die VER hat im Jahr 2005 zusammen mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis einen geschlossenen Fonds, den EN-VER-Fonds, aufgesetzt. Die von der Gesellschaft über den EN-VER-Spezialfonds getätigten Kapitaleinlagen bestehen zu mehr als drei/ viertel in festverzinslichen Rentenpapieren, der Rest verteilt

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

sich auf Aktien und aktienbasierte Wertpapieren sowie auf liquide Mittel im Fonds. Mit diesen Kapitalanlagen nimmt die Gesellschaft an den Chancen und Risiken des Kapitalmarktes teil.

Die Anlagestrategie entspricht den Vorgaben für Kapitalanlagen öffentlicher Unternehmen, die nach den auf hohe Anlagensicherheit ausgerichteten Vorgaben des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG) sowie der Anlageverordnung erfolgen. Bei den Kapitalanlagen werden die Vorgaben der Anlageverordnung hinsichtlich der Mischung der verschiedenen Anlageformen und der breiten Streuung auf verschiedene Emittenten eingehalten.

Die Wertentwicklung der gehaltenen Anlagen liegt seit Auflage bei durchschnittlich 2,98 % (Stand 31. März 2022). Im Geschäftsjahr 2021 verzeichnete der EN-VER-Fonds trotz der Corona-Pandemie einen positiven Wertzuwachs von 2,02 %.

Deutliche Kurseinbrüche an den Finanzmärkten – wie 2020 zu Beginn der Corona-Pandemie – gab es im Kalenderjahr 2021 nicht. Durch das im Jahr 2020 aufgesetzte Pandemic Emergency Purchase Program (PEPP) der Europäischen Zentralbank (EZB) mit einem Volumen von 1,85 Bill. Euro bis Ende des 1. Quartals 2022 sowie die fiskalischen Maßnahmen der Regierungen in der Eurozone durch die Einrichtung von Wiederaufbaufonds im Wert von über 750 Mrd. Euro konnten die Märkte weiter beruhigt werden und positive Renditen sich entwickeln. Die erneute Verunsicherung im Oktober 2021 durch die stark infektiöse Omikron-Variante konnte gegen Jahresende aufgrund der deutlich milderen Krankheitsverläufe dieser Mutante wieder aufgehoben werden.

Das gesamte Vermögen des EN-VER-Fonds beträgt zum Ende des Berichtsjahres 40,95 Mio. Euro. 78 % der gesamten Anteile des EN-VER-Fonds sind Eigentum der VER. Zum 31. Dezember 2021 haben sie einen Zeitwert von 31,87 Mio. Euro und decken zu 75 % die bestehenden Pensionsverpflichtungen ab.

Die im Juni 2021 durch den Aufsichtsrat beschlossene Aufstockung des Fondsvermögens um 2,5 Mio. Euro wurde im Juli 2021 umgesetzt. Eine weitere Aufstockung des EN-VER-Fonds um weitere 5 Mio. Euro beschloss der Auf-

sichtsrat im Dezember 2021. Im selben Monat wurden bereits 225 TEuro zugeführt. Die Zuführung der übrigen Mittel erfolgte im Folgejahr.

Die gesamten ordentlichen Nettoerträge beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 398 TEuro und wurden in voller Höhe im November reinvestiert.

#### Schwerbehindertenzählung 2021

Für das Geschäftsjahr 2021 beantragte die Gesellschaft wie in den Jahren zuvor bei der Bezirksregierung die Erhebung eines betriebsindividuellen Schwerbehindertenquotienten, da dieser erheblich vom Landesprozentsatz abweicht.

Aufgrund der Corona-Pandemie hat das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes NRW im Zuge eines Erlasses an die Bezirksregierungen mitgeteilt, dass für den betriebsindividuellen Ausgleich der Fahrgeldausfälle nach § 231 SGB IX aufgrund des Infektionsgeschehens die Verkehrszählungen der Perioden I- und II-2021 nicht durchgeführt werden müssen. Vielmehr können die jeweiligen Zählergebnisse aus den betreffenden Perioden des Jahres 2022 für die Ausgleichsberechnung herangezogen werden. Von dieser Möglichkeit hat die VER Gebrauch gemacht und fristgerecht mit der Erhebung über eine Fremdfirma für die Periode III- und IV-2021 begonnen. Mögliche Erstattungsverluste durch einen geringen Schwerbehindertenguotienten werden voraussichtlich über den Rettungsschirm 2021 abgefangen.

#### **Einführung SAP**

Ziel ist es, die VER langfristig zukunftssicher aufzustellen. Hierfür spielt die Einführung eines einheitlichen ERP-Systems eine zentrale Rolle, da Enterprise Resource Planning eine unternehmensweite Vernetzung einzelner Abteilungen ermöglicht und eine einheitliche Datenbasis schafft. Die dadurch entstehende höhere Datentransparenz wird die Abstimmungen und die Aufbereitungen der Daten deutlich effizienter und einfacher gestalten. Gleichzeitig werden manuelle, intransparente und dadurch fehleranfällige

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

Prozesse entfallen sowie einheitliche Arbeitsabläufe geschaffen. Zudem kann durch ein einheitliches ERP-System schneller und effizienter auf ein verändertes Marktumfeld reagiert werden. So ist die VER in der Lage, sich gut anzupassen und ihre Marktposition weiter zu stärken.

Darüber hinaus ermöglicht die Einführung eines neuen ERP-Systems eine Vertiefung der Kooperation mit der BOGESTRA bei gleichzeitiger Hebung zusätzlicher Synergien. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat im Juni 2020 der Einführung von SAP in den Bereichen Finanzbuchhaltung, Controlling, Verbundfinanzierung, Einkauf, Materialwirtschaft und Werkstatt zugestimmt.

Direkt zu Jahresbeginn 2021 wurde mit den Arbeiten für die Lastenhefterstellung begonnen und im Sommer 2021 konnten sie unter Einhaltung der geplanten Kosten erfolgreich abgeschlossen werden. In der Erstellungsphase wurden zudem durchgehend Mitarbeitende der BOGESTRA in diesen Prozess eingebunden, um neben den reinen Anforderungen der VER auch die

KundenCenter Schwelm mit Werbung für die neue VER-App

Kompatibilität zur BOGESTRA sicherzustellen.

Mit der Erstellung des Pflichtenheftes konnte allerdings, wie ursprünglich geplant, nicht mehr im Jahr 2021 begonnen werden. Grund dafür waren deutliche zeitliche Verzögerungen bei der Angebotserstellung seitens des Dienstleisters. Seit März 2022 befindet sich die Gesellschaft in intensiven Gesprächen mit dem Dienstleiter, um Lösungsansätze für die erheblich höheren Kosten gegenüber der anfänglichen Preisindikation des Dienstleisters gemeinsam zu erarbeiten.

Aufgrund dieser unvorhergesehenen Ereignisse kann der ursprünglich geplante Go-live-Termin 1. Januar 2023 nicht mehr gehalten werden. Eine verbindliche Zeitschiene für die Einführung von SAP wird nach den Verhandlungsgesprächen mit dem Dienstleister vereinbart.

#### Anschaffung neuer Fahrausweisdrucker

Der bisherige Softwarehersteller des VER-Vertriebssystems hat eine Produktabkündigung gegenüber der



#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

VER ausgesprochen. Betroffen hiervon sind die Bordrechner und Einstiegskontrollsystem(EKS)-Geräte auf den Bussen sowie das Abo-Hintergrundsystem. Die Sicherstellung von Ersatzteilversorgung und Reparaturen für die Bordrechner sowie für die EKS-Geräte endet am 18. März 2023. Für das Abosystem gibt es bereits aktuell keine Funktionserweiterungen mehr, ausschließlich Fehlerbehebung und einfacher Support sind bis zum 31. Dezember 2022 gewährleistet. Das Projekt zur Neubeschaffung läuft unter externer Projektbegleitung seit Mai 2021. Das Investitionsvolumen für die Ausschreibung eines neuen Vertriebssystems wird auf 2,9 Mio. Euro geschätzt. Die Umsetzung ist für die Jahre 2023/2024 vorgesehen. Zurzeit finden enge Abstimmungen zwischen der VER und den umliegenden Verkehrsunternehmen innerhalb der KMR statt, um Produkte anzuschaffen, bei denen die Kompatibilität mit den technischen Systemen wie dem ITCS gegeben ist. Weitere Schwerpunkte bei der Beschaffung sind die verbesserte Kundeninformation in den Fahrzeugen, eine benutzerfreundlichere Bedienung für das Fahrpersonal sowie die Umsetzung der kontaktlosen und bargeldlosen Bezahlmöglichkeit.



