

**RSBNA ERMS-NECKAR-BAHN
SCHIENENINFRASTRUKTUR GMBH**

Bad Urach

Jahresabschluss

31. Dezember 2024

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2024

DER RSBNA ERMS-NECKAR-BAHN SCHIENENINFRASTRUKTUR GMBH, BAD URACH

A K T I V A

P A S S I V A

	EUR	Vorjahr TEUR		EUR	Vorjahr TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
Sachanlagen			I. Gezeichnetes Kapital	100.000,00	100
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	114.684,59	188	II. Kapitalrücklage	341.415,37	1.624
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	<u>60.093,51</u>	77	III. Jahresüberschuss	<u>1.584.548,83</u>	695
		174.778,10		2.025.964,20	2.419
B. UMLAUFVERMÖGEN			B. RÜCKSTELLUNGEN		
I. Vorräte			1. Steuerrückstellungen	944.876,60	286
Geleistete Anzahlungen	0,00	3	2. Sonstige Rückstellungen	<u>1.300.999,21</u>	2.052
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				2.245.875,81	2.338
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.646.052,18	5.492	C. VERBINDLICHKEITEN		
2. Forderungen gegen Gesellschafter	1.384.669,82	0	1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	591.232,40	489
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>435.684,14</u>	209	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.551.009,32	468
		6.466.406,14	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	333
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	<u>2.321.323,80</u>	258	4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.543.750,00	0
		8.787.729,94	5. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>14.976,31</u>	180
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				<u>4.700.968,03</u>	1.470
		10.300,00		8.972.808,04	6.227
	<u>8.972.808,04</u>	<u>6.227</u>			

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 2024 BIS 31. DEZEMBER 2024
DER RSBNA ERMS-NECKAR-BAHN SCHIENENINFRASTRUKTUR GMBH, BAD URACH

	EUR	Vorjahr TEUR
1. Umsatzerlöse	4.457.519,39	1.023
2. Sonstige betriebliche Erträge	6.815.908,04	2.588
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-573.676,65	0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-5.135.960,65</u>	-1.853
	-5.709.637,30	-1.853
Rohergebnis	5.563.790,13	1.758
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-1.025.984,95	-176
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>-247.405,12</u>	-54
	-1.273.390,07	-230
5. Abschreibungen		
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-28.425,13	-8
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.002.374,16	-525
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	146.982,81	0
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-138.768,13</u>	-13
	8.214,68	-13
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	<u>-682.345,62</u>	-286
10. Ergebnis nach Steuern	1.585.469,83	696
11. Sonstige Steuern	<u>-921,00</u>	0
12. Jahresüberschuss	<u><u>1.584.548,83</u></u>	<u>696</u>

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024
DER
RSBNA ERMS-NECKAR-BAHN SCHIENENINFRASTRUKTUR GMBH,
BAD URACH

I. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH hat ihren Sitz in Bad Urach und ist in das Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart unter der Nummer HRB 793309 eingetragen.

Der Jahresabschluss der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) und den ergänzenden Bestimmungen des GmbHG aufgestellt.

Die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH ist zum Bilanzstichtag 31.12.2024 eine kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 HGB.

Der Jahresabschluss wird nach den Rechnungslegungsvorschriften für große Kapitalgesellschaften des Handelsgesetzbuches (HGB) unter Berücksichtigung des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) aufgestellt.

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

Das Vorjahr war ein Rumpfgeschäftsjahr. Die Vorjahresangaben in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind daher nur bedingt mit denen des Geschäftsjahrs vergleichbar.

II. Angabe der auf die Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wurden grundsätzlich unverändert zum Vorjahr beibehalten.

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Die Vermögensgegenstände und Schulden wurden einzeln bewertet.

Es ist vorsichtig bewertet worden, namentlich sind alle vorhersehbaren Risiken und Verluste, die bis zum Abschlussstichtag entstanden sind, berücksichtigt worden, selbst wenn diese erst zwischen Abschlussstichtag und der Aufstellung des Jahresabschlusses bekannt geworden sind.

Gewinne sind nur berücksichtigt worden, wenn sie bis zum Abschlussstichtag realisiert wurden. Aufwendungen und Erträge des Geschäftsjahres sind unabhängig vom Zeitpunkt der Zahlung berücksichtigt worden.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens wurden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Grundlage der planmäßigen Abschreibung war die voraussichtliche Nutzungsdauer des jeweiligen Vermögensgegenstandes. Die Abschreibungen wurden beim beweglichen Anlagevermögen linear vorgenommen. Die Nutzungsdauer des Sachanlagevermögens beträgt zwischen zwei und fünfundzwanzig Jahren.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden zu Nominalwerten angesetzt. Wertberichtigungen waren nicht vorzunehmen.

Die liquiden Mittel sind zum Nominalwert angesetzt.

Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und wurden mit den vorsichtig geschätzten Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Die Bewertung der Verbindlichkeiten erfolgte mit ihren Erfüllungsbeträgen.

Im Jahresabschluss enthaltene Forderungen oder Verbindlichkeiten, die ursprünglich auf fremde Währungen lauteten, werden grundsätzlich mit dem Kurs am Entstehungstag bewertet. So weit erforderlich, werden Neubewertungen gemäß § 256a HGB auf den Devisenkassamittelkurs vorgenommen.

