



## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die eurobahn GmbH & Co. KG

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der eurobahn GmbH & Co. KG, Düsseldorf, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der eurobahn GmbH & Co. KG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- ▶ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Personenhandelsgesellschaften im Sinne des § 264a Abs. 1 HGB 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 und
- ▶ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

## **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

## **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Personenhandelsgesellschaften im Sinne des § 264a Abs. 1 HGB 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 sind die gesetzlichen Vertreter 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 sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter 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 sind die gesetzlichen Vertreter 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 im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- ▶ erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;
- ▶ beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ▶ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- ▶ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden 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 den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern 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 zugrunde liegenden 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, 9. Oktober 2025

EY GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

 Marc  
Ueberschär

Ueberschär  
Wirtschaftsprüfer

 Hans Jörg  
Galden

Galden  
Wirtschaftsprüfer



eurobahn GmbH & Co. KG, Düsseldorf  
 Bilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva	EUR	EUR	31.12.2023 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.704.216,86		2.020.083,07
<b>II. Sachanlagen</b>	1.704.216,86		2.020.083,07
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.856.855,46		5.350.713,13
2. Technische Anlagen und Maschinen	429.911,00		493.409,90
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	2.564.201,54		3.154.452,25
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.010.195,97		3.268.194,48
<b>III. Finanzanlagen</b>	10.851.163,97		12.266.769,76
Beteiligungen	22.010,84		22.010,84
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
Hilfs- und Betriebsstoffe	10.661.202,25		10.376.600,72
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	34.019.977,01		49.470.910,31
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.096.574,75		376.427,18
3. Sonstige Vermögensgegenstände	27.583.040,00		48.683.580,08
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>			
	62.699.591,76		98.530.917,57
	61.355.446,16		68.777.752,97
	134.716.240,17		177.685.271,26
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
	853.730,02		1.271.003,78
<b>D. Nicht durch Vermögensanlagen gedeckter Verlustanteil des Kommanditisten</b>			
	63.788.755,60		29.570.731,62
	211.936.117,46		222.835.870,33
<b>Passiva</b>			
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>Kapitalanteil des Kommanditisten</b>			
1. Pflichteinlage	51.200,00		51.200,00
2. Ergebnisverrechnungskonto	-63.839.955,60		-29.621.931,62
3. Nicht durch Vermögensanlagen gedeckter Verlustanteil des Kommanditisten	63.788.755,60		29.570.731,62
		0,00	0,00
		0,00	0,00
<b>B. Sonderposten</b>			
Sonderposten für Investitionszulagen zum Anlagevermögen		127.158,12	146.772,96
<b>C. Rückstellungen</b>			
Sonstige Rückstellungen	76.785.497,07		88.938.793,34
		76.785.497,07	88.938.793,34
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.733.723,70		4.716.771,35
2. Sonstige Verbindlichkeiten	124.375.765,29		121.500.394,66
davon aus Steuern EUR 359.684,09 (Vj. TEUR 371)			
		129.109.488,99	126.217.166,01
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		5.913.973,28	7.533.138,02

**eurobahn GmbH & Co. KG, Düsseldorf**  
**Gewinn- und Verlustrechnung für 2024**

	EUR	EUR	2023 EUR
1. Umsatzerlöse	223.985.821,80		225.291.987,34
2. Sonstige betriebliche Erträge	<u>14.538.501,30</u>		<u>57.271.450,12</u>
		238.524.323,10	<u>282.563.437,46</u>
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	21.212.391,32		21.781.590,29
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	154.559.151,50		152.776.653,81
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	43.163.107,46		40.284.089,58
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 707.709,84 (Vj. TEUR 704)	9.648.084,32		9.173.143,28
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	2.328.248,22		2.486.472,78
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>44.386.081,22</u>		<u>89.356.568,84</u>
		275.297.064,04	<u>315.858.518,58</u>
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon Erträge aus der Abzinsung	2.899.647,25		1.440.038,06
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 318.077,55 (Vj. TEUR 352)	318.077,55		351.515,57
	<u>2.581.569,70</u>		<u>1.088.522,49</u>
9. Ergebnis nach Steuern	-34.191.171,24		-32.206.558,63
10. Sonstige Steuern	<u>26.852,76</u>		<u>32.286,76</u>
11. Jahresfehlbetrag	-34.218.024,00		-32.238.845,39
12. Belastung Ergebnisverrechnungskonto	<u>34.218.024,00</u>		<u>32.238.845,39</u>
13. Bilanzgewinn	<u>0,00</u>		<u>0,00</u>

## **eurobahn GmbH & Co. KG, Düsseldorf**

Handelsregister-Nr. HRA 23290 beim Amtsgericht Düsseldorf

### **Anhang für das Geschäftsjahr 2024**

#### **I. Allgemeine Angaben**

Der Jahresabschluss der eurobahn GmbH & Co. KG (nachfolgend „eurobahn“) wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für Kommanditgesellschaften im Sinne von § 264a HGB aufgestellt.

Die Gesellschaft erfüllt zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 die Größenkriterien für eine große Personenhandelsgesellschaft (§ 264a HGB i.V.m. § 267 Abs. 3 HGB).

Die Angaben entsprechend § 268 HGB und § 277 HGB sind entsprechend § 284 Abs. 1 Satz 2 HGB teilweise im Anhang enthalten.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

#### **II. Angaben zu den Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden**

##### **1. Allgemeine Angaben**

Die SG eurobahn UG (haftungsbeschränkt), die zu der Noerr-Gruppe gehört, hat im Mai 2025 sämtliche Anteile an der eurobahn an den Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) veräußert. Nach erfolgter Übernahme wurden die Verkehrsverträge der eurobahn angepasst, sodass die Gesellschaft in Zukunft Gewinne generieren wird. Die Finanzierung der Gesellschaft war im Jahr 2024 aus Sicht der Geschäftsführung gegeben. Die zukünftige Finanzierung der eurobahn wird aus Sicht der Geschäftsführung insbesondere durch diese Anpassung der Verkehrsverträge gewährleistet. Es werden keine Fremdmittel benötigt.

Das Eigenkapital der Gesellschaft entwickelte sich von -29,6 Mio. EUR zum 31. Dezember 2023 auf -63,8 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024, verursacht durch den Jahresfehlbetrag 2024 in Höhe von € 34,2 Mio. Die für die Zukunft erwarteten Gewinne und insbesondere die für das Jahr 2025 vorgesehene Auflösung der Drohverlustrückstellung werden aus Sicht der Geschäftsführung in den kommenden Jahren zu einem positiven Eigenkapital der Gesellschaft führen. Die Drohverlustrückstellung war in Vorjahren aufgrund von nicht auskömmlichen Verkehrsverträgen gebildet worden. Aufgrund

der bereits erfolgten Anpassung der Verkehrsverträge kann die Drohverlustrückstellung im Jahr 2025 aufgelöst werden.

Der Jahresabschluss wurde unter der Prämisse der Fortführung der Unternehmenstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB) aufgestellt. Durch den erfolgreichen Abschluss der Anteilsübernahme durch den Aufgabenträger NWL sowie die Anpassung der Verkehrsverträge im Mai 2025 besteht aus Sicht der Geschäftsführung keine Unsicherheit mehr in Bezug auf die Fortführung des Unternehmens.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert.

## **2. Bilanzierung und Bewertung der Aktivposten**

Entgeltlich von Dritten erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten aktiviert und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear, im Zugangsjahr zeitanteilig, abgeschrieben. Soweit die beizulegenden Werte einzelner immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen. Vom Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB wurde kein Gebrauch gemacht, sodass selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände nicht als Aktivposten aufgenommen wurden.

Die voraussichtliche Nutzungsdauer für Softwarelizenzen beträgt höchstens fünf Jahre. Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände werden über die voraussichtliche Nutzungsdauer von drei bis zehn Jahren bzw. über die Laufzeit des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages abgeschrieben.

Das **Sachanlagevermögen** wird mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Zinsen für Fremdkapital gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie angemessene Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung gemäß § 255 Abs. 2 Satz 3 HGB wurden nicht aktiviert. Die Abschreibungen im Jahr des Zugangs erfolgen zeitanteilig. Soweit die beizulegenden Werte einzelner Vermögensgegenstände ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.

Für geringwertige Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr als EUR 250 und bis zu EUR 1.000 betragen, wird ein jährlicher Sammelposten gebildet. Der jährliche Sammelposten wird über fünf Jahre gewinnmindernd aufgelöst.

Die voraussichtlichen Nutzungsdauern betragen für:

Bauten	5 bis 33 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	20 bis 33 Jahre
Schienenfahrzeuge	3 bis 15 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 25 Jahre

Die Abschreibung erfolgt jeweils über die voraussichtliche Nutzungsdauer.

Bei den **Finanzanlagen** sind die Beteiligungen zu Anschaffungskosten abzüglich gegebenenfalls erforderlicher Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert bewertet. Von dem Wahlrecht des § 253 Abs. 3 Satz 6 HGB zu Abschreibungen bei voraussichtlich nicht dauernder Wertminderung wird kein Gebrauch gemacht.

Bei Wegfall der Gründe für die außerplanmäßigen Abschreibungen im Anlagevermögen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die **Hilfs- und Betriebsstoffe** werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter. Entnahmen aus den Lägern werden mit den durchschnittlichen Beschaffungspreisen für den jeweiligen Artikel bewertet.

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände** werden mit dem Nennwert bzw. mit dem am Bilanzstichtag beizulegenden niedrigeren Wert angesetzt. Bei Forderungen, deren Einbringlichkeit mit erkennbaren Risiken behaftet ist, werden angemessene Wertabschläge vorgenommen; uneinbringliche Forderungen werden abgeschrieben. Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung findet ein Bruttoausweis der Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Aufgabenträgern statt.

Die **Flüssigen Mittel** sind grundsätzlich zum Nennwert am Bilanzstichtag angesetzt.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** beinhaltet Ausgaben, die vor dem Bilanzstichtag erfolgten, aber wirtschaftlich einem späteren Geschäftsjahr zuzurechnen sind.

### **3. Bilanzierung und Bewertung der Passivposten**

Das **Kommanditkapital** ist in voller Höhe eingezahlt und wird zum Nennwert bilanziert. Die Komplementärin ist am Vermögen der Gesellschaft nicht beteiligt.

