

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Zweckverband

Beteiligungsbericht

2024

des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

(ZV RSBNA)

Inhaltsverzeichnis

1. Gegenstand des Beteiligungsberichtes	6
1.1 Rechtliche Grundlagen	6
1.2 Zielsetzung.....	6
1.3 Inhalt.....	6
2. Übersicht über die Beteiligungen des ZV RSBNA	8
3. Darstellung der Beteiligungen an der RSBNA GmbH.....	9
3.1 Allgemeine Angaben.....	9
3.2 Gegenstand des Unternehmens.....	10
3.3 Gesellschafterstruktur	10
3.4 Besetzung der Organe sowie gewährte Gesamtbezüge	10
3.4.1 Gesellschafterversammlung	10
3.4.2 Geschäftsführung	11
3.4.3 Aufsichtsrat (ohne Stellvertreter)	11
3.5 Beteiligungen des Unternehmens.....	12
3.6 Stand der Erfüllung des öffentlichen Zwecks	12
3.7 Grundzüge des Geschäftsverlaufs	13
3.7.1 Bilanz	13
3.7.2 Gewinn- und Verlustrechnung	14
3.8 Geschäftsverlauf und Darstellung der Lage	15
3.8.1 Ertragsentwicklung.....	15

3.8.2 Investitionen.....	16
3.8.3 Finanzierung und Liquidität.....	18
3.8.4 Personalbereich.....	18
3.9 Weiterer Ausblick.....	18
3.10 Risikomanagement.....	21
4. Darstellung der Beteiligungen an der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH	25
4.1 Allgemeine Angaben.....	25
4.2 Gegenstand des Unternehmens.....	26
4.3 Gesellschafterstruktur	26
4.4 Besetzung der Organe sowie gewährte Gesamtbezüge	26
4.4.1 Gesellschafterversammlung.....	26
4.4.2 Geschäftsführung	27
4.4.3 Aufsichtsrat (ohne Stellvertreter)	27
4.5 Beteiligungen des Unternehmens.....	27
4.6 Stand der Erfüllung des öffentlichen Zwecks	28
4.7 Grundzüge des Geschäftsverlaufs	29
4.7.1 Bilanz	29
4.7.2 Gewinn- und Verlustrechnung	30
4.8. Geschäftsverlauf und Darstellung der Lage	31
4.8.1 Ertragsentwicklung.....	31
4.8.2 Vermögenslage.....	32
4.8.3 Finanzierung und Liquidität.....	32

4.8.4 Personalbereich.....	33
4.9 Weiterer Ausblick	33
4.10 Risikomanagement.....	35

Beteiligungsbericht

1. Gegenstand des Beteiligungsberichtes

1.1 Rechtliche Grundlagen

Entsprechend § 105 Absatz 2 Gemeindeordnung Baden-Württemberg (GemO) i. V. m. § 18 Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) hat ein Zweckverband, der Beteiligungen hält, einen Beteiligungsbericht zu erstellen.

1.2 Zielsetzung

Ziel des vorliegenden Beteiligungsberichts ist es, einen Überblick über die Beteiligungen des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) zu geben. Der Beteiligungsbericht legt gegenüber den Verbandsmitgliedern und der Öffentlichkeit Rechenschaft über die Entwicklung der Unternehmen in Privatrechtsform ab, an denen der ZV RSBNA sich beteiligt. Gleichzeitig ermöglicht er die Bewertung dieser Unternehmen (z.B. Wirtschaftlichkeit, Stand der Aufgabenerfüllung) aus Sicht des Kapitalgebers und erleichtert die Kontrolle durch die Kontrollorgane.

1.3 Inhalt

Im Beteiligungsbericht werden für den Berichtszeitraum die wesentlichen Informationen über die rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligungsunternehmen dargestellt. Der Beteiligungsbericht 2024 bezieht sich auf das Geschäftsjahr 2024.

Der Beteiligungsbericht muss über alle unmittelbaren Beteiligungen und alle mittelbaren Beteiligungen mit mehr als 50 % Auskunft geben.

Es sind mindestens nachfolgende Daten darzustellen:

- a) Der Gegenstand des Unternehmens, die Beteiligungsverhältnisse, die Besetzung der Organe und die Beteiligungen des Unternehmens,
- b) der Stand der Erfüllung des öffentlichen Zwecks des Unternehmens,
- c) für das jeweilige letzte Geschäftsjahr die Grundzüge des Geschäftsverlaufs, die Lage des Unternehmens, die Kapitalzuführungen und -entnahmen durch die Gemeinde bzw. den Zweckverband und ein Vergleich mit den Werten des vorangegangenen Geschäftsjahres
- d) die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer getrennt nach Gruppen
- e) die wichtigsten Kennzahlen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des