III. Angaben und Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

1. Bilanz

a) Anlagevermögen

Die Brutto-Entwicklung des Anlagevermögens ist auf der folgenden Seite dargestellt. Die Entwicklung geht von den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten und der Summe der kumulierten Abschreibungen aus.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen			Buchwerte		
	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
Sachanlagen										
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	190.216,74	4.047,73	75.721,27	118.543,20	1.890,24	4.488,00	2.519,63	3.858,61	114.684,59	188.326,50
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	81.988,11	6.725,13	0,00	88.713,24	4.682,60	23.937,13	0,00	28.619,73	60.093,51	77.305,51
	<u>272.204,85</u>	<u>10.772,86</u>	<u>75.721,27</u>	<u>207.256,44</u>	<u>6.572,84</u>	<u>28.425,13</u>	<u>2.519,63</u>	<u>32.478,34</u>	<u>174.778,10</u>	<u>265.632,01</u>

b) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen entfallen EUR 1.384.669,82 auf Forderungen gegenüber Gesellschaftern (i.VJ. TEUR 0).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten solche aus Steuern in Höhe von EUR 418.619,05 (i.VJ. TEUR 73).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben in voller Höhe Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr.

c) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Personalkosten, Urlaubsverpflichtungen, Jahresabschlussprüfung sowie für eine Ausgleichsverpflichtung und eine Zweckbindungsrückstellung.

d) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 1.543.750,00, bei dem es sich im Vorjahr um ein verbundenes Unternehmen (i. Vj. TEUR 333) handelte.

Sämtliche Verbindlichkeiten haben, wie im Vorjahr, in voller Höhe Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten solche aus Steuern in Höhe von EUR 13.225,68(i.Vj. TEUR 19).

2. Gewinn- und Verlustrechnung

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

Die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen gliedern sich nach Tätigkeitsbereichen wie folgt:

	<u>TEUR</u>
Erlöse Personenverkehr	3.749
Erlöse Güterverkehr	48
Sonstige Erlöse	<u>661</u>
	<u><u>4.458</u></u>

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 534.224,69 (i. Vj. TEUR 455) enthalten. Davon entfallen rund TEUR 402 auf die Auflösung von Rückstellungen und rund TEUR 127 auf Buchgewinne aus Anlagenabgängen. Die Gewinne aus Anlagenabgängen resultieren hauptsächlich aus dem Verkauf der Krebsbachtalbahn.

Der Personalaufwand enthält Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von EUR 6.878,40 (i.Vj. TEUR 0).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von EUR 56.102,60 (i.Vj. TEUR 0) enthalten.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge beinhalten Zinserträge von Gesellschaftern in Höhe von EUR 38.589,13 (i.Vj. TEUR 0).

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten Aufwendungen an Gesellschafter in Höhe von EUR 43.750,00 (i.Vj. TEUR 0).

IV. Sonstige Angaben

Es bestehen in Höhe von EUR 6.600,00 (i.Vj. TEUR 6) sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Mietverträgen sowie EUR 3.288,00 (i.Vj. TEUR 0) aus Leasingverträgen.

Die Gesellschaft beschäftigte während des Geschäftsjahres 2024 durchschnittlich 35 (i. Vj. 34) Arbeitnehmer.

Geschäftsführer der Gesellschaft im Berichtsjahr waren:

Herr Heino Seeger, Magister Artium (bis 31.03.2024)

Herr Harald Fechter, Diplom-Verwaltungsfachwirt (FH) (ab 01.04.2024)

Herr Ralf Lang, Diplom-Betriebswirt (FH) (ab 01.04.2024-07.03.2025)

Die Offenlegung der Geschäftsführerbezüge unterbleibt nach § 288 Abs. 1 HGB.

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar in Höhe von TEUR 18 gliedert sich in Abschlussprüfungsleistungen (TEUR 13), andere Bestätigungsleistungen (TEUR 1), Steuerberatungsleistungen (TEUR 3) sowie sonstige Leistungen (TEUR 1).

Die Geschäftsführung schlägt vor, vom Jahresüberschuss zum 31. Dezember 2024 in Höhe von EUR 1.584.548,83 eine Dividende in Höhe von EUR 792.274,42 auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von EUR 792.274,41 in die Gewinnrücklagen einzustellen.

V. Nachtragsbericht

Nach Schluss des Berichtszeitraums sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Bad Urach, den 27. Oktober 2025

RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH



Harald Fechter

Lagebericht der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH für das Geschäftsjahr 2024

1.	Grundlagen des Unternehmens.....	2
2.	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	2
3.	Darstellung der Lage.....	4
3.1.	Entwicklung der Vermögenslage	4
3.2.	Entwicklung der Ertragslage	5
3.3.	Entwicklung der Finanzlage.....	5
4.	Chancen und Risiken	6
5.	Prognosebericht	9
5.1.	Wirtschaftliche Entwicklung	9
5.2.	Entwicklung der RSBNA SI GmbH.....	10

1. Grundlagen des Unternehmens

Die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH mit Sitz in Bad Urach ist eine gemeinsame Tochtergesellschaft des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG). Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterhält die GmbH seit dem Frühsommer 2024 die Eisenbahntrassen der Ermstalbahn (Metzingen – Bad Urach) und der Albbahn (Engstingen – Münsingen – Schelklingen). Außerdem verantwortet sie die bauliche Fertigstellung und Inbetriebnahme der noch ausstehenden Infrastrukturbauwerke auf Ermstalbahn und Neckar-Alb-Bahn im Landkreis Reutlingen, die zum sogenannten „Modul 1“ der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gehören. Zudem steuert sie aus ihrem Stellwerk in Dettingen-Gsais die Züge der Ammertalbahn zwischen Tübingen und Herrenberg.

2. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland war 2024 durch eine erneute Rezession geprägt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank um 0,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Diese Entwicklung lässt sich auf verschiedene Faktoren zurückführen, darunter weiterhin hohe Energiekosten, ein steigendes Zinsniveau und eine zunehmende globale Konkurrenz für die deutsche Exportwirtschaft. Gleichzeitig ging auch die Inlandsnachfrage zurück. Dies hat im Ergebnis zu sinkenden Auftragseingängen vor allem im verarbeitenden Gewerbe geführt.