Die **Rückstellungen** wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt, Preis- und Kostensteigerungen wurden hierbei berücksichtigt.

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen wird mit TEUR 318 (Vorjahr: TEUR 352) ausgewiesen und betrifft die Drohverlustrückstellungen (zu Teilkosten) sowie die Rückstellungen für Maßnahmen der schweren Instandhaltung.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen.

Die **Verbindlichkeiten** sind zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

**Passive Rechnungsabgrenzungsposten** beinhalten Einzahlungen vor dem Abschlussstichtag, soweit diese Erträge für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

**Latente Steuern** werden auf zeitliche Unterschiede in den Bilanzansätzen der Handelsbilanz und der Steuerbilanz angesetzt, sofern sich diese in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich ausgleichen. Darüber hinaus werden aktive latente Steuern auf die bestehenden gewerbsteuerlichen Verlustvorträge sowie auf steuerliche Zinsvorträge im Sinne des § 4h EStG i.V.m. § 8a KStG gebildet, soweit innerhalb der nächsten fünf Jahre eine Verlustverrechnung zu erwarten ist. Aktive und passive latente Steuern werden saldiert ausgewiesen. Im Falle eines Aktivüberhangs der latenten Steuern zum Bilanzstichtag wird von dem Aktivierungswahlrecht des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht. Der Berechnung der latenten Steuern liegt ein effektiver Steuersatz von 16,25% für die Gewerbesteuer zugrunde.

Geschäftsvorfälle in **fremder Währung** wurden im Geschäftsjahr und auch im Vorjahr nicht getätigt.

#### **4. Erfassung von Posten der Gewinn- und Verlustrechnung**

Die Umsatzerlöse sind um Erlösschmälerungen gekürzt und werden nach dem Zeitpunkt der Leistungserbringung periodengerecht nach dem Realisationsprinzip erfasst.

Die Umsatzerlöse der Gesellschaft basieren zum Teil auf Schätzungen, da bis zur Erstellung des Jahresabschlusses noch nicht sämtliche finalen Abrechnungen mit den jeweiligen Aufgabenträgern erfolgt sind. In den einzelnen Verkehrsverträgen bestehen die folgenden Abrechnungsstände:

- Hellweg-Netz: HWN I: ausstehende Jahre: 2016 bis 2018, HWN II: 2019-2024
- Maas-Rhein-Lippe-Netz: ausstehende Jahre: 2019 bis 2024
- Ostwestfalen-Lippe-Netz: ausstehende Jahre: 2016 bis 2024
- Teutoburger-Wald-Netz: ausstehende Jahre: 2017 bis 2024

Mutmaßliche Überzahlungen der Aufgabenträger werden bis zur finalen Abrechnung als kreditorische Debitoren unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Mutmaßliche Unterzahlungen der Aufgabenträger werden als Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam erfasst.

Zinsaufwendungen und -erträge werden entsprechend ihrer Entstehung erfasst.

### III. Erläuterungen zu den Bilanzposten

#### Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt. Für Vermögensgegenstände, deren betriebliche Nutzbarkeit aufgrund von technischen Weiterentwicklungen dauerhaft gemindert ist, werden außerplanmäßige Abschreibungen (im Geschäftsjahr TEUR 0, Vorjahr: TEUR 0) vorgenommen. Der Anlagenspiegel ist dem Anhang als integraler Bestandteil als Anlage beigefügt.

#### Beteiligungen

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Beteiligungen (Anteilsbesitz an Unternehmen von mindestens 20%) setzen sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt zusammen:

Name und Sitz	Anteil am Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres TEUR	Stichtag der vorliegenden Informationen
NETLOG – Neubrandenburger Teile- und Logistikgesellschaft mbH, Berlin	33,3	954	1	31. Dezember 2024

#### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

Die Bilanzposition „Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände“ besteht im Wesentlichen aus drei Hauptpositionen: Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (insbes. gegen Aufgabenträger), sonstige Vermögensgegenstände (insbes. Forderungen gegen die Leasing-Gesellschaften aus der Alpha Trains-Gruppe aus Rücklagen für Instandhaltungsleistungen) und einer Umsatzsteuerforderung, resultierend aus dem Einkauf (Eingangsberechnungen) von Waren und Dienstleistungen.

Innerhalb der sonstigen Vermögensgegenstände wird darüber hinaus eine Instandhaltungsrücklage (Maintenance Reserve) für Leasingverträge mit Unternehmen der Alpha Trains-Gruppe in Höhe von TEUR 17.424 (Vorjahr: TEUR 17.845) ausgewiesen. Diese Rücklage wird monatlich durch Zahlungen der eurobahn an die Alpha Trains-Gruppe erhöht. Gegen Nachweis werden nach Durchführung von schweren Instandhaltungsarbeiten von der Alpha Trains-Gruppe Zahlungen aus der Rücklage an die eurobahn geleistet.

### Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die Bilanzposition „Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten“ besteht im Wesentlichen aus zwei Hauptpositionen, zum einen das bei der DZ Bank angelegte Hauptkonto und zum anderen das an die Alpha Trains-Gruppe verpfändete Nebenkonto, das zu Sicherungszwecken angelegt worden ist. Die eurobahn GmbH & Co. KG hat zur Besicherung von Nutzungsverträgen für Züge mit der Alpha Trains-Gruppe dieses Konto eingerichtet. Für dieses Konto besteht zum 31. Dezember 2024 in Höhe von TEUR 34.715 eine Verfügungsbeschränkung durch die Verpfändung an die Alpha Trains-Gruppe.

### Latente Steuern

Die Differenzen zwischen Handels- und Steuerbilanz, welche zu einem Aktivüberhang latenter Steuern führen, resultieren aus:

Bilanzposten	31.12.2024	Steuersatz %	31.12.2024
	Differenz Handels- vs. Steuerbilanz TEUR		Latente Steuern TEUR
Steuerbilanzieller Geschäfts- und Firmenwert	0	16,25	0
Andere Sonderposten (Rücklage § 5 Abs. 7 Satz 3 EStG)	-1.283	16,25	-208
Sonstige Rückstellungen	49.438	16,25	8.032
Gewerbsteuerlicher Verlustvortrag	9.820	16,25	1.595
	Summe		9.419
	- davon aktive latente Steuern		9.627
	- davon passive latente Steuern		-208

Zum Bilanzstichtag ergibt sich ein Überhang an aktiven latenten Steuern von TEUR 9.419. Die Gesellschaft macht von dem Aktivierungswahlrecht des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB keinen Gebrauch, sodass sich insgesamt kein Ausweis latenter Steuern in der Bilanz ergibt. Aufgrund des Anteilseignerwechsels im Mai 2025 sind die gewerbsteuerlichen Verluste inzwischen untergegangen.

## Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 854 (Vorjahr: TEUR 1.271) besteht im Wesentlichen aus einer USt-Zahlung für Eventualverbindlichkeiten (TEUR 286), einer Vorauszahlung an einen Subunternehmer für im Januar 2025 zu erbringende Leistungen (TEUR 285) sowie einer Vorauszahlung für den Wartungsvertrag mit einem Softwarelieferanten (TEUR 99).

## Kapitalanteile

Die vollständig erbrachte Pflichteinlage der Kommanditistin beträgt TEUR 51. Mit TEUR -63.789 (Vorjahr: TEUR -29.571) verfügt die Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 über einen nicht durch Vermögenseinlagen gedeckten Fehlbetrag. Ursächlich hierfür sind der Jahresfehlbetrag 2024 und die Jahresfehlbeträge aus Vorjahren.

## Sonderposten für Investitionszulagen zum Anlagevermögen

Der Sonderposten enthält passivisch abgegrenzte Investitionszulagen für Gleiskörper und Gebäude in Bielefeld. Die ertragswirksame Auflösung erfolgt korrespondierend zur durchschnittlichen Nutzungsdauer der entsprechenden Vermögensgegenstände. Der Sonderposten entwickelte sich im Berichtsjahr folgendermaßen:

Stand 1.1.2024	Auflösung	Stand 31.12.2024
TEUR	TEUR	TEUR
<u>147</u>	<u>20</u>	<u>127</u>

## Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen lassen sich in die in der folgenden Tabelle aufgeführten Kategorien unterteilen:

	31.12.2024	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Drohverluste	46.633	57.379
Hauptuntersuchungen und Instandhaltungen	16.317	17.550
Personalrückstellungen	4.085	3.972
Ausstehende Rechnungen	6.437	6.636
Übrige sonstige Rückstellungen	3.314	3.402
<b>Summe</b>	<b>76.786</b>	<b>88.939</b>

In den **sonstigen Rückstellungen** sind langfristige Rückstellungen für vertraglich fixierte Drittverpflichtungen für Hauptuntersuchungen und Instandhaltungsverpflichtungen an unseren Zügen enthalten. Die Rückstellungen für Hauptuntersuchungen und Instandhaltungen basieren auf aktuellen Life-Cycle-Cost Planungen für die von der eurobahn instand gehaltenen Elektro- und Dieseltriebzüge. Die in den Vorjahren gebildete Drohverlustrückstellung für die über die Vertragslaufzeit drohenden operativen Verluste aus den Verkehrsverträgen wurde anteilig verbraucht. Im Geschäftsjahr 2025 wird eine vollständige Auflösung der verbleibenden Drohverlustrückstellung erfolgen. Durch die im Mai 2025 erfolgte Anpassung der Verkehrsverträge werden in den kommenden Jahren keine Verluste mehr anfallen.

Die Drohverlustrückstellung sowie die Rückstellungen für Hauptuntersuchungen und Instandhaltungen werden entsprechend § 253 Abs. 2 HGB diskontiert. Die Abzinsungssätze betragen, je nach erwarteter Restlaufzeit, 1,50% bis 1,98% (Vorjahr: 0,99% bis 1,80%) per 31. Dezember 2024.

## Verbindlichkeiten

Die Aufgliederung der Verbindlichkeiten nach Restlaufzeiten ergibt sich aus dem nachfolgenden Verbindlichkeitspiegel:

Name	gesamt TEUR	Restlaufzeiten
		bis zu 1 Jahr TEUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.734	4.734
<i>(Vorjahr)</i>	<i>4.717</i>	<i>4.717</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	124.376	124.376
<i>(Vorjahr)</i>	<i>121.500</i>	<i>121.500</i>
VERBINDLICHKEITEN	129.109	129.109
<i>(Vorjahr)</i>	<i>126.217</i>	<i>126.217</i>

Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bestehen nicht.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** sind in üblicher Form durch Eigentumsvorbehalt gesichert.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** in Höhe von TEUR 124.376 (31. Dezember 2023: TEUR 121.500) beinhalten hauptsächlich kreditorische Debitoren aus von den Aufgabenträgern noch nicht endabgerechneten Verträgen.

