

# Geschäftsbericht 2023

Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH



*Ennepe-Ruhr-Kreis* 325.193 Einwohner



*Breckerfeld* 9.041 Einwohner

*Ennepetal* 30.652 Einwohner

*Hattingen* 54.637 Einwohner

*Herdecke* 22.758 Einwohner

*Gevelsberg* 31.097 Einwohner

*Schwelm* 28.723 Einwohner

*Wetter* 27.550 Einwohner

*Witten* 95.897 Einwohner

*Sprockhövel* 24.838 Einwohner

Bericht der Geschäftsführung	4
VER auf einen Blick	6
Organe der Gesellschaft	7
Lagebericht	9
Start in die berufliche Zukunft	28
Die Zukunft im Nahverkehr	29
Der VER-Fuchs wechselte seinen Bau	30
Fan-Shuttle bleibt auch in der kommenden Saison auf Kurs	31
Bilanzentwicklung und Erlösarten	32
Gewinn- und Verlustrechnung	33
Bilanz	34
Bericht des Aufsichtsrates	36
Bestätigungsvermerk	37
Impressum	40

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Jahresbeginn 2023 war noch geprägt von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Doch im Vordergrund des Geschäftsjahres stand die Einführung des DeutschlandTickets. Mit der Einführung haben sich neue Herausforderungen ergeben, die durch den hohen Einsatz unserer Mitarbeitenden der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr gemeistert werden konnten. Die Einbußen auf der Ertragsseite durch das DeutschlandTicket können nur aufgrund der Gewährung von Billigkeitsleistungen vom Land NRW und vom Bund kompensiert werden.

Auf der Aufwandsseite geraten die Verkehrsunternehmen und somit auch die VER immer weiter unter Druck. Die Kostensteigerungen aus der Folge von globalen Krisen, Kriegen und Konflikten führen dazu, dass sich der Kostendeckungsgrad im ÖPNV nachhaltig verschlechtert. Sollte nach 2024 noch hinzukommen, dass Bund und Länder sich aus der Kompensation der durch das DeutschlandTicket verursachten Einnahmeverluste zurückziehen, hätte dies fatale Folgen für die Finanzierung des gesamten Systems. Bei einer fehlenden Gegenfinanzierung würde das unweigerlich zu Angebotsreduktionen führen und die geplante Verkehrswende sowie Antriebswende stark behindern.

## **DeutschlandTicket**

Zum 3. April 2023 ist das DeutschlandTicket als Nachfolger des 9-Euro-Tickets als monatlich kündbares Abo vom Bund per Gesetz zum 1. Mai 2023 eingeführt worden. Das DeutschlandTicket bietet die Möglichkeit, ganz Deutschland mit Bus und Bahn für monatlich 49,00 Euro zu entdecken.

In einem enormen Kraftakt gelang es den Verkehrsunternehmen, den Umstellungs- und Einführungsaufwand zu bewältigen. In NRW erfolgte durch ministerielle Vorgabe zusätzlich zum Schuljahresbeginn 2023/24 die Option zur Umstellung der Schülertickets auf das DeutschlandTicket Schule. Im Dezember 2023 wurde neben dem bereits bestehenden VRR-SozialTicket das DeutschlandTicket Sozial eingeführt. Diese 3 Umstellungen verursachten einen in diesem Umfang noch nie zuvor zu leistenden Vertriebsaufwand, der nur mit höchstem Einsatz aller Beteiligten bewältigt werden konnte.

## **Zahlen/Daten/Fakten**

Im Geschäftsjahr 2023 waren bei der VER durchschnittlich 323 Beschäftigte inkl. 11 Auszubildende tätig. Insgesamt wurden 14,13 Millionen Fahrgäste befördert, was einer Steigerung von 4,7 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen der VER von 5,10 Millionen Wagenkilometern auf 49 Linien wurden mit 92 eigenen Omnibussen und 34 angemieteten Fahrzeugen in der Spitze erbracht, ergänzt durch das Angebot von zwei TaxiBus-Linien, drei AnrufSammelTaxi-Verkehren sowie einem On-Demand-Verkehr.

## **Nachhaltigkeit**

Im Geschäftsjahr 2023 schien die Sonne wieder über dem Betriebshof in Ennepetal, sodass die Photovoltaikanlage auf unseren Wagenhallen rd. 373.000 kWh erzeugen konnte. Rund 53 % des Stromes wurde für den Eigenverbrauch verwendet. Der restliche Anteil wurde in das Netz eingespeist. 2023 konnte mit der Photovoltaikanlage insgesamt eine Einsparung von rund 240 Tonnen CO<sub>2</sub> erreicht werden, sodass die VER durch diese Maßnahme einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Im Bereich der Elektromobilität wurden auch im Geschäftsjahr 2023 weitere wichtige Impulse zugunsten des Klimaschutzes gesetzt. Nach einem negativ beschiedenen Antrag vom Bund für die Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur zur Umstellung auf die Elektromobilität im Jahr 2022 wurde der Förderantrag an das Land 2023 positiv beschieden. Für die Jahre 2023 und 2024 werden insgesamt 4 batterieelektrische Omnibusse mit der dazu benötigten Infrastruktur beschafft. Die Busse sollen Ende 2024 zur Auslieferung kommen. Zudem wurden im Jahr 2023 Vorbereitungen getroffen, damit zukünftig ein Teil der Verbrennerfahrzeuge mit einem

umweltverträglicheren synthetischen Kraftstoff fahren können. Zum Standard aller neuen Verbrennerfahrzeuge gehören die Ausstattungen mit Abbiege- und Bremsassistentensystemen sowie Rückfahrkameras. 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 eines Vergabeverfahrens.

## **Angepasster Fahrplan zur Stabilisierung des Angebotes**

Vor dem Hintergrund personalbedingter Engpässe musste im Geschäftsjahr 2023 das gewohnte Fahrplanangebot leicht eingeschränkt werden. Diese Änderung am Fahrplan wurde vorgenommen, um die Verlässlichkeit gegenüber unseren Fahrgästen zu gewährleisten. Während des reduzierten Fahrplanes wurde die Anbindung an alle Stadtteile, Schulen, Gewerbegebiete usw. gewährleistet.

## **Kooperationsprojekt mit der BOGESTRA**

Seit nun bereits über 5 Jahren ist die BOGESTRA mit 30 % an der VER beteiligt. Seitdem ist die BOGESTRA ein verlässlicher Partner für die VER geworden. In den vergangenen Jahren ist die Kooperation zwischen den beiden Partnerunternehmen immer enger geworden. Bereits etablierte sowie auch neue Maßnahmen tragen zur Verbesserung des Unternehmenserfolges bei.

Mein Dank gilt unseren Mitarbeitenden, den Partnerinnen und Partnern in der Politik und in den Verwaltungen sowie unseren Partnerinnen und Partnern in der Kooperation Metropole Ruhr, die uns in herausfordernden Zeiten zur Seite stehen, die uns tatkräftig unterstützt haben und auch weiterhin begleiten werden.

Der Arbeitnehmervertretung danke ich für den regen Austausch und die Findung von gemeinsamen Lösungen.

Zudem gilt mein Dank dem Aufsichtsrat und unserem Aufgabenträger für die stets konstruktiven Diskussionen und die Unterstützung in Krisenzeiten. Ich freue mich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.



Peter Böenkötter  
Geschäftsführer  
Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials and a surname.

# VER auf einen Blick

		2023	2022
<b>Bedienungsgebiet</b>			
Fläche Ennepe-Ruhr-Kreis	km <sup>2</sup>	409,64	409,64
davon Verkehrsfläche	km <sup>2</sup>	28,39	28,42
Einwohner des Ennepe-Ruhr-Kreises	Anzahl	325.193	322.143
Stadt Breckerfeld	Anzahl	9.041	8.915
Stadt Ennepetal	Anzahl	30.652	30.306
Stadt Gevelsberg	Anzahl	31.097	30.669
Stadt Hattingen	Anzahl	54.637	54.061
Stadt Herdecke	Anzahl	22.758	22.689
Stadt Schwelm	Anzahl	28.723	28.501
Stadt Sprockhövel	Anzahl	24.838	24.659
Stadt Wetter	Anzahl	27.550	27.236
Stadt Witten	Anzahl	95.897	95.107
Zugelassene PKW im Kreisgebiet	Anzahl	202.134	201.765
Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner	Anzahl	740	743
<b>Aus der Bilanz</b>			
Anlagevermögen	T€	50.128	51.142
Umlaufvermögen	T€	8.956	5.703
Eigenkapital	T€	3.557	3.557
Pensionsrückstellungen	T€	47.340	46.104
Bilanzsumme	T€	59.146	56.890
<b>Aus der Gewinn- und Verlustrechnung</b>			
Umsatzerlöse	T€	16.656	14.217
Sonstige Erträge	T€	3.040	5.848
Materialaufwand	T€	10.610	10.567
Personalaufwand	T€	18.938	18.910
Abschreibungen	T€	2.161	2.180
Sonstiger Aufwand	T€	3.481	2.963
Finanzergebnis	T€	34	-1.109
Jahresergebnis	T€	0	0
<b>Leistungen und Kapazitäten</b>			
Linien	Anzahl	49	49
Linienlänge	km	792	791
Nutzwagenkilometer (inkl. TaxiBus und On-Demand)	Mio.	5,106	5,263
Linienkilometer	Mio.	5,101	5,258
Platzkilometer (auf Basis Nutzwagenkilometer)	Mio.	403,0	416,2
Fahrgäste (inkl. Übersteiger ausgleich)	Mio.	14,125	13,488
Haltestellen	Anzahl	1.154	1.154
Linienomnibusse	Anzahl	92	100
Durchschnittsalter Linienomnibusse	Jahre	7,4	6,9
Angemietete Linienbusse	Anzahl	34	34
Verkaufsstellen	Anzahl	20	20
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	323	321
<b>Verkehrswirtschaftliche Kennzahlen</b>			
Platzausnutzungsgrad	%	19,44	18,19
Mittlere Reiselänge	km	4,5	4,5
Mittlere Reisegeschwindigkeit	km/h	21,89	21,37
Mittlerer Haltestellenabstand	m	555	553

# Organe der Gesellschaft

## Gesellschafter

	€	%
Beteiligungsgesellschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises mbH	1.801.600	64
BOGESTRA AG	844.500	30
Stadt Ennepetal	168.900	6
	<b>2.815.000</b>	<b>100</b>

## Gesellschafterversammlung

Pilz, Daniel	Betriebsratsvorsitzender	Vorsitzender
Filter, Jörg, Dipl.-Ing.	Vorstand Personal, Betrieb und Infrastruktur, Arbeitsdirektor	BOGESTRA AG
Rauleff, Volker	Rentner	Stadt Ennepetal
Soika-Bracht, Petra	Kreisbaudirektorin	Beteiligungsgesellschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises mbH