Der ÖPNV-Markt war von einer weiteren Erholung nach der Corona-Pandemie geprägt: Im Jahr 2024 nutzten nach Berechnungen des Branchenverbands VDV rund 9,8 Milliarden Fahrgäste die Angebote des deutschen ÖPNV. Dies entspricht einem Zuwachs von etwa 300 Millionen Kundinnen und Kunden im Vergleich zum Vorjahr. Damit liegt die Branche allerdings noch immer unter dem Fahrgastaufkommen aus dem Rekordjahr 2019, als über 10,4 Milliarden Fahrgäste in Bussen und Bahnen unterwegs waren. Die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen und Verbünde bleibt gemäß VDV trotz des Kundenzuwachses stark angespannt. Dies liegt unter anderem an den aufgrund des Deutschland-Tickets sinkenden Fahrgeldeinnahmen und an deutlich gestiegenen Personal- und Energiekosten. Der durch Bund und Länder zu zahlender Ausgleich für die seit Einführung des Deutschland-Tickets entgangenen Einnahmen der Branche ist im Jahr 2024 deutlich gestiegen. Nach Berechnungen des VDV sind für das Jahr 2024 mindestens 3,45 Milliarden Euro an entgangenen Einnahmen durch Bund und Länder auszugleichen. Dies liegt über dem derzeit vereinbarten maximalen Ausgleichsbetrag von 3,0 Mrd. Euro jährlich, der zu gleichen Teilen von Bund und Land zu zahlen ist. Ein Verlustausgleich für die Verkehrsunternehmen wurde 2024 nur erzielt, weil (einmalig) noch Restmittel aus dem Jahr 2023 (Einführung des D-Tickets im Mai) eingesetzt werden konnten.

Für investive Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur hat der Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Jahr 2024 eine Milliarde Euro für Bau und Ausbau von Stadtbahnssystemen und Straßenbahnen sowie die Reaktivierung oder Kapazitätserweiterung von Eisenbahnstrecken zur Verfügung gestellt. Die verfügbaren Mittel wurden – wie bereits 2022 und 2023 – fast vollständig verausgabt und eingesetzt. Im Jahr 2025 erfolgt die Verdoppelung der Bundesmittel zum GVFG, die dann in den Folgejahren mit 1,8 % p.a. zu dynamisieren sind.

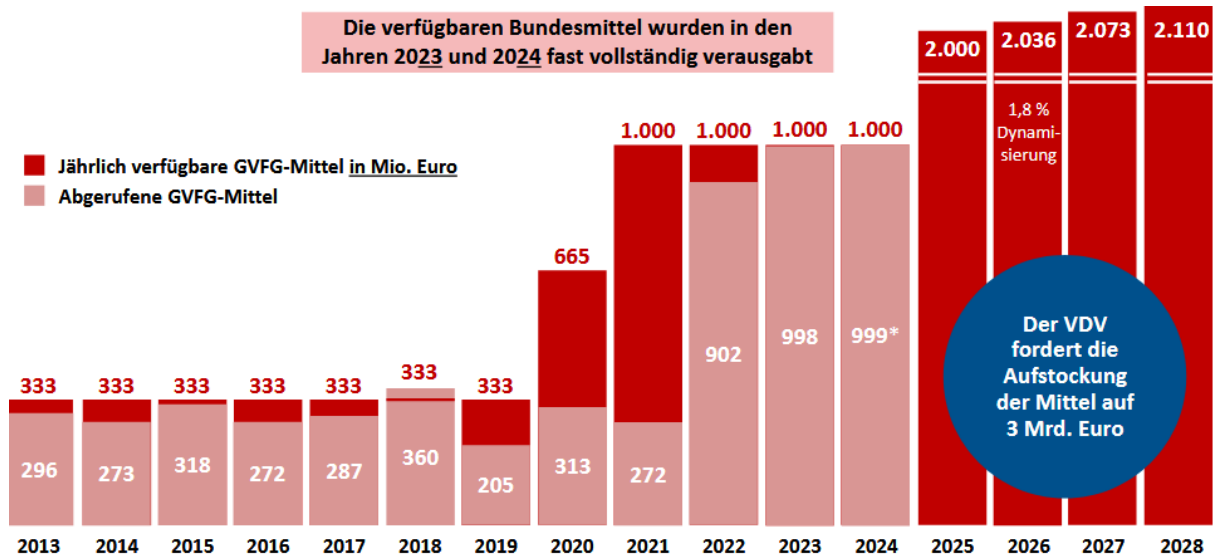


Abbildung 1: Entwicklung GVFG-Mittel (Quelle: VDV)

Das Land Baden-Württemberg hat auch im Jahr 2024 wieder über die nach dem GVFG-Bund gewährten Bundes- und Landeszuschüsse hinaus über das Landesgemeindesverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) die Träger von Verkehrsprojekten, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden beitragen, durch finanzielle Förderung u.a. von Infrastrukturmaßnahmen wie z.B. Betriebshöfe unterstützt. Die Förderung nach dem LGVFG beträgt grundsätzlich bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Insbesondere klimafreundliche Vorhaben können einen erhöhten Fördersatz von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten erhalten.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde im Bereich der Infrastruktur ein hoher Investitionsbedarf, insbesondere im Straßen- und Schienenverkehr, aufgebaut. Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) veranschlagt notwendige Investitionen von mindestens 600 Milliarden Euro in eine zukunftsfähige Wirtschaft, um diesem Trend entgegenzuwirken. Davon werden 60 Milliarden Euro für das Schienennetz vorgesehen sowie weitere 28 Milliarden Euro für Modernisierungen im ÖPNV. Die Folge der jahrelangen Sparmaßnahmen sind marode Schienennetze sowie Unzuverlässigkeit im Schienenverkehr.