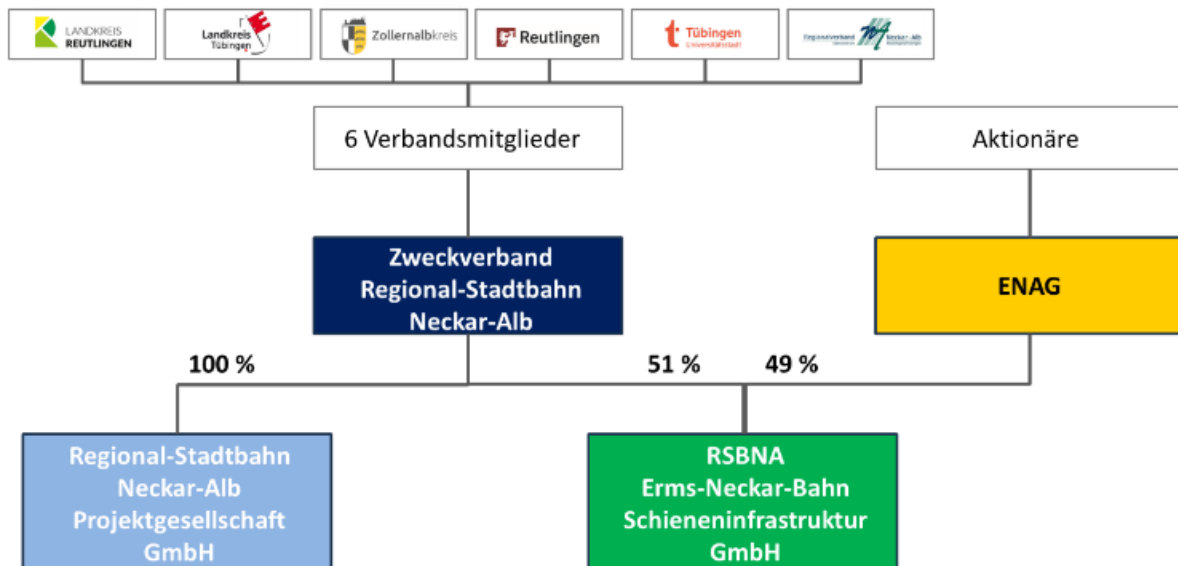
Unternehmens

- f) die gewährten Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates oder der entsprechenden Organe des Unternehmens für jede Personengruppe; § 286 Absatz 4 des Handelsgesetzbuches (HGB) gilt entsprechend.

Im Beteiligungsbericht wird der Geschäftsverlauf anhand der Bilanzzahlen dargestellt. Für das Jahr 2024 sind in den Gewinn- und Verlustrechnungen die Ist-Zahlen angegeben, während für das Jahr 2025 die Plandaten ausgewiesen werden.

2. Übersicht über die Beteiligungen des ZV RSBNA

Der ZV RSBNA war im Jahr 2024 vom 01.01. bis 31.12. mit 100 % der Gesellschaftsanteile an der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft und mit 51 % an der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH beteiligt. Es handelt sich dabei um eine unmittelbare Beteiligung des ZV RSBNA.



3. Darstellung der Beteiligungen an der RSBNA GmbH

3.1 Allgemeine Angaben

Anschrift	Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH Dreifürstensteinstraße 1-3 72116 Mössingen
Telefon	07473 91892-0
Fax	07473 91892-99
E-Mail	info@regional-stadtbahn.de
Homepage	www.regional-stadtbahn.de
Gründung der Gesellschaft	26.10.2021
Eintragung ins Handelsregister	12.11.2021, HRB 781858
Geltender Gesellschaftsvertrag	26.10.2021

3.2 Gegenstand des Unternehmens

Die RSBNA GmbH wurde am 26. Oktober 2021 als kommunale Eigengesellschaft des ZV RSBNA gegründet und am 12. November 2021 in das Handelsregister eingetragen. Gegenstand der Gesellschaft ist

- Die Planung, der Bau sowie die Vorbereitung und Durchführung des Betriebs der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Gebiet des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf den ihr zugewiesenen Strecken und nach Maßgabe der Satzung des Zweckverbands.
- Die Gesellschaft erfüllt dabei die ihr vom Zweckverband übertragenen Aufgaben. Sie ist nicht hoheitlich tätig. Die Tätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich auf das gesamte Verbandsgebiet des Zweckverbands unter Berücksichtigung der die Grenzen dieses Gebietes überschreitenden Verkehrsverbindungen.
- Die Gesellschaft ist unter Beachtung der Bestimmungen des Gemeindefinanzierungsrechts zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Gesellschaftszweck unmittelbar oder mittelbar gefördert werden kann. In diesem Rahmen und unter Beachtung des § 105a Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) ist die Gesellschaft berechtigt, im Inland Gesellschaften, Unternehmungen sowie Niederlassungen zu errichten, zu erwerben oder sich an solchen zu beteiligen, soweit dies für die Verwirklichung des Gesellschaftszwecks zweckdienlich erscheint.
- Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich öffentliche Zwecke im Sinne der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg.

3.3 Gesellschafterstruktur

Der ZV RSBNA ist Alleingesellschafter (Anteil 100 %).

3.4 Besetzung der Organe sowie gewährte Gesamtbezüge

3.4.1 Gesellschafterversammlung

Der ZV RSBNA ist Alleingesellschafter und wird durch den Verbandsvorsitzenden Eugen Hörschele vertreten.