Insgesamt setzen sie sich wie folgt zusammen:

	31.12.2024	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegen Aufgabenträger	123.123	120.947
Verbindlichkeiten gegen Finanzbehörden	360	371
Sonstige übrige	893	183
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>124.376</b>	<b>121.500</b>

### Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 5.914 (31. Dezember 2023: TEUR 7.533) resultiert im Wesentlichen aus der anteiligen Vereinnahmung einer Zuwendung zur Abgeltung von Vorlaufkosten für den Betrieb des Hellwegnetzes ab Dezember 2018.

## IV. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 223.986 (2023: TEUR 225.292) basieren vollständig auf der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen. In der folgenden Tabelle wird die Zusammensetzung der Umsatzerlöse erläutert:

	2024	Vorjahr	Veränderung
	TEUR	TEUR	TEUR
HWN	76.738	72.883	3.855
TWN	69.847	69.684	163
MRLN	44.474	44.185	290
OWL	31.965	37.406	-5.441
Sonstige	961	1.135	-174
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>223.986</b>	<b>225.292</b>	<b>-1.306</b>

Die Verkehrsdienstleistungen werden bis auf den geringfügig in den Niederlanden erbrachten Teil im Inland ausgeführt.

## Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betriebliche Erträge werden mit TEUR 14.539 (Vorjahr: TEUR 57.271) ausgewiesen. Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die Herkunft der sonstigen betrieblichen Erträge:

	2024	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Auflösung/ Verbrauch Drohverlustrückstellung	11.588	52.883
<i>davon periodenfremd</i>	<i>664</i>	<i>30.001</i>
Erhöhte Beförderungsentgelte	1.613	1.880
Sonstige betriebliche Erträge	655	1.172
<i>davon periodenfremd</i>	<i>188</i>	<i>832</i>
Schadensvergütungen	394	263
<i>davon periodenfremd</i>	<i>152</i>	<i>264</i>
Erträge aus Weiterberechnungen	159	232
Auflösung von weiteren sonstigen Rückstellungen	130	841
Sonstige betriebliche Erträge	14.539	57.271

## Materialaufwand

Der Anstieg des Materialaufwands gegenüber dem Vorjahr in Höhe von TEUR 1.213 wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt.

	2024		Vorjahr	
	TEUR	%	TEUR	%
<b>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren</b>	<b>-21.212</b>	<b>12,1%</b>	<b>-21.782</b>	<b>12,5%</b>
Trassen und Stationen	-104.104	59,2%	-106.962	61,3%
Sonstige Fremdleistungen	-48.867	27,8%	-41.796	23,9%
Provisionen	-1.588	0,9%	-4.018	2,3%
<b>Aufwendungen für bezogene Leistungen</b>	<b>-154.559</b>	<b>87,9%</b>	<b>-152.776</b>	<b>87,5%</b>
<b>Materialaufwand</b>	<b>-175.771</b>	<b>100,0%</b>	<b>-174.558</b>	<b>100,0%</b>

## Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf die in der folgenden Tabelle aufgeführten Positionen.

	<b>2024</b>	<b>Vorjahr</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
Instandhaltung/ Reparaturen	23.825	24.950
Reinigung Fuhrpark	3.773	3.437
Vertrieb	3.402	2.706
Personalnebenkosten, Reisekosten, Leihpersonal	2.931	2.081
Versicherungen	2.646	2.410
EDV-Kosten	1.935	1.564
Recht und Beratung	1.176	921
Wertberichtigung und Forderungsverluste	1.024	956
Zuführung Drohverlustrückstellung	748	46.228
Übrige betriebliche Aufwendungen	819	1.095
<i>davon periodenfremd</i>	<i>314</i>	<i>350</i>
Miete/Leasing	772	879
Beiträge und Gebühren	479	449
Post- und Telekommunikation	249	368
Management-Umlage	240	240
Energiekosten Gebäude	236	174
Aufwand aus Schadensfällen	131	898
<b>Summe</b>	<b>44.386</b>	<b>89.356</b>

## Zinsergebnis

Das Zinsergebnis in Höhe von TEUR 2.582 (2023: TEUR 1.089) ergibt sich aus Zinserträgen von TEUR 2.900 und Zinsaufwendungen von TEUR -318. Die Zinserträge ergeben sich aus Kapitalanlagen. Die Zinsaufwendungen resultieren ausschließlich aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Zinsaufwendungen aus externer Finanzierung sind im Jahr 2024 nicht angefallen.

## V. Sonstige Angaben

### Ereignisse nach dem Stichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben folgende Ereignisse stattgefunden, die wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens haben können: Am 6. Mai 2025 hat die Noerr-Gruppe sämtliche Anteile an der eurobahn an den Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) verkauft. Zeitgleich ist eine Anpassung der Vergütung in den Verkehrsverträgen erfolgt, die der eurobahn zukünftig die Realisierung von positiven Jahresergebnissen ermöglichen soll. Aufgrund der erfolgten Änderung der Verkehrsverträge ist eine vollständige Auflösung der Drohverlustrückstellung für das Geschäftsjahr 2025 vorgesehen. Seit Mai 2025 werden durch die Gesellschaft tatsächlich Gewinne realisiert.

Darüber hinaus hat sich am 2. September 2025 der Aufsichtsrat der Gesellschaft konstituiert. Dem Aufsichtsrat gehören folgende Mitglieder an:

- Walter von Göwels (ZVM)
- Matthias Goeken (nph)
- Peter Jungemann (ZRL)
- Rainer Grabbe (VVOWL)
- Theo Melcher (ZWS)
- Liane Fülling (NWL, von Versammlung gewählt)
- Nils Werner (NWL, Bediensteter)

### Arbeitnehmer

Im Geschäftsjahr 2024 waren durchschnittlich 875 Angestellte (Vorjahr: 875) beschäftigt. Davon sind 209 (Vorjahr: 199) in der Verwaltung und 666 (Vorjahr: 676) im Betrieb tätig.

### Geschäftsführung

Die Geschäftsführung wird durch die eurobahn Verwaltungsgesellschaft mbH, Düsseldorf, ausgeübt. Geschäftsführer dieser Gesellschaft waren im Geschäftsjahr 2024:

- Frau Anne Mathieu, Düsseldorf, Diplom-Betriebswirtin
- Herr Karsten Schulz, Neuss, Bauingenieur

Die Geschäftsführer führen ihre Tätigkeit hauptberuflich aus. Auf die Angabe der Geschäftsführerbezüge wird unter Inanspruchnahme von § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

### Außerbilanzielle Geschäfte

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen gliedern sich wie folgt:

	gesamt	Restlaufzeiten		
		bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verträge Infrastrukturleistung	115.847	115.847	0	0
Miet- und Leasingverträge Fahrzeuge	268.773	37.168	181.121	50.485
Miet- und Leasingverträge Ersatzteile	5.002	625	3.126	1.251
Miet- und Leasingverträge Betriebs- und Geschäftsausstattung, Büroräume etc.	10.048	3.944	5.808	297
Sonstige Verträge	1.182	0	1.182	0
Summe	400.852	157.584	191.237	52.032

Neben den dargelegten sonstigen finanziellen Verpflichtungen existieren keine außerbilanziellen Geschäfte oder Haftungsverhältnisse, die für die Finanzlage der Gesellschaft von Bedeutung wären. Bei den oben dargestellten Miet- und Leasingverträgen handelt es sich ausschließlich um sog. Operating-Lease-Verträge, die zu keiner Bilanzierung der Objekte bei der Gesellschaft führen.

Zu nennen ist an dieser Stelle allerdings noch die Instandhaltungsrücklage (Maintenance Reserve) für Leasingverträge mit Unternehmen der Alpha Trains-Gruppe, die unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen wird. Diese Rücklage wird monatlich durch Zahlungen der eurobahn an die Alpha Trains-Gruppe erhöht. Gegen Nachweis werden nach Durchführung von schweren Instandhaltungsarbeiten von der Alpha Trains-Gruppe Zahlungen aus der Rücklage an die eurobahn geleistet. Über diese Mittel besteht für die Unternehmen der Alpha Trains-Gruppe ein Pfandrecht. Werden schwere Instandhaltungsarbeiten nicht durchgeführt, dann verbleibt die entsprechende Liquidität bei den Unternehmen der Alpha Trains-Gruppe.

Es gibt keine finanziellen Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen.

### **Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen**

Im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit unterhält die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2024 Geschäftsbeziehungen zu zahlreichen Unternehmen, darunter auch die Fa. NETLOG, an der die eurobahn beteiligt ist. Dieses Beteiligungsunternehmen gilt als nahestehendes Unternehmen. Die eurobahn bezieht von der Fa. NETLOG Lieferungen und Leistungen im Materialbereich. Sämtliche Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen finden zu marktüblichen Bedingungen statt.

### **Gesamthonorar des Abschlussprüfers**

Das berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers für das abgeschlossene Geschäftsjahr betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen und beläuft sich auf TEUR 126.

### **Gesellschafter und Konzernverhältnisse**

Komplementärgesellschaft ist die eurobahn Verwaltungsgesellschaft mbH mit Sitz in Düsseldorf. Die Komplementärgesellschaft hat ein Stammkapital von TEUR 25,6, das in voller Höhe eingezahlt ist. Sie ist beim Amtsgericht Düsseldorf unter der Registernummer HRB 74254 eingetragen. Kommanditistin war zum 31. Dezember 2024 das Unternehmen SG eurobahn UG (haftungsbeschränkt). Das Unternehmen ist Teil der Noerr Gruppe. Die SG eurobahn UG (haftungsbeschränkt) hat am 6. Mai 2025 sämtliche Anteile an der eurobahn an den Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) veräußert. Der NWL ist seitdem Kommanditist der eurobahn GmbH & Co. KG.