## Aufsichtsrat

Pilz, Daniel	Vorsitzender	Betriebsratsvorsitzender, 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	Stellvertreter	Busfahrer, VER mbH
Balzer, Bernd		Gewerkschaftssekretär, ver.di
Benning, Andreas		Busfahrer, VER mbH
Büddicker, Peter	Stellvertreter	Gewerkschaftssekretär, ver.di
Halfter, Christian		Betriebsleiter, VER mbH
Kaltenbach, Dieter	Stellvertreter	Erster Beigeordneter, Stadt Ennepetal
Kerber, Andreas, Dipl.-Kfm.		Vorstand Finanzen, Kunde und Fahrzeuge, BOGESTRA AG
Klee, Georg, Dipl.-Ing.	Stellvertreter	Bauingenieur, Stadt Herne
König, Nicklas	Stellvertreter	Dozent, Südwestfälisches Studieninstitut für kommunale Verwaltung
Kraft, Johannes, Dipl.-Verww.		Pensionär, Dipl.-Verwaltungswirt a. D.
Krägeloh, Klaus	Stellvertreter	Rentner
Krisor, Renate		Dipl.-Sozialarbeiterin, selbstständig
Lechner-Röllinghoff, Britta	Stellvertreterin	Busfahrerin, VER mbH
Machtenberg, Frank	Stellvertreter	Disponent Rettungsleitstelle, Ennepe-Ruhr-Kreis
Mayer, Ronald		Rechtsanwalt und Notar, Rechtsanwälte MAYER
Medzech, Alexandra		Geschäftsbereichsleiterin Personal und Organisation, BOGESTRA AG
Personalbetriebswirtin (WVA)		
Müller, Andreas, Dipl.-Ing.	Stellvertreter	Verkehrsplaner, selbstständig
Rauch-Steltgens, Brigitte		Busfahrerin, VER mbH
Springer, Dimitri	Stellvertreter	Geschäftsbereichsleiter Finanzen und Recht, BOGESTRA AG
Stein, Rainer	Stellvertreter (bis 30.09.2023)	Rentner, VER mbH
Stöhr, Andrea		Kreiskämmerin und Fachbereichsleiterin für Finanzen, Bildung und Kreisentwicklung, Ennepe-Ruhr-Kreis
Strathmann, Tim, Dipl.-Verww.		Beigeordneter und Stadtkämmerer, Stadt Ennepetal

# Organe der Gesellschaft

## Beirat

Fry, Uwe	Vorsitzender	Stadt Hattingen
Dahlhaus, André		Stadt Breckerfeld
Rauleff, Volker		Stadt Ennepetal
Garske, Benjamin		Stadt Gevelsberg
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 2023 auf 49 Linien 5,10 Mio. Wagenkilometer und beförderte 14,13 Mio. Fahrgäste. Die Gesellschaft besitzt zum Stichtag 92 eigene Linienomnibusse und beschäftigte 2023 durchschnittlich 311 Mitarbeitende, 11 Auszubildende und einen Geschäftsführer.

### 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.

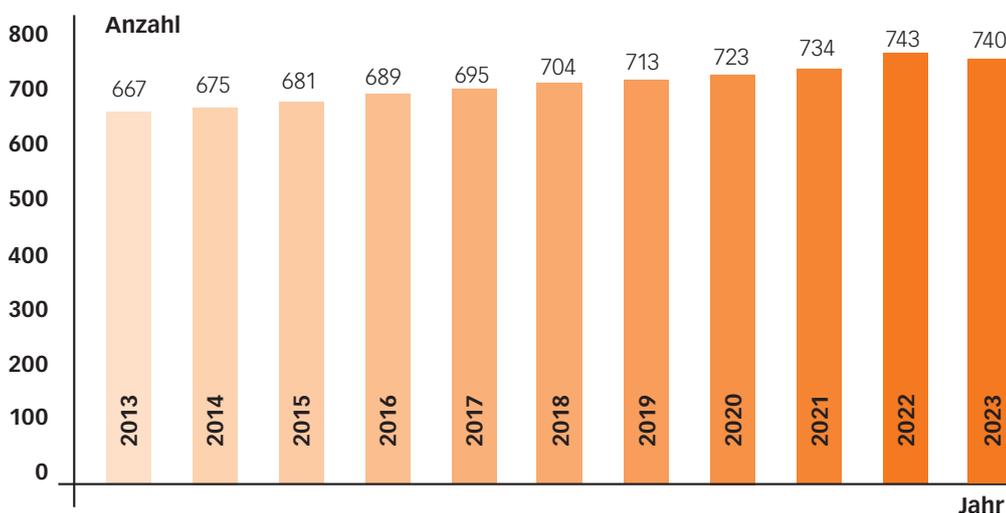
## Wirtschaftsbericht

### Rahmenbedingungen

Die noch im Jahr 2019 positive Entwicklung der Fahrgastzahlen sowie der Einnahmen wurden durch den Ausbruch der COVID-19-Pandemie gestoppt. Die Pandemie prägte die letzten Jahre, was zeitweise zu einem Fahrgastrückgang von 80 % führte. Durch eine sich entspannende Corona-Lage und das kurzzeitig eingeführte 9-Euro-Ticket sind einige Fahrgäste 2022 zurückgekehrt. Als Nachfolger des 9-Euro-Tickets wurde im Mai 2023 das DeutschlandTicket für einen Preis von 49,00 Euro pro Monat mit deutschlandweiter Gültigkeit im ÖPNV eingeführt.

2023 haben über 20 Mio. Menschen mindestens einmal ein DeutschlandTicket besessen. Durch die Möglichkeit der monatlichen Kündigung des Abos lädt das Ticket zum Ausprobieren ein. Nach dem Kauf halten 56 % das Ticket ununterbrochen, 32 % kündigen wieder und 12 % sind Gelegenheitskäufer. Insbesondere

### Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner im Ennepe-Ruhr-Kreis (2013–2023)



Von 2013 bis 2022 ist der Motorisierungsgrad gestiegen. 2023 ist eine leichte Trendwende im Ennepe-Ruhr-Kreis zu beobachten.

## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

durch Bartarif-Umsteiger ist die Gesamt-Abo-Quote um 50 % gestiegen. Die Besitzquote ist seit der Einführung kontinuierlich angestiegen. Jede zweite ÖPNV-Fahrt wird inzwischen mit dem DeutschlandTicket gemacht.

Die Finanzierung des DeutschlandTickets ist nur über die Billigkeitsleistungen von Bund und Ländern möglich. Durch die Kürzung oder den Wegfall der Leistungen würde die Schere zwischen den Fahrgeldeinnahmen und den Kosten weit auseinandergehen und eine massive Belastung für die Verkehrsunternehmen entstehen. Dies würde unweigerlich zu Angebotsreduktionen führen und die geplante Verkehrswende stark behindern.

Die lokalen Rahmenbedingungen für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2023 wurden durch die Einführung des DeutschlandTickets, des DeutschlandTickets Schule (im VRR ab August 2023) und des DeutschlandTickets Sozial (im VRR ab Dezember 2023) sowie die weiterhin hohe Inflation bestimmt. Die Fahrgastzahlen sowie die Umsatzerlöse liegen über dem Niveau von 2022. Für das Jahr 2024 zeichnet sich weiterhin eine leicht positive Entwicklung der Fahrgastzahlen ab.

## Geschäftsverlauf

### DeutschlandTicket

Zum 3. April 2023 ist das DeutschlandTicket als Nachfolger des 9-Euro-Tickets als monatlich künd-

bares Abo vom Bund per Gesetz eingeführt worden. In einem enormen Kraftakt gelang es den Verkehrsunternehmen, den Umstellungs- und Einführungsaufwand zu bewältigen.

In NRW erfolgte durch ministerielle Vorgabe zusätzlich zum Schuljahresbeginn 2023/24 die Umstellung der Schülertickets auf das DeutschlandTicket Schule. Im Dezember 2023 wurde zusätzlich das DeutschlandTicket Sozial eingeführt. Diese 3 Umstellungsmaßnahmen verursachten einen in diesem Umfang noch nie zuvor zu leistenden Vertriebsaufwand, der nur mit höchstem Einsatz aller Beteiligten bewältigt werden konnte. Die Zahlen, Daten und Fakten zur Entwicklung des DeutschlandTickets sind unter dem Punkt Entwicklung Wirtschaftsjahr 2024 ff. dargestellt.

### Billigkeitsleistungen

Die Beantragung der Billigkeitsleistungen ÖPNV NRW im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket wurde im Geschäftsjahr 2023 fristgerecht durchgeführt. Es wurden insgesamt 2,5 Mio. Euro an Hilfsmitteln beantragt und von der Bezirksregierung entsprechend bewilligt. Die Bereitstellung der Mittel erfolgte tranchenweise in den Monaten Mai, August und Dezember 2023.

Auf Basis der derzeit bekannten Ist-Werte der Einnahmen werden der Gesellschaft rund 2,1 Mio. Euro aus den Billigkeitsleistungen 2023 zustehen. Aufgrund der noch nicht final vorliegenden Einnah-

### Fahrgäste

Fahrausweisart	2021	2022	2023
Barfahrausweise	484.860	472.729	501.434
Zeitfahrausweise	2.403.191	3.776.815	4.196.005
Zeitfahrausweise Schüler	6.157.295	6.181.077	6.094.980
Übrige Fahrausweise (einschl. Übersteiger)	2.663.299	2.375.866	2.701.946
Verbundausweise	11.708.645	12.806.487	13.494.365
Schwerbehinderte	688.375	677.686	623.269
Sonstige Beförderungen	502	3.770	7.417
<b>Gesamtbeförderung</b>	<b>12.397.522</b>	<b>13.487.943</b>	<b>14.125.051</b>

Weiterer Fahrgastzuwachs 2023 (4,7 %) und Zunahme der Zeitfahrausweise durch die Einführung des DeutschlandTickets gegenüber 2022 (11,1 %)

meaufteilung seitens des VRR wurde eine Rückstellung von 350 TEuro gebildet. Für die vorläufige Berechnung der Ansprüche aus den Billigkeitsleistungen 2023 wurde unterstellt, dass Einnahmeverluste durch den verringerten individuellen Schwerbehindertenquotienten nach § 231 SGB IX wie im Jahr 2022 in voller Höhe erstattet werden. Die finalen Nachweise über die entstandenen Verluste sind laut Richtlinie bis zum 31. März 2025 einzureichen.

Für das Jahr 2022 konnte die finale Nachweiserbringung und Schlussabrechnung der Billigkeitsleistungen im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket fristgerecht abgeschlossen werden. Die final beantragte Summe beträgt 5,1 Mio. Euro und liegt damit rd. 0,1 Mio. Euro über den bewilligten Mitteln von 5,0 Mio. Euro. Der finale Bescheid seitens der Bezirksregierung liegt noch nicht vor.

Neben dem Ausgleich für Einbußen durch das DeutschlandTicket gab es im Jahr 2023 zusätzliche Billigkeitsleistungen für den Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit den durch den russischen Angriffskrieg stark gestiegenen Energiekosten. Der erhaltene Betrag von 730 TEuro dient dem Ausgleich für diese Mehrausgaben.

### Entwicklung der Verkehrsleistung

2023 erbrachte die Gesellschaft auf 49 Linien (Vorjahr: 49 Linien) im Verbundnetz (Betriebszweig Bus) 5,053 Mio. Nutzkilometer (Vorjahr: 5,224 Mio. Nutzkilometer). 1,497 Mio. der Nutzkilometer (Vorjahr: 1,491 Mio. Nutzkilometer) entfielen auf durch die VER beauftragte Subunternehmer. Die Leistungserbringung erfolgte mit 92 (Vorjahr: 100) eigenen Linienomnibussen (Reservefahrzeuge inkl.) und 34 angemieteten Fahrzeugen (Vorjahr: 34 angemietete Fahrzeuge) in der Spitze. Ergänzt wurde das Angebot durch 2 TaxiBus-Linien, 3 AnrufSammelTaxi-Verkehre sowie 1 On-Demand-Verkehr. 14,13 Mio. Fahrgäste wurden befördert; die Anzahl ist gegenüber dem Vorjahr um 4,74 % gestiegen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Januar 2023 hat die Straßen.NRW.Regionalniederlassung Südwestfalen mit den Arbeiten zum Ausbau der L924 zwischen Witten-Herbede und Hattingen Steinenhaus begonnen. Der Verkehr wird im Einrichtungsverkehr an der halbseitigen Straßensperrung der Wittener Straße von Witten in Richtung Hattingen vorbeigeführt.