3. Darstellung der Lage

Das Geschäftsjahr 2024 ist mit dem Vorjahr nur eingeschränkt vergleichbar. Beim Geschäftsjahr 2023 handelt es sich um ein Rumpfgeschäftsjahr (01.10.2023-31.12.2023). Im Kontext der Ausgliederung beeinflussten auch Themen aus dem operativen Geschäft die Lage der Gesellschaft im Jahr 2024. Sämtliche Ausgliederungsprozesse wurden während der Erstellung des Jahresabschlusses abgeschlossen, dies betrifft beispielsweise die Auflösung von Rückstellungen, Anpassungen in der Verbuchungslogik sowie die Gewinnverwendung.

3.1. Entwicklung der Vermögenslage

Die Bilanzsumme liegt mit 8.972.808,04 EUR und einer Steigerung von 44,1% deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2023: 6.227.214,84 EUR).

Das Anlagevermögen in Form von Sachanlagen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 34,2% von 265.632,01 EUR (2023) auf 174.778,10 EUR (2024). Der Grund hierfür ist der Verkauf der Krebsbachtalbahn (Strecke 9410) an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH mit Sitz in Karlsruhe.

Die Summe des Umlaufvermögens erhöhte sich auf 8.787.729,94 EUR (2023: 5.961.582,83 EUR). Im Gegensatz zum Vorjahr (3.371,00 EUR) sind keine geleisteten Anzahlungen auf Vorräte angefallen. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände stiegen auf 6.466.406,14 EUR (2023: 5.700.592,27 EUR). Der Kassenbestand bzw. Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten sowie Schecks erhöhte sich auf 2.321.323,80 EUR und lag sehr deutlich über dem Vorjahresniveau von 257.619,56 EUR. Der Rechnungsabgrenzungsposten betrug 10.300 EUR (2023: 0,00 EUR).

Die Summe des Eigenkapitals belief sich zum Jahresende auf 2.025.964,20 EUR (Vorjahr: 2.419.415,37 EUR). Dieses setzt sich aus den Positionen gezeichnetes Kapital 100.000,00 EUR (Vorjahr: 100.000,00 EUR), Kapitalrücklage 341.415,37 EUR (Vorjahr: 1.624.000,00 EUR) und einem Jahresüberschuss i. H. v. 1.584.548,83 EUR (Vorjahr: 695.415,37 EUR) zusammen. Die Eigenkapitalquote sank auf 22,58 % (Vorjahr: 38,85 %).

Rückstellungen wurden bis zum Jahresende i. H. v. 2.245.875,81 EUR (Vorjahr: 2.338.355,18 EUR) gebildet. Die Steuerrückstellungen betragen 944.876,60 EUR (Vorjahr: 285.872,43 EUR) und sonstige Rückstellungen 1.300.999,21 EUR (Vorjahr: 2.052.482,75 EUR). Die Verbindlichkeiten betragen zum Jahresende insgesamt 4.700.968,03 EUR (Vorjahr: 1.469.444,29 EUR). Die Erhöhung ergibt sich insbesondere aus der Steigerung der Positionen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (445%) sowie Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (100 %, Vorjahr: Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, 333.061,09 EUR).

3.2. Entwicklung der Ertragslage

Im Wirtschaftsjahr 2024 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von 1.584.548,83 EUR erwirtschaftet. Im Vorjahr wurde ein Jahresüberschuss von 695.415,37 EUR erwirtschaftet. Der Anstieg ist zurückzuführen auf den Verkauf der Krebsbachtalbahn, auf Auflösungen von Rückstellungen sowie auf Sondereffekte durch die Ausgliederung.

Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 4.457.519,39 EUR und fallen höher aus als im Wirtschaftsplan 2024 angesetzt. Im Rahmen der Wirtschaftsplanaufstellung konnte dies jedoch nicht vorhergesehen werden. Grund hierfür sind kürzere bzw. nicht notwendige Sperrpausen der beiden Strecken im Wirtschaftsjahr 2024, welche aber im Planansatz in vollem Umfang berücksichtigt wurden. Dies führte zu höheren Einnahmen über die Trassenpreise.

Der Materialaufwand beträgt im Geschäftsjahr 2024 5.709.637,30 EUR (Vj. 1.852.998,19 EUR). Im Materialaufwand enthalten sind Planungs- und Baukosten des „Modul 1“. Aufgrund der Projektkomplexität wurde ein höherer Bedarf an Eigenleistungen über die Abteilung Technik/Infrastruktur eingebracht, dies wurde insbesondere durch Personalzuwachs ermöglicht.

Der Personalaufwand hat sich von 229.835,51 EUR im Vorjahr auf 1.273.390,07 EUR erhöht. Im Wirtschaftsjahr 2024 waren zum 31.12.2024 15,25 Stellen (VZÄ) besetzt. Gegenüber dem Planansatz (23,0 VZÄ) entspricht das einer Differenz von 7,75 Stellen. Dies hat zur Folge, dass im Planansatz deutlich höhere Personalaufwendungen (2.237.500,00 EUR) angesetzt wurden, als im Wirtschaftsjahr 2024 (1.273.390,07 EUR) aufgewendet wurden. Perspektivisch wird die Aufbau- und Ablauforganisation stetig weiterentwickelt und das Personaltableau entsprechend fortgeschrieben.