**eurobahn GmbH & Co. KG**

Vertreten durch die Geschäftsführung der eurobahn Verwaltungsgesellschaft mbH

Düsseldorf, den 30. September 2025

---

Anne Mathieu, CEO

---

Karsten Schulz, COO

**eurobahn GmbH & Co. KG, Düsseldorf**  
**Entwicklung des Anlagevermögens 2024**

	1.1.2024		31.12.2024		1.1.2024		31.12.2024		31.12.2024		31.12.2023	
	EUR		EUR		EUR		EUR		EUR		EUR	
	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.256.841,46	77.864,77	22.955,60	0,00	7.311.750,63	5.236.758,39	393.730,98	22.955,60	5.607.533,77	1.704.216,86	2.020	2.020
	7.256.841,46	77.864,77	22.955,60	0,00	7.311.750,63	5.236.758,39	393.730,98	22.955,60	5.607.533,77	1.704.216,86	2.020	2.020
<b>II. Sachanlagen</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10.158.645,02	687,06	0,00	0,00	10.159.332,08	4.807.931,89	494.544,73	0,00	5.302.476,62	4.856.855,46	5.351	5.351
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.638.725,42	0,00	0,00	0,00	1.638.725,42	1.145.315,52	63.498,90	0,00	1.208.814,42	429.911,00	493	493
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	24.806.869,17	0,00	0,00	0,00	24.806.869,17	21.652.416,92	600.250,71	0,00	22.252.667,63	2.554.201,54	3.154	3.154
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.968.694,01	549.125,87	155.216,85	0,00	18.362.603,03	14.700.499,53	776.222,90	124.315,37	15.352.407,06	3.010.195,97	3.268	3.268
	54.572.933,62	549.812,93	155.216,85	0,00	54.967.529,70	42.306.163,86	1.934.517,24	124.315,37	44.116.365,73	10.851.163,97	12.266	12.266
<b>III. Finanzanlagen</b>												
Beteiligungen	45.691,70	0,00	0,00	0,00	45.691,70	23.680,86	0,00	0,00	23.680,86	22.010,84	22	22
	61.875.466,78	627.677,70	178.172,45	0,00	62.324.972,03	47.566.603,11	2.328.248,22	147.270,97	49.747.580,36	12.577.391,67	14.308	14.308

**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024**

**I. Grundlagen des Unternehmens**

**1. Allgemeine Angaben**

Gegenstand der eurobahn GmbH & Co. KG ist vor allem die Beförderung von Personen zu Land in Form des Öffentlichen Personenverkehrs durch schienengebundene Verkehrsmittel.

Die Gesellschaft ist im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätig, wo im Auftrag von öffentlichen Aufgabenträgern vertraglich geregelte Verkehrsleistungen erbracht werden. Die Verkehrsleistungen wurden nach dem „Brutto-Prinzip“ vertraglich vereinbart, d.h. das Risiko schwankender Fahrgeldeinnahmen liegt beim Aufgabenträger. Die Gesellschaft erhält feste Zuschüsse, die von der Qualität der Leistungserbringung sowie von der Erfüllung bestimmter Anreiz- und Bonussysteme abhängen.

**2. Forschung und Entwicklung**

Die Gesellschaft unternimmt keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten.

**II. Wirtschaftsbericht**

**Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen**

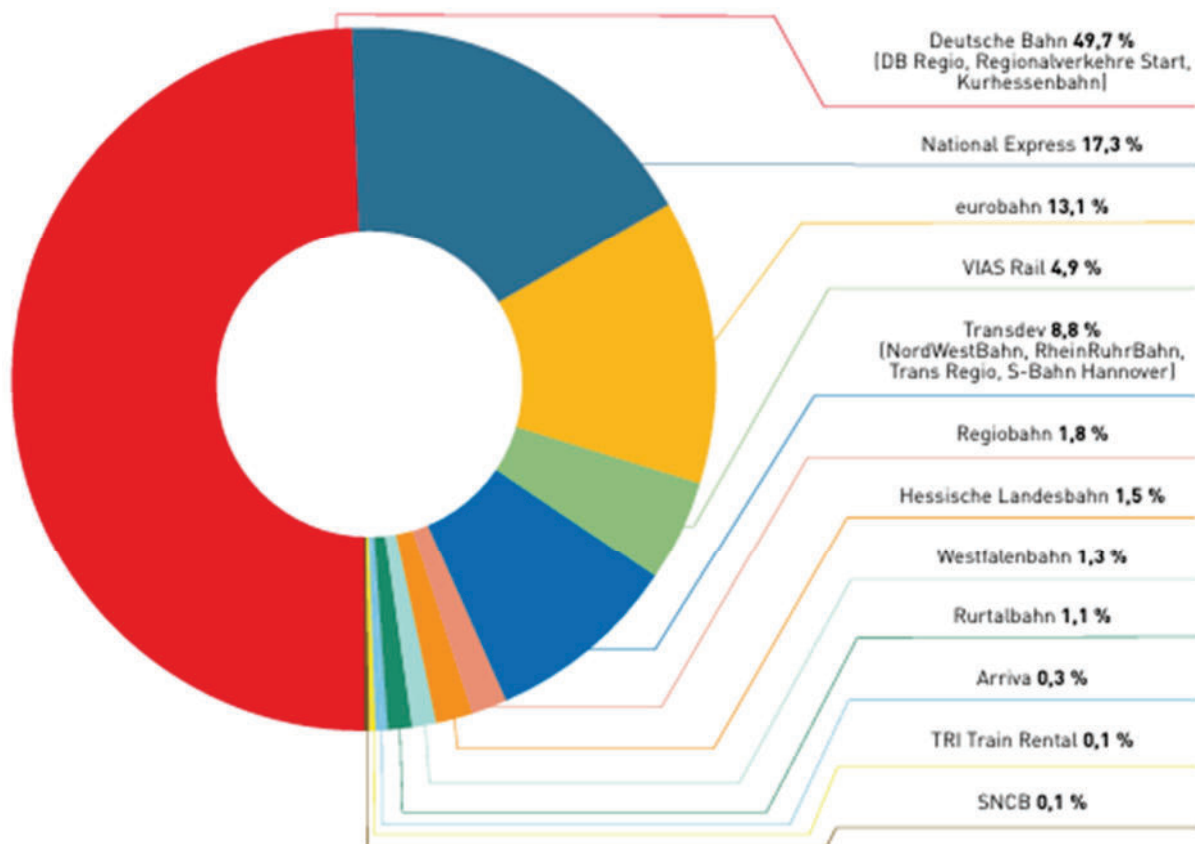
Schienenpersonennahverkehr ist in Deutschland überwiegend nicht eigenwirtschaftlich und findet nur statt, wenn die öffentliche Hand diesen bei entsprechenden Verkehrsunternehmen bestellt und bezuschusst. Hierfür wurden in Deutschland mit der Bahnreform von 1994 und dem Regionalisierungsgesetz von 1996 die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen. Die Länder haben seitdem die „Aufgaben- und Ausgabenverantwortung“ für den SPNV übernommen und hierfür eigene Bestellerorganisationen geschaffen. Diese vergeben zeitlich und räumlich klar definierte Leistungsverträge an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Rahmen von Wettbewerbsverfahren. Der Bund stellt den Ländern Regionalisierungsmittel für die Organisation des SPNV zur Verfügung. Im Jahr 2024 betragen diese Mittel mehr als 10 Mrd. EUR [3].

Die Branche ist mit Personalmangel konfrontiert sowie mit einer minderen Qualität der Infrastruktur und einer immens gestiegenen Anzahl an Baustellen, die den Betrieb stören und die Branche finanziell belasten, insbesondere die Verkehrsunternehmen. Deswegen gibt es seit Anfang 2020 in NRW intensive Verhandlungen zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, die Verkehrsverträge an die sich stark geänderten externen Bedingungen anzupassen. Diese Verhandlungen sind zwischen unserem Unternehmen und unseren Aufgabenträgern inzwischen abgeschlossen worden.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der eurobahn liegt in Nordrhein-Westfalen (NRW). Im Jahr 2024 wurde in NRW eine SPNV-Verkehrsleistung von insgesamt 117,7 Mio. Zugkilometern (Zkm) durch die Aufgabenträger bestellt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das Verkehrsangebot damit leicht gestiegen (+1,3 Mio. Zkm). Das Angebot wurde erneut ausgebaut, die Steigerung fiel jedoch aufgrund steigender finanzieller Belastungen geringer aus als in manchen Jahren zuvor [2].

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr findet weiterhin intensiv im Rahmen der Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen statt. Es befinden sich weiterhin eine ganze Reihe von EVUs in Konkurrenz zur DB Regio AG. In Nordrhein-Westfalen ist der Marktanteil der nicht bundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) vergleichsweise hoch. Hier betrug der Marktanteil der NE-Bahnen in 2024 50,3% (siehe Diagramm unten). Im Vergleich zum Vorjahr (48,0%) ist dies ein Anstieg um 2,3%-Punkte [2].

Anteil der Zugkilometer je Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2024 in NRW



[2]

### Darstellung des Geschäftsverlaufs

Die eurobahn verfügt über Standorte in Bielefeld, Düsseldorf und Hamm und erbringt insbesondere von dort aus Personenbeförderungsleistungen schwerpunktmäßig in Nordrhein-Westfalen. Hierfür wurden mit den öffentlichen Aufgabenträgern (Zweckverbänden) entsprechende Verkehrsverträge mit langfristigen Laufzeiten (12 bis 16 Jahre) abgeschlossen. Die Vergabe dieser Verkehrsverträge erfolgt im Rahmen europaweiter Vergabeverfahren. Zur Erfüllung der Verträge setzt die eurobahn jeweils auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmte Triebfahrzeuge ein. Die von der eurobahn betriebene Flotte umfasst insgesamt 99 Diesel- und Elektrotriebwagen (7 eigene und 92 geleaste Fahrzeuge).