Die Arbeiten werden in mehreren Bauphasen vollzogen und dauern voraussichtlich 1,5 Jahre. Bedingt durch die Bauarbeiten mussten die Schnellbuslinien SB 38 (in Fahrtrichtung Wetter/Ennepetal) und SB 67 (in Fahrtrichtung Bochum Ruhr-Universität) großräumig umgeleitet und die Fahrpläne dementsprechend neugestaltet werden. Darüber hinaus sind im Leistungsangebot nur geringfügige Änderungen, hauptsächlich im Einsatzwagenverkehr (u. a. Linien 529 und 553), vorgenommen worden.

### Zeitweise reduzierte Verkehrsleistung

Wie die meisten anderen Verkehrsunternehmen verzeichnete auch die VER im Jahr 2023 einen außergewöhnlich hohen Krankenstand im Fahrdienst. Daher musste temporär ein eingeschränkter Sonderfahrplan eingerichtet werden, mit dem Ziel, die 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) und Samstag in den folgenden Zeiträumen eingerichtet:

- 9. Januar 2023 bis 3. Februar 2023
- 28. August 2023 bis 30. September 2023
- 16. Oktober 2023 bis 20. Dezember 2023

Die krankheitsbedingten Ausfälle im gesamten Liniennetz betragen im Kalenderjahr ca. 188.000 Nutzwagenkilometer. In der Summe sind sowohl die geplanten Minderleistungen (Sonderfahrplan) als auch die ungeplanten (kurzfristigen) Ausfälle enthalten. Um dem entgegenzuwirken, wurden neue Fahrer und ehemalige VER-Fahrer (Rentner) eingestellt.

## On-Demand-Verkehr

Der On-Demand-Verkehr FluxFux, der im Gegensatz zu anderen On-Demand-Projekten vorherrschend eine Substitution vorhandener Angebote und nur eine moderate Angebotserweiterung vorsieht, hat sich im Berichtsjahr weiterhin sehr positiv entwickelt. Es geht letztlich darum, in Zeiten und Räumen 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, um Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV zu generieren. Eine große Herausforderung stellte die Insolvenz des Softwareanbieters des Buchungssystems, der Firma door2door, im Dezember 2022 dar. Nach einem – mit weiteren betroffenen Verkehrsunternehmen – sichergestellten Notbetrieb der door2door-Software gelang es im April 2023, mit der Firma ioki einen neuen Dienstleister zu gewinnen und einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten.



## Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

Die entgangenen Einnahmen im Bereich des Verkaufs von Fahrausweisen sind gegenüber dem Jahr 2019 mit 7,78 % wieder deutlich rückläufig. Sie entsprechen nur noch etwas mehr als einem Drittel des Vorjahreswerts. Die verbliebene Differenz ist bezüglich ihrer Höhe insbesondere auf die Einführung des DeutschlandTickets im Mai zurückzuführen. Die Umsätze über den Vertriebskanal Bus haben einen erneuten Anstieg verzeichnet. Gegenüber dem Vorjahr beträgt dieser 4,22 %. Gegenteiliges gilt für den Vertrieb über die Vorverkaufsstellen.

Während im Vorjahr noch eine Steigerung der Umsätze erzielt werden konnte, sind diese 2023 um 39,36 % gefallen. Im Vergleich mit den jeweiligen Umsätzen des Jahres 2019 gilt weiterhin für beide Vertriebswege, dass das vergangene Niveau noch nicht wieder erreicht werden konnte. Der digitale Vertriebsweg ist bezüglich seiner Umsätze gegenüber den anderen beiden Vertriebswegen bisher von nachrangiger Bedeutung. Dennoch sind deutliche positive Entwicklungen zu verzeichnen, da die App-Einnahmen gegenüber dem Vorjahr um stattliche 67,18 % gestiegen sind und somit den stärksten Zuwachs innerhalb der verschiedenen Vertriebskanäle verzeichnen.

Die Umsatzverteilung innerhalb der Fahrausweisen wurde durch das DeutschlandTicket deutlich beeinflusst. Die Umsätze mit Abokunden (inkl. Schülertickets) sind im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um signifikante 41,59 % gestiegen. Hierdurch wird sogar der Umsatz des Jahres 2019 um 12,27 % überschritten. Eine gänzlich andere Entwicklung weisen die Umsätze durch Monatskarten auf, die um erhebliche 53,82 % gefallen sind. Die Umsätze mit Einzel- und Mehrfahrentickets haben im Jahr 2023 einen Anstieg von 11,37 % erfahren.

## Einführung des DeutschlandTickets

Bereits zu Beginn des Jahres 2023 wurden sämtliche Vorkehrungen getroffen, um einen reibungs-

losen Start des DeutschlandTickets bei der VER zu gewährleisten. Neben der technischen Umsetzung/Implementierung zur korrekten Ausgabe der Tickets im Chipkarten- und Onlineformat war die Migration der Bestandskunden eine große Herausforderung. Die VRR-einheitliche Lösung der „kalten Migration“ (Informationsschreiben an alle Bestandskunden mit einem regulären Ticketpreis über 49,00 Euro mit der Ankündigung einer automatischen Umstellung auf das DeutschlandTicket, sofern kein Widerspruch eingeht) wurde von den Kunden positiv aufgenommen, sodass von 3.577 Kunden lediglich 220 Widersprüche eingingen. Dies entspricht einer Widerspruchsquote von ca. 6 %.

Besonders hervorzuheben ist, dass die Umstellung der Verträge sowie die Produktion und der Versand der entsprechenden Chipkarten vor dem 1. Mai 2023 abgeschlossen werden konnten. Die VER hatte somit im Gegensatz zu anderen Verkehrsunternehmen keine „Lieferengpässe“, sodass alle Kunden zum Start des DeutschlandTickets versorgt werden konnten.

Neben der zeitnahen Abwicklung von Neukunden im KundenCenter sorgte das neue VER-Abo-Online dafür, dass lange Wartezeiten für Neukunden vermieden werden konnten. Online besteht zudem die Möglichkeit, etwaige Zusatz- oder Alternativprodukte zu abonnieren.

Die kurzfristige Einführung des DeutschlandTickets Schule konnte – trotz Herausforderungen wie dem

Chipkartenmangel, den Ergänzungsverträgen und neuen Abrechnungsmodalitäten – mit den Schulämtern durch ein effizientes Migrationskonzept ebenfalls ohne Probleme realisiert werden.

Um den Vertrieb des DeutschlandTickets auch über unsere Website zu stärken, wurde auf der Startseite ein entsprechender DeutschlandTicket-Button integriert. Über diesen Button können unsere Kundinnen und Kunden sofort auf die Infoseite des DeutschlandTickets gelangen und anschließend das neue VER-Abo-Online aufrufen, um ihr Ticket zu abonnieren.

### KundenCenter

Im Vergleich zu 2022 (rd. 790 TEuro) sind die Gesamteinnahmen der VER-KundenCenter im Geschäftsjahr 2023 (rd. 451 TEuro) um rund 43 % gesunken. Von den Mindereinnahmen waren alle KundenCenter der VER betroffen:

KC Gevelsberg mit rd. 163 TEuro (Vorjahr: 300 TEuro)  
 KC Schwelm mit rd. 142 TEuro (Vorjahr: 242 TEuro)  
 KC Hattingen mit rd. 139 TEuro (Vorjahr: 229 TEuro)  
 KC Ennepetal mit rd. 7 TEuro (Vorjahr: rd. 19 TEuro)

Der Grund für die geringeren Einnahmen im Vorverkauf ist die Einführung des DeutschlandTickets. Neben dem dadurch bedingten geringeren Bedarf an „Gelegenheitstickets“ ist insbesondere der umsatzstarke Wertmarkenverkauf von Monatstickets zurückgegangen.

### Nutzwagenkilometer

Verkehrsart	2021	2022	2023
Verbundverkehr	5.315.061	5.241.072	5.100.828
Berufsverkehr/Theaterfahrten	326	2.641	2.519
Gelegenheitsverkehr	907	1.796	2.856
Gesamtleistung ohne Betriebsfahrten	5.316.294	5.245.509	5.106.203
(davon Fremdleistung)	(1.496.101)	(1.507.209)	1.546.375
Betriebsfahrten	446.253	466.910	452.977
Gesamtleistung einschl. Betriebsfahrten	5.762.547	5.712.419	5.559.180

Rückgang der Gesamtleistung 2023 gegenüber 2022 durch einen vorübergehend reduzierten Fahrplan

## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

Hierdurch ist die Stückzahl an abgeschlossenen Abonnements deutlich gestiegen (100,2 % Zuwachs, ohne Berücksichtigung der Schülertickets) im Vergleich zwischen Januar 2023 (3.722 Stück) und Dezember 2023 (7.450 Stück). Diese Verlagerung sorgte zwar dafür, dass die Einnahmen im Abo trotz des geringeren Stückpreises gestiegen sind, jedoch reicht dies nicht aus, um die Minderung im Linien- und Vorverkauf auszugleichen.

Neben den gesunkenen Einnahmen ist zusätzlich der Verwaltungsaufwand gestiegen, da durch das DeutschlandTicket das Meldewesen der Einnahmen an die Clearingstellen deutlich umfangreicher wurde. Zudem ist ein relevanter Anstieg bei den Rücklastschriften und dem dazugehörigen Mahnwesen zu verzeichnen.

### Digitaler Vertrieb

2023 konnte der digitale Vertrieb (VER-App und VER eTarif-App) an das Erfolgskonzept des Vorjahres anknüpfen, sodass die Umsätze mit 141 TEuro (Vorjahr: 84 TEuro) einen Rekordzuwachs von rd. 68 % verzeichnen konnten. Die Umsätze sind unter anderem durch den Vertrieb von digitalen DeutschlandTickets in der VER eTarif-App gestiegen.

Im Hinblick auf die Einstellung der VER-App zum 1. Dezember 2023 und die Einstellung der Verkäufe zum 1. Oktober 2023 wurde die VER eTarif-App entsprechend stark beworben. Zudem wurden die Bestandskunden entsprechend informiert, sodass es kaum negatives Feedback gab, da die Vorteile der neuen App für die Kundinnen und Kunden gut er-

sichtlich waren. Dadurch konnten im Zeitraum Mai bis September 2023 rd. 84 % der Umsätze durch die VER eTarif-App erzielt werden. Im letzten Verkaufsmonat lag der Anteil der VER-App nur noch bei 8,8 %. Somit entstanden der VER keine umsatztechnischen Einbußen durch die Einstellung der VER-App.

### Anschaffung neuer Einzahlungsmaschinen

Mit der Anschaffung der neuen Einzahlungsmaschinen knüpft die VER an bisherige Digitalisierungsprozesse an. Im Zuge der Einführung der Maschinen wurde eine Schnittstelle eingerichtet, die es den Kolleginnen und Kollegen aus dem Fahrdienst ermöglicht, selbstständig ihr Verkäuferkonto einzusehen. Dies verringert den Aufwand in der Abrechnung und sorgt für mehr Flexibilität und Transparenz für das Fahrpersonal. Etwaige Informationen zu den Einnahme- und Einzahlungsverläufen sind an den stationären Schnittstellengeräten sofort ersichtlich.