Digital bestens informiert durch die dynamische Fahrgastinformation (DFI) an vielen Haltestellen der VER

#### **ITCS und DFI**

Die VER hat 2018 eine Ausschreibung für die Einrichtung eines ITCS (Intermodal Transport Control System) und einer DFI (Digitale Fahrgastinformation) auf den Weg gebracht. Mit dem einzuführenden System sollen Betriebsabläufe besser gesteuert, Störungen schneller bearbeitet und die Qualität des ÖPNV verbessert werden.

Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Projektes und zur besseren Kommunikation zwischen den benachbarten Verkehrsunternehmen hat sich die VER entschlossen, kein eigenes ITCS anzuschaffen, sondern das bestehende System der KöR-Partner zu nutzen. Hierdurch ergeben sich nicht nur bei der Anschaffung Synergieeffekte, sondern auch im laufenden Betrieb, da die gesamte Leitstellentätigkeit zum Kooperationspartner verlagert wird und keine kostenintensive ITCS-Leitstelle am Betriebshof in Ennepetal aufgebaut und vorgehalten werden muss.

Im November 2019 wurde das ITCS zusammen mit der digitalen Fahrgastinformation erfolgreich in den Echtbetrieb überführt. Ab diesem Zeitpunkt stehen den Fahrgästen auf 35 DFI-light-Anzeigen an 12 zentralen Knotenpunkten im Ennepe-Ruhr-Kreis Abfahrzeiten unserer Linien in Echtzeit zur Verfügung. Seit Anfang Dezember 2019 sind diese auch über die neue VER-App einsehbar. Die erfolgreiche Endabnahme ist erfolgt.

Die geplanten Projektkosten für die Einrichtung eines ITCS und der DFI-Anlage von rd. 1,04 Mio. Euro wurden nicht überschritten. Die Gesellschaft hat für das ITCS 168 TEuro und für die DFI-Anlagen 191 TEuro an Fördermitteln erhalten. Die Prüfung der eingereichten Verwendungsnachweise durch den VRR verlief ohne Beanstandungen. Alle Fördermittel wurden vollständig bis Ende des Geschäftsjahres ausgezahlt.

2020 wurden im Rahmen des Sonderprogramms "Kommunale Verkehrsinfrastruktur ÖPNV" 5 weitere DFI-Anzeiger errichtet. Der Verwendungsnachweis und dessen Prüfung wurden im Jahr 2021 erfolgreich

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

abgeschlossen. Von den Gesamtkosten der Maßnahme (34 TEuro) wurden 30 TEuro gefördert.

#### **On-Demand-Verkehre**

Die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs im Rahmen eines Pilotprojektes im Ennepe-Ruhr-Kreis ist bereits weit vorangeschritten. Nach der Erstellung des Grobkonzeptes ist die fachliche Begleitung für das Pilotprojekt ausgeschrieben worden. Hier hat sich das Unternehmen Door2Door GmbH als Anbieter durchsetzen können. Door2Door stellt die Hintergrundsysteme wie z. B. die App zur Buchung der Fahrten und die Abwicklung für das Ticketing bereit. Des Weiteren unterstützte der Dienstleister die VER bei der verkehrlichen und betrieblichen Detailplanung.

Die Detailplanungen und das On-Demand-System als solches sind in den zuständigen Ausschüssen des Kreises sowie den Städten Breckerfeld, Ennepetal und Gevelsberg vorgestellt worden. Der Feldversuch zur Erprobung der Funktionalität des Systems für das definierte Verkehrsgebiet verlief problemlos. Mitte Dezember 2021 ist die Fahrleistung extern ausgeschrieben worden. Das Ergebnis lag im Frühjahr 2022 vor: Die Fahrleistung wird in dem zwei Jahre andauernden Pilotprojekt durch das Unternehmen Tepass Mobility GmbH + Co. KG durchgeführt.

Im Gegensatz zu anderen On-Demand-Projekten steht hier nicht eine Angebotserweiterung im Fokus, sondern die Substitution vorhandener Angebote. Es geht letztlich darum, in Zeiten schwacher Nachfrage diese Leistung ökologisch und ökonomisch sinnvoller zu erbringen und gleichzeitig durch eine flexible und individuelle Ausgestaltung des Angebots dieses für

die Kund\*innen deutlich attraktiver zu gestalten. Gleichzeitig soll evaluiert werden, ob das On-Demand-System einen Beitrag für die Umsetzung der Verkehrswende im Bedienungsgebiet leisten kann.

#### **Erneuerung der Busflotte**

2021 wurden 6 neue Gelenkbusse und 1 neuer Solobus beschafft, die nach heutigem Stand der Technik die bestmögliche Abgasnorm (Euro VI) erfüllen. Abbiegesowie Bremsassistenzsysteme und Rückfahrkameras gehören zum Standard der neuen Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge sind in der Lage, mit synthetischem Treibstoff (GTL) betrieben zu werden. Hierdurch werden die Vorgaben der Clean Vehicle Directive (CVD) für saubere Fahrzeuge eingehalten. Die Investitionskosten für den Einsatz von GTL werden derzeit erarbeitet. Die Beschaffungskosten für einen Liter GTL liegen derzeit rd. 10 Cent über den normalen Dieselkraftstoffkosten. Mit dieser Erneuerungsstrategie arbeitet die VER kontinuierlich daran, die Umweltbilanz zu verbessern und den Fahrgästen einen höheren Komfort zu bieten. Das durchschnittliche Fahrzeugalter der aktuellen Flotte beträgt 6,7 Jahre. Durch die geplante Neubeschaffung im Jahr 2021 und die weitere Reduzierung der Busflotte aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen hatte die VER ab Dezember 2021 ausschließlich Fahrzeuge im Einsatz, die den Abgasnormen Euro V, EEV oder Euro VI entsprechen.

Aufgrund der aktuellen Weltgeschehnisse (z. B. Ukraine-Krieg) zieht die Gesellschaft in Erwägung, ungeachtet der bevorstehenden Lieferung der neuen Fahrzeuge gegen Anfang Juni 2022 die zu

#### **Fahrzeugtypen**

	2019	2020	2021
Standardbusse	66	69	64
Gelenkbusse	34	35	32
Linienbusse	100	104	96
Bürgerbusse*	7	9	8
Gesamt	107	113	1.04

Reduzierung der Busflotte durch die Optimierung der Werkstatt und des Verkehrsangebots

<sup>\*</sup> davon zwei Reserve-/Ersatzfahrzeuge

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

ersetzenden Omnibusse weiterhin vorzuhalten. Damit soll den aktuell eingeschränkten Beschaffungsmöglichkeiten von Ersatzteilen und langen Lieferzeiten und den damit einhergehenden Ausfallmöglichkeiten der Omnibusse im Linienverkehr entgegengewirkt werden.

#### **Energetische Erneuerung des Betriebshofes**

Im Geschäftsjahr 2019 griff die VER den Gedanken von ÖKOPROFIT (Ökologisches Projekt Für Integrierte Umwelt-Technik) wieder auf und entwickelte diesen weiter, um ihre Energiebilanz zu verbessern und den Ausstoß von CO<sub>2</sub> weiter zu reduzieren. Hierfür wurden 2019 wichtige Grundsteine gelegt. Per Aufsichtsratsbeschluss wurde Ende 2019 mit dem Aufbau einer Photovoltaikanlage mit einer Leistung von ca. 445 kWp auf den Wagenhallen begonnen. Die erfolgreiche Inbetriebnahme erfolgte Ende 2020.

Ladesäule für Dienstfahrzeuge auf dem Wuppermannshof



Die Photovoltaikanlage hat im Geschäftsjahr 2021 rd. 360.000 kWh erzeugt. Hiervon wurden 49 % (176.000 kWh) selbst verbraucht und 51 % (184.000 kWh) in das Netz rückgespeist. Dies bedeutet eine  $\rm CO_2$ -Einsparung von rd. 236 Tonnen. Die Einsparungen für den Bezug von Strom betrugen rd. 45,6 TEuro.

