Geschäftsbericht 2022

Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH

Ennepe-Ruhr-Kreis 322.143 Einwohner

Breckerfeld 8.915 Einwohner

Ennepetal 30.306 Einwohner

Hattingen 54.061 Einwohner

Herdecke 22.689 Einwohner

Gevelsberg 30.669 Einwohner

Schwelm 28.501 Einwohner

Wetter 27.236 Einwohner

Witten 95.107 Einwohner

Sprockhövel 24.659 Einwohner

Inhalt

Bericht der Geschäftsführung 4

VER auf einen Blick 6

Organe der Gesellschaft 7

Lagebericht 9

On-Demand-Verkehr 28

Nachhaltigkeit 29

Digitales & 9-Euro-Ticket 30

115 Jahre VER 31

Bilanzentwicklung und Erlösarten 32

Gewinn- und Verlustrechnung 33

Bilanz 34

Bericht des Aufsichtsrates 36

Bestätigungsvermerk 37

Impressum 40

Bericht der Geschäftsführung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Lage entspannte sich im zurückliegenden Geschäftsjahr, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte, deutlich und ein Großteil der Fahrgäste kehrte zurück. Die positive Entwicklung bei den Fahrgastzahlen wurde jedoch durch die Energiekrise und die stark gestiegene Inflation überschattet, sodass sich die Schere zwischen den Fahrgeldeinnahmen und den Kosten immer weiter öffnet. Bei einer fehlenden Gegenfinanzierung würde das aus unserer Sicht unweigerlich zu Angebotsreduktionen führen müssen.

In Zahlen ausgedrückt bedeutet es, dass auch bei uns rd. 90 % der Fahrgäste, bemessen an 2019, zurückgekehrt sind. Wesentlich dazu beigetragen hat die zeitlich befristete Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August 2022, allerdings sind die Einnahmeverluste aus den Verkäufen von Fahrausweisen 2022 gegenüber dem Jahr 2019 mit 21,00 % bisher am höchsten. Der Auslöser ist ebenfalls das 9-Euro-Ticket. Davon abgesehen ist aber eine allgemeine Zunahme der verkauften Tickets im Laufe des Geschäftsjahres 2022 festzustellen.

Daten

Die VER beschäftigte 2022 durchschnittlich 321 Mitarbeitende und erbrachte auf 49 Linien mit 100 eigenen Linienomnibussen und in der Spitze mit bis zu 34 angemieteten Fahrzeugen mehr als 5,20 Millionen Wagenkilometer. Ergänzt wurde das Angebot durch zwei TaxiBus-Linien, drei AnrufSammelTaxi-Verkehre sowie einen On-Demand-Verkehr. Wir beförderten 13,49 Millionen Fahrgäste, die Anzahl ist gegenüber dem Vorjahr um 8,80 % gestiegen.

Das durchschnittliche Fahrzeugalter der aktuellen Flotte beträgt 6,9 Jahre. Es sind nur Busse im Einsatz, die den Abgasnormen EEV oder Euro VI entsprechen.

Erfolgreicher Start des On-Demand-Projektes

Pünktlich zum geplanten Termin am 2. Juli 2022 startete das On-Demand-Projekt FluxFux und ersetzt und erweitert seither den Linienverkehr der NE 4 und der Linie 550 samstags ab 18 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztags. Das neue Angebot ist sehr gut angenommen worden und erfreut sich einer stetigen Nachfragesteigerung.

Klimaschutz

Wichtige Impulse setzten wir im vergangenen Geschäftsjahr auch im Bereich Klimaschutz. Für den Einstieg in die Elektromobilität wurden 2022 bereits fristgerecht Anträge für die Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur gestellt. Der Förderantrag vom Bund wurde jedoch negativ beschieden. Der Bescheid vom Land steht noch aus.

Abhängig vom positiven Bescheid des Lands sollen 6 abgasarme Solobusse mit einem konventionellen Antrieb und 2 Solobusse mit Batterie 2023 beschafft werden. Das Gleiche gilt für 2024.

Erneuerung der Busflotte

2022 wurden 5 neue Gelenkbusse und 2 neue Solobusse beschafft, die nach heutigem Stand der Technik die bestmögliche Abgasnorm (Euro VI) erfüllen. Abbiege- sowie 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.

Wir übernehmen mit den Neubeschaffungen unsere Verantwortung für den Klimaschutz und tragen durch den Einsatz lokal emissionsarmer Fahrzeuge zur Verbesserung der Luftqualität in der Region bei. Weiter bieten wir den Fahrgästen so einen höheren Komfort. Beschafft wurde im Rahmen des KMR-Vergabeverfahrens.

Aufgrund der aktuellen Weltgeschehnisse (z. B. Ukraine-Krieg) wurden nur 3 anstelle von 8 ausgemusterten Omnibusse veräußert. Durch diese Strategie sollen mögliche Fahrzeugausfälle aufgrund von Lieferschwierigkeiten bei Ersatzteilen aufgefangen werden.

Kooperationsprojekt mit der BOGESTRA

Die Beteiligung der BOGESTRA mit 30 % an der VER ist im September 2018 umgesetzt worden. Damit wurde ein entscheidender Grundstein für die engere Kooperation zwischen den beiden Partnerunternehmen gelegt. Die bereits an die BOGESTRA abgegebenen Zuständigkeiten wie Einkauf, IT, Fahrausweisprüfung und Leitstelle haben sich etabliert und tragen zur Verbesserung des Unternehmenserfolges bei.

Interaktiver Liniennetzplan

Anfang 2022, pünktlich zum Fahrplanwechsel stellten wir unseren beliebten und vollständig überarbeiteten interaktiven Liniennetzplan (ILNP) mit zahlreichen Verbesserungen und erweiterten Funktionen online.

Veränderter Fahrplan

Vor dem Hintergrund personalbedingter Engpässe mussten wir in der zweiten Jahreshälfte 2022 zeitweise das gewohnte Fahrtenangebot leicht einschränken. Jedoch war immer gewährleistet, dass alle Stadtteile, Gewerbegebiete usw. angefahren wurden. Ziel war es, rund 96 Prozent des gewohnten Angebots auch mit eingeschränkter Mitarbeiteranzahl aufrechtzuerhalten.

DeutschlandTicket

Noch nicht absehbar sind die Konsequenzen, die sich aus der Einführung des DeutschlandTickets im Mai 2023 ergeben werden. Bund und Land haben sich verpflichtet, die durch das DeutschlandTicket verursachten Einnahmeverluste auszugleichen, aber ob die geplanten Mittel ausreichen werden, bleibt abzuwarten. Eine Nachschussverpflichtung ist bisher nur für das Jahr 2023 vorgesehen.

Mein Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Partnern in der Politik und in den Verwaltungen sowie unseren Partnern in der Kooperation Metropole Ruhr, die uns auf dem schwierigen Weg der Restrukturierung tatkräftig und kreativ unterstützt haben und auch weiterhin begleiten werden.

Peter Bökenkötter
Geschäftsführer
Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH

VER auf einen Blick

		2022	2021
Bedienungsgebiet			
Fläche Ennepe-Ruhr-Kreis	km²	409,64	409,64
davon Verkehrsfläche	km²	28,42	28,49
Einwohner des Ennepe-Ruhr-Kreises	Anzahl	322.143	323.130
Stadt Breckerfeld	Anzahl	8.915	8.912
Stadt Ennepetal	Anzahl	30.306	30.117
Stadt Gevelsberg	Anzahl	30.669	30.733
Stadt Hattingen	Anzahl	54.061	54.278
Stadt Herdecke	Anzahl	22.689	22.653
Stadt Schwelm	Anzahl	28.501	28.590
Stadt Sprockhövel	Anzahl	24.659	24.702
Stadt Wetter	Anzahl	27.236	27.269
Stadt Witten	Anzahl	95.107	95.876
Zugelassene PKW im Kreisgebiet	Anzahl	201.765	200.936
Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner	Anzahl	743	734
Aus der Bilanz			
Anlagevermögen	T€	51.142	45.324
Umlaufvermögen	T€	5.703	8.333
Eigenkapital	T€	3.557	3.557
Pensionsrückstellungen	T€	46.104	42.690
Bilanzsumme	T€	56.890	53.720
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung			
Umsatzerlöse	T€	14.217	15.279
Sonstige Erträge	T€	5.848	3.595
Materialaufwand	T€	10.567	8.986
Personalaufwand	T€	18.910	16.573
Abschreibungen	T€	2.180	2.108
Sonstiger Aufwand	T€	2.963	2.859
Finanzergebnis	T€	–1.109	–3.800
Jahresergebnis	T€	0	0
Leistungen und Kapazitäten			
Linien	Anzahl	49	50
Linienlänge	km	791	800
Nutzwagenkilometer	Mio.	5,245	5,316
Linienkilometer	Mio.	5,241	5,315
Platzkilometer	Mio.	416,2	423,2
Fahrgäste (inkl. Übersteigerausgleich)	Mio.	13,488	12,398
Haltestellen	Anzahl	1.154	1.150
Linienomnibusse	Anzahl	100	96
Durchschnittsalter Linienomnibusse	Jahre	6,9	6,7
Angemietete Linienbusse	Anzahl	34	38
Verkaufsstellen	Anzahl	20	19
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	321	328
Verkehrswirtschaftliche Kennzahlen			
Platzausnutzungsgrad	%	18,19	16,7
Mittlere Reiselänge	km	4,5	4,5
Mittlere Reisegeschwindigkeit	km/h	21,37	22,03
Mittlerer Haltestellenabstand	m	553	558

Organe der Gesellschaft

Gesellschafter	€	%
Beteiligungsgesellschaft des 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 Messstellenbetrieb	AVU Netz GmbH
Filter, Jörg, Dipl.-Ing.		Vorstand Personal, Betrieb und Infrastruktur, Arbeitsdirektor	BOGESTRA AG
Rauleff, Volker		Rentner	Stadt Ennepetal
Soika-Bracht, Petra	(ab 26.09.2022)	Kreisbaudirektorin	Beteiligungsgesellschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises
Tietz, Uwe	(bis 10.06.2022)	Leiter Kreisentwicklung und Beteiligungen	Beteiligungsgesellschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises

Aufsichtsrat

Pilz, Daniel	Vorsitzender	Leiter Messstellenbetrieb, AVU Netz GmbH
Hönicke, Rolf	1. stellv. Vorsitzender	Busfahrer, VER mbH
Filter, Jörg, Dipl.-Ing.	2. stellv. Vorsitzender	Vorstand Personal, Betrieb und Infrastruktur, Arbeitsdirektor, BOGESTRA AG
Altenhein, Brigitte		Rentnerin
Balti, Sabri	Vertreter	Busfahrer, VER mbH
Balzer, Bernd		Gewerkschaftssekretär, ver.di
Benning, Andreas		Busfahrer, VER mbH
Büddicker, Peter	Vertreter	Gewerkschaftssekretär, ver.di
Halfter, Christian		Betriebsleiter, VER mbH
Heine, Frank	Vertreter (bis 31.05.2022)	Abteilungsleiter Betriebssteuerung, VER mbH
Höller, Paul	Vertreter (bis 30.06.2022)	Kreisdirektor, Ennepe-Ruhr-Kreis
Kaltenbach, Dieter	Vertreter	Erster Beigeordneter, Stadt Ennepetal
Kerber, Andreas, Dipl.-Kfm.		Vorstand Finanzen, Kunde und Fahrzeuge, BOGESTRA AG
Klee, Georg, Dipl.-Ing.	Vertreter	Bauingenieur, Stadt Herne
König, Nicklas	Vertreter	Dozent, Südwestfälisches Studieninstitut für kommunale Verwaltung
Kraft, Johannes, Dipl.-Verww.		Pensionär
Krägeloh, Klaus	Vertreter	Rentner
Krisor, Renate		Dipl.-Sozialarbeiterin, selbständig
Lechner-Röllinghoff, Britta	Vertreterin	Busfahrerin, VER mbH
Machtenberg, Frank	Vertreter	Disponent Rettungsleitstelle, Ennepe-Ruhr-Kreis
Mayer, Ronald		Rechtsanwalt und Notar, Rechtsanwälte MAYER
Medzech, Alexandra Personalbetriebswirtin (WVA)		Geschäftsbereichsleiterin Personal und Organisation, BOGESTRA AG
Müller, Andreas, Dipl.-Ing.	Vertreter	Verkehrsplaner, selbständig
Rauch-Steltgens, Brigitte		Busfahrerin, VER mbH
Springer, Dimitri	Vertreter	Geschäftsbereichsleiter Finanzen und Recht, BOGESTRA AG
Stein, Rainer	Vertreter	Busfahrer, VER mbH
Stöhr, Andrea	(ab 01.05.2022)	Kreiskämmerin und Fachbereichsleiterin für Finanzen, Bildung und Kreisentwicklung, Ennepe-Ruhr-Kreis
Strathmann, Tim, Dipl.-Verww.		Stadtkämmerer und Personaldezernent, Stadt Ennepetal
Wieneke, Daniel, Dipl.-Volksw.	(bis 31.03.2022)	Leitender Verwaltungsdirektor, Ennepe-Ruhr-Kreis

Organe der Gesellschaft

Beirat

Garske, Benjamin	Vorsitzender	Stadt Gevelsberg
Dahlhaus, André		Stadt Breckerfeld
Rauleff, Volker		Stadt Ennepetal
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

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 2022 auf 49 Linien 5,22 Mio. Wagenkilometer und beförderte 13,49 Mio. Fahrgäste. Die Gesellschaft besitzt zum Stichtag 100 eigene Linienomnibusse und beschäftigte 2022 durchschnittlich 321 Mitarbeitende.

Forschung und Entwicklung

Die VER betreibt keine Forschung und Entwicklung.

Öffentlicher Zweck

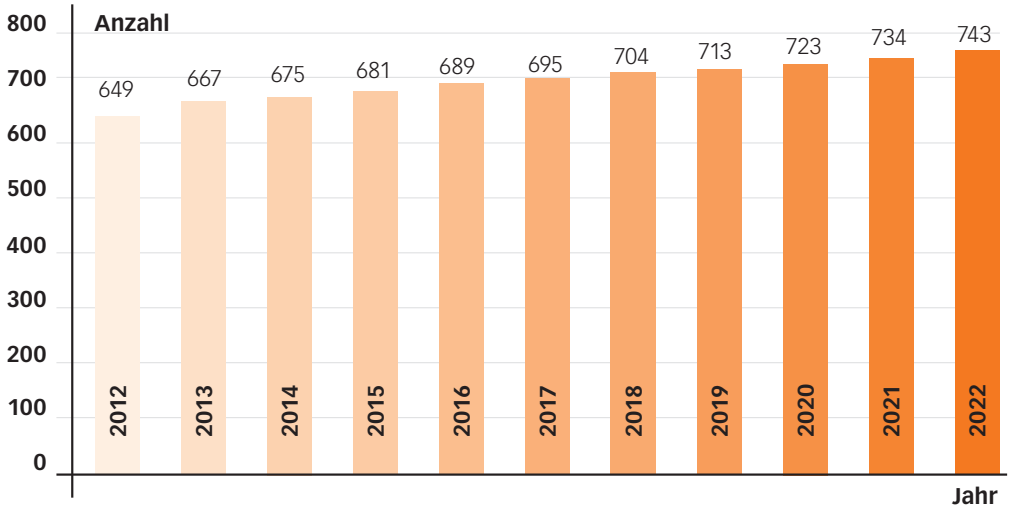
Unternehmensgegenstand der VER ist gemäß § 3 des Gesellschaftsvertrages die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen im öffentlichen Personennahverkehr. Damit übernimmt die Gesellschaft die notwendige Aufgabe einer allgemeinen, flächendeckenden Daseinsvorsorge des ÖPNV für die Bevölkerung des Ennepe-Ruhr-Kreises 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. Durch das Auslaufen der Corona-Pandemie im Jahr 2022 konnte wieder eine Zunahme der Fahrgäste verzeichnet werden. Im bundesweiten Durchschnitt

Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner im Ennepe-Ruhr-Kreis (2012–2022)



Seit 2012 ist der Motorisierungsgrad um rd. 14 % gestiegen. Damit konkurriert die VER mit einer zunehmenden Anzahl an Kraftfahrzeugen im Ennepe-Ruhr-Kreis

entspannte sich die Corona-Lage so weit, dass rd. 90 % der Fahrgäste, bemessen an 2019, wieder zurückkehrten. Wesentlich dazu beigetragen hat die kurzfristige Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August. Untersuchungen zeigen, dass rd. 30 % der neu gewonnenen Fahrgäste auch über den Aktionszeitraum hinaus den ÖPNV nutzten. Eine nachhaltige Veränderung in der PKW- bzw. in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung konnte nicht erzielt werden.

Die positive Entwicklung bei den Fahrgastzahlen wurde jedoch durch die Energiekrise und die stark gestiegene Inflation überschattet. Dadurch geht die Schere zwischen den Fahrgeldeinnahmen und den Kosten weiter auseinander und stellt eine massive Belastung für die Verkehrsunternehmen dar. Bei einer fehlenden Gegenfinanzierung würde das unweigerlich zu Angebotsreduktionen führen und die geplante Verkehrswende stark behindern.

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) konnten ähnliche Entwicklungen wie auf der nationalen Ebene beobachtet werden. Aktuell wird im Verbundgebiet mit rd. 83 Mio. Euro an Einnahmeverlusten gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Das entspricht einem Verlust von 7,90 %.

Die lokalen Rahmenbedingungen für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2022 wurden ebenfalls weiterhin durch die Corona-Pandemie bestimmt. Hinzu kam die Einführung des 9-Euro-Tickets sowie die hohe Inflation. Die Fahrgastzahlen sind leicht angestiegen, wobei die Einnahmen etwas unter dem Niveau von 2021 liegen. Für das Jahr 2023 zeichnet sich bereits eine leicht positive Entwicklung der Fahrgastzahlen ab.

Geschäftsverlauf

Energiekrise, Corona-Pandemie und 9-Euro-Ticket

Mit dem Jahresbeginn setzte sich der Einfluss der Corona-Pandemie auf den Geschäftsverlauf weiter fort und wird durch die Energiepreiskrise und hohe Inflation verstärkt. Die Erholung von den eingetretenen negativen Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen setzte mit der Einführung des 9-Euro-Ticket ein. Hier konnte im August das Fahrgastaufkommen aus 2019 sogar um 15 % überschritten werden. Im Anschluss der 9-Euro-Ticket-Aktion ist das Fahrgastaufkommen wieder zurückgegangen, hat sich aber gegenüber dem Jahresanfang auf einem höheren Niveau eingependelt. Trotz der Rückgewinnung in allen Fahrgastgruppen ist der Einnahmeverlust aus Fahrgeldeinnahmen und daraus abzuleitenden Zuschüssen für das gesamte Jahr 2022 durch die Einführung des 9-Euro-Tickets auf 4,29 Mio. Euro gegenüber dem Referenzjahr 2019 gestiegen. Aufgrund der prognostizierten Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen haben Bund und Länder frühzeitig reagiert und für den ÖPNV entsprechende Billigkeitsleistungen zum Ausgleich der

Fahrgäste

Fahrausweisart	2019	2021	2022
Einzel- und Mehrfahrtenfahrausweise	785.387	484.860	472.729
Zeitfahrausweise	3.851.435	2.381.319	3.776.815
Zeitfahrausweise Schüler	7.937.604	6.157.295	6.181.077
Übrige Fahrausweise (einschl. Übersteiger)	4.416.262	2.663.299	2.375.866
Verbundausweise	16.990.688	11.708.645	12.806.487
Schwerbehinderte	995.894	688.375	677.686
Sonstige Beförderungen	9.741	502	3.770
Gesamtbeförderung	17.996.323	12.397.522	13.487.943

Weiterer Fahrgastzuwachs 2022 (8,8 %) und Zunahme der Zeitfahrausweise durch 9-Euro-Ticket gegenüber 2021 (25 %)

Schäden erneut bereitgestellt. Als Vergleichsgröße für den Ausgleich wurden die Einnahmen aus dem Jahr 2019 zuzüglich der vom VRR beschlossenen Preissteigerungen in den Jahren 2020 (1,8 %) und 2022 (1,7 %) herangezogen. Damit blieb der Trend vergangener Jahre zu steigenden Einnahmen sowie Angebotsverbesserungen und Vertriebserweiterungen unberücksichtigt.

Zusätzlich erhielten alle Unternehmen eine Pauschale für die Umstellung der Vertriebswege sowie einen auf den Einnahmen basierenden Zuschuss für die gestiegenen Energiekosten. Durch die von der Politik ergriffenen Maßnahmen konnten die drohenden Verluste der Gesellschaft aus der Corona-Pandemie, dem 9-Euro-Ticket und der Energiepreiskrise aufgefangen werden.

9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket wurde im Rahmen eines von der Regierung beschlossenen Entlastungspakets aufgrund der stark gestiegenen Energiekosten entwickelt. Der Verkauf des Tickets startete Ende Mai und war im Zeitraum Juni bis August 2022 gültig. Es handelte sich um eine Monatskarte zu einem Preis von 9 Euro, welche deutschlandweit gültig war und nur in Nahverkehrsmitteln eingesetzt werden konnte. Im gesamten Aktionszeitraum wurden rd. 52 Mio. Tickets verkauft. Dazu kamen 10 Mio. Abonnenten von Zeitkarten, die das 9-Euro-Ticket in den drei Monaten jeweils automatisch erhielten.

Die VER konnte trotz der kurzen Vorlaufzeit zum geplanten Verkaufsstart am 23. Mai 2022 mit dem Verkauf des 9-Euro-Tickets beginnen. Insgesamt verkaufte die Gesellschaft im Aktionszeitraum 51.916 9-Euro-Tickets und setzte damit 467 TEuro um. Der Absatz der Tickets in den jeweiligen Monaten schwankte um rd. 5 %.

Energiekostenentwicklung

Die Kosten für die Dieseltreibstoffbeschaffung sind mit dem Kriegsausbruch in der Ukraine massiv angestiegen und belasteten im Jahr 2022 das Ergebnis. Die

VER-Bus vor dem KundenCenter in Gevelsberg

Gesellschaft zahlte durchschnittlich rd. 1,49 Euro pro Liter Diesel trotz des in den Monaten Juni bis August deutschlandweit geltenden Tankrabatts. Zwischenzeitlich stiegen die Kosten pro Liter auf 1,80 Euro.