Mit der Einführung der neuen Fahrscheindrucker wird die Schnittstellenanbindung auch mobil auf den Bussen ermöglicht. Somit wurden die Grundlagen geschaffen, um Anforderungen rund um die Fahrgeldeinnahmen zukünftig zu optimieren und weiter zu digitalisieren.

Die Einzahlungsmaschinen selbst wurden im Parallelbetrieb eingeführt. Nachdem anfängliche Störungen bei den neuen Maschinen behoben werden konnten, wurde auch die zweite Einzahlungsmaschine erneuert. Durch das Wechselgeldsystem, das die Maschinen beinhalten, konnten zudem die separa-

### Verkaufsstruktur

	2021	2022	2023
	%	%	%
Fahrpersonal	10,5	12,4	11,1
Verkaufsstellen	14,7	18,6	9,9
Schulträger	27,3	24,6	26,2
Abonnements	47,0	43,6	51,1
Digitaler Vertrieb	0,5	0,8	1,7
	100,0	100,0	100,0

*Deutlicher Anstieg des Anteils der Abonnements gegenüber 2022 aufgrund des DeutschlandTickets*

ten Geldwechsler abgeschafft werden. Dies spart weitere Zeit und Kosten, da das Wechselgeld nicht mehr manuell bestellt und bestückt werden muss. Stattdessen nutzt die Maschine das eingezahlte Münzgeld zum Wechseln. Ein weiterer Vorteil für die Mitarbeitenden ist, dass diese nun selber auswählen können, in welcher Stückelung das Geld gewechselt wird.

## 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. Die geleisteten Stunden betragen 2.040 (Vorjahr: 2.602). Nachdem die Anzahl der geprüften Fahrgäste 2022 auf 67.123 gestiegen war, sank diese Zahl im vergangenen Jahr auf 39.569. Der Kontrollgrad lag hier bei 0,28 %. Durch die aktive Prüfung in Kombination mit den Überprüfungen durch das Fahrpersonal (Vordereinstieg) und

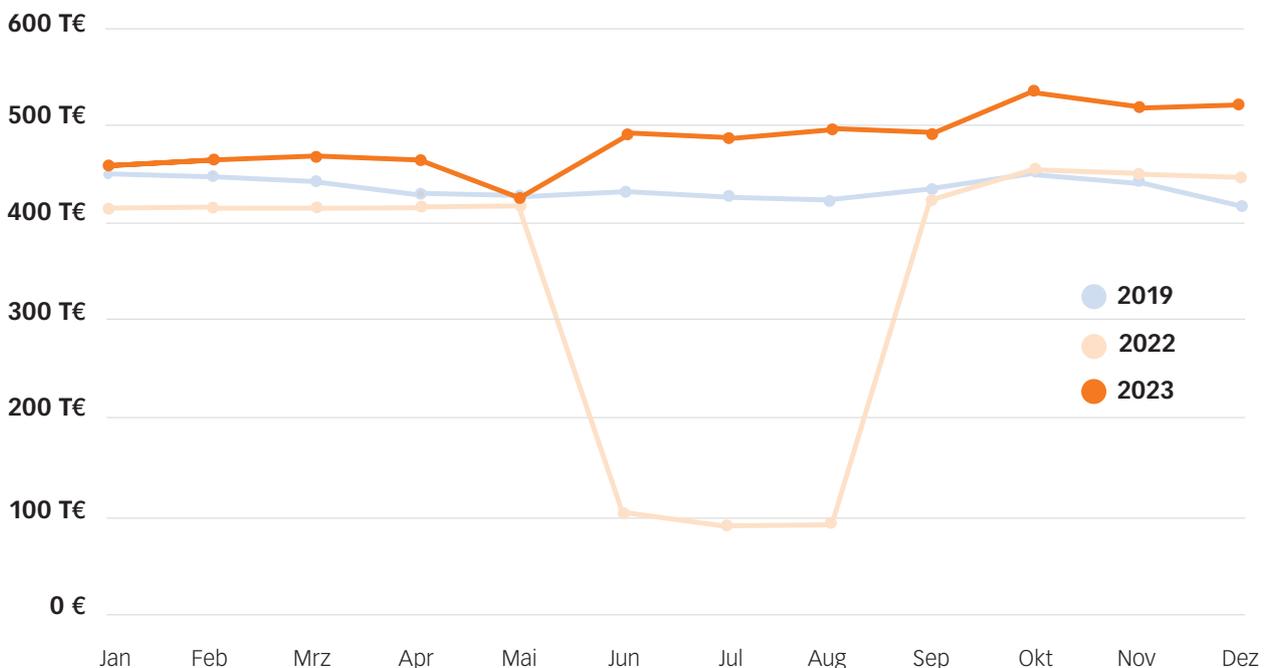
die EKS-Geräte ist von einer Erfüllung der Prüfquote von 1,00 % auszugehen.

Die Anzahl der EBE-Fälle (erhöhtes Beförderungsentgelt) 2023 betrug 1.301 (Vorjahr: 1.685). Der Anteil an Fahrgästen, die ohne gültigen Fahrausweis unterwegs waren, stieg von 2,51 % auf 3,29 %. Insgesamt wurde hier ein Forderungsaufkommen von 39 TEuro (Vorjahr: 55 TEuro) generiert. Als offene Forderung sind davon 12 TEuro (Vorjahr: 7 TEuro) in den Büchern vermerkt. Erfolgreiche Zahlungsaufforderungen werden an ein Inkassounternehmen weitergegeben.

## Testkundenverfahren

Mit der Zielsetzung, eine objektive und unabhängige Qualitätsprüfung sowie eine optimale Ermittlung von Verbesserungspotenzialen zu ermöglichen, wurde 2023 das Testkundenverfahren (TKV) bei der VER eingeführt.

## Einnahmen Abonnenten-Tickets pro Monat: 2019 – 2022 – 2023



Das DeutschlandTicket führt zu einem Anstieg der Abonnenten. Der geringe Preis führt nur zu moderat gesteigerten Einnahmen.

## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

Zusätzlich zur internen Qualitätsbewertung wurde hierbei der Vergleich zum Schnitt der Kooperation Metropole Ruhrgebiet (KMR) des TKV gezogen.

Die geprüften Qualitätsbereiche (Fahrpersonal, Fahrzeuge, Vorverkaufsstellen, KundenCenter, Tarifinformationen) konnten insgesamt sehr gut und teilweise besser als im KMR-Durchschnitt abschneiden. Trotz der äußerst positiven Qualitätsbewertung wurden Verbesserungspotenziale erkannt, um insbesondere die Fahrtqualität als unser Kernprodukt zu optimieren.

Um dies zu erreichen, werden die Fachbereiche durch das Qualitätsmanagement entsprechend über die betroffenen Qualitätsmerkmale informiert. Anschließend werden bereichsinterne Maßnahmen ergriffen, um die Qualität zu steigern. Das Qualitätsmanagement führt anhand zukünftiger TKV-Ergebnisse einen Abgleich durch, um den Erfolg der Maßnahmen auszuwerten.

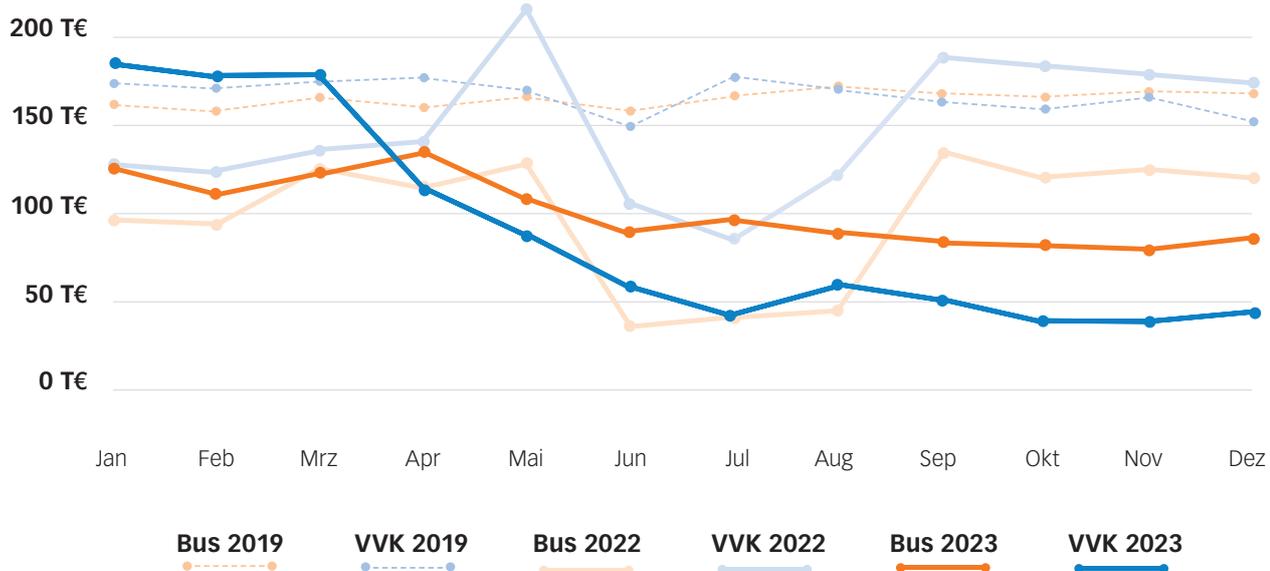
## Schwerbehindertenzählung 2022/2023

Die Gesellschaft hat zum Nachweis des Verhältnisses zwischen den nach dem Sozialgesetzbuch unentgeltlich beförderten Fahrgästen und den sonstigen Fahrgästen gemäß § 148 Abs. 5 SGB IX in den Jahren 2022 und 2023 eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Zählungen wurden dabei als Stichprobenerhebung in Form einer Linienhebung vollzogen. Durchgeführt wurden diese Erhebungen von extern beauftragten Dienstleistern. Für das Geschäftsjahr 2022 ist inzwischen ein betriebsindividueller Schwerbehindertenquotient (SBQ95) von 5,775 % ermittelt worden. Das Ergebnis für das Jahr 2023 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

## Einnahmen Busse und Vorverkaufsstellen (VVK) pro Monat: 2019 – 2022 – 2023



Rückgang der Ticketeinnahmen auf beiden Vertriebskanälen ab April durch die Einführung des DeutschlandTickets

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, 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 Zuführungen zu den Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen sind in diesem Geschäftsjahr, geprägt durch den gestiegenen Rechnungszins, deutlich geringer als im Vorjahr. Aufgrund des weiterhin hohen Niveaus der Inflation und der resul-

tierenden Zinspolitik der Notenbanken ist das Zinsniveau im Jahr 2023, wie auch schon 2022, gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Der Zehn-Jahres-Durchschnitt hat sich gegenüber dem Vorjahr lediglich um 0,04 Prozentpunkte (Vorjahr: -0,09 Prozentpunkte) erhöht. Im Geschäftsjahr 2023 mussten rd. 457 TEuro (Vorjahr: 1,56 Mio. Euro) an Zuführungen für Zinsen aufgewendet werden. Die Erhöhung des Rechnungszinses hat zur deutlichen Verringerung des Wertes beigetragen. 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



## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

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 778 TEuro als Personalaufwand geleistet werden. Im Vorjahr waren es noch 1,85 Mio. Euro. Die erneute Zuführung im sonstigen Ergebnis basiert auf den Tariflohnerhöhungen für 2024.