Unsere Gesellschaft hält folgende Verkehrsverträge:

### **Maas-Rhein-Lippe-Netz (MRLN)**

Laufzeit: Dezember 2009 bis Dezember 2026  
Fahrzeuge: 18 Elektrotriebfahrzeuge Flirt  
Umfang 2024: 3,4 Mio. Zkm  
Linien: RE 3: Düsseldorf – Dortmund – Hamm („Rhein-Emscher-Express“)  
RE 13: Venlo – Düsseldorf – Wuppertal – Hamm („Maas-Wupper-Express“)

### **Ostwestfalen-Lippe-Netz (OWL III)**

Laufzeit: Dezember 2013 bis Dezember 2029  
Fahrzeuge: 24 Dieseltriebfahrzeuge Talent  
Umfang 2024: 2,8 Mio. Zkm  
Linien: RB 67: Münster – Warendorf – Bielefeld („Der Warendorfer“)  
RB 71: Bielefeld – Rahden („Ravensberger Bahn“)  
RB 73: Bielefeld – Lemgo („Der Lipperländer“)  
RE 82: Bielefeld – Detmold – Altenbeken („Der Leineweber“)

### **Teutoburger Wald-Netz (TWN II)**

Laufzeit: Dezember 2017 bis Dezember 2032  
Fahrzeuge: 27 Elektrotriebfahrzeuge Flirt  
Umfang 2024: 5,3 Mio. Zkm  
Linien: RB 61: Hengelo – Osnabrück – Bielefeld („Wiehengebirgs-Bahn“)  
RB 65: Münster – Rheine („Ems-Bahn“)  
RB 66: Münster – Osnabrück („Teuto-Bahn“)  
RB 72: Herford – Paderborn („Ostwestfalen-Bahn“)  
RE 78: Bielefeld – Minden – Nienburg („Porta-Express“)

### **Hellweg-Netz (HWN II)**

Laufzeit: Dezember 2018 bis Dezember 2032  
Fahrzeuge: 30 Elektrotriebfahrzeuge Flirt  
Umfang 2024: 5,8 Mio. Zkm  
Linien: RB 50: Münster – Dortmund („Der Lüner“)  
RB 59: Dortmund – Unna – Soest („Hellweg-Bahn“)  
RB 69: Münster – Hamm – Bielefeld („Ems-Börde-Bahn“)  
RB 89: Münster – Hamm – Paderborn – Warburg („Ems-Börde-Bahn“)

## **Darstellung der Lage des Unternehmens**

Die Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft hat sich zum Ende des Jahres 2021 nach erfolgter Einlage von Mio. € 135 in die Kapitalrücklage durch den ehemaligen Gesellschafter Keolis SA, Paris, Frankreich, stark verbessert. Dennoch wurde das Eigenkapital der Gesellschaft durch die angefallenen Verluste vollständig aufgezehrt. Zum 31. Dezember 2024 beläuft sich das Eigenkapital der Gesellschaft auf Mio. € -63,8.

Die Noerr-Gruppe hat als zwischenzeitlicher Eigentümer am 6. Mai 2025 sämtliche Anteile an der eurobahn an den Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) veräußert. Eine Anpassung der Vergütung in den Verkehrsverträgen ab Mai 2025 wurde zum gleichen Zeitpunkt vereinbart. Nach dieser Vergütungsanpassung sollen in der Gesellschaft zukünftig keine Verluste mehr anfallen. Bereits für das Jahr 2025 erwartet die Geschäftsführung ein positives Jahresergebnis. Aufgrund dieser Änderung der Verkehrsverträge im Zuge des Gesellschafterwechsels ist eine vollständige Auflösung der Drohverlustrückstellung für das Geschäftsjahr 2025 vorgesehen.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 wurde dementsprechend unter der Prämisse der Fortführung der Unternehmenstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB) aufgestellt. Die Geschäftsführung erwartet auf Basis der Vertragsanpassung über die nächsten Jahre hinweg, dass das negative Eigenkapital mittelfristig ausgeglichen werden kann. Aus den zukünftigen positiven Jahresüberschüssen erwartet die Geschäftsführung zudem positive Zahlungsströme.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein Jahresergebnis auf dem Niveau des Vorjahres realisiert. Eine deutliche Verbesserung der Ergebnislage wird wie oben erläutert ab dem Jahr 2025 eintreten.

Die Gesellschaft arbeitet inzwischen intensiv an der Rekrutierung und Ausbildung von Triebfahrzeugführern. Darüber hinaus wurden im Jahr 2024 verschiedene Projekte vorangetrieben, um Einsparungen zu generieren und die wirtschaftliche Lage des Unternehmens für die kommenden Jahre zu verbessern.

In Abstimmung mit den Aufgabenträgern wurden in den Netzen TWN und OWL ab April 2024 Ausdünnungskonzepte umgesetzt. Zur Reduzierung von personalbedingten Ausfällen und zur Realisierung eines zuverlässigeren Bahnbetriebs wurden zu bestimmten Zeiten vorübergehend Fahrten aus den Fahrplänen gestrichen.

## a) Vermögenslage

Insgesamt:

Die **Bilanzsumme** der Gesellschaft hat sich von Mio. € 222,8 um Mio. € 10,9 auf Mio. € 211,9 verringert. Im Wesentlichen ergibt sich die Veränderung durch die Reduzierung der Drohverlustrückstellung auf der Passivseite und durch die Verringerung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf der Aktivseite der Bilanz.

Darüber hinaus zeigten sich im Vergleich zum Vorjahr auf der Aktivseite Effekte im Bereich der nicht durch den Kommanditisten gedeckten Verlustanteile (Erhöhung um Mio. € 34,2), sowie der Kasse und Guthaben bei Kreditinstituten (Reduzierung um Mio. € 7,4).

Auf der Passivseite verringerten sich die Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr um Mio. € 12,1 und die Verbindlichkeiten erhöhten sich um Mio. € 2,9.

Im Einzelnen:

Das **Anlagevermögen** in Höhe von Mio. € 12,6 (Vorjahr: Mio. € 14,3) betrifft neben immateriellen Vermögensgegenständen (Mio. € 1,7, vor allem Software) hauptsächlich Sachanlagen (Mio. € 10,9, vor allem Gebäude sowie Bauten, Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen). Die Finanzanlagen in Höhe von TEUR 22 beziehen sich auf Beteiligungen der Gesellschaft.

Das **Vorratsvermögen** von Mio. € 10,7 (Vorjahr: Mio. € 10,4) besteht aus Ersatzteilen für die Triebfahrzeuge sowie aus Hilfs- und Betriebsstoffen. Die Erhöhung um Mio. € 0,3 ist auf Lagererhöhungen für die Durchführung präventiver Instandhaltungsmaßnahmen an unseren Zügen zurückzuführen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** sind von Mio. € 49,5 auf Mio. € 34,0 gesunken. Grund hierfür ist unter anderem die Verrechnung einer Forderung über Mio. € 7,8 aus der Erstattung von Kosten für Schienenersatzverkehr mit einer entsprechenden Verbindlichkeit gegenüber den Aufgabenträgern.

Innerhalb der **sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von Mio. € 27,6 (Vorjahr: Mio. € 48,7) wurde die Forderung gegenüber der ehemaligen Gesellschafterin Keolis SA durch Anforderung der liquiden Mittel aufgebraucht (Vorjahr: Mio. € 27,0). Insbesondere wird hier eine Forderung gegen Unternehmen der Alpha Trains-Gruppe (Leasinggeber) aus der von der eurobahn eingezahlten Rücklage für schwere Instandhaltungsmaßnahmen an den geleasteten Zügen in Höhe von Mio. € 17,4 (Vorjahr: Mio. € 17,8) ausgewiesen. Diese Rücklage wird monatlich durch Zahlungen der eurobahn an die Alpha Trains-Gruppe erhöht und gegen Nachweis nach Durchführung von schweren Instandhaltungsarbeiten von der Alpha Trains-Gruppe an die eurobahn erstattet. Zudem besteht zum

31. Dezember 2024 eine Umsatzsteuerforderung von Mio. € 7,9 (Vorjahr: Mio. € 2,7), da die Erstattungen für November 2024 und September 2024 zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt waren.

Die Bilanzposition **Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten** von Mio. € 61,4 (Vorjahr: Mio. € 68,8) besteht im Wesentlichen aus drei Hauptpositionen. Zum einen ist es das bei der DZ Bank angelegte Hauptkonto und zum anderen das an die Alpha Trains-Gruppe verpfändete Nebenkonto, das zu Sicherungszwecken besteht und als monatlich verfügbares Termingeld in Höhe von Mio. € 34,7 angelegt worden ist. Darüber hinaus werden unter dieser Position weitere nicht verpfändete, kurzfristige Termin- bzw. Tagesgeldanlagen in Höhe von insgesamt Mio. € 26,0 ausgewiesen.

Mit Mio. € 63,8 (Vorjahr: negativ Mio. € 29,6) wurde ein negatives **Eigenkapital** ausgewiesen. Die Verringerung des Eigenkapitals ergibt sich aus dem Jahresfehlbetrag von Mio. € 34,2 für das Jahr 2024. Der Jahresfehlbetrag resultiert insbesondere aus der nicht kostendeckenden Ausgestaltung der Verkehrsverträge..

Der **Sonderposten** auf der Passivseite der Bilanz der eurobahn enthält passivisch abgegrenzte Investitionszulagen für Gleiskörper und Gebäude in Bielefeld. Die ertragswirksame Auflösung erfolgt korrespondierend zu der durchschnittlichen Nutzungsdauer der entsprechenden Vermögensgegenstände. Der Sonderposten für Investitionszuschüsse beträgt TEUR 127 (Vorjahr: TEUR 147).

Die **Rückstellungen** nahmen von Mio. € 88,9 zum 31. Dezember 2023 um Mio. € 12,1 auf Mio. € 76,8 zum 31. Dezember 2024 ab. Die Position setzt sich aus den Personalarückstellungen (Mio. € 4,0) und den übrigen Rückstellungen (Mio. € 72,8) zusammen. Die Personalarückstellungen nahmen insbesondere wegen einer Erhöhung der Überstunden um Mio. € 0,1 zu. Die übrigen sonstigen Rückstellungen verminderten sich, insbesondere durch den Verbrauch der Drohverlustrückstellung, für das Jahr 2024 um Mio. € 10,7 auf Mio. € 46,6 Diese wurde für die über die Vertragslaufzeit drohenden operativen Verluste aus den Verkehrsverträgen vor allgemeinen Vertriebs- und Verwaltungskosten ermittelt. Der Verbrauch basiert auf der Inanspruchnahme für das Geschäftsjahr 2024. Aufgrund der im Kalenderjahr 2025 bereits erfolgten Änderung der Verkehrsverträge ist eine vollständige erfolgswirksame Auflösung der verbleibenden Drohverlustrückstellung für das Jahr 2025 geplant. Die Rückstellungen für Instandhaltungen sind in Summe um Mio. € 1,2 zurückgegangen und die Rückstellung für ausstehende Rechnungen ist um Mio. € 0,2 zum Vorjahr zurückgegangen. Sowohl die Rückstellungen für Hauptuntersuchungen und Instandhaltungen als auch die Drohverlustrückstellung werden entsprechend § 253 Abs. 2 HGB diskontiert. Die Abzinsungssätze betragen, je nach erwarteter Restlaufzeit, 1,50% bis 1,98% (Vorjahr: 0,99% bis 1,77%) per 31. Dezember 2024.

Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr von Mio. € 126,2 um Mio. € 2,9 auf Mio. € 129,1. Der Anstieg ist auf die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von Mio. € 124,4 (31. Dezember 2023: Mio. € 121,5) zurückzuführen. Diese beinhalten hauptsächlich kreditorische

Debitoren aus noch nicht endabgerechneten Verkehrsverträgen. Der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten gegen die Aufgabenträger.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** beträgt Mio. € 5,9 (31. Dezember 2023: Mio. € 7,5). Unter anderem enthalten ist hier eine im Rahmen des HWN-Verkehrsvertrages vereinbarte Zahlung für Vorlaufkosten in Höhe von Mio. € 10,0, welche im Jahr 2015 bei Erhalt unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten erfasst wurde und seit Vertragsbeginn über die Laufzeit des Vertrages ergebniswirksam vereinnahmt wird.

## b) Finanzlage

Nachfolgend wird die Entwicklung des Cash-Flows im Geschäftsjahr 2024 dargestellt:

	2024 TEUR	Vorjahr TEUR
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	-34.218,0	-32.239
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Gegenstände des Anlagenvermögens	2.328,2	2.486
Sonstige zahlungsunwirksame Positionen	-318,1	-352
Abnahme des Sonderpostens	-19,6	-20
Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-12.153,3	-3.918
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	35.964,0	28.072
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.273,2	33.991
Zinsenaufwendungen und Zinserträge	-2.581,6	-1.089
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-9.725</b>	<b>26.933</b>
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagenvermögen	-597	-537
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-597</b>	<b>-537</b>
Erhaltene Zinsen	2.900	1.440
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>2.899,6</b>	<b>1.440</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>-7.422</b>	<b>27.836</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	68.778	40.942
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>61.356</b>	<b>68.778</b>

Der Finanzmittelfonds setzt sich ausschließlich aus Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und kurzfristigen Geldanlagen zusammen.

Das Ziel unseres Finanzmanagements besteht darin, eine ständige Sicherung der Liquidität der Gesellschaft zu gewährleisten.

Der Cash-Flow aus **laufender Geschäftstätigkeit** verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen durch einen geringeren Anstieg der Verbindlichkeiten. Im Geschäftsjahr 2024 haben sich die Verbindlichkeiten lediglich um Mio. € 1,3 erhöht. Im Vorjahr belief sich die Erhöhung auf Mio. € 34,0. Darüber hinaus hat sich der Jahresfehlbetrag vor Veränderung von Rückstellungen um Mio. € 10,2 verschlechtert, was insbesondere auf eine höhere Zahl personalbedingter Zugausfälle zurückzuführen ist.

Der Cash-Flow aus **Investitionstätigkeit** befand sich im Jahr 2024 mit Mio. -€ 0,6 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (Mio. -€ 0,5).

Der Cash-Flow aus **Finanzierungstätigkeit** lag im Geschäftsjahr 2024 bei Mio. € 2,9 durch erhaltene Zinsen aus Geldanlagen.

Zum Jahresende wird ein **positiver Finanzmittelfonds** von Mio. € 61,4 (31. Dezember 2023: Mio. € 68,8) ausgewiesen. Die eurobahn GmbH & Co. KG hat zur Neuregelung der Besicherung von Nutzungsverträgen für Züge mit der Alpha Trains-Gruppe ein Konto eingerichtet. Für dieses Konto besteht zum 31. Dezember 2024 in Höhe des Saldos TEUR 34.715 eine Verpfändung an die Alpha Trains-Gruppe eine Verfügungsbeschränkung.

In dem folgenden Liquiditätsstatus zu Buchwerten werden die Veränderungen des Netto-Geldvermögens bzw. des Netto-Umlaufvermögens und deren Komponenten während des Geschäftsjahres gezeigt.

	31.12.2024	Vorjahr	Veränderung
	TEUR	TEUR	TEUR
Finanzmittelfonds	61.355	68.778	-7.422
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	62.700	98.531	-35.831
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-155.600	-154.643	-957
<b>Netto-Geldvermögen</b>	-31.545	12.665	-44.210
Vorräte	10.661	10.377	285
<b>Netto-Umlaufvermögen</b>	-20.884	23.042	-43.926

Das Netto-Umlaufvermögen hat sich im Geschäftsjahr 2024 um Mio. € 44,0 verringert. Der wesentliche Grund dafür ist die Reduzierung der kurzfristigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um Mio. € 35,8, die in Höhe von Mio. € 27,0 aus dem Abruf von Finanzmitteln bei der ehemaligen Gesellschafterin Keolis SA resultiert. Die kurzfristigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände bestehen hauptsächlich aus den Forderungen gegenüber den Aufgabenträgern und den Forderungen aus Instandhaltungsrücklagen an den Leasinggeber Alpha Trains.

Das negative Netto-Umlaufvermögen in Höhe von € 21 Mio. steht aus Sicht der Geschäftsführung einer positiven Fortführungsprognose für die Gesellschaft nicht entgegen, da durch die im Mai 2025

erfolgte Anpassung der Verkehrsverträge bereits ab 2025 Gewinne realisiert werden und die Cash-Situation deutlich verbessert wird. Darüber hinaus sind die Verbindlichkeiten gegen Aufgabenträger, die die größte Position in den kurzfristigen Verbindlichkeiten darstellen, in der Praxis nicht innerhalb eines Jahres fällig. Für diese Verbindlichkeiten aus Spitzabrechnungen für vergangene Jahre bestehen aufgrund des sehr aufwendigen Prozesses zu der Erstellung und Abstimmung von Spitzabrechnungen Zahlungsfristen von mehreren Jahren. Auch das negative Eigenkapital zum 31. Dezember 2024 und der im Jahr 2024 angefallene Jahresfehlbetrag beeinträchtigen aus Sicht der Geschäftsführung nicht die Unternehmensfortführung. Durch die bereits erfolgte Anpassung der Verkehrsverträge werden ab Mai 2025 monatlich Gewinne realisiert und höhere Zuschusszahlungen von den Aufgabenträgern vereinnahmt, woraus sich eine deutliche Verbesserung der Cash-Situation ergibt. Die zukünftig anfallenden Jahresüberschüsse werden in den kommenden Jahren das Eigenkapital erhöhen und wieder in positive Bereiche bringen. Die im Jahr 2025 vorzunehmende Auflösung der verbleibenden Drohverlustrückstellung wird in diesem Zusammenhang einen großen positiven Beitrag leisten. Die Geschäftsführung erwartet spätestens für den Jahresabschluss 2027 wieder ein positives Eigenkapital.

### c) Ertragslage

Das im Vorjahresvergleich um Mio. € 1,3 gesunkene Umsatzvolumen resultierte im Wesentlichen aus einer höheren Zahl personalbedingter Zugausfälle. Um dem zu begegnen und einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten, wurden die bereits genannten Ausdünnungskonzepte in den Netzen TWN und OWL ab 8. April 2024 umgesetzt. Die Anzahl der geplanten Fahrten reduzierte sich und damit auch die Anzahl der ungeplanten Ausfälle. Dazu ist der Dieselindeks um 4,92% gegenüber dem Jahr 2023 gesunken, wodurch der Umsatz im OWL zusätzlich sinkt. In der Darstellung nach den Netzen ergibt sich folgendes Bild in Bezug auf die Entwicklung der Umsatzerlöse:

#### Umsatzerlösen nach Netzen

	2024 TEUR	Vorjahr TEUR	Veränderung TEUR
HWN	76.738	72.883	3.855
TWN	69.847	69.684	163
MRLN	44.474	44.185	290
OWL	31.965	37.406	-5.441
Sonstige	961	1.135	-174
Umsatzerlöse	223.986	225.292	-1.306

Die Reduzierung der sonstigen betrieblichen Erträge von Mio. € 57,3 im Vorjahr auf Mio. € 14,5 im Jahr 2024 ergibt sich insbesondere durch geringere Beträge für Verbrauch und Auflösung der Drohverlustrückstellung im Jahr 2024.

Der Materialaufwand stieg um Mio. € 1,2 von Mio. € 174,6 im Jahr 2023 auf Mio. € 175,8 im Jahr 2024. Wesentlicher Grund für diese Entwicklung waren höhere Kosten für Ersatzverkehre durch das Ausdünnungskonzept.

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um Mio. € 3,3 von Mio. € 49,5 auf Mio. € 52,8 gestiegen. Der Anstieg der Personalkosten ist im Wesentlichen auf die Tarifabschlüsse und die damit verbundenen Gehaltssteigerungen zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken im Vorjahresvergleich insgesamt von Mio. € 89,4 um Mio. € 45,0 auf Mio. € 44,4. Hauptursache für die hohen Aufwendungen im Jahr 2023 war eine Zuführung zu der Drohverlustrückstellung durch eine Neukalkulation auf Basis des aktualisierten Business Plans.

Im Jahr 2024 wurden Zinserträge in Höhe von Mio. € 2,9 durch Geldanlage realisiert (Vorjahr: Mio. € 1,4). Zinsaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 in Höhe von Mio. € 0,3 angefallen (Vorjahr: Mio. € 0,4). Die Zinsaufwendungen resultieren wie im Vorjahr ausschließlich aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Zinsaufwendungen aus externer Finanzierung sind nicht angefallen.

Das Jahresergebnis verschlechterte sich auf einen Jahresfehlbetrag von Mio. € 34,2 von einem Jahresfehlbetrag von Mio. € 32,2 im Jahr 2023.