#### **Einrichtung Ladeinfrastruktur**

Im Geschäftsjahr 2021 hat die Gesellschaft 3 Ladesäulen für Elektroautos in Betrieb genommen. Die Nutzung ist ausschließlich für Dienstfahrzeuge freigegeben. Omnibusse können an den Ladestationen nicht geladen werden. Die geplante Erweiterung der Ladeinfrastruktur kann allerdings 2022 aufgrund der kurzen Laufzeit des Förderprogramms und den begrenzten Ressourcen nicht umgesetzt werden.

#### Schulzeitstaffelung

Eine Untersuchung hat ergeben, dass die Verkehrsbeziehungen aufgrund der freien Schulwahl in Verbindung mit der kleinstädtischen/regionalen Siedlungsstruktur ein sehr eng verflochtenes Netz zwischen dem Linienverkehr, dem Schüler\*innenverkehr und den Einsatzwagen/Verstärkern darstellen. Diese enge Verflechtung lässt trotz der Spreizung des Unterrichtsbeginns von 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr nur ein Einsparpotenzial von 2 Fahrzeugen zu. Dies ist das Ergebnis einer bisher optimierungsorientierten Dienst- und Umlaufplanung.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger wurde der Kreispolitik in der zweiten Beratungsfolge dieses Ergebnis mitgeteilt und der Vorschlag unterbreitet, als Ziel der Schulzeitstaffelung nicht mehr diese recht geringen Einsparpotenziale anzustreben. Stattdessen sollten die eingesetzten Kapazitäten überprüft und an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Gleichzeitig würden die Corona-Verstärkerfahrten (zunächst bis zum Beginn der Sommerferien 2022) weiterhin eingesetzt. Hierdurch würde in den Zeiten von Corona dem Abstandsgebot auf stark frequentierten Fahrten Rechnung getragen. Die Beförderungsqualität in der Spitze könnte somit deutlich ver-

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

bessert werden. Die Kreispolitik ist diesem Vorschlag gefolgt; er wurde und wird weiter umgesetzt.

### Organisationsveränderung im Rahmen der Umstrukturierung

Im Geschäftsjahr 2021 wurde die Neustrukturierung des Vertriebs in die beiden Bereiche BackOffice und FrontOffice umgesetzt. Diese Umorganisation ist aufgrund der neuen Anforderungen an den Vertrieb der VER entstanden. Hierzu gehören die Optimierung des Kundendialogs zur verbesserten Bearbeitung von Kundenanliegen, die Umsetzung des Pünktlichkeitsversprechens, der weitere Aufbau des digitalen Vertriebs sowie die intensivere Pflege von App und Website. Hinzukommt die regelmäßige Aufstellung von Statistiken und die Auswertung von Vertriebsdaten. Durch die Umstrukturierung konnten die BackOffice-Arbeiten von denen im FrontOffice erfolgreich getrennt und damit die internen Prozessabläufe weiter optimiert werden.

#### Kooperationsprojekt mit der BOGESTRA AG

Die Beteiligung der BOGESTRA mit 30 % an der VER ist im September 2018 im Rahmen eines Pensionsgeschäftes umgesetzt worden. Damit wurde ein entscheidender Grundstein für die engere Kooperation zwischen den beiden Partnerunternehmen gelegt. Die bereits umgesetzten Maßnahmen haben sich etabliert und tragen zur Verbesserung des Unternehmenserfolges bei.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine weiteren Verlagerungen von Aufgabenfelder mit personellen Veränderungen zum Kooperationspartner durchgeführt. Im Rahmen der bevorstehenden SAP-Einführung wurde die Zusammenarbeit in den betreffenden Bereichen entsprechend ausgebaut und intensiviert.

#### **Beirat**

Im Berichtsjahr sind 2 Beiratssitzungen im Online-Format unter dem Vorsitz der Stadt Ennepetal durchgeführt worden.

#### Abbau der Altüberstunden

Der mit dem Betriebsrat für das Jahr 2020 vereinbarte Abbau der in den vergangenen Jahren entstandenen Altüberstunden konnte pandemiebedingt erst im April 2021 zum Abschluss gebracht werden.

#### Mitarbeitendenticket

Anfang 2021 erhielten alle Mitarbeitenden der VER neben dem bereits bestehenden Mitarbeitendenticket die Möglichkeit, für in ihrem Haushalt lebende Familienangehörige eine kostenlose Freifahrtenkarte zu beantragen. Die Freifahrtenkarte berechtigt die Inhabenden, kostenlos auf allen Linien der VER befördert zu werden. Mit diesem Angebot steigert die VER nicht nur ihre Attraktivität als bekannter Arbeitgeber im Ennepe-Ruhr-Kreis, sondern fördert die umweltfreundliche Mobilität direkt im Kreise der Mitarbeitenden.

#### Corona-Schutzmaßnahmen

Seit Einberufung des Krisen- und Planungsstabs zu Beginn 2020 tagt dieser in regelmäßigen Abständen und entwickelt stetig, unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsvorgaben, die bestehenden Corona-Schutzmaß-

Hygienemaßnahme: Konsequentes Tragen von Stoff- und später OP-/FFP2-Masken



#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

nahmen für Mitarbeitende und Fahrgäste weiter. Die erfolgreiche Einhaltung der allgemein anerkannten Hygienemaßnahmen – das konsequente Tragen von OP/FFP2-Masken, die Einhaltung von Mindestabständen, die Einrichtung von Schutzscheiben an Arbeitsplätzen, die Bereitstellung von Tests, die Einhaltung der 3-G-Regel, die strikte Reduzierung von Raum- und Bürobelegungen in Verbindung mit regelmäßigen Lüftungseinheiten und die Forcierung der mobilen Arbeit während der Pandemie – haben dazu geführt, dass bisher keine Einschränkungen im Betriebsablauf eingetreten sind.

Zusätzlich zu den eigenen und vom Gesetzgeber geforderten Schutzmaßnahmen hat die Gesellschaft sich massiv für ein Impfangebot in einem Impfzentrum für alle Mitarbeitende eingesetzt. Große Teile der Belegschaft haben das Angebot angenommen. Aufgrund der erfolgreichen Impfaktion im Mai hat die VER im Dezember in Zusammenarbeit mit dem Betriebsarzt ein Impfkonzept erarbeitet, das allen Mitarbeitenden ermöglichte, auf dem Betriebshof eine Erst-, Zweit- oder Boosterimpfung zu erhalten.

#### Fahrausweisprüfung

Die Fahrausweisprüfung der VER wurde im Oktober 2019 erfolgreich im Rahmen der Kooperation an die BOGESTRA fremdvergeben. Seitdem prüfen die BOGESTRA-Kundenbetreuer\*innen im Namen der VER. Im Jahr 2020 musste die Fahrausweisprüfung zeitweise pandemiebedingt eingestellt werden. Im Jahr 2021 konnten alle geplanten Prüfungen durchgeführt werden. Trotz der durch die Corona-Pandemie gesetzten Rahmenbedingungen konnten die geleisteten Stunden (2.640 Std.) im Vergleich zum Vorjahr (1.277 Std.) mehr als verdoppelt werden. Dies entspricht einem Anstieg des Prüfungsumfangs von rd. 107 %. Analog hierzu stieg die Anzahl der geprüften Fahrgäste von 20.715 (2020) auf 55.353 im Jahr 2021. Der Kontrollgrad der Kundenbetreuer\*innen lag bei 0,45 %. Durch die aktive Prüfung in Kombination mit den Überprüfungen durch das Fahrpersonal (Vordereinstieg) und die EKS-Geräte ist trotz der Corona-Pandemie von einer Erfüllung der Prüfquote von 1 % auszugehen. Die Anzahl der EBE-Fälle (erhöhtes Beförderungsentgelt) 2021 betrug 1.836 (Vorjahr: 1.168). Der Anteil an Fahrgästen, die ohne gültigen Fahrausweis unterwegs waren, sank von 5,64 % auf 3,32 %. Insgesamt wurde hier ein Forderungsaufkommen von 67 TEuro (Vorjahr: 36 TEuro) generiert. Als offene Forderung sind davon 8 TEuro (Vorjahr: 9 TEuro) in den Büchern vermerkt. Erfolglose Zahlungsaufforderungen werden an ein Inkassounternehmen weitergegeben.