Die gesamten Aufwendungen für Diesel sind gegenüber dem Vorjahr um 1,07 Mio. Euro auf 2,87 Mio. Euro gestiegen.

Durch den massiven Anstieg der Gaspreise und einen höheren Gasverbrauch zum Jahresanfang betrugen die Aufwendungen im Berichtsjahr 93 TEuro und haben sich damit gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Durch die Umsetzung der Kurzfristenergieversorgungssicherungsmaßnahmenverordnung (EnSikuMaV) und der Mittelfristenergieversorgungssicherungsmaßnahmenverordnung (EnSimiMaV) konnten die Verbräuche zum Jahresende abgesenkt werden.

Die Energiekosten für Strom sind hingegen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr u. a. durch den Wegfall der EEG-Umlage Mitte 2022 um 28 TEuro gesunken. Der Strompreis für die Gesellschaft ist vertraglich bis Ende 2023 festgeschrieben.

Rettungsschirm

Die Beantragung der Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV NRW wurden auch im Geschäftsjahr 2022 fristgerecht durchgeführt. Es wurden insgesamt 4,97 Mio. Euro an Hilfsmitteln beantragt und von der Bezirksregierung entsprechend bewilligt. Die Bereitstellung der Mittel erfolgte tranchenweise in den Monaten Mai, Juni und Dezember 2022.

Auf Basis der derzeit bekannten Istzahlen für den Einnahmerückgang werden der Gesellschaft maximal 4,87 Mio. Euro aus dem Rettungsschirm 2022 zustehen. Aufgrund der noch nicht final vorliegenden Einnahmeaufteilung seitens des VRR wurde ein Risikoabschlag von ca. 10 % zurückgestellt.

Für die vorläufige Berechnung der Ansprüche aus dem Rettungsschirm 2022 wurde unterstellt, dass Einnahmeverluste durch den verringerten individuellen Schwerbehindertenquotienten nach § 231 SGB IX wie im Jahr 2021 in voller Höhe erstattet werden. Die finalen Nachweise über die entstandenen Verluste sind laut Richtlinie bis zum 31. März 2024 einzureichen.

Gemäß Satzung des Zweckverbandes VRR haben die Aufgabenträger die Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf den VRR übertragen. Im Rahmen dieser Zuständigkeit gewährt der Zweckverband VRR nach Maßgabe des europäischen Beihilferechts, insbesondere der Beihilferegelungen des Europäischen Gerichtshofes und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, des ÖPNVG NRW, seiner Satzung, der Finanzierungsrichtlinie und der Verwaltungsvorschriften (VV/VVG) zu § 44 LHO Finanzierungsmittel. Entsprechend wurden die Ausgleichsleistungen des Landes NRW für Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID vom VRR im Rahmen seiner Zuständigkeit und Regelungen ausgereicht. Die europäische Kommission hat durch die Notifizierung des Bundesrettungsschirms am 7.8.2020 dessen Vereinbarkeit mit den EU-Vorschriften für staatliche Beihilfen anerkannt.

Für das Jahr 2021 konnte die finale Nachweiserbringung und Schlussabrechnung der Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie fristgerecht abgeschlossen werden. Die final beantragte Summe beträgt 2,91 Mio. Euro und liegt damit rd. 150 TEuro über den bewilligten Mittel von 2,76 Mio. Euro. Der finale Bescheid seitens der Bezirksregierung liegt noch nicht vor.

Entwicklung der Verkehrsleistung

2022 erbrachte die Gesellschaft auf 49 Linien (Vorjahr: 50 Linien) im Verbundnetz (Betriebszweig Bus) 5,22 Mio. Nutzkilometer (Vorjahr: 5,30 Mio. Nutzkilometer). 1,49 Mio. der Nutzkilometer (Vorjahr: 1,49 Mio. Nutzkilometer) entfielen auf durch die VER beauftragte Subunternehmer. Die Leistungserbringung er-

folgte mit 100 (Vorjahr: 96) eigenen Linienomnibussen (Reservefahrzeuge inkl.) und 34 angemieteten Fahrzeugen (Vorjahr: 35 angemietete Fahrzeuge) in der Spitze. Ergänzt wurde das Angebot durch 2 TaxiBus-Linien, 3 AnrufSammelTaxi-Verkehre sowie 1 On-Demand-Verkehr. 13,49 Mio. Fahrgäste wurden befördert; die Anzahl ist gegenüber dem Vorjahr um 8,80 % gestiegen.

Wesentliche Neuerung im Verkehrsangebot war der im Juli 2022 zwischen Breckerfeld, Ennepetal und Gevelsberg eingerichtete On-Demand-Verkehr FluxFux als Pilotversuch für 2 Jahre. Das Ridepooling-System schafft eine flexible und nachhaltige Mobilitätsalternative als (teilweisen) Ersatz zum bestehenden ÖPNV-Angebot in den Schwachverkehrszeiten. Der Shuttle-Service verkehrt auf dem o. g. Streckenabschnitt am Wochenende in vorgegebenen Zeitfenstern weitestgehend unabhängig von üblichen Fahrplänen und Haltestellen. Mit der Einführung des Angebots ist gleichzeitig der reguläre Busverkehr auf der Linie 550 zwischen Breckerfeld und Ennepetal samstags (ab 18:00 Uhr) und sonntags (ganztägig) eingestellt worden.

Gleichzeitig wurden die Fahrten auf der Linie NE1 in den Nächten zum Samstag und Sonntag sowie vor Feiertagen zwischen Gevelsberg Hbf. und Ennepetal-Voerde eingestellt. Darüber hinaus sind im Kalenderjahr die Fahrpläne einiger weiterer Buslinien geändert worden. So wurde beispielsweise das Verkehrsangebot auf der Linie 523 im Hagener Süden erweitert. Alle Fahrten wurden hier von der bisherigen Endhaltestelle „Dahl Ribbertstraße“ bis zur Grundschule Volmetal verlängert. Nach Beendigung der Kanalbauarbeiten auf der Kupferdreher Straße in Essen wird die Linie 141 seit Oktober 2022 zwischen den Ortsteilen Byfang und Kupferdreh wieder in beiden Richtungen über den herkömmlichen Linienweg geführt. Ferner sind kleinere Anpassungen im Einsatzwagenverkehr (z. B. Neuausrichtung des Fahrplans auf die Standortverlagerung des Berufskollegs Ennepetal) vorgenommen worden.

Rechtzeitig vor Beginn der Sommerferien wurde die Frequentierung der aufgrund der Corona-Pandemie eingerichteten Verstärkerfahrten auf div. Linien überprüft und neu bewertet. Als Ergebnis sind, in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis, mit Beginn des Schuljahres 2022/2023 weiterhin drei zusätzliche Verkehrsangebote auf den Linien 141 (Hattingen), 553 (Herdecke/Wetter) und 556 (Ennepetal/Gevelsberg) bereitgestellt worden, die vom Land NRW finanziert wurden. Das Leistungsvolumen der Corona-Verstärkerbusse betrug im Kalenderjahr insgesamt 10.000 Nutzkilometer.

Zeitweise reduzierte Verkehrsleistung

Wie die meisten anderen Verkehrsunternehmen verzeichnete auch die VER im Jahr 2022 einen außergewöhnlich hohen Krankenstand im Fahrdienst. Daher musste temporär ein eingeschränkter Sonderfahrplan eingerichtet werden, mit dem Ziel, die

Nutzwagenkilometer

Verkehrsart	2019	2021	2022
Verbundverkehr	5.353.776	5.315.061	5.234.362
Berufsverkehr/Theaterfahrten	3.844	326	2.641
Verkehr n. Freistellungs-VO	0	0	0
Gelegenheitsverkehr	3.763	907	1.796
Gesamtleistung ohne Betriebsfahrten	5.361.383	5.316.294	5.238.799
(davon Fremdleistung)	(1.305.707)	(1.496.002)	(1.500.499)
Betriebsfahrten	553.482	446.253	466.910
Gesamtleistung einschl. Betriebsfahrten	5.914.865	5.762.547	5.705.709

Leichter Rückgang der Gesamtleistung 2022 gegenüber 2021 durch Umstellung auf On-Demand-Verkehr. Hier nicht enthalten

Personalengpässe auffangen und gleichzeitig die Kommunikation der Fahrtenausfälle gegenüber den Fahrgästen frühzeitig publik machen zu können. Der Sonderfahrplan wurde an den Verkehrstagen Montag bis Freitag (Schule) in den folgenden Zeiträumen eingerichtet:

12. September 2022 bis 30. September 2022
24. Oktober 2022 bis 22. Dezember 2022

Weiter musste das Verkehrsangebot auch zum Ende der Sommerferien in der Zeit von Dienstag, den 26. Juli 2022, bis Freitag, den 5. August 2022, eingeschränkt werden. Hier kam an 9 Einsatztagen (montags bis freitags) ein erweiterter Samstagsfahrplan zur Anwendung.

Anzeigenmotive der On-Demand-Kampagne

Die krankheitsbedingten Ausfälle im gesamten Liniennetz betrugen im Kalenderjahr ca. 109.000 Nutzwagenkilometer. In der Summe sind sowohl die geplanten Minderleistungen (Sonderfahrplan) als auch die ungeplanten (kurzfristigen) Ausfälle enthalten.

On-Demand-Verkehre

Der On-Demand-Verkehr FluxFux konnte wie geplant zum 2. Juli 2022 als zweijähriges Pilotprojekt eingeführt werden. Bereits im Vorfeld der Umsetzung konnte die ursprüngliche Berechnung des Fahrzeugbedarfs von 4 auf 3 Fahrzeuge reduziert werden. Das Angebot wurde von den Fahrgästen positiv aufgenommen, sodass von Juli bis Dezember 3.148 Fahrten mit insgesamt 4.493 Fahrgästen durchgeführt werden konnten. Das entspricht einem monatlichen Durchschnitt von 525 Fahrten und 749 Fahrgästen.

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

Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

Die Einnahmeverluste aus den Verkäufen von Fahrausweisen ist gegenüber dem Jahr 2019 mit 21,00 % bisher am größten gewesen. Der Auslöser ist das kurzfristig eingeführte 9-Euro-Ticket für die Monate Juni, Juli, August. Davon abgesehen ist eine allgemeine Zunahme der verkauften Tickets im Laufe des Geschäftsjahres 2022 festzustellen. Das zeigt die Betrachtung der einzelnen Vertriebswege. Die Umsätze über den Vertriebskanal Bus haben gegenüber dem Vorjahr um 13,51 % zugelegt. Auch der Vertrieb

über die Vorverkaufsstellen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 20,00 % verbessert. Gegenüber den Umsätzen im Jahr 2019 liegen beide Vertriebswege aber noch deutlich darunter. Aktuell ist der digitale Vertriebsweg umsatztechnisch gegenüber den anderen beiden Vertriebswegen unbedeutend. Die Einnahmen sind durch die Einführung der eTarif-App gegenüber dem Vorjahr um 54,68 % gewachsen.

Die Umsatzverteilung bei den Fahrausweisarten ist durch das 9-Euro-Ticket deutlich verschoben. Die Umsätze bei den Abokunden (inkl. SchokoTicket) sind im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 11,56 % gesunken. Ganz anders ist die Entwicklung bei den Umsätzen der Monatskarten. Hier stiegen die Einnahmen um 39,35 % und liegen mit 3,85 % nur noch knapp unter dem Niveau des Jahres 2019. Die Umsätze bei den Einzel- und Mehrfahrtentickets im Jahr 2022 stiegen lediglich um 2,66 %.