Im Lagebericht 2023 wurde für das Jahr 2024 ein EBITDA von ca. Mio. € -48,5 vor Verbuchung der anteiligen Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung prognostiziert. Tatsächlich realisiert wurde im Jahr 2024 ein EBITDA vor der anteiligen Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung in Höhe von Mio. € -45,3. Die Verbesserung im Vergleich zu dieser Prognose ist insbesondere auf die Erfassung von Umsatzerlösen für Zusatzleistungen unter dem Verkehrsvertrag für das Hellweg-Netz zurückzuführen.

## **Leistungsindikatoren**

Unsere Gesellschaft nutzt als finanzielle Leistungsindikatoren die Kennzahlen Umsatzerlöse und EBITDA und als nichtfinanzielle Leistungsindikatoren Ausfallquote, Kapazitätsabweichungen und Pünktlichkeit. Anhand dieser Kennzahlen erfolgt die Steuerung unseres Unternehmens.

## Finanzielle Leistungsindikatoren

		<u>2024</u>	<u>Vorjahr</u>	<u>Veränderung</u>
Umsatzerlöse	TEUR	223.986	225.292	-1.306
EBITDA	TEUR	-34.444	-30.809	-3.636

(EBITDA = Earnings before Interests, Taxes, Depreciation and Amortisation/ Jahresergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern sowie Abschreibungen)

Die negative Abweichung beim EBITDA gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus gestiegenen Personalkosten und geringeren Umsatzerlösen.

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren werden auch nichtfinanzielle KPIs berechnet und dargestellt, die zur operativen Steuerung genutzt werden:

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mit der **Pünktlichkeitsquote** wird der Anteil der fahrplanmäßig angefahrenen Messpunkte an der Gesamtzahl an angefahrenen Messpunkten bezeichnet.

### Pünktlichkeitsquote

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>Veränderung</u> <u>(in %-Punkten)</u>
HWN	70,70%	76,71%	-6,01%
MRLN	65,25%	69,83%	-4,58%
OWL	80,42%	82,99%	-2,57%
TWN	77,76%	82,39%	-4,64%

In der folgenden Tabelle wird die Entwicklung von **Ausfallquoten** und **Kapazitätsabweichungen** im Vergleich zum Vorjahr dargestellt.

Leistungsabweichungen - Alle Netze - [Zkm]	YTD 2023	YTD 2024
<b>Ausfälle gesamt - Alle Netze - [Zkm]</b>		
Soll-km	17.258.256	16.969.956
Ausfall-km Gesamt	2.026.730	2.747.379
in % zu Soll-km	11,74%	16,19%
<b>Geplante Ausfälle - Alle Netze - [Zkm]</b>		
Ausfall-km Gesamt	698.498	591.340
davon Umleitungen	62.429	130.064
in % zu Soll-km	4,05%	3,48%
<b>Ungeplante Ausfälle - Alle Netze - [Zkm]</b>		
Ausfall-km Gesamt	1.265.059	2.091.848
davon Umleitungen	12.530	11.598
in % zu Soll-km	7,33%	12,33%
<b>Verspätungen über Takt - Alle Netze - [Zkm]</b>		
Ausfall-km Gesamt	63.173	64.191
in % zu Soll-km	0,37%	0,38%
<b>Zugbildung (Einzel- statt Doppeltraktion) - Alle Netze - [Zkm]</b>		
Soll-km	1.952.250	1.875.276
Ausfall-km Gesamt	506.218	568.481
in % zu Soll-km	25,93%	30,31%

Die Kennzahl **Ausfälle** bezeichnet das Verhältnis der nicht fahrplanmäßig bedienten Linienabschnitte zu der Gesamtzahl der bedienten Linienabschnitte. Dabei beziehen sich die **geplanten Ausfälle** auf die durch Baustellen verursachten, nicht bedienten Linienabschnitte. Die **ungeplanten Ausfälle** beinhalten sämtliche nicht vorhersehbare Ausfälle sowie die Ausfälle aus dem Ausdünnungskonzept.

Die Kennzahl **Verspätung über Takt** (Zug trifft später ein als der fahrplanmäßige Folgezug) repräsentiert den kilometerbezogenen %-ualen Anteil der so spät angefahrenen Messpunkte an der vertragsmäßig vereinbarten Gesamtanzahl zu fahrender Kilometer, dass der Folgezug den betreffenden Messpunkt bereits angefahren hat.

Die Kennzahl **Zugbildung** spiegelt das Verhältnis des mit einer geringeren als vertragsmäßig festgelegten Anzahl an Sitzplätzen gefahrenen Kilometervolumens zu dem gesamten, vertraglich zugesicherten Kilometervolumen mit der vertragsmäßig zugesicherten Anzahl an Sitzplätzen wider. Die Kennzahl stellt somit die Kapazitätsabweichung dar. Einzel- statt Doppeltraktion kann dann erfolgen, wenn zu wenig Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Ein wesentlicher Grund für die Verschlechterung bei den ungeplanten Ausfällen ist die Einführung des Ausdünnungskonzepts. Die Ausfälle daraus belaufen sich auf 6,84%.

### **III. Chancen- und Risikobericht**

#### **Risikobericht**

Unsere Gesellschaft ist ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr tätig, wo im Auftrag von öffentlichen Aufgabenträgern vertraglich geregelte Verkehrsleistungen erbracht werden. Unsere Gesellschaft vereinbart Verkehrsleistungen nach dem „Brutto-Prinzip“, wodurch das Risiko von schwankenden Fahrgeldeinnahmen durch die Aufgabenträger getragen wird. Daher sehen wir durch die Einführung des Deutschlandtickets keine negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage unseres Unternehmens. Die dadurch gesunkenen Fahrgelderlöse verursachen keinen negativen Effekt auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der eurobahn.

Die Verkehrsverträge unserer Gesellschaft haben teilweise noch lange Laufzeiten:

- Hellweg-Netz: bis Dezember 2032 (nach Verlängerung um zwei Jahre im Mai 2025)
- Teutoburger Wald-Netz: bis Dezember 2032
- Maas-Rhein-Lippe-Netz: bis Dezember 2026
- Ostwestfalen-Lippe-Netz: bis Dezember 2029 (nach Verlängerung um ein zusätzliches Jahr im Mai 2025)

Die Gesellschaft sieht vor dem soliden Hintergrund der Beauftragung durch öffentliche Auftraggeber und aufgrund der Tatsache, dass Änderungen der politischen Gesamtlage angesichts der Klimadiskussion eher zugunsten des öffentlichen Verkehrs denkbar sind, keine wesentlichen Risiken aus der Vertragsstruktur.

Beim Bestandsnetz MRLN wird es durch den neuen RRX-Verbund keine Fortführung des Netzes in der aktuellen Form geben. Der MRLN-Vertrag für unser Unternehmen wurde im Jahr 2023 um ein Jahr bis Dezember 2026 verlängert. Für die Linie RE13 wurde ein neuer Verkehrsvertrag ab Dezember 2026 an einen anderen Betreiber vergeben. Für die Linie RE3 wurde durch den VRR im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung Ende 2024 ebenfalls ein neuer Betreiber ab Mitte Dezember 2026 gefunden.

Für das Netz OWL wurde im Jahr 2023 unser Verkehrsvertrag um drei Jahre bis zum Ende des Jahres 2028 verlängert. Eine Verlängerung um ein weiteres Jahr bis Dezember 2029 wurde im Zuge der Übernahme durch den NWL vereinbart. Die Betriebsaufnahme für den Folgevertrag soll im Dezember 2029 erfolgen. Die Ausschreibung zu diesem Verkehrsvertrag findet zurzeit statt. Die eurobahn kann als Tochterunternehmen der ausschreibenden Stelle nicht an dieser Ausschreibung teilnehmen.

Generell können wesentliche Risiken aus Fehleinschätzungen und Unwägbarkeiten bei der Angebotskalkulation resultieren. Darüber hinaus können in diesem Zusammenhang Vertragsrisiken bestehen, insbesondere aufgrund der Langfristigkeit der abgeschlossenen Verträge und der damit verbundenen

Risiken aus Kostensteigerungen bzw. Umsatzreduzierungen, verursacht durch Faktoren, die außerhalb des Einflussbereichs der Gesellschaft liegen (z.B. Rechtsänderungen, Großbaustellen, Energie und Tarifabschlüsse). Die unvorhersehbare Erhöhung der Personalkosten in den letzten Jahren ist ein Beispiel dafür.

Aufgrund des Geschäftsmodells erfolgt die endgültige Abrechnung mit den Aufgabenträgern erst nach der Erstellung des Jahresabschlusses. Jedoch stützen wir uns bei der Erfassung der Umsatzerlöse auf die gleiche Datenbasis, die auch den Aufgabenträgern zur Verfügung steht. Eine ergebnismindernde Abweichung bei der Abrechnung ist nicht zu erwarten, da die entsprechenden Buchungen aus unserer Sicht auf Basis von vorsichtigen Annahmen vorgenommen wurden.

Bei Betriebsstörungen, die zu Zugausfällen, einer eingeschränkten Qualität oder einer Reduzierung der Pünktlichkeit führen, besteht das Risiko von Umsatzkürzungen und Pönalen. Durch unser Qualitätsmanagement werden diese Risiken überwacht.

Im Schienennetz kann es zu baubedingten Sperrungen oder Beschränkungen kommen, die von unserer Gesellschaft nicht kontrollierbar sind. Diese Situationen können die Pünktlichkeit unserer Züge beeinträchtigen und zu Pönalen führen. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, wird ein regelmäßiger Dialog mit den jeweiligen Aufgabenträgern und dem Schieneninfrastrukturbetreiber geführt, um durch alternative Aktionen die negativen Auswirkungen für unsere Fahrgäste und für unsere Gesellschaft zu minimieren.

Das Risiko von baubedingten Sperrungen ist seit einigen Jahren sehr hoch. Wir erwarten, dass sich dieser Trend in der Zukunft fortsetzen wird. Die Vertragsanpassungen, die inzwischen mit den Aufgabenträgern vereinbart worden sind, verringern die negativen finanziellen Auswirkungen aus baubedingten Sperrungen der Infrastruktur.