#### Lage

Die erwirtschafteten kassentechnischen Einnahmen der VER im Geschäftsjahr 2021 betrugen 10,02 Mio. Euro. Aufgrund der weiterhin andauernden Corona-Pandemie und einer ausgebliebenen Tarifpreisanpassung (ausgenommen SchokoTickets ab August) seitens des VRR zum Jahresbeginn 2021 sind die Einnahmen um 0,3 % im Vergleich zum Vorjahr (10,05 Mio. Euro) gesunken. Zusätzlich zu Pandemieeinbußen sinken die Einwohnerzahlen wie in den Vorjahren weiter bei einem gleichzeitig steigenden Motorisierungsgrad. Auch die Entwicklungen im Schüler\*innenverkehr, dem wichtigsten Finanzierungsbaustein der VER, stellen durch die sinkenden Schüler\*innenzahlen in den letzten Jahren (ausgenommen 2021) und die steigenden Anforderungen an die Beförderung eine zunehmende Herausforderung für die Gesellschaft dar.

Die erhaltenen Ausgleichszahlungen (4,69 Mio. Euro) der VER sind im Vergleich zum Vorjahr um 13,6 % gesunken. Auslöser für den Rückgang sind zum einen gesunkene Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie, zum anderen veränderte Fahrgastströme zwischen einzelnen Städten, die einen bedeutenden Einfluss auf die Höhe des Übersteigerausgleichs haben (–853 TEuro). Positiv haben sich die Zahlungen für die Beförderung schwerbehinderter Menschen gegenüber dem Vorjahr entwickelt. Hier hat die Gesellschaft eine Restzahlung von 205 TEuro aus dem Jahr 2019 erhalten und konnte eine Rückstellung aus selbigem Jahr von 131 TEuro vollständig auflösen.

Die sonstigen Erlöse sind im Vergleich zum Vorjahr um 240 TEuro auf 569 TEuro gestiegen. Aufgrund der CO-

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

VID-19-Pandemie wurden im Schüler\*innenverkehr zusätzliche Busse eingesetzt, um das Fahrgastaufkommen in den Bussen zu entzerren. Der Kreis hat die zusätzlich entstandenen Aufwendungen von 208 TEuro erstattet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 828 TEuro auf 3,59 Mio. Euro gestiegen. Ausschlaggebend für den Anstieg ist die Auflösung einer für den Rettungsschirm 2020 gebildeten Rückstellung von 341 TEuro. Zudem wurde der Verkauf alter Omnibusse zur Schaffung weiterer Kapazitäten im Linienverkehr 2020 durch die Corona-Pandemie ausgesetzt und 2021 nachgeholt: Die geplanten Verkäufe wurden fristgerecht abgewickelt. Daher kommt es zu einer positiven Abweichung von 208 TEuro bei den Erträgen aus Anlagenabgängen. Die Erstattung von zusätzlichen Fahrten im Schüler\*innenverkehr aus 2020 aufgrund von COVID-19 erfolgte 2021 mit 113 TEuro. Zudem hat die Gesellschaft die vereinbarten 100 TEuro von der VOV-Versicherung aus dem Verfahren in Sachen Pflichtverletzung gegen die alte Geschäftsführung erhalten.

Die Erträge aus Wertpapieren (EN-VER-Fonds) lagen mit 398 TEuro um 69 TEuro über dem Niveau des Vorjahres.

Die gesamten erwirtschafteten Erträge der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2021 lagen bei 19,27 Mio. Euro und damit 1,9 % über dem Niveau des Vorjahres (18,91 Mio. Euro). Der Planwert wurde um 1,36 Mio. Euro übertroffen, da u. a. keine pandemiebedingten Billigkeitsleistungen

durch einen Rettungsschirm berücksichtigt worden sind.

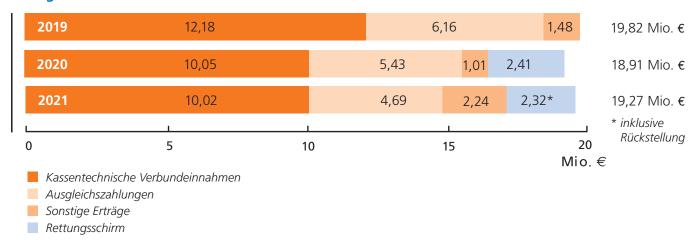
Die Kosten für Löhne und Gehälter stiegen 2021 um 2,17 % – bei einer Tariflohnerhöhung von 1,4 % ab April und einem durchschnittlichen höheren Personalbestand von 6 Mitarbeitenden. Der Anstieg der Kosten für Löhne und Gehälter 2021 wird durch die im Jahr 2020 einmalig ausgezahlte Corona-Prämie von insgesamt 185 TEuro leicht gedämpft.

Die Aufwendungen für die Altersvorsorge und Unterstützung sanken durch Auflösungen bei den Pensionsrückstellungen von 371 TEuro um 362 TEuro auf 919 TEuro. Die gesamten Personalaufwendungen inkl. der Arbeitgeberanteile und der Altersvorsorge stiegen um 42 TEuro auf 16,6 Mio. Euro. Zinsaufwendungen für Pensionen finden keine Berücksichtigung bei den Personalaufwendungen.

Der gesamte Materialaufwand beläuft sich 2021 auf 8,99 Mio. Euro. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen im Geschäftsjahr um 8,02 %. Die Kosten für Treibstoff sind im Vergleich zum Vorjahr um 250 TEuro gestiegen. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 54 TEuro auf 5,99 Mio. Euro angestiegen.

Die Abschreibungen sind aufgrund der frühzeitigen Busbeschaffung im 3. Quartal um 69 TEuro auf 2,11 Mio, Euro gestiegen. Das gesamte Anlagevermögen ist im Ver-

#### **Erträge**



#### Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht

gleich zum Vorjahr um 3,58 Mio. Euro gestiegen und beläuft sich auf 45,32 Mio. Euro. Der hohe Anstieg des Anlagevermögens ergibt sich überwiegend aus der Aufstockung des bestehenden EN-VER-Fonds um 3,12 Mio. Euro und dem um 754 TEuro gestiegenen Sachanlagevermögen im Bereich der Omnibusse. Der Anlagendeckungsgrad beträgt 7,85 % und liegt damit weit unter den üblichen Vergleichswerten.

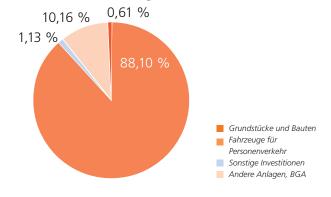
Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen von 2,70 Mio. Euro auf 2,86 Mio. Euro. Grund dafür ist die 2021 ununterbrochene Fahrausweisprüfung und die Bildung einer Rückstellung für die Anreizmittel 2021 der Subunternehmer von 71 TEuro. In den Vorjahren erfolgte die Buchung der Rückstellung gegen die Erträge.

Die Zinsaufwendungen der Gesellschaft betrugen 4,20 Mio. Euro und liegen mit 381 TEuro über dem Niveau des Vorjahres. Auslöser war der stärkere Rückgang des Rechnungszinses für die Pensionsrückstellungen im Jahr 2021 (0,43 Prozentpunkte) gegenüber 2020 (0,41 Prozentpunkte).

Die gesamte Zuführung der Pensionsrückstellungen beläuft sich auf 3,72 Mio. Euro. Hinzu kommen noch 249 TEuro aus der Nachholregelung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG). Mit dieser Zuführung sind alle Ansprüche aus dem BilMoG für die Pensionen abgegolten.

Die gesamten verursachten Aufwendungen der Gesellschaft im Geschäftsjahr belaufen sich auf 34,75 Mio.

Investitionen in Sachanlagen 2021 (2,65 Mio. €)



Euro und sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,73 % gestiegen. Der Planwert wird insbesondere im Bereich der Personalaufwendungen und Pensions- und Deputatzuführungen deutlich unterschritten. Damit liegen die gesamten Aufwendungen 4,76 % unter dem Planwert.

Die VER schließt das Geschäftsjahr 2021 mit einem Verlust von 15,48 Mio. Euro ab. Damit liegt der Finanzierungsbedarf rd. 557 TEuro über dem des Vorjahres. Der Planwert des Geschäftsjahres von 18,58 Mio. Euro konnte aufgrund der pandemiebedingten Billigkeitsleistungen von Bund und Land deutlich unterschritten werden.

Der Kostendeckungsgrad der Gesellschaft beträgt 55,45 % und liegt leicht unter dem Vorjahr (55,88 %). Der Finanzierungsbedarf je Kilometer ist gegenüber dem Vorjahr trotz gestiegener Kosten durch eine höhere Kilometerleistung um 1 Cent von 2,92 Euro auf 2,91 Euro gesunken.