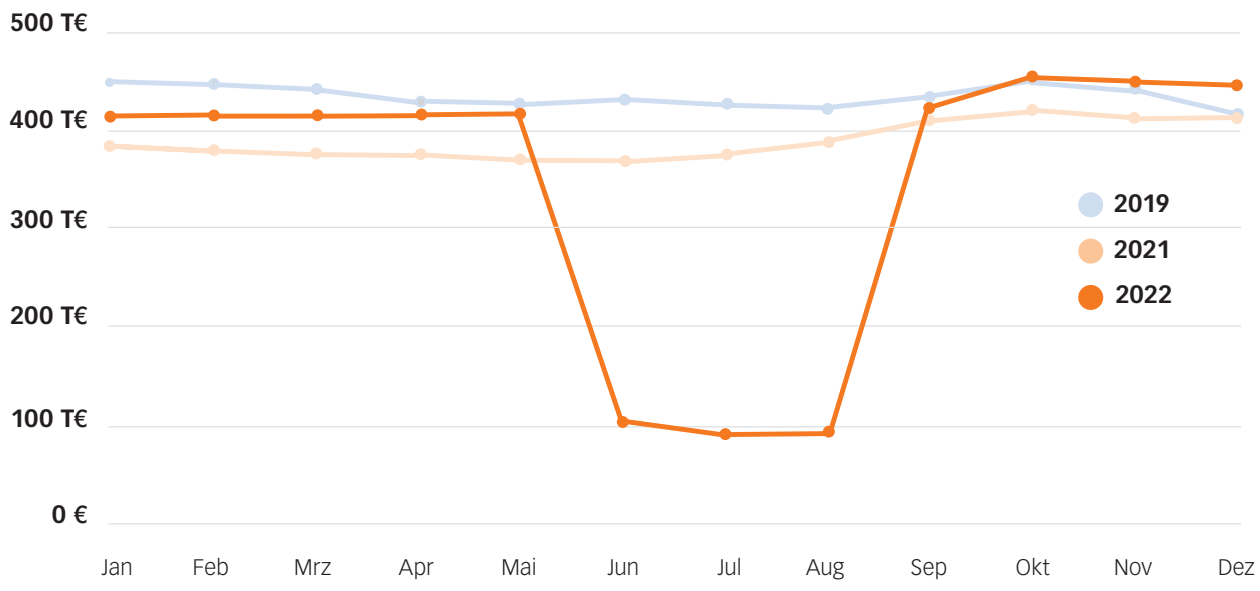
KundenCenter

Im Vergleich zu 2021 (rd. 524 TEuro) sind die Gesamteinnahmen der VER-KundenCenter im Geschäftsjahr 2022 (rd. 790 TEuro) um rund 51 % gestiegen. Die Mehreinnahmen wurden über alle KundenCenter der VER hinweg erzielt. Begonnen im KC Gevelsberg mit rd. 300 TEuro (Vorjahr: 163 TEuro), KC Schwelm mit rd. 242 TEuro (Vorjahr: 192 TEuro), KC Hattingen mit rd. 229 TEuro (Vorjahr: 162 TEuro) sowie KC Ennepetal mit rd. 19 TEuro (Vorjahr: rd. 7 TEuro).

Digitaler Vertrieb und Website

Im Jahr 2022 konnte der Umsatz im digitalen Vertrieb dank der weiterhin positiven Entwicklung der VER-App und der Einführung der VER-eTarif-App deutlich gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Umsatz der VER-App um 30 % auf

Einnahmen Abonnenten-Tickets pro Monat: 2019 – 2021 – 2022



Massiver Einnahmeneinbruch ab Juni 2022 durch die Umstellung aller Abonnenten auf das 9-Euro-Ticket

65 TEuro (Vorjahr: 50 TEuro) erhöht werden. Die im Mai neu eingeführte VER-eTarif-App, die neben dem regulären Ticketangebot auch den eezy-Tarif und FlexTickets beinhaltet, konnte im Laufe des Jahres bereits einen Umsatz i. H. v. 20 TEuro generieren. Die Jahreseinnahmen über den digitalen Vertriebsweg sind insgesamt von 54 TEuro auf 84 TEuro gestiegen. Der Ausstieg aus HandyTicket Deutschland im Jahr 2021 konnte also mehr als kompensiert werden.

Die Website wurde auch im Jahr 2022 weiter optimiert. Hier steht nun neben dem digitalen Fahrplanbuch auch der interaktive Liniennetzplan zur Verfügung. Damit können auch App-Nichtnutzer Linienverläufe digital von zu Hause aus bequem nachvollziehen und eigene Routenplanungen vornehmen.

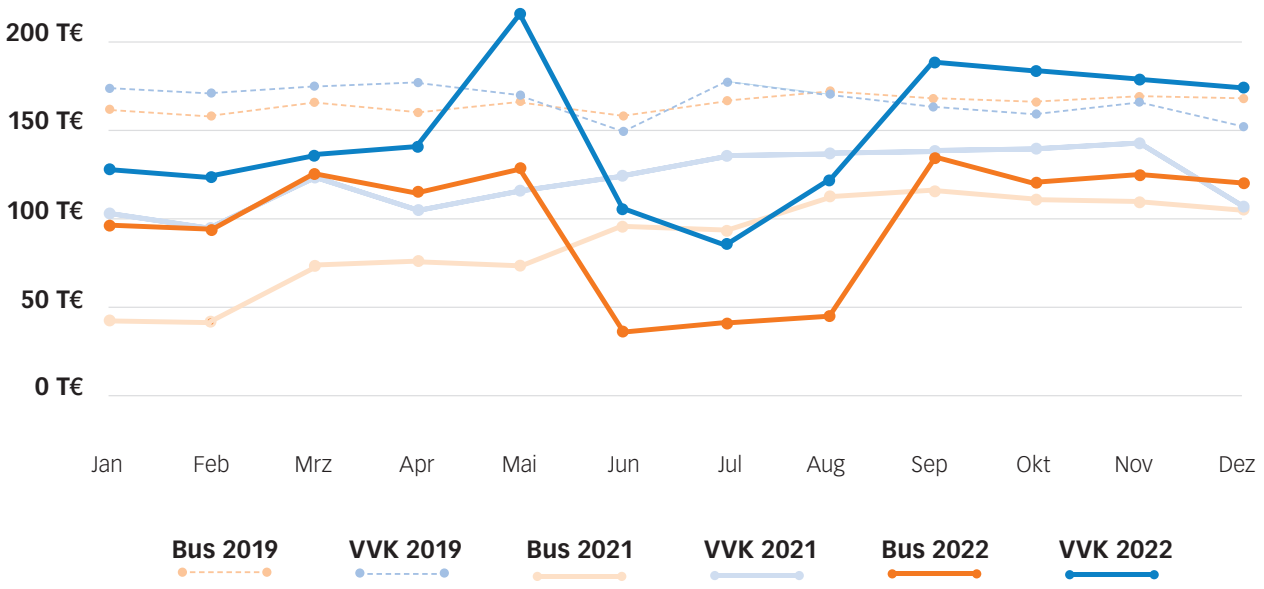
Fahrausweisprüfung

Die Fahrausweisprüfung der VER wurde im Oktober 2019 erfolgreich im Rahmen der Kooperation an die BOGESTRA fremdvergeben. Seitdem prüfen die BOGESTRA-Kundenbetreuer im Namen der VER. Bereits im Jahr 2021 war im Bereich der Fahrausweiskontrollen die Pandemie kaum mehr zu spüren. So sind auch die geleisteten Stunden (2.602 Std.) im Vergleich zum Vorjahr (2.640 Std.) stabil geblieben.

Die Anzahl der geprüften Fahrgäste konnte mit insgesamt 67.123 um 21,26 % erhöht werden (55.353 im Jahr 2021). Der Kontrollgrad der Kundenbetreuer lag bei 0,50 %. Durch die aktive Prüfung in Kombination mit den Überprüfungen durch das Fahrpersonal (Vordereinstieg) und die EKS-Geräte ist von einer Erfüllung der Prüfquote von 1,00 % auszugehen.

Die Anzahl der EBE-Fälle (erhöhtes Beförderungsentgelt) 2022 betrug 1.685 (Vorjahr: 1.836). Der Anteil an Fahrgästen, die ohne gültigen Fahrausweis unterwegs waren, sank von 3,32 % auf 2,51 %. Insgesamt wurde hier ein Forderungsaufkommen von 55 TEuro (Vorjahr: 67 TEuro) generiert. Als offene Forderung

Einnahmen Busse und Vorverkaufsstellen (VVK) pro Monat: 2019 – 2021 – 2022



Deutlicher Einbruch der Ticketeinnahmen auf beiden Vertriebskanälen ab Juni 2022 durch Einführung des 9-Euro-Tickets

sind davon 7 TEuro (Vorjahr: 8 TEuro) in den Büchern vermerkt. Erfolglose Zahlungsaufforderungen werden an ein Inkassounternehmen weitergegeben.

Schwerbehindertenzählung 2022

Für das Geschäftsjahr 2022 beantragte die Gesellschaft wie in den Jahren zuvor bei der Bezirksregierung die Erhebung eines betriebsindividuellen Schwerbehindertenquotienten, da dieser mit 5,83 %[1] deutlich über dem Landesprozentsatz in Höhe von 3,49 % liegt.

Anders als noch im Vorjahr musste, ungeachtet der Corona-Pandemie und ihrer massiv negativen Auswirkungen auf den Markt von Erhebungspersonal, eine Zählung für alle vier Perioden im Jahr 2022 durchgeführt werden.

Die VER hat diese Erhebungen durch ihren beauftragten externen Dienstleister durchführen lassen. Mögliche Erstattungsverluste durch einen geringen Schwerbehindertenquotienten werden voraussichtlich über den Rettungsschirm 2022 abgefangen. Der testierte SBQ für 2022 liegt noch nicht vor.

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 abgewickelt werden. Alle Mitarbeitenden der VER, die vor Juli 2012 bei der VER eingestellt wurden,

[1] *Wert ist noch nicht testiert*

VER-Bus mit Werbung für die VER-App

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 in diesem Geschäftsjahr deutlich geringer geprägt durch den niedrigen Rechnungszins. Aufgrund der stark angestiegenen Inflation und der veränderten Zinspolitik der Notenbanken ist das Zinsniveau im Jahr 2022 deutlich angestiegen, sodass der Zehn-Jahres-Durchschnitt sich gegenüber dem Vorjahr nur um 0,09 Prozentpunkte (Vorjahr 0,43 Prozentpunkte) abgesenkt hat. Im Geschäftsjahr 2022 mussten rd. 1,56 Mio. Euro (Vorjahr: 4,09 Mio. Euro) an Zuführungen für Zinsen aufgewendet werden. Davon entfallen 50 % auf die Absenkung des Rechnungszinses.

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. Unter der Annahme, dass der monatliche Rechnungszins weiter steigen und sich auf einem höheren Niveau einpendeln wird, wird sich dieser Trend langfristig positiv auf die jährlichen Zuführungen der VER auswirken, sodass in der Zukunft mit möglichen Auflösungen zu rechnen ist.