### 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 2,71 % (Stand 29. Februar 2024). Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete der EN-VER-Fonds einen Wertzuwachs von 8,77 %. Nach den explodierenden Energiepreisen im Jahr 2022 hat sich die Lage zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 entspannt. Die Weltkonjunktur ist aufgrund der weltweit hohen Inflation in Verbindung mit den gestiegenen

Zinsen weiterhin von Unsicherheiten geprägt worden. Im September hat die EZB den Leitzins gemessen am Einlagensatz auf 4 % angehoben. Diese Maßnahme sowie Basiseffekte führten zu einem deutlichen Rückgang der Inflation in der zweiten Jahreshälfte.

Das gesamte Vermögen des EN-VER-Fonds beträgt zum Ende des Berichtsjahres 42,92 Mio. Euro. 80 % der gesamten Anteile des EN-VER-Fonds sind Eigentum der VER. Zum 31. Dezember 2023 haben sie einen Zeitwert von 34,52 Mio. Euro und decken zu 73 % die bestehenden Pensionsverpflichtungen ab.

In 2023 wurde keine Mittelzuführung durchgeführt.

Die gesamten ordentlichen Nettoerträge beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 509 TEuro und wurden, anders als in den Vorjahren, nicht re-investiert.

### 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 endete 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 beläuft sich auf 3,25 Mio. Euro. Diese sind in den Investitionsplänen 2023 bis 2025 eingepreist. Die Projektzeit ist von

Oktober 2023 bis April 2025 geplant. Die Vorbereitung zur Vergabe hat in der 1. Jahreshälfte 2023 stattgefunden. Die Vergabe an die Anbieter ATRON und T-Systems erfolgte Ende September 2023 und die daraufhin stattfindende Kick-off-Veranstaltung zum Umsetzungsstart am 25. Oktober 2023. Nach wie vor 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 (Intermodular Transport Control System) 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 Bezahlungsmöglichkeit.

### 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. Es wurden für die Jahre 2023 und 2024 insgesamt 4 batterieelektrische Busse beschafft, die im Dezember 2024 zur Auslieferung kommen sollen.

### Elektromobilität

Die VER hat sich auch im Geschäftsjahr 2023 mit der Umstellung auf Elektromobilität und den damit verbundenen Folgen auseinandergesetzt und Umsetzungsmodelle entworfen. Um die gesamte Umstellung

der Verbrennerflotte zu untersuchen, wurde ein Berater beauftragt. Mit einem Ergebnis ist Mitte 2024 zu rechnen.

Für die Umstellung auf die Elektromobilität wurden 2022 bereits fristgerecht Anträge für die Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur gestellt. Der Förderantrag an den Bund wurde negativ beschieden. Der Förderantrag an das Land wurde positiv beschieden. 2023 und 2024 sollten jeweils 2 batterieelektrische Solobusse beschafft werden. Die Beschaffung wurde über die KMR abgewickelt. Da der Lieferant die Fahrzeuge erst 2024 liefern kann, sollen 2024 vier batterieelektrische Busse geliefert werden. Im Rahmen der CVD müssen 22,5 % der zu beschaffenden Fahrzeuge



## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

emissionsarme Fahrzeuge sein. Dies kann durch den Betrieb mit sogenannten synthetischen Kraftstoffen wie GTL oder HVO100 umgesetzt werden. Hierzu werden der alte Heizöltank instand gesetzt und Zapfsäulen installiert.

### Erneuerung der Busflotte

2023 sollten 6 Soloverbrenner beschafft werden. Verursacht durch den Lieferanten, werden die Busse erst 2024 geliefert. Die Busse erfüllen nach heutigem Stand der Technik die bestmögliche Abgasnorm (Euro VI). Abbiege- sowie Bremsassistentensysteme und Rückfahrkameras gehören zum Standard der neuen Fahrzeuge. Die Fahrzeuge sind in der Lage, mit synthetischem Treibstoff (GTL / HVO100) betrieben zu werden. Hierdurch werden die Vorgaben der Clean Vehicles Directive (CVD) für saubere Fahrzeuge eingehalten. Die Beschaffungskosten für einen Liter synthetischen Treibstoff liegen derzeit über den normalen Dieselmotorkraftstoffkosten.

Mit dieser Erneuerungsstrategie arbeitet die VER kontinuierlich daran, die Umweltbilanz zu verbessern und den Fahrgästen einen höheren Komfort zu bieten. Das durchschnittliche Fahrzeualter der Flotte beträgt 7,4 Jahre. Das Alter ist aufgrund der ausgebliebenen Busbeschaffung in 2023 leicht angestiegen. Die VER hat aktuell nur Busse im Einsatz, die den Abgasnormen EEV und Euro VI entsprechen.

### Photovoltaikanlage

Zur Verbesserung der Energiebilanz des Unternehmens betreibt die Gesellschaft bereits seit 3 Jahren

erfolgreich eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 445 kWp, die auf den Wagenhallen installiert ist.

Die Photovoltaikanlage hat im Geschäftsjahr 2023 rd. 373.000 kWh erzeugt. Hiervon wurden ca. 53 % (196.000 kWh) selbst verbraucht und ca. 47 % (177.000 kWh) in das Netz eingespeist. Dies bedeutet eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rd. 240 Tonnen.

### 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 Rahmen des ITCS werden Daten zur Kundeninformation genutzt; diese Prozesse werden aktuell optimiert.

### Beirat

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

### Werkstattboden

Da der alte Fliesenbelag in der Werkstatt an vielen Stellen abgängig war, wurde der Werkstattboden 2023 komplett erneuert. Die Kosten beliefen sich auf rd. 571 TEuro.

### Fahrzeugtypen

	2021	2022	2023
Standardbusse	64	64	59
Gelenkbusse	32	36	33
Linienbusse	96	100	92
Bürgerbusse*	8	8	8
Gesamt	104	108	100

\* davon zwei Reserve-/Ersatzfahrzeuge

## Rohrbruch vor der Wagenhalle

Im Rahmen der Selbstüberwachungsverordnung Abwasseranlagen – SÜWVO Abw wurde durch eine Videobefahrung festgestellt, dass durch einen Rohrbruch, eine Absackung der Anschlussleitung an einem Schacht, Unterspülungen stattgefunden hatten. Der Schacht und die Anschlussleitungen mussten instand gesetzt werden. Die Kosten hierfür beliefen sich auf ca. 147 TEuro.

## Mitarbeiterticket

Auch für 2023 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. Bei dem Mitarbeiterticket haben die Kolleginnen und Kollegen seit April 2023 die Möglichkeit, zwischen dem bisherigen Ticket2000 oder dem DeutschlandTicket zu wählen.

## Lage

Die erwirtschafteten kassentechnischen Einnahmen der VER im Geschäftsjahr 2023 betragen 11,24 Mio. Euro. Diese gehen mit einer durchschnittlichen Tarifanpassung von 3,9 % einher. Trotz des DeutschlandTickets sind die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr (9,63 Mio. Euro) um 16,74 % gestiegen. Dabei gilt es zu beachten, dass im Vorjahr weiterhin bestehende Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sowie das kurzzeitig eingeführte 9-Euro-Ticket die Einnahmen belastet haben. Obwohl kurzfristig



## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

positive Entwicklungen festgestellt werden können, liegen die kassentechnischen Einnahmen weiterhin unter dem Niveau von 2019 (12,18 Mio. Euro). Der Anstieg der Einwohnerzahl gegenüber dem Vorjahr führte trotz einer höheren Anzahl an Fahrzeugzulassungen dazu, dass der Motorisierungsgrad geringfügig abnahm. Die Anforderungen an die Beförderung von Fahrgästen sind weiter angestiegen. Positiv zu bewerten ist die Entwicklung der Schülerzahlen, einem wichtigen Finanzierungsbaustein der VER. Hier ist es in den letzten Jahren zu leichten Zuwächsen gekommen.

Die erhaltenen Ausgleichszahlungen (5,1 Mio. Euro) der VER sind im Vergleich zum Vorjahr um 26,2 % gestiegen. Die Ausgleichszahlungen für das Fremdnutzerverfahren des Geschäftsjahres 2023 sind gegenüber dem Vorjahr um 356 TEuro gestiegen.



Hierbei ist eine Rückzahlung von 115 TEuro für den endgültigen Wert des Jahres 2022 bereits berücksichtigt. Bei den Erstattungen für die Schwerbehindertenbeförderung beträgt der Anstieg 62 TEuro. Innerhalb dieses Betrags sind im Jahr 2022 angefallene periodenfremde Aufwendungen und Erträge für Schlussabrechnungen aus vergangenen Geschäftsjahren bereits enthalten. Für das Jahr 2023 erfolgte die Vorauszahlung durch das Ministerium auf Basis des unternehmensindividuellen Vomhundertsatzes 2021, anstelle des im Vorjahr verwendeten Vomhundertsatzes gemäß SGB IX für das Land Nordrhein-Westfalen. Entsprechende Ausgleichsansprüche durch das DeutschlandTicket werden im Rahmen der zugehörigen Billigkeitsleistungen 2023 geltend gemacht.

Die sonstigen Erlöse sind im Vergleich zum Vorjahr um 231 TEuro auf 324 TEuro gesunken. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden 2022 im Schülerverkehr noch zusätzliche Busse eingesetzt, um das Fahrgastaufkommen in den Fahrzeugen zu entzerren. Hierfür wurden die zusätzlich entstandenen Aufwendungen vom Kreis erstattet. Der Entfall dieses Sachverhalts führte zum deutlichen Rückgang der sonstigen Erlöse.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,81 Mio. Euro auf 3,04 Mio. Euro gesunken. Ausschlaggebend für den Rückgang sind die Billigkeitsleistungen 2023, welche, anders als im Vorjahr, nicht für das gesamte Jahr, sondern nur für den Zeitraum von Mai bis Dezember in Anspruch genommen werden konnten. Der Zweck der Billigkeitsleistungen 2023 besteht im Ausgleich der Einbußen durch das im Mai eingeführte DeutschlandTicket. Die Billigkeitsleistungen 2022 wurden hingegen für den Ausgleich der Schäden durch die Corona-Pandemie, die Einführung des 9-Euro-Tickets sowie die gestiegenen Energiekosten gewährt. Höhere Erträge gegenüber 2022 durch den Verkauf von Bussen sowie periodenfremde Erträge werden vorrangig durch geringere Erträge gegenüber 2022 in den Bereichen der Auflösung von Rückstellungen sowie des Schadenausgleichs nahezu neutralisiert.

Die Erträge aus Wertpapieren (EN-VER-Fonds) lagen mit 509 TEuro um 6 TEuro über dem Wert des Vorjahres.

Die gesamten erwirtschafteten Erträge der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2023 lagen bei 20,21 Mio. Euro und damit, aufgrund der geringeren, nur teiljährig gewährten Billigkeitsleistungen, 1,76 % unter dem Niveau des Vorjahres (20,57 Mio. Euro). Der Planwert wurde um 2,5 Mio. Euro übertroffen, da u. a. keine Billigkeitsleistungen eingeplant wurden.

Die Kosten für Löhne und Gehälter stiegen 2023, insbesondere bedingt durch die Zahlung der Inflationsprämie, um 5,6 %. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge und Unterstützung sind von 2,97 Mio. Euro auf 2,26 Mio. Euro gefallen. Die gesamten Personalaufwendungen inkl. der Arbeitgeberanteile und der Altersvorsorge stiegen um 27 TEuro auf 18,94 Mio. Euro. Zinsaufwendungen für Pensionen finden keine Berücksichtigung bei den Personalaufwendungen.