Die weiteren sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 2.034.374,16 EUR umfassen die Kostenarten:

- Raumkosten
- Versicherungen/ Beiträge
- Werbe-/ Reisekosten
- sonstige Kosten

Diese entsprechen in etwa dem angesetzten Niveau im Planansatz.

3.3. Entwicklung der Finanzlage

Die Finanzlage der RSBNA SI GmbH ist geordnet. Die Sicherung der Geschäftstätigkeit erfolgt im laufenden Geschäft, d.h. Betrieb, Unterhaltung und Erhaltung der Schieneninfrastruktur, durch die Einnahme des Trassenentgeltes. Im Projektgeschäft im Rahmen des Modul 1 werden die Investitionen durch Zuschüsse Dritter gegenfinanziert durch den Bund, das Land und die Kommunen.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 2.886.991,29 EUR (Vorjahr: 215.548,88 EUR). Hierbei ist zu beachten, dass im Vorjahr im Rahmen des Rumpfgeschäftsjahres nur das 4. Quartal berücksichtigt wurde. Für die Berechnung wurden die Einzahlungen von Kunden für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen sowie sonstige Einzahlungen den Auszahlungen an Lieferanten und Beschäftigte, sonstige Auszahlungen sowie Ertragssteuerzahlungen gegenübergestellt (s. Liquiditätsrechnung).

Die Gesellschaft verfügt über ausreichende Liquidität, um ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllen zu können (Rahmenvertrag bei Kreditinstitut, Stellung Kredit durch Minderheitsgesellschafter).

4. Chancen und Risiken

Die RSBNA SI GmbH ist durch ihre Aktivitäten auf dem Gebiet des Infrastrukturbetriebs für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einer Reihe von Risiken ausgesetzt, die sich aus dem normalen Geschäftsverlauf, der Lage der öffentlichen Haushalte sowie möglichen Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der SPNV-Märkte ergeben. Risikomanagement ist daher ein grundlegender Teil der Geschäftsprozesse und -entscheidungen der RSBNA SI GmbH. Das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme dienen dazu, die Risiken, denen die RSBNA SI GmbH ausgesetzt ist, zu bestimmen, zu überwachen und zu kontrollieren. Identifizierte Risiken werden ständig inventarisiert, bewertet und die Entwicklung überwacht. Dabei wird die Geschäftsleitung durch jeweilige Experten in der RSBNA-Gruppe ständig über die Entwicklung unterrichtet. Um technische Risiken möglichst auszuschließen, wird auf engen Kontakt, gute Zusammenarbeit und stetigen Meinungs austausch mit den technischen Aufsichtsbehörden Wert gelegt. Das Chancen-Risiken-Profil rund um das Geschäft der Gesellschaft ist im Geschäftsjahr 2024 unverändert stark von externen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Einflüsse bestehen sowohl auf die Bereiche Produktion und Technik (z.B. Fachkräftemangel, Personalkostenentwicklung) als auch auf die Bereiche Beschaffung und Energie.

Das Kerngeschäft der RSBNA SI GmbH ist der Betrieb zweier Eisenbahnstrecken (4621-Ermstalbahn und 4620-Albbahn) sowie dazugehöriger weiterer Eisenbahninfrastruktureinrichtungen. In diesem Geschäftsbereich unterliegen die Aktivitäten der RSBNA SI GmbH den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Die Einhaltung der Bestimmungen des letzteren obliegt der RSBNA SI GmbH. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) ist für die Genehmigung der von den Zugangsberechtigten zu entrichtende Entgelte an die der RSBNA SI GmbH zuständig, sowie der Überwachung. Zulässig ist dabei regelmäßig ein angemessener Gewinn im Sinne einer Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Infrastrukturbetreibers Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht. Der Infrastrukturbetrieb der RSBNA SI GmbH ist, wie bei anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch, geprägt von Fixkosten. Dies führt dazu, dass der mögliche Gewinn des Geschäftsbereichs unabhängig vom Geschäftsvolumen, d.h. der Bestellmengen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, erwirtschaftet wird. Abbestellungen z. B. der Aufgabenträger des SPNV führen unter sonst gleichen Bedingungen somit mittelfristig nur zu höheren Trassenpreisen, zusätzliche Bestellungen zu niedrigeren Trassenpreisen. Die RSBNA SI muss ihre Trassenpreise gem. ERegG bis zu 21 Monate im Voraus festlegen, eine nachträgliche Änderung ist allenfalls in besonderen Fällen möglich. Aufgrund dieser langen Vorlaufzeit und den derzeitigen internationalen Konflikten könnten die Preise für Rohstoffe und Energie weiter steigen, was letztendlich aufgrund der o.g. Wirkmechanismen des ERegG das Ergebnis belasten würde.

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag Mittel für eine deutliche Ausweitung der Investitionen in Infrastrukturprojekte vereinbart. Diese sollen unter anderem auch in hohem Maße der DB InfraGO AG zugutekommen. Für die RSBNA SI GmbH könnte dieses zur Folge haben, dass die Preise für Streckenausstattungsgegenstände und die Baukosten als Folge der erhöhten Nachfrage überdurchschnittlich steigen könnten oder die Baufirmen unter Umständen für die Baumaßnahmen der RSBNA SI sogar keine Angebote mehr machen. Außerdem könnten sich die Lieferfristen für Streckenausstattungsgegenstände und Rohstoffe verlängern. Andererseits könnte durch die größere Sicherheit der Mittelverfügbarkeit für Infrastrukturmaßnahmen die Industrie ihre Kapazitäten ausbauen, so dass sich dadurch unter Umständen die Baupreise mittel bis langfristig unterdurchschnittlich entwickeln könnten. Besondere Engpässe sind derzeit bei der Kapazität von Ingenieur- und Planungsbüros der Eisenbahninfrastruktur vorhanden. Da die Ausbildung von qualifiziertem

Fachpersonal in diesem Bereich sehr aufwändig und langwierig ist, könnte hier nur eine radikale Vereinfachung der Bürokratie, Vorschriften und Genehmigungsprozesse schnell Abhilfe schaffen. Insgesamt werden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Bürokratie sehr belastet. Sollte diese Entwicklung anhalten oder der bürokratische Aufwand sogar noch zunehmen, müsste die Gesellschaft mit Personalaufbau im Bereich der Verwaltung reagieren, was zu zusätzlichen Kosten führen würde.