In diesem Geschäftsjahr mussten auch für das sonstige Ergebnis Zuführungen in Höhe von 1,85 Mio. Euro geleistet waren. Im Vorjahr kam es zu einer Auflösung von 371 TEuro. Die deutliche Zuführung im sonstigen Ergebnis basiert hauptsächlich auf der Anhebung des Gehaltstrends von 2,5 % auf 3,5 %. Anlässe für die Anhebung waren die hohe und weiter anhaltende Inflation, der aktuelle Fachkräftemangel sowie die anstehenden Tarifverhandlungen 2023.

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 Vierteln aus festverzinslichen Rentenpapieren, der Rest verteilt sich auf Aktien und aktienbasierte Wertpapiere 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 2,46 % (Stand 28. Februar 2023). Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnete der EN-VER-Fonds einen Wertrückgang von –12,94 %. Auslöser war die weiter steigende Inflation, welche durch den Krieg in der Ukraine und die damit einhergehenden Energiepreisexplosionen bestärkt wurde. Das führte bei den Notenbanken zu einer Kehrtwende in der Geldpolitik hin zu einem restriktiven Kurs und stark steigenden Zinsen. Gleichzeitig bestanden weiterhin wachstumsschwächende Faktoren wie die Lieferkettenprobleme und die Null-Covid-Strategie in China gepaart mit einer Immobilienkrise. Zum Jahresende haben sinkende Energiepreise sowie die Öffnung Chinas zum Jahresanfang 2023 zu einer Entspannung der Lage geführt.

Das gesamte Vermögen des EN-VER-Fonds beträgt zum Ende des Berichtsjahres 39,95 Mio. Euro. 80 % der gesamten Anteile des EN-VER-Fonds sind Eigentum der VER. Zum 31. Dezember 2022 haben sie einen Zeitwert von 32,13 Mio. Euro und decken zu 70 % die bestehenden Pensionsverpflichtungen ab.

Die in der Aufsichtsratssitzung Dezember 2021 beschlossene Mittelzuführung wurde im Januar (2,77 Mio. Euro) und März (2,00 Mio. Euro) 2022 abgeschlossen.

Die gesamten ordentlichen Nettoerträge beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 504 TEuro. 497 TEuro wurden im November reinvestiert.

Einführung SAP

Die geplante Einführung eines einheitlichen ERP-Systems (Enterprise Resource Planning) bei der VER für eine verbesserte unternehmensweite Vernetzung einzelner Abteilungen und die Schaffung einer höheren Datentransparenz und Effizienz in den Arbeitsabläufen sowie eine Vertiefung der Kooperation mit der BOGESTRA wurde auf Basis eines Aufsichtsratsbeschlusses im September 2022 gestoppt.

Auslöser hierfür waren zum einen die deutlich höheren Einführungskosten gegenüber einer ersten Preisindikation aus dem Jahr 2019 und zum anderen die hohe finanzielle Belastung der Gesellschaft durch die Anschaffung neuer Fahrausweisdrucker und Elektrobusse in Verbindung mit einer schwer einschätzbaren Einnahmenentwicklung in der Zukunft. Hinzu kommen noch das aktuell unsichere

wirtschaftliche Umfeld und die noch offenen Fragen bezüglich der Finanzierung des ÖPNV im Allgemeinen. Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, erst Mitte 2024 eine erneute Betrachtung bezüglich der Einführung eines ERP-Systems vorzunehmen und dann eine wiederholte wirtschaftliche Untersuchung vorzunehmen. Bis dahin werden einzelne Prozesse weiter bei der VER optimiert.

Anschaffung neuer Fahrausweisdrucker und Bordrechner für die Fahrzeuge

Der bisherige Softwarehersteller des VER-Vertriebssystems hat eine Produktabkündigung gegenüber der VER ausgesprochen. Betroffen hiervon sind die Bordrechner, Fahrausweisdrucker und Einstiegskontrollsystem(EKS)-Geräte auf den Bussen sowie das Abo-Hintergrundsystem. Die Sicherstellung der Ersatzteilversorgung und Reparaturen für die Bordrechner und Fahrausweisdrucker sowie für die EKS-Geräte endet offiziell am 18. März 2023. Die Versorgung darüber hinaus erfolgt durch Restlagerbestände.

Für das Abosystem gibt es bereits aktuell keine Funktionserweiterungen mehr, ausschließlich Fehlerbehebung und einfachen Support. 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.

Nach wie vor finden enge Abstimmungen zwischen der VER und den umliegenden Verkehrsunternehmen innerhalb der Kooperation Metropole Ruhrgebiet (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.

Clean Vehicles Directive

Seit dem 2. August 2021 gilt die Clean Vehicles Directive (CVD). Sie gilt für Verträge über Kauf, Leasing oder Anmietung von Straßenfahrzeugen für öffentliche Dienstleistungsaufträge (z. B. ÖPNV-Busse) und legt Quoten für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Bussen im ÖPNV fest. Im Referenzzeitraum bis Ende 2025 liegt die Quote bei 45 % und bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte dieser anzuschaffenden Fahrzeuge müssen emissionsfrei sein. Für die VER gelten diese Vorgaben erst ab der Busbeschaffung 2023, da die Bestellungen für die Jahre 2021 und 2022 bereits vor der Gültigkeit der Richtlinie ausgelöst wurden.

Elektromobilität

Die VER hat sich auch im Geschäftsjahr 2022 mit der Umstellung auf Elektromobilität und den damit verbundenen Folgen auseinandergesetzt und Umsetzungsmodelle entworfen.

Für die Umstellung auf die Elektromobilität wurden 2022 bereits fristgerecht Anträge für die Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur gestellt. Der Förderantrag vom Bund wurde negativ beschieden. Der Bescheid vom Land steht noch aus.

Fahrzeugtypen

	2019	2021	2022
Standardbusse	66	64	64
Gelenkbusse	34	32	36
Linienbusse	100	96	100
Bürgerbusse*	7	8	8
Gesamt	107	104	108

** davon zwei Reserve-/Ersatzfahrzeuge*

Abhängig vom positiven Bescheid des Lands sollen 2023 6 Solobusse mit Verbrennungsmotor und 2 Solobusse mit Batterie beschafft werden. Dasselbe gilt für 2024.

Erneuerung der Busflotte

2022 wurden 5 neue Gelenkbusse und 2 neue Solobusse beschafft, die nach heutigem Stand der Technik die bestmögliche Abgasnorm (Euro VI) erfüllen. Abbiege- sowie 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 6,9 Jahre. Die VER hat aktuell nur Busse im Einsatz, die den Abgasnormen EEV und Euro VI entsprechen.

Aufgrund der aktuellen Weltgeschehnisse (z. B. Ukraine-Krieg) wurden nur 3 Omnibusse veräußert. Durch diese Strategie sollen mögliche Fahrzeugausfälle aufgrund von Lieferschwierigkeiten bei Ersatzteilen aufgefangen werden.

Photovoltaikanlage

Zur Verbesserung der Energiebilanz des Unternehmens betreibt die Gesellschaft bereits seit 2 Jahren erfolgreich eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 445 kWp, die auf den Wagenhallen installiert ist.

Sicht von oben auf die Wagenhallen der VER

Die Photovoltaikanlage hat im Geschäftsjahr 2022 mit rd. 431.000 kWh 19,72 % mehr gegenüber dem Vorjahr erzeugt. Hiervon wurden 46 % (198.000 kWh) selbst verbraucht und 54 % (233.000 kWh) in das Netz eingespeist. Dies bedeutet eine CO_2-Einsparung von rd. 282 Tonnen. Die Einsparungen für den Nichtbezug von Strom betrugen rd. 28 TEuro. Der Verkauf des Stroms wurde mit rd. 49 TEuro vergütet.

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.

Beirat

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

Mitarbeiterticket

Auch für 2022 wurde allen Mitarbeitenden der VER neben dem bereits bestehenden Mitarbeiterticket die Möglichkeit gegeben, für in ihrem Haushalt lebende Lebenspartner und Kinder eine kostenlose Freifahrtenkarte zu beantragen. Die Freifahrtenkarte berechtigt die Inhaber, kostenlos auf allen Linien der VER befördert zu werden. Mit diesem Angebot steigert die VER nicht nur ihre Attraktivität als bekannte Arbeitgeberin 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 tagte dieser auch 2022 in regelmäßigen Abständen und entwickelte stetig, unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsvorgaben, die bestehenden Corona-Schutzmaßnahmen 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 3G-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 keine Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie im Betriebsablauf eingetreten sind.

Lage

Die erwirtschafteten kassentechnischen Einnahmen der VER im Geschäftsjahr 2022 betrugen 9,63 Mio. Euro. Trotz einer durchschnittlichen Tarifanpassung von 1,7 % sind aufgrund weiterhin bestehender Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des kurzzeitig eingeführten 9-Euro-Tickets die Einnahmen um 3,9 % im Vergleich zum Vorjahr (10,03 Mio. Euro) gesunken. Zusätzlich zu Pandemieeinbußen sinken die Einwohnerzahlen wie in den Vorjahren weiter bei einem gleichzeitig steigenden Motorisierungsgrad.

Ebenfalls steigen weiterhin die Anforderungen an die Beförderung von Fahrgästen. Positiv zu bewerten ist die Entwicklung der Schülerzahlen, dem wichtigsten Finanzierungsbaustein der VER. Hier ist es in den letzten zwei Jahren wieder zu leichten Zuwächsen gekommen.

Die erhaltenen Ausgleichszahlungen (4,04 Mio. Euro) der VER sind im Vergleich zum Vorjahr um 13,9 % gesunken. Die Ausgleichszahlungen für das Fremdnutzerverfahren des Geschäftsjahres 2022 sind gegenüber dem Vorjahr um 121 TEuro zurückgegangen. Bei den Erstattungen für die Schwerbehindertenbeförderung beträgt der Rückgang 653 TEuro. Für das Jahr 2022 erfolgte die Vorauszahlung durch das Ministerium auf Basis des Vomhundertsatzes 2020

gemäß SGB IX für das Land Nordrhein-Westfalen anstatt wie in den Vorjahren auf Grundlage des unternehmensindividuellen Vomhundertsatzes.

Durch die Endabrechnung von Vorjahren gegenüber dem Ministerium konnten weitere Erträge (212 TEuro) im Jahr 2022 vereinnahmt werden. Dem gegenüber steht eine Rückstellungserhöhung von 128 TEuro für das Jahr 2021. Entsprechende Ausgleichsansprüche durch die COVID-19-Pandemie und das 9-Euro-Ticket werden im Rettungsschirm 2022 geltend gemacht.

Die sonstigen Erlöse sind im Vergleich zum Vorjahr um 15 TEuro auf 555 TEuro gesunken. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden im Schülerverkehr zusätzliche Busse eingesetzt, um das Fahrgastaufkommen in den Fahrzeugen zu entzerren. In beiden Jahren wurden die zusätzlich entstandenen Aufwendungen vom Kreis erstattet.