Getrübt wird das Bild durch weiterhin bestehende Markthemmnisse. Nachteile haben die privatrechtlichen Wettbewerber beispielsweise beim Vertrieb (Zugang) und bei der Beschaffung von Fahrzeugen, da der Gebrauchtfahrzeugmarkt nicht für alle Fahrzeugtypen gleichermaßen gut funktioniert. In diesem Zusammenhang ergibt sich ein Risikofaktor in der Weise, dass Fahrzeuge insbesondere infolge von Unfällen teilweise auch für längere Zeit nicht verfügbar sein können. Es entstehen daraus Situationen, die zu Umsatzminderungen aus der Nichtverfügbarkeit der Fahrzeuge führen. Zudem entstehen ungeplante Kosten aus der Anmietung von Ersatzzügen, bei denen immer im Einzelfall über die Kostenübernahme durch die Versicherungen entschieden werden muss.

Ein weiterer Risikofaktor entsteht derzeit durch das zunehmend aggressivere Verhalten einiger Fahrgäste unserem Zugbegleitpersonal gegenüber. Diese fühlen sich zunehmend bedroht und reagieren mit Fernbleiben vom Arbeitsort. Hierdurch wiederum verschlechtert sich unser Service gegenüber den Fahrgästen und den Aufgabenträgern und es steigen die Pönale infolge von nicht erfüllten Zugbegleitquoten.

Durch unsere Ausbildungs- und Qualifikationsinitiative für Triebfahrzeugführer versuchen wir, unseren Personalbedarf an Triebfahrzeugführern besser zu decken. Der Beruf des Triebfahrzeugführers bleibt laut der Agentur für Arbeit eindeutig ein Mangelberuf. Zur nachhaltigen Risikominimierung werden wir unsere Ausbildungs- und Qualifikationsinitiative fortsetzen. Die ersten positiven Effekte sollen im zweiten Halbjahr 2025 deutlich werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen, die Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich zusammengeschlossen und das Programm „Fokus Bahn“ ins Leben gerufen. Durch dieses Programm soll die Situation im SPNV verbessert werden. Insbesondere soll dem Fachkräftemangel entgegengetreten werden. Wir erreichen durch Teilnahme an den Aktionen von Fokus Bahn eine höhere Zahl von Bewerbern für die ausgeschriebenen Positionen, insbesondere für Triebfahrzeugführer. Dieses Programm soll mindestens bis Ende 2026 und sehr wahrscheinlich darüber hinaus fortgesetzt werden.

Die bestehenden Forderungen der Gesellschaft werden als vollständig werthaltig betrachtet. Eine Erfüllung sämtlicher finanzieller Verpflichtungen über die gesamte Laufzeit der Verkehrsverträge wurde durch den Verkauf an den Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sichergestellt. Die Noerr-Gruppe als bisheriger Gesellschafter hat am 6. Mai 2025 sämtliche Anteile an der Eurobahn an den NWL veräußert. Nach der Übernahme durch den NWL soll die Eurobahn durch eine bereits vorgenommene Anpassung der Verkehrsverträge profitabel werden. In den kommenden Jahren soll auf diesem Weg das negative Eigenkapital der Gesellschaft ausgeglichen werden. Die Geschäftsführung erwartet für das Geschäftsjahr 2025 eine deutliche Reduktion des negativen Eigenkapitals durch eine Auflösung der durch die Anpassung der Verkehrsverträge dann nicht mehr erforderlichen Drohverlustrückstellung. Ein positives Eigenkapital erwartet die Geschäftsführung spätestens zum 31. Dezember 2027.

Die Gesellschaft verfügt mit den Aufgabenträgern über einen solventen Kundenstamm. Ziel des Finanz- und Risikomanagements der Gesellschaft ist die Sicherung des Unternehmenserfolgs gegen finanzielle Risiken jeglicher Art. Beim Management der Finanzpositionen verfolgt das Unternehmen eine konservative Risikopolitik. In diesem Zusammenhang wird ein Liquiditätsplan erstellt, der einen Überblick über die Geldaus- und -einzüge vermittelt. Soweit bei finanziellen Vermögenswerten Ausfall- und Bonitätsrisiken erkennbar sind, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

## **Chancenbericht**

Kurzfristig als Chance zu benennen sind die möglichen Vertragsverlängerungen und weitere kleine Leistungsvergaben. Die Verlängerung des OWL- und des MRL-Netzes ist bereits erfolgt. Im Zuge der Übernahme des Unternehmens durch den NWL ist auch der Verkehrsvertrag HWN um 2 Jahre bis Dezember 2032 verlängert worden.

Durch den kontinuierlichen Dialog mit den wesentlichen Akteuren am Markt, insbesondere den Aufgabenträgern, der DB InfraGO, der Bundesnetzagentur und im Rahmen der Verbände, eröffnet sich die Möglichkeit, die Regeln im Schienenpersonennahverkehr für uns als EVU gerechter zu gestalten. Insbesondere betrifft dies die durch das EVU nicht beeinflussbaren Umsatzminderungen durch Baustellen und Pünktlichkeitspönale.

Eine weitere Chance ergibt sich durch die stetige Verbesserung des branchenspezifischen Personalkostenindex. Die Risiken der Personalkostenentwicklung im Rahmen unserer Langfristverträge werden durch die bessere Berücksichtigung der tarifvertraglichen Entwicklungen bei der Ermittlung des PKI-SPNV signifikant vermindert.

Auf dem Gebiet der Fahrweise unserer Züge sind wir dabei, durch die Implementierung einer unterstützenden Software, einen effizienteren Zugbetrieb zu realisieren. Ziel ist es, durch einen stärker energiesparenden Zugbetrieb, den Energieverbrauch und damit auch die Energiekosten zu senken.

Auf der Einkaufsseite können sich Chancen dort ergeben, wo wir in Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten versuchen, die bestehenden Prozesse und Konditionen zu optimieren. Die Zentralisierung des Einkaufs zusammen mit einem neuen ERP-System, das Lagerbestände, Verbräuche und Einkäufe transparenter darstellt, hat bereits zu Kostenreduktionen geführt. Diese Bemühungen sollen fortgeführt werden und die aktuellen Preissteigerungen mindestens zum Teil kompensieren.

In dem Bereich der Instandhaltung haben wir Maßnahmen ergriffen, die zu einer Kostenminderung führen sollen. So haben wir zum Beispiel ein harmonisiertes Regelwerk eingeführt, das die Umsetzung einer einheitlichen, standardisierten Instandhaltung sowie einer Straffung der Materialvielfalt (Modul- und Plattformkonzept) unterstützt und ermöglicht. Wir erwarten aus diesen Maßnahmen deutliche Kosteneinsparungen.

#### **IV. Prognosebericht**

Die Geschäftsführung erwartet im Jahr 2025 eine deutliche Entspannung der operativen Ergebnissituation. Es haben sich bedeutende Umfeldfaktoren verändert, die großen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage haben, und die den Fortbestand der Gesellschaft und die damit verbundene Bedienung sämtlicher Verkehrsverträge unterstützen.

Um die Fortführung des Unternehmens langfristig sicherzustellen, ist der Verkauf durch die SG eurobahn UG (haftungsbeschränkt) an den NWL im Mai 2025 vollzogen worden. Die Anpassung der Vergütung in den Verkehrsverträgen ist zeitgleich vorgenommen worden.

Für das Jahr 2025 erwarten wir vor Auflösung der Drohverlustrückstellung ein positives EBITDA von ca. Mio. € 4. Ein im Vergleich zu den Jahren vor 2024 weiter verbessertes Ergebnis erwarten wir für das Geschäftsjahr 2026 (EBITDA von ca. Mio. € 20). Die Geschäftsführung erwartet eine deutliche Ergebnisverbesserung insbesondere durch die Anpassung der Verkehrsverträge. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 2024 ist die Übernahme der eurobahn und die Anpassung der Verkehrsverträge bereits erfolgt. Es besteht deshalb aus diesem Sachverhalt keine Unsicherheit mehr im Zusammenhang mit der Fortführung des Unternehmens.

Aufgrund der erwarteten Verbesserung der Ertragsituation erwartet die Geschäftsführung mittelfristig einen Ausgleich des nicht durch Vermögenseinlagen gedeckten Fehlbetrages.

Aus den vorhandenen Bruttoverträgen zu der Erbringung der Verkehrsleistungen erhält die Gesellschaft feste Zuschüsse, die zusätzlich von der Erfüllung bestimmter Anreiz- und Bonussysteme abhängen. Daher erwarten wir aus möglicherweise dauerhaft reduzierten Fahrgelderlösen durch die Einführung des Deutschlandtickets keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage unseres Unternehmens. Insofern hat die eurobahn aus diesem Sachverhalt keine negativen Auswirkungen auf das Umsatzvolumen zu verzeichnen.

Soweit in diesem Lagebericht Aussagen zur künftigen Entwicklung gemacht werden, beruhen diese auf den Einschätzungen und Prognosen der Geschäftsführung. Die tatsächlichen Ergebnisse können von den Erwartungen über die voraussichtliche Entwicklung abweichen.

## **V. Gesamtaussage des Lageberichtes**

Innerhalb unseres operativen Geschäftes war das Jahr 2024 durch eine Verschärfung des Mangels an Triebfahrzeugführern geprägt. Die Anstrengungen zur Rekrutierung und Ausbildung von Triebfahrzeugführern wurden im Laufe des Jahres 2024 verstärkt. Intern konzentrierten sich weiterhin die Maßnahmen auf die Verbesserung unserer administrativen und betrieblichen Prozesse. Extern wurde der Fokus auf die Verhandlungen mit den Aufgabenträgern zu Vertragsanpassungen sowie auf den Abschluss des Prozesses zum Verkauf der Gesellschaft gelegt.

Die Geschäftsführung beurteilt die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage insgesamt zum 31. Dezember 2024 als anspruchsvoll, zugleich jedoch nicht als problematisch, da inzwischen Fortschritte in Bezug auf die Behebung des Mangels an Triebfahrzeugführern erkennbar sind und die Ergebnis- und Liquiditätssituation durch die bereits erfolgte Anpassung der Verkehrsverträge verbessert wird.

## **VI. Bericht über Zweigniederlassungen**

Die Gesellschaft unterhält zurzeit neben dem Sitz in Düsseldorf Standorte in Bielefeld und Hamm, die keine Zweigniederlassungen sind.

### **eurobahn GmbH & Co. KG**

Vertreten durch die Geschäftsführung der eurobahn Verwaltungsgesellschaft mbH

Düsseldorf, den 30. September 2025

---

Anne Mathieu

Vorsitzende Geschäftsführerin

---

Karsten Schulz

Technischer Geschäftsführer