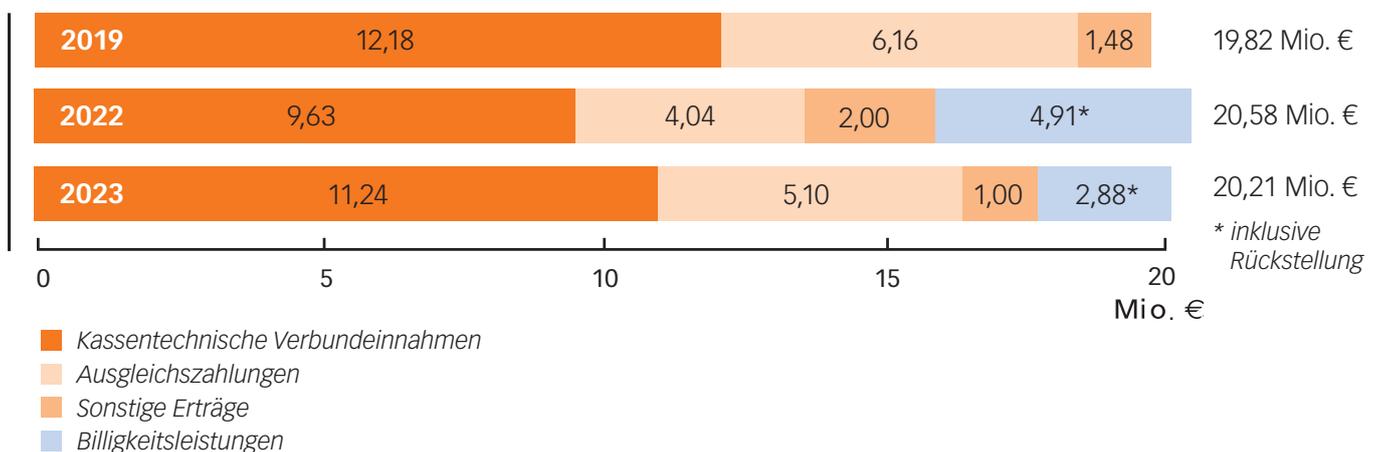
Der gesamte Materialaufwand stieg um 0,41 % und beträgt 10,61 Mio. Euro. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nahmen im Geschäftsjahr um 16,45 % ab, was u. a. mit der reduzierten Fahrleistung einhergeht. Dies spiegelt sich gleichermaßen und unmittelbar in den Kosten für Treibstoff wider, die einen wesentlichen Bestandteil der Min-

derung darstellen und um 596 TEuro gefallen sind. Der Rückgang der Ersatzteilkosten liegt bei 95 TEuro. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen um 11,24 % gegenüber dem Vorjahr auf 7,16 Mio. Euro. Der relevanteste Treiber dieser Entwicklung sind die erhöhten Aufwendungen für Anmietung im Linienverkehr mit einer Steigerung von 429 TEuro. Der On-Demand-Verkehr fand, anders als im Vorjahr, nicht nur innerhalb der zweiten Jahreshälfte, sondern ganzjährig statt und verursachte dadurch zusätzliche Aufwendungen von 140 TEuro ggü. dem Vorjahr. Ein weiterer bedeutungsvoller Treiber sind die entstandenen Aufwendungen in Höhe von 147 TEuro aufgrund eines Kanalschadens.

Die Abschreibungen sind geringfügig um 19 TEuro auf 2,16 Mio. Euro gesunken. Das gesamte Anlagevermögen verzeichnet einen Rückgang von 1,01 Mio. Euro und beläuft sich auf 50,13 Mio. Euro. Sowohl der Rückgang der Abschreibungen als auch derjenige des Anlagevermögens sind insbesondere bedingt durch den 2023 ausgebliebenen Zugang neuer Omnibusse. Der Anlagendeckungsgrad beträgt 7,09 % und liegt damit weit unter den üblichen Vergleichswerten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 17,49 % von 2,96 Mio. Euro auf 3,48 Mio. Euro. Diese Entwicklung setzt sich aus mehreren Faktoren

## Erträge



## Das Geschäftsjahr 2023 / Wirtschaftsbericht

zusammen. Zum einen führen die deutlich erhöhten Aufwendungen für die Schwerbehindertenzahlung (329 TEuro) sowie periodenfremde Aufwendungen zum Anstieg. Darüber hinaus verstärken Rückstellungszuführungen für die Billigkeitsleistungen der Bürgerbusse der Jahre 2022 und 2023 den Anstieg. Zudem treibt die Rückstellung für die Energiekostenpauschale (141 TEuro) die Entwicklung an.

Die Zinsaufwendungen der Gesellschaft betragen 476 TEuro, womit diese 1,14 Mio. Euro unter dem Niveau des Vorjahres liegen. Grund dafür ist die Erhöhung des Rechnungszinses für die Pensionsrückstellungen im Jahr 2023 (0,04 Prozentpunkte) gegenüber der Absenkung im Jahr 2022 (0,09 Prozentpunkte) durch die Anhebung des allgemeinen Zinsniveaus.

Die gesamte Zuführung der Pensionsrückstellungen beläuft sich auf 1,24 Mio. Euro.

Die gesamten Aufwendungen der Gesellschaft im Geschäftsjahr belaufen sich auf 35,7 Mio. Euro und sind im Vergleich zum Vorjahr um 1,56 % gesunken. Der Planwert wird insbesondere im Bereich der sonstigen Aufwendungen deutlich überschritten. Dennoch liegen die gesamten Aufwendungen mit lediglich 0,07 % nur minimal über dem Planwert.

Die VER schließt das Geschäftsjahr 2023 mit einem Verlust von 15,49 Mio. Euro ab. Damit liegt der Finanzie-

rungsbedarf rd. 203 TEuro unter dem des Vorjahres. Der Planwert des Geschäftsjahres von 17,97 Mio. Euro konnte aufgrund der Billigkeitsleistungen von Bund und Land deutlich unterschritten werden.

Der Kostendeckungsgrad der Gesellschaft beträgt 56,58 % und liegt geringfügig unter dem Vorjahr (56,72 %).

Die Anzahl der bei der VER beschäftigten Mitarbeitenden betrug im Durchschnitt 311 (Vorjahr: 313). Darüber hinaus vertrat ein Geschäftsführer die Gesellschaft und es wurden durchschnittlich 11 Auszubildende (Vorjahr: 7) beschäftigt.

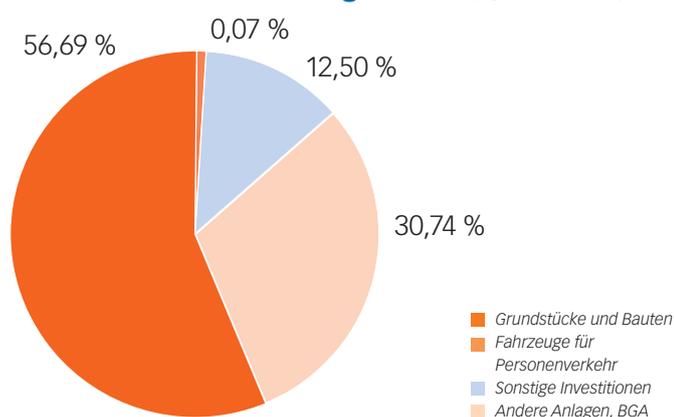
Die durchschnittliche Krankenquote des gesamten Unternehmens ist gegenüber dem Vorjahr um 0,05 Prozentpunkte auf 18,14 % gesunken.

Der Investitionsplan 2023 wurde nicht im vollen Umfang umgesetzt. Grund sind Änderungen in den Zeitplänen einzelner Investitionsprojekte. Der Großteil der Plan-Ist-Abweichung setzt sich zusammen aus der auf 2024 verschobenen Auslieferung von 8 Omnibussen aufgrund von Lieferengpässen sowie der auf 2024/2025 verschobenen Beschaffung der neuen Fahrzeugdrucker mit Abo-System.

Letztere Maßnahme konnte 2023 aufgrund notwendiger Abstimmungen noch nicht umgesetzt werden. Realisiert werden konnte die Erneuerung des Werkstattbodens. Der Umbau des Heizöltanks für GTL-/HVO100-Kraftstoff sowie die Errichtung der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse wurden 2023, mit dem Ziel der Fertigstellung im Jahr 2024, begonnen. Unerwartete Investitionen haben sich beim weiteren Ausbau der IT-Infrastruktur sowie durch die Einrichtung neuer Software ergeben. Darüber hinaus konnte die ursprünglich für das Jahr 2022 geplante Investition in zwei neue Einzahlungsmaschinen für Fahrereinnahmen nachgeholt werden.

Die Vermögenslage der VER hat sich im Jahr 2023 weiter verändert. Die Bilanzsumme stieg von 56,89 Mio. Euro auf 59,15 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote liegt bei

### Investitionen in Sachanlagen 2023 (0,76 Mio. €)



6,01 % (Vorjahr: 6,25 %). Damit sind 93,99 % 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. Dezember 2023 liegt die Barliquidität bei 85 %. 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. Eine weitere wichtige Steuerungsgröße der Gesellschaft ist der Kostendeckungsgrad. Im nichtfinanzbezogenen Bereich steuert die VER die unternehmerischen Aktivitäten im Wesentlichen anhand von Fahrgastzahlen und Ticketverkäufen. Weitere Indikatoren bieten Statistiken aus dem Qualitätsmanagement. 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 2023 insgesamt 19 Risiken auf. Es wurden keine neuen Risiken gegenüber der Risikoprüfung in 2022 in das Risikomanagement aufgenommen. Zudem erfolgte die Abmeldung zweier Risiken. Drei 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.

## Das Geschäftsjahr 2023 / Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Nichteinhaltung der EU-konformen Finanzierungsgrenze aufgrund steigender Aufwendungen und stagnierender oder sinkender Erträge stellt das Kernrisiko der VER dar. Solange die Einnahmeverluste durch die Einführung des DeutschlandTickets mit Hilfe ausreichend hoher Billigkeitsleistungen kompensiert werden, erfolgt hierdurch keine Verschärfung des Risikos. Durch die Implementierung eines unternehmensweiten Berichtswesens können negative Abweichungen jedoch frühzeitig erkannt und Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Risiken einer nicht ausreichenden Personaldecke sowie eines überproportionalen Krankenstands sind im Berichtsjahr 2022 eingetreten und bestehen auch im Berichtsjahr 2023 in Form des realisierten Risikos fort. Beide Risiken stehen in Wechselwirkung miteinander und bilden eine der Hauptherausforderungen der Branche ab.

### Entwicklung Wirtschaftsjahr 2024 ff.

Der vom Aufsichtsrat genehmigte und verabschiedete Wirtschaftsplan sieht für das Jahr 2024 einen Finanzierungsbedarf von rd. 19,94 Mio. Euro ohne

Billigkeitsleistungen vor. Die bedienten Gebietskörperschaften haben bereits die Deckung des geplanten Finanzierungsbedarfs unter der Annahme auf Anspruch von Billigkeitsleistungen zugesagt. Mögliche Abweichungen werden durch den Ergebnisabführungsvertrag entsprechend ausgeglichen. Somit besteht keine Gefahr der Überschuldung.