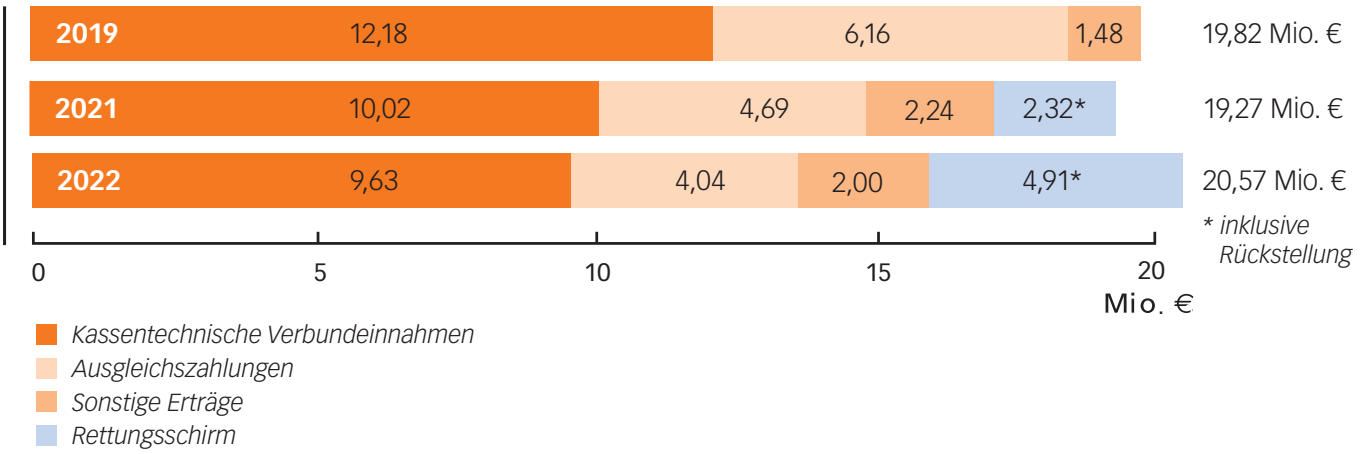
Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,25 Mio. Euro auf 5,85 Mio. Euro gestiegen. Ausschlaggebend für den Anstieg sind die erhaltenen Billigkeitsleistungen 2022 als Ausgleich für die Corona-Pandemie, die Einführung des 9-Euro-Tickets und die gestiegenen Energiekosten. Hinzu kommen noch hohe Zahlungen aus Schadensersatzansprüchen. Demgegenüber stehen geringere Rückstellungsauflösungen im Jahr 2022 sowie Einmalzahlungen.

Die Erträge aus Wertpapieren (EN-VER-Fonds) lagen mit 504 TEuro um 105 TEuro über dem Niveau des Vorjahres.

Die gesamten erwirtschafteten Erträge der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2022 lagen bei 20,57 Mio. Euro und damit 6,73 % über dem Niveau des Vorjahres (19,27 Mio. Euro). Der Planwert wurde um 3,55 Mio. Euro übertroffen, da u. a. keine pandemiebedingten Billigkeitsleistungen durch einen Rettungsschirm berücksichtigt worden sind.

Die Kosten für Löhne und Gehälter stiegen 2022 moderat um 1,61 % – bei einer Tariflohnerhöhung von 1,8 % ab April. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge und Unterstützung sind von 919 TEuro auf 2,97 Mio. Euro gestiegen. Grund für die Mehrbelastung ist die Erhöhung des Gehaltstrends von 2,50 % auf 3,50 % für die Pensionsrückstellungen. Die gesamten Personalaufwendungen inkl. der Arbeitgeberanteile und der Altersvorsorge stiegen um 2,34 Mio. Euro auf 18,91 Mio. Euro. Zinsaufwendungen für Pensionen finden keine Berücksichtigung bei den Personalaufwendungen.

Erträge

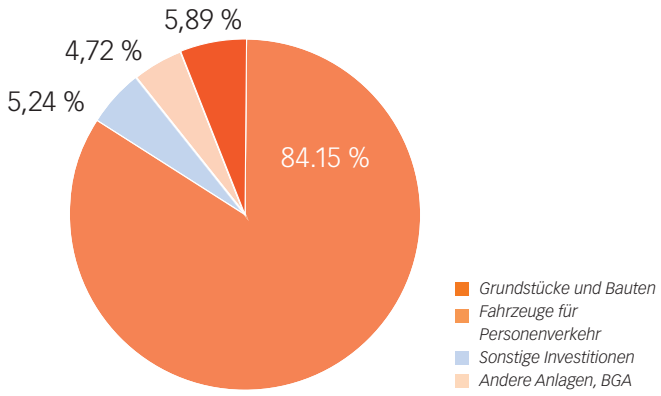


Der gesamte Materialaufwand stieg um 17,61 % und beträgt 10,57 Mio. Euro. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nahmen im Geschäftsjahr aufgrund von Preiserhöhungen um 37,95 % zu. Die Kosten für Treibstoff sind im Vergleich zum Vorjahr um 1,07 Mio. Euro gestiegen. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen um 7,42 % gegenüber dem Vorjahr auf 6,43 Mio. Euro. Neben allgemeinen Preissteigerungen sind im Geschäftsjahr zusätzliche Aufwendungen für die Einführung des On-Demand-Verkehrs Mitte 2022 enthalten.

Die Abschreibungen sind um 72 TEuro auf 2,18 Mio. Euro gestiegen. Das gesamte Anlagevermögen verzeichnet einen Zuwachs von 5,82 Mio. Euro und beläuft sich auf 51,14 Mio. Euro. Der hohe Anstieg des Anlagevermögens ergibt sich überwiegend aus der Aufstockung des bestehenden EN-VER-Fonds um 5,27 Mio. Euro und dem um 470 TEuro gestiegenen Sachanlagevermögen im Bereich der Omnibusse. Der Anlagendeckungsgrad beträgt 6,95 % und liegt damit weit unter den üblichen Vergleichswerten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 3,50 % von 2,86 Mio. Euro auf 2,96 Mio. Euro. Grund dafür sind die 2022 gezahlten Energiekostenerstattungen (127 TEuro) an die Fremdunternehmer im Fahrdienst zur Entlastung der stark angestiegenen Kraftstoffpreise. Hinzu kommen noch Beratungskosten für die SAP-Lastenhefterstellung (74 TEuro) sowie Aufwendungen für die Überprüfung der 3G-Pflicht (61 TEuro). Zudem sind die Kosten für die Haftpflichtversicherung im Vergleich zum Vorjahr um 93 TEuro angestiegen und die periodenfremden Aufwendungen um 24 TEuro. Ab 2022 fallen keine Aufwendungen mehr für BilMoG an. Im Jahr 2021 war die restliche Summe von 336 TEuro zugeführt worden.

Investitionen in Sachanlagen 2022 (2,49 Mio. €)



Die Zinsaufwendungen der Gesellschaft betrugen 1,61 Mio. Euro und liegen 2,59 Mio. Euro unter dem Niveau des Vorjahres. Grund dafür ist die deutlich moderatere Absenkung des Rechnungszinses für die Pensionsrückstellungen im Jahr 2022 (0,09 Prozentpunkte) gegenüber 2021 (0,43 Prozentpunkte) durch die Anhebung des allgemeinen Zinsniveaus.

Die gesamte Zuführung der Pensionsrückstellungen beläuft sich auf 3,41 Mio. Euro.

Die gesamten Aufwendungen der Gesellschaft im Geschäftsjahr belaufen sich auf 36,26 Mio. Euro und sind im Vergleich zum Vorjahr um 4,34 % gestiegen. Der Planwert wird insbesondere im Bereich der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe deutlich überschritten. Damit liegen die gesamten Aufwendungen 2,60 % über dem Planwert.

Die VER schließt das Geschäftsjahr 2022 mit einem Verlust von 15,69 Mio. Euro ab. Damit liegt der Finanzierungsbedarf rd. 212 TEuro über dem des Vorjahres. Der Planwert des Geschäftsjahres von 18,32 Mio. Euro konnte aufgrund der Billigkeitsleistungen von Bund und Land deutlich unterschritten werden.

Der Kostendeckungsgrad der Gesellschaft beträgt 56,72 % und liegt leicht über dem Vorjahr (55,45 %). Der Finanzierungsbedarf je Kilometer ist gegenüber dem Vorjahr aufgrund der gestiegenen Kosten und einer geringeren Kilometerleistung um 7 Cent von 2,91 Euro auf 2,98 Euro gestiegen.

Die Anzahl der bei der VER beschäftigten Mitarbeitenden betrug im Durchschnitt 321 (Vorjahr: 328).

Die durchschnittliche Krankenquote des gesamten

Unternehmens ist gegenüber dem Vorjahr um 3,27 Prozentpunkte auf 18,19 % gestiegen.

Der Investitionsplan 2022 wurde nicht im vollen Umfang umgesetzt. Grund sind Änderungen in den Zeitplänen einzelner Investitionsprojekte. Ein großer Anteil der Plan-Ist-Abweichung wird durch die nach 2023/2024 verschobene Beschaffung der neuen Fahrzeugdrucker mit ABO-System getragen. Die Maßnahme konnte 2022 aufgrund notwendiger Abstimmungen noch nicht umgesetzt werden. Im Mittelpunkt stand die erfolgreiche Anschaffung von 7 Omnibussen (2 Solobusse und 5 Gelenkbusse). Unerwartete Investitionen haben sich beim weiteren Ausbau der IT-Infrastruktur sowie durch die Einrichtung neuer Software ergeben. Zudem hat im Jahr 2022 die Abnahme der Parkflächenerweiterung auf dem Betriebshof inkl. Kanalarbeiten stattgefunden.

Die Vermögenslage der VER hat sich im Jahr 2022 weiter verändert. Die Bilanzsumme stieg von 53,72 Mio. Euro auf 56,89 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote liegt bei 6,25 % (Vorjahr: 6,62 %). Damit sind 93,75 % des Unternehmens fremdfinanziert.

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

Die Kreditverbindlichkeiten konnten planmäßig getilgt werden.

Zum Stichtag 31.12.2022 liegt der Liquiditätsgrad I bei 72 %. Sollte es zu Liquiditätsengpässen kommen, können Anteile am Fonds verkauft werden. Somit ist eine ausreichende Liquidität der VER sichergestellt.

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

Die Verkehrsgesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt 21 Risiken auf. Neumeldungen gab es gegenüber dem Vorjahr keine. 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 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. Einnahmeverluste durch Auswir-

kungen der Corona-Pandemie und die Einführung des 9-Euro-Tickets erhöhen die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos. Hinzu kommen noch die massiv gestiegenen Energiepreise sowie die hohe Inflation. Entschärfung des Risikos erfolgte 2022 durch die Bereitstellung der Billigkeitsleistungen. Durch die Implementierung eines unternehmensweiten Berichtswesens können negative Abweichungen frühzeitig erkannt werden und es bietet damit Raum für die Einleitung von Gegensteuerungsmaßnahmen.

Das Risiko einer nicht ausreichenden Personaldecke sowie die Wahrscheinlichkeit von überproportionalen Krankenständen sind im Berichtsjahr 2022 eingetreten. Beide Risiken stehen in einer Wechselwirkung zueinander und bilden eine der Hauptherausforderungen der Branche ab. Hinzugekommen sind überproportionale Preisanstiege bei den Energiekosten. Auch dieses Risiko wird als eingetreten gewertet.

Entwicklung Wirtschaftsjahr 2023 ff.