Die Anzahl der bei der VER beschäftigten Mitarbeitenden betrug im Durchschnitt 328 (Vorjahr: 322).

Die durchschnittliche Krankenquote des gesamten Unternehmens ist trotz der weiter anhaltenden Corona-Pandemie gegenüber dem Vorjahr um 2,24 Prozentpunkte auf 14,92 % gesunken. Es ist anzunehmen, dass die umfangreiche und konsequente Umsetzung der Hygienemaßnahmen in Verbindung mit einem frühzeitigen Impfangebot an die gesamte Belegschaft sich positiv auf die Entwicklung der Krankenquote ausgewirkt hat. Der Investitionsplan 2021 wurde nicht im vollen Umfang umgesetzt. Grund sind Änderungen in den Zeitplänen einzelner Investitionsprojekte. Ein großer Anteil der Plan-Ist-Abweichung wird durch den verschobenen Umbau der Beleuchtungsanlagen in den Wagenhallen getragen. Die Maßnahme wurde 2021 durch die Priorisierung anderer Projekte nicht umgesetzt. Im Mittelpunkt stand die Anschaffung von 7 Omnibussen (1 Solobus und 6 Gelenkbusse). Diese wurde auch umgesetzt. Von den geplanten Ladestationen für Elektroautos wurden 3 von 6 angeschafft. Unerwartete Investitionen haben sich bei den Kanalarbeiten im Zusammenhang mit der Erweiterung von

Das Geschäftsjahr 2021 / Wirtschaftsbericht / Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Parkflächen auf dem Betriebshof ergeben sowie durch den Kauf eines neuen Bürgerbusses für den Bürgerbusverein Wetter. Zudem wurde außerplanmäßig in den Ausbau der IT-Infrastruktur investiert, um das mobile Arbeiten für einen großen Teil der Mitarbeitenden während der Corona-Pandemie zu ermöglichen. Des Weiteren wurde die verbleibende Anzahl an Omnibussen mit Schutzscheiben am Fahrerarbeitsplatz ausgestattet.

Die Vermögenslage der VER hat sich im Jahr 2021 weiter verändert. Die Bilanzsumme stieg von 49,30 Mio. Euro auf 53,72 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote liegt bei 6,62 % (Vorjahr: 7,21 %). Damit sind 93,38 % des Unternehmens fremdfinanziert.

Der Verlust wird im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages in voller Höhe von der Beteiligungsgesellschaft übernommen.

Die Liquiditätssituation der VER ist gut. Zur Meidung von Verwahrentgelten der Banken wurde der EN-VER-Fonds weiter aufgestockt. Der Liquiditätsgrad liegt bei 126 %. Damit können alle kurzfristigen Verbindlichkeiten durch die liquiden Mittel gedeckt werden.

Die Kreditverbindlichkeiten konnten planmäßig getilgt werden.

#### Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zur Steuerung der Unternehmensaktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele nutzt die VER verschiedene Kennzahlen. Im Bereich Finanzen werden die Einnahmen aus dem Linienverkehr und das Jahresergebnis als wesentliche Steuerungsgröße verwendet. Weitere wichtige Steuerungsgrößen der Gesellschaft sind der Kostendeckungsgrad und der Finanzierungsbedarf pro Kilometer. Im nichtfinanzbezogenen Bereich steuert die VER die unternehmerischen Aktivitäten im Wesentlichen anhand von Fahrgastzahlen und Ticketverkäufen. Für die interne Unternehmenssteuerung erfolgte eine regelmäßige spartenbezogene informelle Berichterstattung an die Geschäftsführung.

#### Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### Risikomanagementsystem

Das Risikomanagementsystem der VER erstreckt sich über alle Unternehmensbereiche. Die Identifizierung und Bewertung der Risiken erfolgt durch die Risikoverwalter und wird durch die Risikomanager geprüft und freigegeben. Die Verwaltung der Risiken erfolgt zentral. Zur Risikoüberwachung werden in regelmäßigen Abständen Abfragen in den einzelnen Unternehmensbereichen durchgeführt. Alle Risiken werden mit einer Schadenshöhe und einer Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet sowie in Risikoklassen eingeteilt. Zur Risikoreduktion werden entsprechende Maßnahmen entwickelt und auf ihre Wirksamkeit hin überwacht. Es erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Risikokoordinator sowie an den Aufsichtsrat.

Die Zielsetzung des Risikomanagements der VER ist die frühzeitige Erkennung und aktive Steuerung von Risiken, die durch die Ausübung des unternehmerischen Handelns entstehen.

#### Risiken

Die Verkehrsgesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2021 insgesamt 23 Risiken auf. Neugemeldete Risiken der Klasse 2 und höher hat es 3 gegenüber der Risikoprüfung 2020 gegeben. 3 der Risiken werden als eventuelle Gefährdung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage eingeschätzt und nachstehend erläutert.

Der Wegfall oder Rückgang von Ausgleichszahlungen sowie Zuschüssen stellt ein wesentliches Risiko für die Gesellschaft dar, da diese zu einem bedeutenden Teil die entstehenden Aufwendungen decken. Mögliche Steuerungsmaßnahmen präventiver oder korrektiver Art sind nur sehr begrenzt möglich, da keine direkte Einflussnahme besteht.

Durch das Inkrafttreten der neuen Datenschutzgrundverordnung im Mai 2018 wurde der Bußgeldrahmen deutlich angehoben, sodass eventuelle Verstöße gegen den Datenschutz schwerwiegende

Das Geschäftsjahr 2021 / Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Auswirkungen auf die Finanzlage der Gesellschaft haben können. Entsprechend wurde im Vorfeld das Datenschutzmanagementsystem der VER mit Hilfe des Kooperationspartners BOGESTRA überarbeitet, um eventuelle Verstöße zu vermeiden.

Die Nichteinhaltung der EU-konformen Finanzierungsgrenze durch steigende Aufwendungen und stagnierende oder sinkende Erträge bildet damit das Kernrisiko und ist durch die immer noch anhaltende Corona-Pandemie wieder mehr in den Fokus gerückt. Durch die Implementierung eines unternehmensweiten Berichtswesens können negative Abweichungen frühzeitig erkannt werden und es bietet damit Raum für die Einleitung von Gegensteuerungsmaßnahmen. Das Risiko wegfallender Fahrgeldeinnahmen durch die Corona-Pandemie wurde im Risikomanagement nicht erfasst, da die Auswirkungen bereits in den Unternehmensberichten enthalten waren und später durch den Rettungsschirm aufgefangen wurden.

#### Entwicklung Wirtschaftsjahr 2022 ff.

Der vom Aufsichtsrat genehmigte und verabschiedete Wirtschaftsplan prognostiziert für das Jahr 2022 einen

Finanzierungsbedarf von rd. 18,32 Mio. Euro. Billigkeitsleistungen für voraussichtliche Einnahmeausfälle aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie wurden nicht berücksichtigt. Die bedienten Gebietskörperschaften haben bereits die Deckung des geplanten Finanzierungsbedarfs zugesagt. Mögliche Abweichungen nach oben werden durch den Ergebnisabführungsvertrag entsprechend ausgeglichen. Somit besteht keine Gefahr der Überschuldung.

Wie lange die Corona-Pandemie noch den Alltag bestimmen wird, ist schwer abzuschätzen. Festzustellen ist jedoch, dass die einschränkenden Maßnahmen bereits zum Jahresende 2021 und fortdauernd im neuen Jahr deutlich zurückgefahren wurden und damit die Bewegungsfreiheiten von Vorpandemiezeiten nahezu erreicht werden konnten. Diese Entwicklung zeichnet sich bei der Fahrgastzahl wie auch den Einnahmen durch entsprechende Zunahmen ab. Nicht absehbar sind jedoch die langfristigen Folgen aufgrund von Verhaltensänderungen bei den Fahrgästen. Hier haben sich u. a. in der Bevölkerung Vorbehalte aufgrund einer möglichen Ansteckungsgefahr durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entwickelt, die erst wieder abgebaut werden müssen, auch wenn es für diese Vorbehalte bisher keine wissenschaftlichen Beweise gibt. Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, dass erst in den Jahren 2024/2025 das Einnahmeniveau von 2019 erreicht wird.