Es ist seitens des Landes Baden-Württemberg geplant, zum Fahrplanwechsel 2025/26 auf der Ermstalbahn tagsüber einen 30-min.-Takt einzuführen. Sollte der Beginn des 30-min.- Takts aufgrund von Verzögerung im Umbau des Bahnhofs Metzingen oder ggf. auch aufgrund anderer Gründe (z.B. Fahrzeug- oder Personalmangel beim Eisenbahnverkehrsunternehmen) verschoben werden müssen, ist von Einnahmeausfällen auszugehen.

Der Anteil der Güterverkehre ist bei der RSBNA SI GmbH derzeit sehr gering. Positiv zu bewerten ist, dass ein regelmäßiger Güterverkehr auf der Ermstalbahn stattfindet. Es gibt jedoch seitens der politischen Entscheidungsträger in der Region und im Land Baden-Württemberg Bestrebungen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Für die RSBNA SI GmbH könnten sich dadurch Möglichkeiten ergeben, den Güterbahnhof Oberheutal besser auszulasten. Der VDV warnt jedoch vor Kürzungen der Trassenpreisförderungen im Schienengüterverkehr, sowie zusätzlich ansteigenden Trassenpreisen in den vergangenen Jahren. Die Folge ist eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße sowie finanzielle Verluste im Schienengüterverkehr. Dies kann sich wiederum negativ auf die RSBNA SI GmbH auswirken und die Umsatzerlöse aus dem Schienengüterverkehr verringern. Da der Anteil an Güterverkehren momentan allerdings sehr gering ist, wird sich dies nur in geringem Maße finanziell bemerkbar machen.

Gerade für kleinere Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellt der Fachkräftemangel ein ernstes Problem dar. Im Berichtszeitraum konnten jedoch sehr positive Entwicklungen und Stabilisierung beim Personal verzeichnet werden. Hierbei ist insbesondere der Bereich Fahrdienstleitung zu nennen. Die RSBNA SI GmbH wendet den TVöD Baden-Württemberg an und bietet darüber hinaus eine attraktive betriebliche Altersversorgung an. Die Geschäftsleitung der RSBNA SI GmbH ist optimistisch, dass die derzeit offenen Stellen dadurch zeitnah besetzt werden können. Andererseits unterliegt die Bevölkerungsentwicklung in vielen Regionen einem demografischen Wandel, welcher den Fachkräftemangel zukünftig erheblich verschärfen könnte. Viele erfahrene Mitarbeitende gehen in den Ruhestand, ohne dass ausreichend Nachwuchs nachrückt. Durch die Anstellung von Werkstudenten oder Praktikanten macht die RSBNA SI GmbH die Fachkräfte der Zukunft auf sich aufmerksam. Hierdurch konnten auch bereits Erfolge durch Übernahme in eine Festanstellung erzielt werden. Ebenso wird an bundesweiten Aktionen, wie beispielsweise dem „*Girls Day*“, teilgenommen.

EDV-Systeme sind der Gefahr von hybriden Angriffen von außen ausgesetzt. Dabei spielt es keine Rolle, ob diese Angriffe materiell-kriminell oder ideologisch motiviert sind. Zum Schutz von derartigen Attacken ist die EDV der Eisenbahnsicherungssysteme isoliert von den sonstigen EDV-Systemen der RSBNA SI GmbH implementiert worden und hat keine Verbindung zum Internet. Die kaufmännischen EDV-Systeme werden regelmäßig durch externe Spezialisten bezüglich ihrer Sicherheit und Integrität überprüft. Zur Verbesserung der Datensicherheit werden die Daten der RSBNA SI GmbH auf Servern externer Dienstleister gespeichert und dort auch gesichert.

Die RSBNA SI GmbH nimmt zum Dezember 2025 ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) auf der Ermstalbahn in Betrieb. Damit kann die Strecke im Zugmeldebetrieb betrieben werden und ist mit einer zeitgemäßen Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Nach derzeitigem Stand der Dinge müssen die Eisenbahnstrecken des nachgeordneten Netzes, zu dem auch die NE-Strecken der RSBNA SI GmbH gehören, nicht mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) ausgestattet werden. Deswegen muss die RSBNA SI GmbH für die nächsten Jahre keine Mittel für die Nachrüstung ihrer Strecken einplanen.

Der Bahnstrom für den Eisenbahnverkehr im Ermstal wird von der DB Energie GmbH zugeführt. Bei einem Stromausfall haben die Bahnanlagen jedoch eine Notstromversorgung über Batterie, diese versorgt auch Weichen und Signale und wird als unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) ausgeführt. Bahnübergänge haben eine eigene Batterie, um Stromausfälle überbrücken zu können. Die USV kompensiert jedoch nicht den Ausfall des Bahnstroms (16,7 Hz), sondern nur 50 Hz. Somit kann der Betrieb bei Stromausfall für eine gewisse Zeitspanne (Dieselbetrieb) fortgeführt werden. Die elektronischen Stellwerke (ESTW) nutzen ein eigenes Lichtwellenleiter-Kabel (LWL; Glasfaser), um eine Einwirkung von außen zu verhindern. Das LWL-Kabel ist eine reine Datenleitung. Die Stromversorgung erfolgt unabhängig davon aus dem Landesnetz bzw. bei Ausfall über die USV. Im Falle eines Stromausfalls der Bahnanlagen kann somit der Bahnbetrieb aufrecht erhalten werden.