Die Fahrgastnachfrage ist dank der Einführung des DeutschlandTickets weiter gestiegen. Die VER konnte die Anzahl der Abonnenten (ohne Schülertickets) zwischen der Einführung des DeutschlandTickets im Mai bis zum Jahresende im Vergleich zum selben Zeitraum des letzten Vor-Corona-Jahres 2019 um erhebliche 80,4 % steigern. Diese hohe Steigerungsrate resultiert bei der VER vorrangig aus den massiven Abwanderungen aus den deutlich höherpreisigen Segmenten des Abo-Bereichs sowie des sehr ergiebigen BarTarifs hin zum sehr günstigen DeutschlandTicket. Der Ausgleich des hieraus resultierenden Verlustes ist bis einschließlich 2024 durch die bereitgestellten Bundes- und Ländermittel gesichert. Für 2025 und die darauffolgenden Jahre liegt noch keine Zusage der weiteren Kompensation der Einnahmeverluste durch Bund bzw. Länder vor. Die Vorgaben zu einer Einnahmeaufteilung bezüglich des DeutschlandTickets befinden sich immer noch in der Konzeptionsphase.

Die Einnahmenentwicklung für das Jahr 2024 ist weiterhin von einem hohen Maß an Unsicherheit geprägt. Die noch vor der Corona-Pandemie gut planbaren Fahrgastzahlen bzw. kassentechnischen Einnahmen können seitdem aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens der Menschen, bedingt durch Homeoffice und die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote, nur noch unter Festlegung bestimmter Annahmen geplant werden. Die Folgewirkungen des DeutschlandTickets im Jahr 2024 auf die Einnahmeentwicklung können durch die Gesellschaft nur zu einem gewissen Grad beeinflusst werden, da die weitere Entwicklung durch Vorgaben der Politik und deren Ziele gesteuert wird. Die Gesellschaft erwartet jedoch, die Fahrgastzahlen in 2024 trotz einer erwarteten durchschnittlichen Tarifstei-



gerung von 9,4 % weiter steigern zu können. Die kassentechnischen Einnahmen werden 2024 dabei weiterhin unterhalb des Niveaus des Jahres 2019 (-6,6 %) erwartet. Das Niveau des Jahres 2023 soll hingegen um 1,3 % überschritten werden.

Neben den oben aufgeführten Aspekten wird die Gesellschaft des Weiteren durch die enormen Preissteigerungen für Treibstoffe und Energie sowie u. a. auch für Ersatzteile, die die globalen Krisen, Konflikte und der Krieg in der Ukraine nach sich ziehen, belastet. Dies bewirkt einen signifikanten Anstieg der Aufwendungen. Eine Beruhigung der Lage ist nicht absehbar. Durch Effizienzsteigerungen und Optimierungsmaßnahmen können diese Mehrkosten nicht gedeckt werden.

Die enormen Kostensteigerungen und die Einnahmeverluste durch die Pandemie haben dem Kostendeckungsgrad im ÖPNV nachhaltig geschadet. Sollte nach 2024 noch hinzukommen, dass Bund und Länder sich aus der Kompensation der durch das DeutschlandTicket verursachten Einnahmeverluste zurückziehen, hätte dies fatale Folgen für die Finanzierung des gesamten Systems.

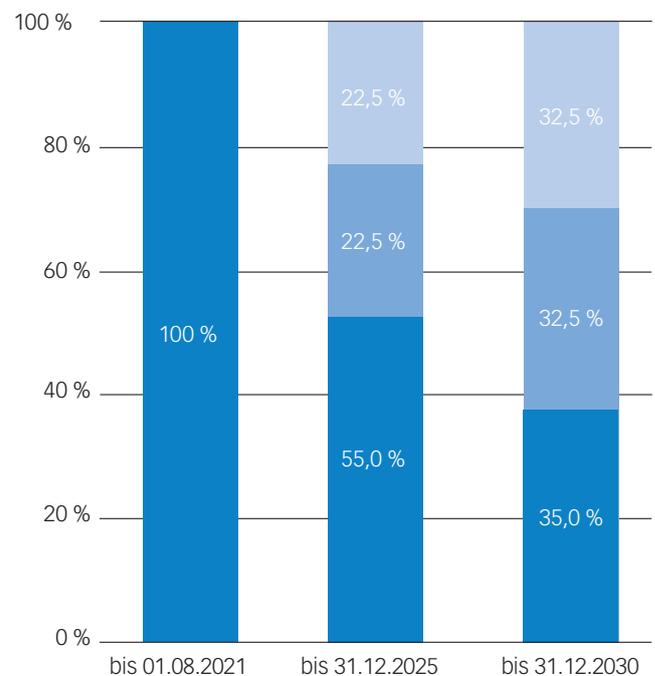
Bund und Länder haben bereits erkannt, dass die Fahrgastzahlen bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln sind, um die geplanten Klimaziele erreichen zu können. Entsprechend ist in den nächsten Jahren kontinuierlich auf dieses Ziel hinzuwirken und entsprechende Anreize zur Mehrnutzung des ÖPNV zu setzen sowie eine solide und langfristige Finanzierung aufzubauen. Dazu gehört auch die Weiterführung der Billigkeitsleistungen zur Kompensation der Einnahmeverluste aus dem DeutschlandTicket über das Jahr 2024 hinaus, um die Verkehrsunternehmen und deren Potenzial zur Erreichung des Klimaziels nicht zu schwächen.

Ein Liquiditätengpass 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.

An den Kapitalmärkten sind im Jahr 2023 deutliche Kursgewinne sowohl bei den festverzinslichen Kapitalanlagen als auch bei den Aktien eingetreten. Die 2022 befürchteten Wertberichtigungen mussten nicht vorgenommen werden. Dank einer sinkenden Inflationsrate, einer sich stabilisierenden Wirtschaft und einem sich positiv entwickelnden Zinsniveau muss auch für das Geschäftsjahr 2024 nicht mit Wertberichtigungen gerechnet werden.

### Umsetzung der Clean Vehicles Directive



■ konventionelle Fahrzeuge  
 ■ saubere Fahrzeuge  
 ■ emissionsfreie Fahrzeuge

Quelle: VDV



## Start in die berufliche Zukunft

### Auszubildende bei der VER im Ennepe-Ruhr-Kreis

Die beste Investition in die Zukunft ist die Ausbildung von Fachkräften. So hat sich die VER auch für das Jahr 2023 entschieden, zum 1. August acht junge Menschen einzustellen und diese auf ihrem neuen Lebensabschnitt zu begleiten.

Zu Beginn werden mit allen Auszubildenden und ihren Ausbildern Einführungstage veranstaltet, um einen erfolgreichen Start in die Ausbildung zu gewährleisten. Dabei lernen die Auszubildenden die Werte der VER sowie Betriebsregeln und -richtlinien kennen. Im Anschluss an die Einführungstage gehen die Auszubildenden aktiv in die Fachabteilungen und sammeln erste praktische Erfahrungen. Die tatkräftige Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen spielt hierbei eine entscheidende Rolle.

Die neuen Auszubildenden für das Jahr 2023 kommen aus Hagen, Gevelsberg, Schwelm, Sprockhövel,

Hattingen und Solingen. Diese regionale Vielfalt unterstreicht die Bedeutung der VER im Ennepe-Ruhr-Kreis und den umliegenden Städten.

Aktuell bildet die VER insgesamt über drei Jahrgänge hinweg sieben Kfz-Mechatroniker, eine Kauffrau für Büromanagement und sechs Fachkräfte im Fahrbetrieb (FiF) aus. Dies verdeutlicht das Engagement der VER bei der Förderung junger Talente. Die Ausbilder-schaft der VER hat sich 2023 erweitert, um den Bedürfnissen der Auszubildenden gerecht zu werden.

Die VER fördert aktiv die berufliche Entwicklung junger Menschen im Ennepe-Ruhr-Kreis und war daher auf verschiedenen Berufsbildungsmessen vertreten, um engagierte Berufsanfänger für den Nahverkehr zu begeistern. So kann die VER auch in Zukunft ihr Versprechen von Komfort, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einlösen.



## Die Zukunft im Nahverkehr

### Erneuerung der Busflotte

Natürlich war es von den ersten Straßenbahnen und den Schienennetzen ein weiter Weg bis zu den heutigen Kraftomnibussen und dem aktuellen Bedienungsgebiet. Nach und nach entstand ein höchst komplexes und bestmöglich verbundenes Linienbusnetz, das den Menschen im gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis tagtäglich die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht.

Zu den sich stetig wandelnden Bedürfnissen der Fahrgäste kommen in Zeiten des Klimawandels immer neue Herausforderungen auf die Verkehrsunternehmen zu. Durch kontinuierliche Innovationen und Investitionen in neue Technologien, stets in enger Zusammenarbeit mit Partnern und der Gemeinschaft, entwickelt sich der Nahverkehr immer weiter. So entsteht Zukunft im Nahverkehr.

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich die VER weiter mit der Umstellung auf Elektromobilität und den damit verbundenen Folgen auseinandergesetzt und Umsetzungsmodelle entworfen. Um die gesamte Umstellung der

Verbrennerflotte zu untersuchen, wurde ein Beratungsunternehmen beauftragt.

Aufgrund von Lieferengpässen hat sich die Auslieferung von 6 Verbrennern sowie 2 batterieelektrischen Fahrzeugen von 2023 nach 2024 verschoben. Dennoch war die VER tätig und hat mit der Instandsetzung eines alten Heizöltankes begonnen, der zukünftig den synthetischen Dieselmotoren HVO100 beinhalten soll. Die Beschaffungskosten für einen Liter synthetischen Kraftstoff liegen allerdings derzeit über den normalen Dieselmotorkraftstoffkosten. Doch dieser neue Kraftstoff wird zukünftig dafür sorgen, dass ein Teil der Fahrzeuge emissionsärmer im EN-Kreis unterwegs sein können. Durch diese Maßnahme können die Vorgaben der Clean Vehicles Directive (CVD) für saubere Fahrzeuge eingehalten werden.

Mit ihrer Erneuerungsstrategie arbeitet die VER kontinuierlich daran, die Umweltbilanz zu verbessern und den Fahrgästen einen höheren Komfort zu bieten.



*Im Sinne eines verbesserten Kundenservice wechselte der „VER-Fuchs“ quasi den Bau und ist nun in der aktuellen VER eTarif-App beheimatet.*

## Der VER-Fuchs wechselte seinen Bau

### VER eTarif ersetzt bisherige VER-App

2023 konnte der digitale Vertrieb mit der VER-App und der neuen VER eTarif-App am Erfolgskonzept des Vorjahres anknüpfen. Die VER verzeichnete mit einem Umsatz von 141 TEuro (Vorjahr: 84 TEuro) einen Rekordzuwachs von rd. 68 %. Gestiegen sind die Umsätze unter anderem durch den Vertrieb von digitalen Deutschland-Tickets in der VER eTarif-App.

Die VER musste aufgrund von rechtlichen Vorgaben ihren Kunden kündigen. Im Hinblick auf die Einstellung der VER-App wurde die VER eTarif-App stark beworben. Zudem wurden die Bestandskunden entsprechend informiert, sodass es kaum negatives Feedback gab, da die Vorteile der neuen App für die Kundinnen und Kunden gut ersichtlich waren.

Dadurch konnten im Zeitraum Mai bis September 2023 rd. 84 % der Umsätze durch die VER eTarif-App erzielt werden. Im letzten Verkaufsmonat lag der Anteil der VER-App nur noch bei 8,8 %. Somit entstanden der VER keine umsatztechnischen Einbußen durch die Einstellung der VER-App.