Die Branche steht nicht nur vor der Herausforderung, die deutlich zurückgegangenen Einnahmen durch die Corona-Pandemie zu kompensieren, sondern auch die aktuellen und künftigen Preissteigerungen bei den Ausgaben aufzufangen. Durch Effizienzsteigerungen und Optimierungsmaßnahmen können diese Mehrkosten nicht gedeckt werden. Damit hat die Pandemie den Kostendeckungsgrad im ÖPNV nachhaltig verschlechtert. Ob es 2025 ff. zu einem entsprechenden Nachholeffekt kommen wird, der die entgangenen Fahrgaststeigerungen und Einnahmezuwächse aufholt, bleibt abzuwarten.

Erschwerend zur Krisenbewältigung durch die Corona-Pandemie ist nun der Krieg in der Ukraine hinzugekommen, welcher die bereits ohnehin hohen Energiepreise

#### Das Geschäftsjahr 2021 / Prognose-, Chancen- und Risikobericht

massiv hat steigen lassen. An eine Einhaltung der Wirtschaftspläne in der Branche für 2022 ist daher nicht mehr zu denken.

Bund und Länder haben bereits erkannt, dass die Fahrgastzahlen bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln sind, um die geplanten Klimaziele erreichen zu können. Entsprechend ist in den nächsten Jahren kontinuierlich auf dieses Ziel hinzuarbeiten und entsprechende Anreize zur Nutzung des ÖPNV zu setzen sowie eine solide und langfristige Finanzierung aufzubauen. Dazu gehört auch die Weiterführung eines Rettungsschirms über das Jahr 2021 hinaus, um die Verkehrsunternehmen und deren Potenzial zur Erreichung des Klimaziels nicht zu schwächen. Die Einführung des 9-Euro-Tickets durch die Politik ist als Entlastungsausgleich für die massiv gestiegenen Energiekosten und die Übernahme der Einnahmeausfälle durch den Bund ein Ansatz zur Förderung des ÖPNV und birgt das Potenzial, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Ob der Zeitraum von 3 Monaten einen nachhaltigen Effekt haben wird, bleibt abzuwarten.

Ein Liquiditätsengpass durch gesunkene Fahrgeldeinnahmen ist aktuell nicht zu erwarten. Hier helfen frühzeitig ausgezahlte Ausgleichszahlungen sowie gute Liquiditätsreserven der Gesellschaft. Zusätzlich besteht ein direkter Austausch mit dem Aufgabenträger.

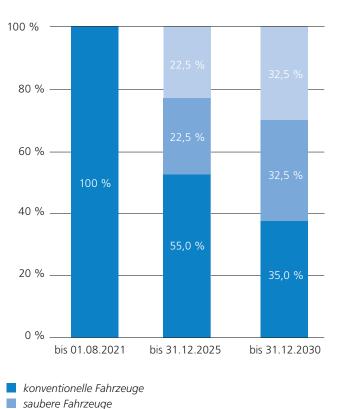
Die im April 2019 in Kraft gesetzte Clean Vehicles Directive der EU gibt vor, dass bis Ende 2025 45 % und bis Ende 2030 65 % der beschafften Busse "sauber" sein müssen, 50 % davon emissionsfrei. Diese Beschaffungsvorgaben können einen massiven Anstieg der Investitionskosten der Gesellschaft in den nächsten Jahren bedeuten. Ob es sich bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht um eine landesweite oder unternehmensweite Quote handeln wird, bleibt abzuwarten. Konkretere Aussagen sind im September 2022 nach der Verkehrsministerkonferenz zu erwarten.

Im Zuge der weiteren Auswirkungen der Corona-Pandemie auf wesentliche Lieferketten in der Wirtschaft, der zunehmenden Inflation und steigenden Zinsen sowie durch die negativen Auswirkungen des Ukraine-Krieges im bisherigen Verlauf des Jahres 2022 an den Kapital-

märkten sind deutliche Kursverluste sowohl bei den festverzinslichen Kapitalanlagen als auch bei den Aktien eingetreten. Die verringerten Kurswerte liegen zum Ende März 2022 noch über den Anschaffungskosten der Spezialfondsanteile. Sollten sich weitere Kursverluste ereignen, können sich Wertberichtigungsbedarfe bzgl. der Kapitalanlagen ergeben.

Dabei ist bei über den EN-VER-Spezialfonds getätigten Anlagen, bei denen in festverzinsliche Papiere von Unternehmensanleihen und Staatsanleihen mit Investment-Grade-Rating den Schwerpunkt der Kapitalanlagen ausmachen, das Risiko von Vermögensverlusten durch den Rückzahlungsanspruch in Höhe des Nominalwertes der Schuldverschreibungen grundsätzlich begrenzt, soweit es nicht zu einem Zahlungsausfall des Emittenten kommt.

#### **Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD)**



emissionsfreie Fahrzeuge

Quelle: VDV

## Nachhaltigkeitsstrategie



### Energetische Erneuerung des Betriebshofes

#### Photovoltaikanlage senkt Stromkosten

Um nachhaltig die Energiebilanz zu verbessern und den Ausstoß von  $\mathrm{CO}_2$  weiter zu reduzieren, wurde Ende 2019 im Rahmen weiterer Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz mit dem Aufbau einer Photovoltaikanlage auf den Dächern der Wagenhallen der VER begonnen. Die erfolgreiche Inbetriebnahme begann Ende 2020. Zwar konnte nicht die gesamte Dachfläche mit den Modulen bestückt werden, aber es ist trotzdem schon eine imposante Anlage entstanden: 1.374 Module erzeugen seitdem auf einer

Fläche von rund 2.300 m² umweltfreundlich Strom. Die Anlage hat eine Leistung von circa 445 kWp und ist damit eine der größten PV-Anlagen im südlichen Ennepe-Ruhr-Kreis.

Im Geschäftsjahr 2021 konnte sich die Photovoltaikanlage zum ersten Mal unter Beweis stellen und erzeugte 360.000 kWh. Hierdurch ist es uns gelungen, nicht nur über 45 TEuro an Stromkosten einzusparen, sondern einen weiteren wichtigen Beitrag zur

# Nachhaltigkeitsstrategie



CO<sub>2</sub>-Einsparung zu leisten (rd. 236 Tonnen). 51 % des erzeugten Stroms werden übrigens von der VER in das Netz zurückgespeist. Der Energiebedarf, der nicht über die Photovoltaikanlage gedeckt werden kann, erfolgt durch den Zukauf von Ökostrom.

Sonnenenergie gehört zum Energiekonzept der VER

### Informationskampagne



### Im Mittelpunkt – unsere Fahrgäste

Marketing mit Schwerpunkt VER-App unterwegs

Mit Blick auf die rückläufigen Fahrgastzahlen im Rahmen der Pandemie stand 2021 neben weiteren Aktivitäten auch der Bereich der Kundenansprache in unserem Fokus. So haben wir uns an der deutschlandweiten Informationskampagne #BesserWeiter bis Sommer 2021 mit insgesamt 60 Haltestellenplakaten im gesamten EN-Kreis sowie mit Traffic-Boards an vier Fahrzeugen beteiligt. Weiter gab es im zurückliegenden Geschäftsjahr eine große Marketingkampagne rund um die VER-App. Unter anderem wurden dafür vier Fahrzeuge mit Traffic-Boards gestaltet, 30 Haltestellen mit Werbepostern ausgestattet sowie das Infomobil und ein Gelenkbus in dem entsprechenden Design foliert. Dazu gab es Infomaterial zur Ansprache von Neubürger\*innen in allen Bürgerbüros sowie Großflächenplakate. Ende März 2021 kündigten wir darüber hinaus den Vertrag mit HandyTicket Deutschland und gewannen die Kund\*innen für unsere eigene App.

Im digitalen Fahrplanbuch 2021 fanden unsere Kund\*innen erstmals alle Linien, die im Ennepe-Ruhr-Kreis verkehren, online und konnten die Fahrpläne bequem vom heimischen Sofa aus durchblättern. Das digitale Fahrplanbuch ergänzt seitdem die VER-App und dient als Nachschlagewerk. Zu finden ist es auf unserer Website.

Erste Schritte in Richtung Einführung von digitalen Tarifen wie CiBo (CheckInBeOut) und FlexTicket liefen Ende 2021 an, ebenso die Planungen zum AboOnline (Umsetzung geplant ab Mitte 2022).

Im Bereich des Kundendialogs wurde eine neue Software zur schnellen sowie zentralen Verwaltung und Bearbeitung von Kundenanliegen eingeführt. Die Software ermöglicht uns auch eine Kategorisierung und Auswertung von Kundenanliegen.