Der vom Aufsichtsrat genehmigte und verabschiedete Wirtschaftsplan prognostiziert für das Jahr 2023 einen Finanzierungsbedarf von rd. 17,97 Mio. Euro. Billigkeitsleistungen für voraussichtliche Einnahmeausfälle aufgrund der noch weiterbestehenden Auswirkungen der Corona-Pandemie oder Effekte durch die Einführung eines DeutschlandTickets blieben unberücksichtigt. 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 sich die Corona-Pandemie noch auf das Geschäftsergebnis auswirken wird, ist schwer abzuschätzen. Festzustellen ist jedoch, dass sich die Fahrgastnachfrage erhöht hat und die VER die frühere Anzahl der Abonnenten (2019) Ende 2022 wieder erreicht hat. 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 nun beginnen sich allmählich aufzulösen. Anders sieht es bei der Nutzung von Homeoffice aus. Diese Möglichkeit hat sich mittlerweile bei vielen Arbeitgebern etabliert. Eine Rückgewinnung dieser Fahrgäste ist daher ausgeschlossen. Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, dass erst in den Jahren 2024/2025 das Einnahmeniveau von 2019 erreicht wird.

Neben den Nachwirkungen der Corona-Pandemie führen die enormen Preissteigerungen für Treibstoffe und Energie sowie u. a. auch für Ersatzteile, die sich in der Folge des Krieges in der Ukraine ergeben haben, zu einem sehr hohen Anstieg der Aufwendungen. Eine Konsolidierung der Lage ist nicht absehbar. Durch Effizienzsteigerungen und Optimierungsmaßnahmen können diese Mehrkosten nicht gedeckt werden. Damit hat die Pandemie den Kostendeckungsgrad im ÖPNV nachhaltig verschlech-

tert. Ob es 2024/2025 ff. zu einem entsprechenden Nachholeffekt kommen wird, der die entgangenen Fahrgaststeigerungen und Einnahmezuwächse aufholt, bleibt abzuwarten.

Ebenfalls noch nicht absehbar sind die Konsequenzen, die sich aus der Einführung des DeutschlandTickets ergeben werden. Bund und Land haben sich verpflichtet, die durch das DeutschlandTicket verursachten Einnahmeverluste auszugleichen und dafür 3 Mrd. Euro eingeplant. Ob diese Mittel ausreichen werden, bleibt abzuwarten. Eine Nachschussverpflichtung ist bisher nur für das Jahr 2023 vorgesehen.

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.

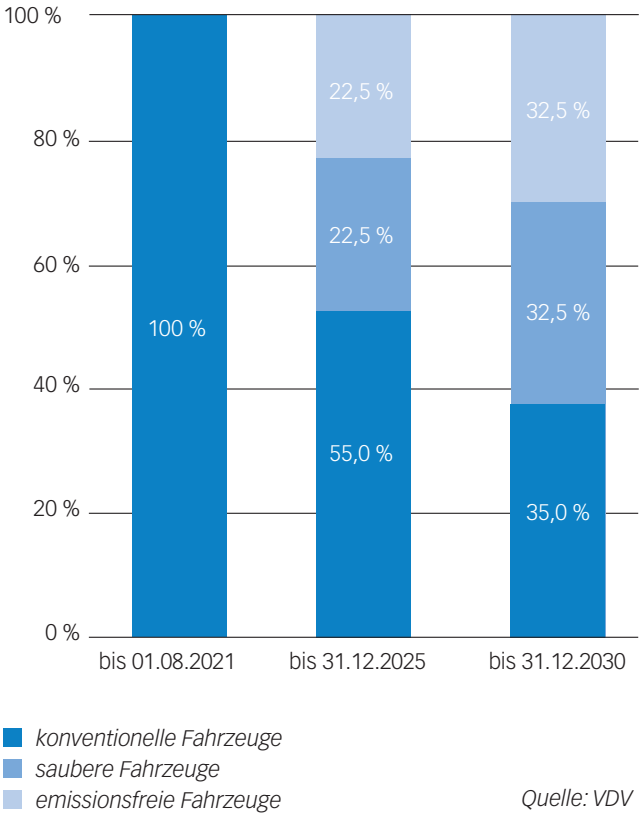
Dazu gehört auch die Weiterführung eines Rettungsschirms über das Jahr 2022 hinaus, um die Verkehrsunternehmen und deren Potenzial zur Erreichung des Klimaziels nicht zu schwächen. Die Einführung des DeutschlandTickets und die Zusage der Politik, die hierdurch entstehenden Einnahmeausfälle auszugleichen, stellen einen Ansatz zur Förderung des ÖPNV dar und bergen das Potenzial, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen.

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 lokal emissionsfrei. Diese Beschaffungsvorgaben werden einen massiven Anstieg der Investitionskosten im Bereich der Fahrzeuge wie auch der Infrastruktur der Gesellschaft in den nächsten Jahren bedeuten.

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 Kapitalmärkten sind deutliche Kursverluste sowohl bei den festverzinslichen Kapitalanlagen als auch bei den Aktien eingetreten. Wertberichtigungen sind aufgrund der hohen Anteile an festverzinslichen Papieren und der Erholungen am Aktienmarkt mit Stand Ende Januar 2023 nicht vorzunehmen. Dank einer sinkenden Inflationsrate und sich stabilisierenden Wirtschaft ist auch für das Geschäftsjahr 2023 nicht mit Wertberichtigungen zu rechnen.

Umsetzung der Clean Vehicles Directive



Quelle: VDV

Einführung On-Demand-Ridepooling

Pilotprojekt in Breckerfeld, Ennepetal und Gevelsberg

Die VER schaffte pünktlich zum Fahrplanwechsel im Sommer 2022 mit der Einführung eines On-Demand-Ridepooling-Systems eine flexible, nachhaltige und preiswerte Mobilitätsalternative als (teilweisen) Ersatz zum bestehenden ÖPNV-Angebot in Schwachlastzeiten in weiten Teilen des EN-Kreises.

In enger Abstimmung mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis wurden dafür im Rahmen eines zweijährigen Pilotprojektes die Städte Breckerfeld, Ennepetal und Gevelsberg samstagabends, sonn- und feiertags und in den Nächten am Wochenende miteinander verbunden. Die bisherigen Buslinien 550 (Breckerfeld – Ennepetal Bus-Bf.) und NE1 wurden zu den genannten Zeiten durch den neuen On-Demand-Verkehr „FluxFux“ ersetzt.

Mit dem On-Demand-Verkehr gestaltet die VER ihr Angebot attraktiver, einfacher und flexibler und erschließt auf Basis von Kundenwünschen neue Gebiete, so z. B. Breckerfeld (Glörtalsperre), bzw. bindet, zeitlich erweitert, Gebiete neu an (z. B. Ennepetal: Kämpershausweg und Gevelsberg: Braken). Das gesamte Bedienungsgebiet umfasst eine Fläche von 16,3 km².

Wie funktioniert’s?

Der On-Demand-Verkehr ist eine Art Shuttleservice für maximal sieben Personen. Die eingesetzten Fahrzeuge fahren nach keinem festen Fahrplan, sondern die gewünschte Fahrt kann sowohl digital als auch telefonisch angemeldet werden. Einfach die VER-App „FluxFux“ für Android oder iOS in den bekannten App-Stores runterladen, sich anmelden und flexibel die gewünschte Fahrt buchen.

Das Ganze funktioniert aber auch telefonisch unter 02333 978-444 (gebührenfrei).

In dem festgelegten Gebiet werden insgesamt 673 bestehende und virtuelle Haltepunkte bedient. Virtuell bedeutet dabei, dass die Haltestellen als solche nicht durch ein Haltestellenschild o. Ä. gekennzeichnet werden, sondern nur in der App hinterlegt sind. Da es eine Entfernung von ca. 250 m zwischen den einzelnen Haltepunkten gibt, besteht ein sehr dichtes Haltestellennetz.

Die App ermittelt bei der Eingabe des gewünschten Start- und Zielortes den verkehrsgünstigsten nächstgelegenen Haltepunkt und navigiert den Fahrgast dorthin. Fahrten können nur zwischen den im Vorfeld gebuchten Haltepunkten durchgeführt werden.

Zum Einsatz kommen drei barrierefreie Kleinbusse des lokalen VER-Partners Tepass Mobility Services.

Wo geht's lang?

Das On-Demand-Gebiet erstreckt sich entlang des folgenden Linienverlaufs:
Breckerfeld Glörtalsperre – Breckerfeld Zentrum – Delle – Ennepetal-Oberbauer – Voerde – Voerde Nord – Altenvoerde – Milspe – Gevelsberg-Wunderbau/ Braken – Gevelsberg Mitte

Was kostet's?

Die VER ermöglicht im Rahmen des Projektes allen Fahrgästen, den On-Demand-Verkehr zu dem bisherigen normalen VRR-Tarif zu nutzen, d. h., alle bestehenden Tickets sind auf den Strecken des On-Demand-Verkehrs weiterhin nutzbar.

Erfolg

Bereits in den ersten sechs Monaten nach Einführung des On-Demand-Verkehrs wurden insgesamt 3.148 Fahrten mit insgesamt 4.493 Fahrgästen durchgeführt. Das entspricht einem monatlichen Durchschnitt von 525 Fahrten und 749 Fahrgästen.

Sonnenstrom

Photovoltaikanlage senkt Stromkosten

Seit über zwei Jahren ist die Photovoltaikanlage auf den Dächern der Wagenhallen erfolgreich in Betrieb und trägt maßgeblich zur Verbesserung der Energiebilanz und zur Reduktion des CO_2-Ausstoßes bei. Die 1.374 Module auf einer Fläche von rd. 2.300 m^2 produzierten im Jahr 2022 eine beeindruckende Menge von über 431.000 kWh. Das entspricht einer Steigerung von 19,72 % im Vergleich zum Vorjahr. Davon hat die Gesellschaft 46 % (198.000 kWh) selbst genutzt und 54 % (233.000 kWh) in das Netz eingespeist.

282 Tonnen CO_2 konnte die VER durch die umweltfreundliche Produktion von Strom einsparen und durch den Verkauf des überschüssigen Stroms zudem 49 TEuro an Einnahmen generieren.

Wir sind stolz darauf, dass unsere Photovoltaikanlage auch im Jahr 2022 wirtschaftlich erfolgreich war und einen wichtigen Beitrag zur Erreichung unserer Nachhaltigkeitsziele geleistet hat. Wir werden auch weiterhin Maßnahmen ergreifen, um unseren Geschäftsbetrieb effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

Digital unterwegs

Umsatz durch VER-App-Vertriebsweg erhöht

Im Jahr 2022 konnte der Umsatz im digitalen Vertrieb, dank der weiterhin positiven Entwicklung der VER-App und der Einführung der VER-eTarif-App sowie entsprechender Marketing-Schwerpunkte deutlich gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich alleine der Umsatz der VER-App um 30 %.

Die im Mai neu eingeführte VER-eTarif-App, welche neben dem regulären Ticketangebot auch den eezy-Tarif und FlexTickets beinhaltet, konnte im Laufe des Jahres bereits einen Umsatz in Höhe von 20 TEuro generieren. Die Jahreseinnahmen über den digitalen Vertriebsweg sind insgesamt von 54 TEuro auf 84 TEuro gestiegen. Der Ausstieg aus dem HandyTicket Deutschland im Jahr 2021 konnte also im zurückliegenden Geschäftsjahr mehr als kompensiert werden.