### VER eTarif mit verbessertem Angebot

In der App VER eTarif finden Kunden alles bisher aus der App Bekannte und noch einiges mehr – beispielsweise stets das aktuellste Ticketsortiment und viele zusätzliche Funktionen.

In VER eTarif können Kunden zum Beispiel den eTarif „eezy“ buchen. Der berechnet die Fahrt mit Bus und Bahn nach Luftlinienkilometern und bietet immer den günstigsten Preis. Außerdem besteht die Möglichkeit, das DeutschlandTicket als Abo direkt in der App zu kaufen und anzuzeigen. Nutzer können sich in der VER eTarif-App auch gezielt Informationen zu einer bevorzugten Linie oder Haltestelle anzeigen lassen.

Die altbekannten Funktionen wie das Planen von Fahrten und auch der Kauf von Tickets sind natürlich auch in der VER eTarif-App möglich. Zusätzlich überzeugt die App durch bessere Leistung, Stabilität und aktuellste technische Standards. Damit ist die VER eTarif-App auch eine ideale Basis für viele zukünftige Entwicklungen und Funktionen.

In der ehemaligen VER-App war der gewohnte Ticketkauf bis Ende September 2023 möglich. Bereits gekaufte, aber noch nicht genutzte Tickets konnten bis Ende November 2023 genutzt werden. Anfang 2024 wurde die bisherige VER-App dann eingestellt.



## Fan-Shuttle bleibt auch in der kommenden Saison auf Kurs

### EN Baskets und VER verlängern Partnerschaft

Die EN Baskets Schwelm haben sich als das sportliche Aushängeschild des EN-Kreises etabliert und ihre Präsenz in der 2. Basketball-Bundesliga (ProB) erfreut sich überregionaler Anerkennung. In der Schwelm ArENA begrüßen sie bei Heimspielen regelmäßig rund 1.000 begeisterte Fans. Unter ihnen befinden sich etwa 400 Basket-Fans, die regelmäßig mit dem öffentlichen Nahverkehr anreisen, insbesondere mit dem beliebten Fan-Shuttle der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER).

Auch in der Saison 2023/2024 steht der kostenlose Fan-Shuttleservice zwischen Schwelm und der ArENA dank der fortgesetzten Partnerschaft zwischen

den EN Baskets Schwelm und der VER für jeden Heimspieltag zur Verfügung, um die Fans, die sich dann auch mal ein Bierchen gönnen könnten, sicher zum Spiel und wieder nach Hause zu bringen. Die bewährten Haltestellen und Abfahrzeiten des Fan-Shuttles bleiben auch in der laufenden Saison unverändert. Fans können sich also weiterhin auf eine bequeme und zuverlässige Möglichkeit freuen, zu den Heimspielen der EN Baskets Schwelm zu gelangen.

Die Partnerschaft zwischen den EN Baskets Schwelm und der VER bleibt somit ein wichtiger Bestandteil des Basketballerlebnisses in der Region.

# Bilanzentwicklung und Erlösarten

Die finanzielle Seite

Bilanzentwicklung	31.12.2023		31.12.2022		Veränderungen	
	€	%	€	%	€	
<b>Aktiva</b>						
Immaterielle Vermögensgegenstände	192	<1	117	<1	+ 75	
Sachanlagen	14.735	25	15.824	28	- 1.089	
Finanzanlagen	35.201	60	35.201	62	0	
Langfristig gebundene Vermögenswerte	50.128	84	51.142	90	- 1.014	
Vorräte	566	1	461	1	+ 105	
Forderungen	1.386	2	1.057	2	+ 329	
Flüssige Mittel	7.003	12	4.185	7	+ 2.818	
Kurzfristig gebundene Vermögenswerte	8.955	15	5.703	10	+ 3.252	
Rechnungsabgrenzungsposten	63	<1	45	<1	+ 18	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>59.146</b>	<b>100</b>	<b>56.890</b>	<b>100</b>	<b>+ 2.256</b>	
<b>Passiva</b>						
Eigenkapital	3.557	6	3.557	6	0	
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	
Pensionsrückstellungen	47.339	80	46.104	81	+ 1.235	
Langfristig gebundenes Kapital	50.896	86	49.661	87	+ 1.235	
Sonstige Rückstellungen	4.246	7	3.603	6	+ 643	
Verbindlichkeiten	3.994	7	3.567	6	+ 427	
Kurzfristig gebundenes Kapital	8.240	14	7.170	13	+ 1.070	
Rechnungsabgrenzungsposten	10	<1	59	<1	- 49	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>59.146</b>	<b>100</b>	<b>56.890</b>	<b>100</b>	<b>+ 2.256</b>	

Erlösarten	Nettoumsätze 2023		Nettoumsätze 2022		Veränderungen	
	€		€		€	
Einzel- und Mehrfahrtenausweise	1.541.100,98		1.406.856,56		+ 134.244,42	
Zeitfahrausweise	4.607.346,59		3.646.942,28		+ 960.404,31	
Zeitfahrausweise Schüler/Auszubildende	4.972.376,75		4.379.275,59		+ 593.101,16	
Sonstige Verbundangebote	115.389,13		192.235,60		- 76.846,47	
Kassentechnische Verbundangebote	11.236.213,45		9.625.310,03		+ 1.610.903,42	
Ausgleich Übersteiger und Fremdnutzer	2.175.858,98		1.819.849,68		+ 356.009,30	
Erstattung Schwerbehindertenbeförderung	509.284,10		447.663,83		+ 61.620,27	
Abgeltung Ausbildungsverkehr	1.371.464,92		1.432.100,38		- 60.635,46	
Anreizmittel Fahrzeugbeschaffung	309.180,61		337.038,40		- 27.857,79	
Energiekostenausgleich	729.752,54					
Ausgleichsbetrag	5.095.541,15		4.036.652,29		+ 1.058.888,86	
Sonstige Verkehrserlöse	73.384,09		83.501,40		- 10.117,31	
Erlöse Personenverkehr	16.405.138,69		13.745.463,72		+ 2.659.674,97	
Alle übrigen Erlöse	251.002,39		471.425,10		- 220.422,71	
<b>Gesamte Umsatzerlöse</b>	<b>16.656.141,08</b>		<b>14.216.888,82</b>		<b>+ 2.439.252,26</b>	
Bereinigung periodenfremder Umsatzerlöse	73.403,01		- 153.616,65			
<b>Bereinigte Umsatzerlöse</b>	<b>16.729.544,09</b>		<b>14.063.272,17</b>		<b>+ 2.666.271,92</b>	

# Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2023 bis 31.12.2023

<b>GUV</b>	31.12.2023 €	31.12.2022 T€
1. Umsatzerlöse		
Verkehrseinnahmen und sonstige Erlöse	16.656.141,08	14.217
2. Sonstige betriebliche Erträge	3.040.296,58	5.848
3. Materialaufwand		
- Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-3.454.018,20	-4.134
- Aufwendungen für bezogene Leistungen	-7.156.314,36	-6.433
	-10.610.332,56	-10.567
4. Personalaufwand		
- Löhne und Gehälter	-13.871.184,94	-13.136
- Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-5.066.613,30	-5.774
- davon Altersversorgung: -2.245.917,74 € / Vj. -2.950 T€		
	-18.937.798,24	-18.910
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-2.161.067,67	-2.108
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.480.952,24	-2.963
<b>7. Betriebsergebnis</b>	<b>-15.493.713,05</b>	<b>-14.555</b>
8. Finanzergebnis	33.714,68	-1.109
<b>9. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-15.459.998,37</b>	<b>-15.664</b>
10. Sonstige Steuern	-31.492,01	-30
11. Erträge aus Verlustübernahme	15.491.490,38	15.694
<b>12. Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss</b>	<b>0,00</b>	<b>0</b>

# Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Aktiva	31.12.2023 €	31.12.2022 T€
<b>A Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	191.963,00	117
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke und Bauten	3.424.270,79	3.013
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	43.851,00	58
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	9.344.995,00	10.930
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	243.189,00	181
5. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1.382.604,46	1.416
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	296.059,33	226
	14.734.969,58	15.824
<b>III. Finanzanlagen</b>		
1. Beteiligungen	6.950,00	7
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	35.193.828,23	35.194
	35.200.778,23	35.201
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>50.127.710,81</b>	<b>51.142</b>
<b>B Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	566.037,49	461
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	517.634,05	456
2. Forderungen gegen Gesellschafter	253.337,99	250
3. sonstige Vermögensgegenstände	615.205,09	351
	1.386.177,13	1.057
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	7.003.277,54	4.185
<b>Umlaufvermögen gesamt</b>	<b>8.955.492,16</b>	<b>5.703</b>
<b>C Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>63.177,10</b>	<b>45</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>59.146.380,07</b>	<b>56.890</b>

Bilanz zum 31. Dezember 2023

<b>Passiva</b>	31.12.2023 €	31.12.2022 T€
<b>A Eigenkapital</b>		
1. Gezeichnetes Kapital	2.815.000,00	2.815
2. Kapitalrücklage	741.543,22	742
<b>Eigenkapital gesamt</b>	<b>3.556.543,22</b>	<b>3.557</b>
<b>B Rückstellungen</b>		
1. Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	47.339.676,00	46.104
2. Sonstige Rückstellungen	4.246.028,47	3.603
<b>Rückstellungen gesamt</b>	<b>51.585.704,47</b>	<b>49.707</b>
<b>C Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	112.218,94	677
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.050.809,42	939
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	2.532.508,50	1.661
4. Sonstige Verbindlichkeiten	298.510,32	290
- davon aus Steuern 98.703,46 € / Vj. 111 T€		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 10.340,48 € / Vj. 11 T€		
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>3.994.047,18</b>	<b>3.567</b>
<b>D Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>10.085,20</b>	<b>59</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>59.146.380,07</b>	<b>56.890</b>

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeit des Aufsichtsrates der VER fokussierte sich im vergangenen Geschäftsjahr maßgeblich auf die Einführung des DeutschlandTickets und dessen umfassende und tiefgreifende Auswirkungen, insbesondere die damit einhergehenden massiven Einnahmeausfälle und deren Folgen für die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens. Hier ist es für die gesamte Branche unabdingbar, dass die hierdurch verursachten Einnahmeausfälle über das Jahr 2023 hinaus dauerhaft von Bund und Ländern ausgeglichen werden. Die Einnahmeausfälle 2023 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.

Über das gesamte Jahr 2023 begleiteten uns, wie auch die gesamte Branche, erhöhte Krankenstände sowie der Fachkräftemangel. Hierdurch bedingt kam es immer wieder zu Fahrtausfällen. Zur Stabilisierung der Situation und vor allem zur Sicherstellung der Schülerbeförderung ist seit dem Schuljahresbeginn 2023/24 ein reduzierter Fahrplan in Kraft getreten. Der Aufsichtsrat befürwortete ausdrücklich das Bemühen der Geschäftsführung zur überplanmäßigen Gewinnung neuer Mitarbeitenden im Fahrdienst.

Des Weiteren beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Beschaffung von neuen Bussen mit alternativen Kraftstoffen bzw. alternativen Antriebstechniken und deren baulichen Voraussetzungen, hier im Besonderen der räumlichen Erweiterung des Standortes zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

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 2023 kam der Aufsichtsrat zu 4 Sitzungen zusammen, die am 13. März, 12. Juni, 18. September sowie 4. Dezember 2023 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.

Im Namen des Aufsichtsrates

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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 Geschäftsführung 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 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 Darstellung, Aufbau und 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, 24. Mai 2024

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](http://www.ver-kehr.de) • E-Mail: [info@ver-kehr.de](mailto: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 2023.