Während der Trend der Urbanisierung in der Metropolregion Stuttgart lange dominierte, zeichnet sich in den letzten Jahren ein Gegentrend ab. Insbesondere aufgrund von hohen Immobilienpreisen (Kaufpreis sowie Miete), Wohnraumknappheit sowie Auswirkungen der Corona-Pandemie ist eine Abwanderung in ländliche Gebiete entstanden. Hiervon profitiert der (ländliche) ÖPNV/SPNV aufgrund steigender Nachfrage. In der Folge sind bereits einige Pilotprojekte, Maßnahmenkataloge oder Initiativen entstanden, einen zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum wieder aufzubauen. Unter anderem durch die jahrelange Abwanderung wurde der ÖPNV stark vernachlässigt und bietet momentan teilweise keine Alternative zum KFZ. Durch die geplante Einführung eines 30min-Takts auf der Ermstalbahn zum Ende des Jahres 2025 bietet die RSBNA SI GmbH eine wettbewerbsfähigere Alternative.

Auch der Klimawandel und der damit einhergehende Klimaschutz stellt Unternehmen zunehmend vor Herausforderungen. Extremwetterereignisse gefährden den Zugbetrieb, dies könnte beispielsweise durch Beschädigungen der Infrastruktur zu finanziellen Einbußen führen. Aber auch neue oder verschärfte Gesetzesvorgaben zum Klimaschutz erhöhen den bürokratischen Aufwand. Dadurch erhöht sich der Personalaufwand und führt zu höheren finanziellen Aufwendungen. Positiv ist anzumerken, dass der Bahnbranche aufgrund des Klimawandels eine wachsende Bedeutung zugeschrieben wird. Klimaneutralität im Schienenverkehr kann zukünftig durch den Einsatz von emissionsarmen Antrieben sowie umweltschonenden Baumaterialien erreicht werden. Durch den steigenden Druck auf Kommunen, die CO₂-Emissionen insbesondere im Verkehr zu senken, kann die RSBNA SI GmbH künftig davon profitieren, beispielsweise durch die Aufstockung von Fördermitteln.

Hinzu kommt, dass die Finanzierung und Umsetzung von Bauprojekten im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stark von verschiedenen finanziellen und politischen Faktoren abhängig sind. Diese Abhängigkeiten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Kommunale Finanzen

Die eigenen finanziellen Ressourcen der Kommunen sind eine zentrale Grundlage für die Realisierung von ÖPNV-Bauprojekten. Diese Finanzen hängen maßgeblich von den kommunalen Einnahmen ab, die durch Steuern, Gebühren und andere Quellen generiert werden. Bei sinkenden Einnahmen oder wirtschaftlichen Herausforderungen kann auch der finanzielle Spielraum für Investitionen in den ÖPNV eingeschränkt sein.

2. Landes- und Bundeszuschüsse

Ein bedeutender Anteil der Finanzierung erfolgt durch Fördermittel und Zuschüsse des Landes sowie des Bundes. Diese Mittel sind oft zweckgebunden, beispielsweise für den Ausbau von Bus- und Bahnlagen, Infrastruktur oder nachhaltige Mobilitätsprojekte. Die Verfügbarkeit und Höhe dieser Zuschüsse sind abhängig von politischen Prioritäten, Haushaltslagen und Förderprogrammen auf Landes- und Bundesebene.

3. Entwicklung der Förderpolitik

Änderungen in der Förderpolitik, Kürzungen oder das Ende bestimmter Förderprogramme können die Planungssicherheit und die Finanzierungsmöglichkeiten für Bauprojekte im ÖPNV beeinflussen. Eine stabile und verlässliche Förderpolitik ist daher essenziell für die langfristige Planung.

4. Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen

Die wirtschaftliche Lage, politische Entscheidungen und Haushaltsprioritäten auf Landes- und Bundesebene wirken sich direkt auf die verfügbaren Mittel aus. Bei wirtschaftlicher Stärke steigen oft die Fördermittel, während wirtschaftliche Abschwünge oder politische Umorientierungen die Finanzierung erschweren können.

Als Ergebnis der Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind nach Einschätzung der Geschäftsführung auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und der mittelfristigen Geschäfts- und Finanzplanung aber dennoch keine Risiken erkennbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der RSBNA SI GmbH bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

5. Prognosebericht

5.1. Wirtschaftliche Entwicklung

Die wirtschaftliche Schwächephase in Deutschland hält auch zum Jahreswechsel 2024/2025 an. Nach einem preis-, saison- und kalenderbereinigten Rückgang des BIP zum Jahresende 2024 deuten aktuelle Frühindikatoren noch nicht auf eine rasche und nachhaltige konjunkturelle Erholung hin. Mit einem rückläufigen Trend der Inflation, steigenden Reallöhnen und einer allmählichen Belebung der Weltwirtschaft dürften sich zentrale Belastungsfaktoren für die deutsche Wirtschaft aber im Verlauf dieses Jahres verringern und eine vor allem binnenwirtschaftlich getragene leichte Erholung einsetzen. Die wirtschaftliche Gesamtlage in Deutschland im Jahr 2025 zeigt ein gemischtes Bild. Bezüglich der Prognosen zum Wirtschaftswachstum gibt es abweichende Einschätzungen. Die Bundesregierung prognostiziert ein leichtes Wachstum des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts von 0,3% und führt dies u. A. auf steigende private Konsumausgaben sowie Investitionen zurück. Bei führenden