Auch die VER-Website wurde im Jahr 2022 weiter optimiert. Hier steht nun neben dem digitalen Fahrplanbuch auch der überarbeitete interaktive Liniennetzplan zur Verfügung. Damit können auch Nicht-App-Nutzer Linienverläufe digital von zu Hause aus bequem nachvollziehen und eigene Routenplanungen vornehmen.

9-Euro-Ticket stark nachgefragt

ÖPNV einfach und kostengünstig nutzen

Pünktlich um 0.00 Uhr startete am 23. Mai 2022 auch bei der VER der Verkauf des beliebten 9-Euro-Tickets. Bereits in den ersten Stunden des Tages zeichnete sich ab, dass insbesondere der unkomplizierte Kauf des Tickets über die VER-App stark genutzt wurde.

Im Laufe des gesamten Tages wurde das Ticket rund 3.600-mal über die VER-App, die eTarif-App, in den KundenCentern oder bei den VER-Vertriebspartnern erworben.

Gleich mehrere Hundert Male entschieden sich die Kunden dazu, nicht nur das Ticket für den Juni zu erwerben, sondern es direkt für Juli und August mitzukaufen. Viele Fahrgäste versorgten auch ihre Familienmitglieder mit Tickets. Absoluter Spitzenreiter war jedoch ein Kunde aus Ennepetal, der im KundenCenter am Wuppermannshof direkt 29 Tickets für insgesamt 261 Euro erwarb.

Insgesamt verkaufte die VER im Aktionszeitraum 51.916-mal das 9-Euro-Ticket. Der Absatz der Tickets in den jeweiligen Monaten schwankte um rd. 5 %. Die Entwicklung bei den Fahrausweisarten hat sich durch das 9-Euro-Ticket deutlich verschoben. Die Umsätze bei den Abokunden (inkl. SchokoTickets) sind im letzten Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 11,56 % gesunken.

115 Jahre VER – 70 besondere Erlebnisse verlost

Gewinnspielaktion mit lokalen Preisen

Zur Feier ihres 115-jährigen Jubiläums 2022 initiierte die VER ein großes Gewinnspiel für ihre Kunden. Zum Auftakt bedankte sich das Verkehrsunternehmen bei ihren Abo-Kunden für ihre Treue, insbesondere in den vergangenen für alle nicht ganz einfachen Corona-Jahren, mit insgesamt 70 einzigartigen Erlebnis-Gewinnen im EN-Kreis.

Verlost wurden:

StädteCards für Gevelsberg und Hattingen
Gutscheine für eine Kartbahn in Gevelsberg
Gutscheine für das Freizeitbad Heveney
Gutscheine für das Restaurant Eggers in Sprockhövel
Gutscheine für das Café Extrablatt in Herdecke
Gutscheine für den Kletterwald in Wetter
Gutscheine für die Klutertwelt in Ennepetal
Gutscheine für die Breckerfelder Mühle

Weitere Jubiläumsaktionen beglückten im Laufe des Jahres unter anderem auch App-Kunden und die Kunden vor Ort in den VER KundenCentern.

Gewinner nahmen ihren Preis vor Ort in den VER KundenCentern entgegen, wie hier am Wuppermannshof.

Bilanzentwicklung und Erlösarten

Die finanzielle Seite

Bilanzentwicklung	31.12.2022		31.12.2021		Veränderungen	
	T€	%	T€	%		T€
Aktiva						
Immaterielle Vermögensgegenstände	117	<1	140	<1	–	23
Sachanlagen	15.824	28	15.255	28	+	569
Finanzanlagen	35.201	62	29.929	56	+	5.272
Langfristig gebundene Vermögenswerte	51.142	90	45.324	84	+	5.818
Vorräte	461	1	402	1	+	59
Forderungen	1.057	2	1.623	3	–	566
Flüssige Mittel	4.185	7	6.308	12	–	2.123
Kurzfristig gebundene Vermögenswerte	5.703	10	8.333	16	–	2.630
Rechnungsabgrenzungsposten	45	<1	63	<1	–	18
Bilanzsumme	**56.890**	**100**	**53.720**	**100**	**+**	**3.170**
Passiva						
Eigenkapital	3.557	6	3.557	7		0
Investitionszuschüsse	0	0	0	0		0
Pensionsrückstellungen	46.104	81	42.690	79	+	3.414
Langfristig gebundenes Kapital	49.661	87	46.247	86	+	3.414
Sonstige Rückstellungen	3.603	6	4.302	8	–	699
Verbindlichkeiten	3.567	6	3.130	6	+	437
Kurzfristig gebundenes Kapital	7.170	13	7.432	14	–	262
Rechnungsabgrenzungsposten	59	<1	41	<1	+	18
Bilanzsumme	**56.890**	**100**	**53.720**	**100**	**+**	**3.170**

Erlösarten	Nettoumsätze 2022	Nettoumsätze 2021	Veränderungen	
	€	€		€
Einzel- und Mehrfahrtenausweise	1.406.856,56	1.345.240,76	+	61.615,80
Zeitfahrausweise	3.646.942,28	3.598.041,16	+	48.901,12
Zeitfahrausweise Schüler/Auszubildende	4.379.275,59	4.878.183,58	–	498.907,99
Sonstige Verbundangebote	192.235,60	198.670,57	–	6.434,97
Kassentechnische Verbundangebote	9.625.310,03	10.020.136,07	–	394.826,04
Ausgleich Übersteiger und Fremdnutzer	1.819.849,68	1.795.806,17	+	24.043,51
Erstattung Schwerbehindertenbeförderung	447.663,83	1.101.133,46	–	653.469,63
Abgeltung Ausbildungsverkehr	1.432.100,38	1.456.333,81	–	24.233,43
Anreizmittel Fahrzeugbeschaffung	337.038,40	336.233,05	+	805,35
Ausgleichsbetrag	4.036.652,29	4.689.506,49	–	652.854,20
Sonstige Verkehrserlöse	83.501,40	67.765,61	+	15.735,79
Erlöse Personenverkehr	13.745.463,72	14.777.408,17	–	1.031.944,45
Alle übrigen Erlöse	471.425,10	501.672,71	–	30.247,61
Gesamte Umsatzerlöse	**14.216.888,82**	**15.279.080,88**	**–**	**1.062.192,06**
Bereinigung periodenfremder Umsatzerlöse	–153.616,65	–175.762,88		
Bereinigte Umsatzerlöse	14.063.272,17	15.103.318,00	–	1.040.045,83

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2022 bis 31.12.2022

GuV		31.12.2022 €	31.12.2021 T€
1.	Umsatzerlöse		
	Verkehrseinnahmen und sonstige Erlöse	14.216.888,82	15.279
2.	Sonstige betriebliche Erträge	5.847.990,64	3.595
3.	Materialaufwand		
	- Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	–4.134.087,60	–2.997
	- Aufwendungen für bezogene Leistungen	–6.433.261,73	–5.989
		–10.567.349,33	–8.986
4.	Personalaufwand		
	- Löhne und Gehälter	–13.136.056,04	–12.928
	- Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	–5.774.305,83	–3.645
	- davon Altersversorgung –2.949.900,98 € / Vj. –908 T€		
		–18.910.361,87	–16.573
5.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–2.179.760,63	–2.108
6.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2.962.833,14	–2.859
7.	**Betriebsergebnis**	**–14.555.425,51**	**–11.652**
8.	Finanzergebnis	–1.108.861,70	–3.800
9.	**Ergebnis nach Steuern**	**–15.664.287,21**	**–15.452**
10.	Sonstige Steuern	–30.000,63	–31
11.	Erträge aus Verlustübernahme	15.694.287,84	15.483
12.	**Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss**	**0,00**	**0**

Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	117.537,00	140
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	3.013.508,79	2.955
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	57.509,00	26
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	10.930.133,00	10.460
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	181.297,00	88
5. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1.415.859,46	1.561
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	225.522,11	165
	15.823.829,36	15.255
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	6.950,00	7
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	35.193.828,23	29.922
	35.200.778,23	29.929
Anlagevermögen gesamt	**51.142.144,59**	**45.324**
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	460.503,33	402
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	455.491,94	1.115
2. Forderungen gegen Gesellschafter	250.434,67	145
3. sonstige Vermögensgegenstände	350.896,93	363
	1.056.823,54	1.623
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	4.185.206,74	6.308
Umlaufvermögen gesamt	**5.702.533,61**	**8.333**
C Rechnungsabgrenzungsposten	**45.193,66**	**63**
Bilanzsumme	**56.889.871,86**	**53.720**

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Passiva		31.12.2022 €	31.12.2021 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	46.104.149,00	42.690
	2. Sonstige Rückstellungen	3.602.694,18	4.303
	Rückstellungen gesamt	**49.706.843,18**	**46.993**
C	**Verbindlichkeiten**		
	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	677.409,53	1.162
	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	938.945,18	863
	3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.661.113,42	884
	4. Sonstige Verbindlichkeiten	289.985,03	220
	- davon aus Steuern 110.503,29 € / Vj. 113 T€		
	- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 10.690,19 € / Vj. 7 T€		
	Verbindlichkeiten gesamt	**3.567.453,16**	**3.129**
D	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**59.032,30**	**41**
	Bilanzsumme	**56.889.871,86**	**53.720**

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeit des Aufsichtsrates der VER fokussierte sich auch im vergangenen Geschäftsjahr noch zu weiten Teilen auf die COVID-19-Pandemie sowie natürlich auf das 9-Euro-Ticket und deren umfassende und tiefgreifende Auswirkungen auf das gesamte Unternehmensgeschehen. Das Gremium beschäftigte sich im Berichtsjahr vor diesem Hintergrund besonders mit den Einnahmeausfällen und deren Folgen für die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens.

Leider erreichte der 2022 in Deutschland deutlich erhöhte Krankenstand auch die VER. Daher hat der Aufsichtsrat im vergangenen Jahr eine Aufstockung des Fahrpersonals über das geplante Maß hinaus ausdrücklich befürwortet, um so unter anderem Fahrtausfällen vorzubeugen.

Die jeweiligen Einnahmeausfälle konnten 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 wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie und leitete gegensteuernde Maßnahmen ab.

Im Geschäftsjahr 2022 kam der Aufsichtsrat zu 4 Sitzungen zusammen, die am 8. März, 13. Juni, 28. September sowie 6. Dezember 2022 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 aussprechen. Gemeinsam ist schon viel erreicht worden und es wird uns weiterhin gelingen, die VER in eine sichere Zukunft zu führen.

Abschließend bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Aufsichtsratsmitgliedern für ihre konstruktive Mitarbeit im Gremium.

Bleiben Sie gesund!

Daniel Pilz
Aufsichtsratsvorsitzender

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, Ennepetal

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

• entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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.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 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 Ge-

schäftsführung 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 jeweiliges 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-, Finanz- und 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 17. Mai 2023

MÄRKISCHE REVISION GMBH
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT
STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

Hans-Henning Schäfer
Wirtschaftsprüfer

ppa. 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 • Frank Sonnenberg

Lektorat: Claudia Heinrich

Satz: Frank Sonnenberg

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

Als Zugeständnis an eine flüssige Lesbarkeit des Textes wird in diesem Geschäftsbericht bei geschlechtsspezifischen Substantiven überwiegend die männliche Form verwendet – stellvertretend für alle Geschlechter.

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 2022.