Alle Aktivitäten fanden vor dem Hintergrund einer Neustrukturierung des Bereichs Marketing & Vertrieb statt. Aufgrund hinzukommender Verwaltungstätigkeiten im Vertrieb und der Erweiterung der Anzahl unserer KundenCenter wurden unter anderem die Bereiche Back- und FrontOffice getrennt bzw. neu aufgebaut.

### COVID-19-Pandemie



## Wagenhalle wird zur "eigenen" Impfstraße

#### VER-Impfangebote wurden gut angenommen

Wichtigster Baustein für eine Rückkehr in die Normalität und zum Schutz vor schwerer Erkrankung ist in Zeiten der Pandemie – neben der Einhaltung der Hygieneregeln sowie der Testungen – das Durchführen von Impfungen.

Nachdem VER-Mitarbeitenden (als wichtiger Bestandteil der kritischen Infrastruktur) Impftermine zur Erstimpfung im Impfzentrum angeboten werden konnten, hatten alle Beschäftigten Mitte Dezember 2021 die Chance, sich beim Betriebsarzt direkt vor Ort impfen zu lassen. Rund 80 Mitarbeitende aus allen Bereichen des Verkehrsdienstleisters nahmen das Angebot zum Boostern an. Einige wenige sind zur Erst- oder Zweitimpfung erschienen.

Insgesamt 12 Mitarbeitende haben sich zusätzlich noch eine allgemeine Grippeschutzimpfung geben lassen.

Dafür hat die VER zeitnah zu den Impfterminen für ihre Mitarbeitenden einen Teil der Wagenhalle geräumt und eine Impfstraße eingerichtet, inklusive Anmelde-, Warte- und Notfallbereich.

Ähnlich wie aus den Impfzentren bekannt, mussten die VER-Mitarbeitenden im Vorfeld einen Online-Termin für ihre Impfung am Betriebshof buchen, alle nötigen Unterlagen ausfüllen und mitbringen sowie angesichts der hochansteckenden Omikron-Variante ein zusätzlich verschärftes Hygienekonzept mit u. a. erweiterten Abstandsregeln einhalten. Das Abstandhalten war natürlich in der mehrere Dutzend Meter langen Halle kein Problem.

Verimpft wurde der BioNTech-Impfstoff sowie der Moderna-Impfstoff (entsprechend der STIKO-Empfehlung für Mitarbeitende ab 30 Jahren).

### Leistung und Angebote



### On-Demand-Verkehre

Flexible und individuelle VER-Angebote

Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen sind bei uns seit vielen Jahren im Einsatz und man kann sicherlich sagen, dass sie hierzulande mittlerweile zum festen Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung in ländlichen Regionen gehören.

Aktuell werden unter der Bezeichnung "On-Demand-Verkehre" vielerorts neue flexible Angebote geschaffen, die die Möglichkeiten der bisherigen flexiblen Bedienungsformen deutlich erweitern. Sie stellen digital basierte Mobilitätsangebote dar, die nicht nur auf Bestellung kommen, sondern auch durch sogenannte virtuelle Haltestellen die Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten deutlich erweitern.

Anzeigenmotive der On-Demand Kampagne

Im Gegensatz zu anderen On-Demand-Projekten steht für das zunächst auf zwei Jahre befristete Pilotprojekt bei der VER jedoch nicht eine Angebotserweiterung im Fokus, sondern die Substitution vorhandener Angebote – verbunden mit einer eingeschränkten Erweiterung des Bedienungszeitraumen und des Bedienungsgebietes. Es geht darum, in Zeiten schwacher Nachfrage die Leistung ökologisch und ökonomisch sinnvoller zu erbringen und gleichzeitig durch eine flexible und individuelle Ausgestaltung des Angebots dieses für die Kund\*innen deutlich attraktiver zu gestalten.

Gleichzeitig soll evaluiert werden, ob das On-Demand-System einen Beitrag zur Umsetzung der Verkehrswende in unserem Bedienungsgebiet leisten kann.

Die diesbezügliche Verkehrsleistung ist ausgeschrieben und an einen Dienstleister aus Schwelm vergeben worden. Das Projekt soll in der Nacht vom 1. auf den 2. Juli 2022 auf der NE1 starten. Am 2. Juli folgt ab 18 Uhr der Betrieb auf der Linie 550 für die Tage Samstag und Sonntag.

### COVID-19-Pandemie

#### Betriebsvereinbarung für mobiles Arbeiten



Arbeiten von zu Hause ist für viele VER-Beschäftigte möglich geworden. Doch bestimmte Tätigkeiten bleiben traditionell davon ausgenommen

### Pandemie verändert Arbeitswelt

#### Mobiles Arbeiten weiter stark gefragt

Die zurückliegenden Monate haben uns gezeigt, dass vieles, was selbstverständlich erschien, plötzlich infrage gestellt werden musste. Dazu gehörte sicherlich für zahlreiche Beschäftigte das Thema mobiles Arbeiten – und Laptop statt Büro sowie Esstisch statt Schreibtisch. Ein flexibler Arbeitsplatz ermöglichte es ihnen, Gesundheitsschutz, Familie, Freizeit und Beruf besser zu vereinbaren.

Nun ist es so, dass natürlich in einem ÖPNV-Unternehmen nicht alle Arbeiten von zu Hause aus erledigt werden können, sondern sich das mobile Arbeiten nur da anbietet, wo Aufgaben mit Telefon und Laptop erledigt werden und Sitzungen digital mit Hilfe von GoToMeeting stattfinden können – aber das sind auch bei der VER mehr Jobs, als man denkt. Bis heute haben über 35 Mitarbeitende die Möglichkeit, ganz oder teilweise am heimischen Schreibtisch tätig zu werden.

Die Erfahrungen dabei waren und sind vielfältig, so wie die Jobs auch. Im Allgemeinen sehen unsere Beschäftigten einen flexiblen Arbeitsplatz jedoch positiv, nutzen die neuen Möglichkeiten bis heute und möchten dies auch zukünftig tun. War zu Beginn der Pandemie eine verbindliche Absprache zwischen Geschäftsführung und Betriebsrat Grundlage dafür, ist es nun die im Oktober 2021 beschlossene Betriebsvereinbarung "Mobiles Arbeiten".

# Bilanzentwicklung und Erlösarten

#### Die finanzielle Seite

Bilanzentwicklung	31.12.2021		31.12.2020		Verände	
				<u></u>		
Aktiva						
Immaterielle Vermögensgegenstände	140	<1	219	<1	<del>.</del>	79
Sachanlagen	15.255	28	14.717	30	±	538
Finanzanlagen	29.929	56	26.806	54	+	3.123
Langfristig gebundene Vermögenswerte	45.324	84	41.742	84	±	3.582
Vorräte	402	1	436	1		34
Forderungen	1.623	3	1.774	4		151
Flüssige Mittel	6.308	1.2	5.294	11	±	1.014
Kurzfristig.gebundene Vermögenswerte		16	7.504	1.5	±	829
Rechnungsabgrenzungsposten	63	<1	53	<1	±	10
Bilanzsumme				100	t	4.421
Passiva						
Eigenkapital				7		0
Investitionszuschüsse				0		0
<u>Pensionsrückstellungen</u>	42.690	79	38.720	79	t	3.970
Langfristig gebundenes Kapital	46.247	86	42.277	86	±	3.970
Sonstige Rückstellungen	4.302	8	3.635	7	±	667
Verbindlichkeiten		6	3.359	7		229
Kurzfristig.gebundenes.Kapital	7.432	14	6.994	14	±	438
Rechnungsabgrenzungsposten			28	<1	±	1.3
Bilanzsumme	53.720	100	49.299	100	±	4.421