Wirtschaftsorganisation variieren die Einschätzungen deutlich, so erwartet das Institut der deutschen Wirtschaft ein BIP-Wachstum von 0,1%, die OECD 0,7% und der IWF senkt die vorherige Prognose und rechnet mit 0,8%. Gründe für die schwachen Wirtschaftsprognosen sind insbesondere eine schwache Industrieproduktion, ein schwacher Binnenkonsum, Fachkräftemangel sowie sinkende Bauinvestitionen aber auch geopolitische Unsicherheiten. Die Arbeitslosenquote wird voraussichtlich auf etwa 6,2% steigen, was fast 3 Millionen Arbeitslose bedeutet. Dies ist ebenso auf die anhaltende wirtschaftliche Schwäche und strukturelle Herausforderungen zurückzuführen. Die Geschäftsführung geht aufgrund von verschiedenen vorliegenden Prognosen davon aus, dass, die Inflationsrate 2025 bei etwa durchschnittlich 2,0% liegt, was nahe dem Ziel der Europäischen Zentralbank ist. Allerdings bleibt die Kerninflation, insbesondere bei Dienstleistungen, weiterhin über dem Zielwert. Durch das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes eröffnen sich auch für Investitionen bei den Verkehrsinfrastrukturen neue Möglichkeiten, an welchen die RSBNA SI GmbH gegebenenfalls partizipieren kann.

5.2. Entwicklung der RSBNA SI GmbH

Die RSBNA SI GmbH spielt mittel- und langfristig als Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine feste Rolle im Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Dies spiegelt sich auch in der mittelfristigen Finanzplanung der Gesellschaft wieder: Deren wesentlichen Ansätze ergeben sich zum einen aus den vom ZV RSBNA im Rahmen des Projekts Regional-Stadtbahn an die RSBNA SI GmbH übertragenen Aufgaben im Bereich Planung und Bau, sowie zum anderen aus dem laufenden Geschäft der RSBNA SI GmbH als Infrastrukturbetreiber. Die Entwicklung der mittelfristigen Finanzplanung bei der RSBNA SI GmbH ist daher insbesondere geprägt von den folgenden Bereichen:

- Unterhaltung der eigenen Strecken (Ermstalbahn) und der gepachteten Strecken (Albbahn) sowie fortlaufende Erhaltung und Sanierung der Schienenwege entlang der eigenen und der gepachteten Strecken,
- Fahrdienstleitung auf den eigenen und den gepachteten Strecken sowie im Auftrag Dritter (Ammertalbahn)
- Durchführung investiver Vorhaben v.a. im Rahmen des sog. „Modul 1“ der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Das Projektgeschäft Modul 1 ist bereits weit fortgeschritten. Die Finalisierung sämtlicher Maßnahmen in diesem Rahmen wird voraussichtlich im Jahr 2026 erfolgen. Anschließend ist das Projekt durch die RSBNA SI GmbH dann noch mit den Zuwendungsgebern Bund und Land und der kommunalen Seite schlussabzurechnen. Soweit im Projekt im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung noch investive Maßnahmen durchzuführen sind, die von der RSBNA SI GmbH verantwortet werden, besteht durch bereits geschlossene Verträge eine hohe Kostensicherheit.

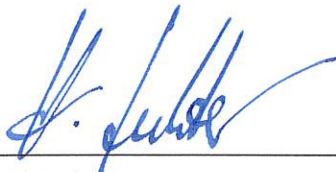
Voraussichtlich Ende 2025 wird das ESTW in Metzingen voraussichtlich in Betrieb genommen. Zum Fahrplanwechsel 2025/2026 soll die Ermstalbahn künftig im 30-Min-Takt verkehren. Durch die Zunahme der Zug-km wird mit einer Steigerung der Umsatzerlöse gerechnet. Der Umsatzerlös wird als finanzieller Leistungsindikator zur Steuerung des Unternehmens verwendet. Grundsätzlich sehen wir das Jahresergebnis als Herausforderung an, unser Unternehmen weiterhin effizienter auszurichten.

Ab der Einführung des Halbstundentaktes übernimmt die RSBNA SI GmbH die Zugverkehrssteuerung, neben der Ammertalbahn, für die Ermstalbahn, perspektivisch ist dies auch für die Schwäbische Albahn geplant. Durch die gemeinsame Bedienung der Strecken in einem gemeinsam Bedienraum lassen sich zudem v.a. in den Neben- und Schwachlastzeiten Synergien nutzen, die letztlich der Wirtschaftlichkeit beider Strecken zugutekommen.

Der Fachkräftemangel in der Bahnbranche ist und bleibt eine große Herausforderung für die Zukunft und somit auch für die RSBNA SI GmbH. Gegen diesen Trend ist es der RSBNA SI GmbH gelungen, die notwendige Anzahl an Zugverkehrssteuerern für die Bedienung der Ammertalbahn und Ermstalbahn zu rekrutieren. Auch für den Bereich Fahrbahn konnte neues Personal gewonnen werden, um der gesetzlich geforderten, regelwerkskonformen und richtlinienrelevanten Wartung an der Infrastruktur in den kommenden Jahren nachzukommen. Schwieriger ist es bei der Besetzung von vakanten Stellen im Bereich der Instandhaltung der Leit- und Sicherungstechnik sowie bei der Besetzung von Führungsfunktionen.

Der Wirtschaftsplan geht für das Jahr 2025 von Umsatzerlösen in Höhe von 4,4 Mio. EUR und einem Jahresüberschuss von ca. 50 TEUR aus.

Bad Urach, den 27. Oktober 2025



Harald Fechter
Geschäftsführer