Erlösarten	Nettoumsätze 2021		J
		€	
Einzel- und Mehrfahrtenausweise	1.345.240,76	901.169,92	+ 444.070,84
Zeitfahrausweise	3.598.041,16	3.782.199,38	- 184.158,22
Zeitfahrausweise Schüler*innen/Auszubildende	4.878.183,58	5.059.402,79	- 181,219,21
Sonstige Verbundangebote	198.670,57	307.692,18	- 109.021,61
Kassentechnische Verbundangebote	10.020.136,07	10.050.464,27	- 30.328,20
Ausgleich Übersteiger und Fremdnutzer	1.795.806,17	2.648.405,45	- 852.599,28
Erstattung Schwerbehindertenbeförderung	1.101.133,46	1.047.058,04	+ 54.075,42
Abgeltung Schüler*innenbeförderung	1.792.566,86	1.734.667,01	+ 57.899,85
Ausgleichsbetrag	4.689.506,49	5.430.130,50	- 740.624,01
Sonstige Verkehrserlöse	67.765,61	38.193,02	+ 29.572,59
Erlöse Personenverkehr	14.777.408,17	15,518,787,79	- 741.379,62
Alle übrigen Erlöse	501.672,71	290.301,48	+ 211.371,23
Gesamte Umsatzerlöse	15,279,080,88	15.809.089,27	- 530.008,39
Bereinigung periodenfremder Umsatzerlöse	-175.762,88	-581.770,27	
Bereinigte Umsatzerlöse	15.103.318,00	15.227.319,00	- 124.001,00

# Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2021 bis 31.12.2021

GuV	31.12.2021 €	31.12.2020 T€
1. Umsatzerlöse	-	
Verkehrseinnahmen und sonstige Erlöse	15.279.080,88	15.809
.2. Sonstige betriebliche Erträge	3.594.565,12	2,767
3. Materialaufwand		
- Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		
und für bezogene Waren		-2.774
- Aufwendungen für bezogene Leistungen		-5. <u>936</u>
		-8.710
4. Personalaufwand		42.652
- Löhne und Gehälter		-12,653
- Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		2 272
- davon Altersversorgung –908.361,36 € / Vj. –1.275 T€		-16.531
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände		
des Anlagevermögens und Sachanlagen		
acatimagatamagana.ana.aaanamagan	<del>-</del>	
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.858.551,82	-2,700
7. Betriebsergebnis		
8. Finanzergebnis		
9. Ergebnis nach Steuern	-15.451.972,04	-14.894
10. Sonstige Steuern	-30.501,16	-31
11. Erträge aus Verlustübernahme	15.482.473,20	14.925
12. Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss	0.00	0

## Bilanz

#### Bilanz zum 31. Dezember 2021

ctiva	31.12.2021 €	31.12.2020 T€
Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche		
Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie		
Lizenzen an solchen Rechten und Werten	139.937,00	219
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	2.955.128,79	3.119
Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	26.044,00	78
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	10.459.749,00	9.706
4. Maschinen und maschinelle Anlagen,		
die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	88.048,00	81
5. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1.561.531,46	1.672
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	164.559,42	61
	15.255.060,67	14.717
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	6.950,00	8
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	29.921.749,48	26.798
	29.928.699,48	26.806
Anlagevermögen gesamt	45.323.697,15	41.742
Umlaufvermögen		
l. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	401.593,91	436
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.114.454,37	685
2. Forderungen gegen Gesellschafter	145,291,38	370
3. sonstige Vermögensgegenstände	363.352,60	719
	1,623,098,35	1.774
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6.308.431,95	5.294
Umlaufvermögen gesamt		
Rechnungsabgrenzungsposten	63.310,25	53
Bilanzsumme	53.720.131,61	49.299

# Bilanz

#### Bilanz zum 31. Dezember 2021

Passiva	31.12.2021 €	31.12.2020 T€
A Eigenkapital		
1. Gezeichnetes Kapital	2.815.000,00	2.815
2. Kapitalrücklage	741.543,22	742
Eigenkapital gesamt	3.556.543,22	3.557
B Rückstellungen		
1. Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	42.690.453,00	38.720
2. Sonstige Rückstellungen	4.302.537,55	3.635
Rückstellungen gesamt	46.992.990,55	42.355
C Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.161.741,53	1,637
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	863.008,00	722
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	884.316,81	592
4. Sonstige Verbindlichkeiten	220.492,30	408
- davon aus Steuern 113.309,28 € / Vj. 115 T€		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 7.225,63 € / Vj. 8 T€		<u></u>
Verbindlichkeiten gesamt	3.129.558,64	3.359
D Rechnungsabgrenzungsposten	41.039,20	28
Bilanzsumme	53.720.131,61	49.299

### Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeit des Aufsichtsrates der VER fokussierte sich auch im vergangenen Geschäftsjahr auf die COVID-19-Pandemie und deren umfassende und tiefgreifende Auswirkungen auf das gesamte Unternehmensgeschehen.

Das Gremium beschäftigte sich im Berichtsjahr vor diesem Hintergrund weiterhin besonders intensiv mit den innerbetrieblichen Schutzmaßnahmen für die Mitarbeitenden sowie mit den durch die Pandemie verursachten Einnahmeausfällen und deren Folgen für die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens.

Die Einnahmeausfälle konnten durch den ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Land NRW fast vollständig kompensiert werden. Die vollständige Konsolidierung der Wirtschaftsplanung konnte durch die positiven Wirkungen der umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen erreicht werden.

Den nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben entsprechend, überwachte und unterstützte der Aufsichtsrat die Geschäftsführung. In sämtliche Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden.

Die Geschäftsführung und die Geschäftsleitung unterrichteten den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über die Geschäftslage und Geschäftsentwicklung, die aktuelle Finanzsituation, das Risikomanagement, die kurz- und langfristige Planung sowie über Investitionen und organisatorische Maßnahmen. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns die Geschäftsführung ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher beziehungsweise mündlicher Form.

Gemeinsam mit der Geschäftsführung analysierte der Aufsichtsrat die Auswirkungen der Pandemie und leitete gegensteuernde Maßnahmen ab. Im Geschäftsjahr 2021 kam der Aufsichtsrat zu 4 Sitzungen zusammen, die am 17. März, 29. Juni, 21. September, sowie 6. Dezember stattfanden.

Zwischen den Sitzungsterminen traf sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates regelmäßig mit dem Geschäftsführer Peter Bökenkötter zu Gesprächen, um wichtige aktuelle Themen zu erörtern.

An dieser Stelle möchte ich im Namen des gesamten Aufsichtsrates meinen besonderen Dank an die Mitglieder der Geschäftsführung und Geschäftsleitung der VER, an unseren Kooperationspartner BOGESTRA sowie im Besonderen an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Mitglieder des Betriebsrates der VER für ihre engagierte Arbeit in dieser so belastenden Zeit der Pandemie aussprechen. Gemeinsam ist schon viel erreicht worden und es wird uns auch gelingen, die VER in eine sichere Zukunft zu führen.

Abschließend bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Aufsichtsratsmitgliedern für ihre konstruktive Mitarbeit im Gremium. Unser Dank gilt auch Bodo Middeldorf der zum 26. Juni 2021 aus dem Aufsichtsrat ausschied.

Bleiben Sie gesund!

Daniel Pilz Aufsichtsratsvorsitzender

## Bestätigungsvermerk

#### Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mit beschränkter Haftung, Ennepetal

#### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, Ennepetal, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die Geschäftsführung ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist die Geschäftsführung verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist die Geschäftsführung dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu

### Bestätigungsvermerk

bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

#### Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher beabsichtigter oder unbeabsichtigter falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von der Geschäftsführung dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser je-

## Bestätigungsvermerk

weiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanzund Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

• führen wir Prüfungshandlungen zu den von der Geschäftsführung dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von der Geschäftsführung zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Essen, den 12. Mai 2022

MÄRKISCHE REVISION GMBH WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

Hans-Henning Schäfer Wirtschaftsprüfer

Christoph Maniura Wirtschaftsprüfer



#### Impressum:

Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH

Wuppermannshof 7 ● 58256 Ennepetal

Telefon: 02333 978-50 • Telefax: 02333 978-515

Internet: www.ver-kehr.de • E-Mail: info@ver-kehr.de

Handelsregister: Amtsgericht Hagen, HRB 5586

Redaktion: Sandra Bruns, BOGESTRA AG

Bildnachweis: VER-Bildarchiv • Kevin Kählke • Frank Sonnenberg

Lektorat: Claudia Heinrich

Satz: Frank Sonnenberg

Alle Informationen wurden mit größter Sorgfalt bearbeitet, jedoch gilt auch hier: Satz- und Druckfehler sind vorbehalten.

Alle Daten in diesem Bericht sind sorgfältig und nach bestem Wissen zusammengestellt. Dennoch kommt es gelegentlich vor, dass sich Berechnungsgrundlagen oder Rahmenbedingungen ändern. Stellen wir nachträglich Fehler fest, korrigieren wir diese im Folgebericht und machen Abweichungen kenntlich.

Stichtag ist der 31. Dezember 2021.