3.4.2 Geschäftsführung

Prof. Dr. Tobias Bernecker ist Geschäftsführer der RSBNA GmbH.

Die Angabe der Bezüge der Geschäftsführung unterbleibt nach § 286 Absatz 4 HGB.

3.4.3 Aufsichtsrat (ohne Stellvertreter)

Auf den Aufsichtsrat der RSBNA GmbH finden die Regeln des § 52 GmbHG Anwendung. Der Aufsichtsrat besteht aus sechs Mitgliedern kraft Amtes sowie aus fünf externen Mitgliedern.

Mitglieder kraft Amtes:

- Eugen Höschele, Verbandsvorsitzender Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Vorsitzender),
- Thomas Keck, Oberbürgermeister der Stadt Reutlingen (stellvertretender Vorsitzender, ab 26.05.2023)
- Dr. Ulrich Fiedler, Landrat des Landkreises Reutlingen,
- Joachim Walter, Landrat des Landkreises Tübingen,
- Günter-Martin Pauli, Landrat des Zollernalbkreises,
- Boris Palmer, Oberbürgermeister der Universitätsstadt Tübingen.

Externe Mitglieder:

- Jens Balcerek, Geschäftsführer Stadtwerke Reutlingen GmbH, FairEnergie GmbH,
- Philipp Hendricks, Stv. Referatsleiter Regionale Schieneninfrastruktur Eisenbahnwesen beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,
- Christoph Heneka, Geschäftsführer Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH,
- Frau Dr. Anja Hoppe, Burgverwalterin Burg Hohenzollern GbR,
- Frau Sarah Wüstenhöfer, Geschäftsführerin Zweckverband ÖPNV im Ammertal.

Die letzte Wahl der fünf externen Mitglieder des Aufsichtsrates wurde im Jahr 2022 durchgeführt.

Die Angaben der Bezüge für die Mitglieder des Aufsichtsrats unterbleibt nach § 286 Absatz 4 HGB.

3.5 Beteiligungen des Unternehmens

Die RSBNA GmbH hält keine Beteiligungen an anderen Unternehmen.

3.6 Stand der Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH (RSBNA GmbH) übernimmt seit ihrer Gründung wesentliche, mit der Umsetzung der Fahrzeugbeschaffung „TramTrain“ verbundene Aufgaben. Hierzu zählt neben der Begleitung der Fahrzeugkonstruktion insbesondere die Planung der Werkstatt für die Fahrzeuge, zu deren Bereitstellung sich die RSBNA GmbH im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung TramTrain vertraglich verpflichtet hat, und der Aufbau des im Auftrag des Herstellers durchzuführenden Instandhaltungsmanagements.

Die Verbandsversammlung hat am 12.05.2023 den Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der Stufe 2 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (DS 2023-01) gefasst und am 14.07.2023 die hierfür erforderliche Änderung der Verbandssatzung (DS 2023-06) beschlossen. Mit der Satzungsänderung angepasst wurden insbesondere in § 7 die Aufgaben des ZV RSBNA als zuständige Behörde für die PBefG-Verkehre der RSBNA, in § 5 die Gewährleistungs-Funktion für die Infrastruktur (insbesondere Planung und Bau. In der Folge hat die Verbandsversammlung weitere, mit Planung und Bau der Strecken verbundene Aufgaben an die RSBNA GmbH übertragen, sodass sich Aufgabenzuschnitt nun auf folgende Felder erstreckt:

- Fahrzeugkonstruktion und -beschaffung
- Instandhaltungsmanagement inkl. Werkstattbau
- Planung und Bau der Strecken, insbes. Vorhabenträgerschaft im Bereich der BOStrab
- Vorbereitung des Verkehrsbetriebs

Weitere Geschäfte hat die RSBNA GmbH im Geschäftsjahr 2024 nicht getätigt, sodass keine Anhaltspunkte für eine Nichterfüllung des öffentlichen Zwecks vorliegen.

3.7 Grundzüge des Geschäftsverlaufs

3.7.1 Bilanz

BILANZ zum 31. Dezember 2024				Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektges. bmH Projektgesellschaft mbH, 72116 Mössingen			
AKTIVA				PASSIVA			
	EUR	Geschäftsjahr EUR	Vorjahr EUR		EUR	Geschäftsjahr EUR	Vorjahr EUR
A. Anlagevermögen				A. Eigenkapital			
I. Sachanlagen				I. Gezeichnetes Kapital		25.000,00	25.000,00
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.247,00		2.133,00	II. Kapitalrücklage	8.538.941,72	525.560,54	
2. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>8.249.804,34</u>		<u>0,00</u>	III. Verlustvortrag	301.874,58	27.917,19	
		8.255.051,34	2.133,00	IV. Jahresfehlbetrag	<u>361.853,91</u>	<u>273.957,39</u>	
Summe Anlagevermögen		8.255.051,34	2.133,00	Summe Eigenkapital	7.900.213,23	248.685,96	
B. Umlaufvermögen				B. Sonderposten für Zuschüsse und Zula- gen	770.000,00	0,00	
I. Forderungen und sonstige Vermögens- gegenstände				C. Rückstellungen			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	149.774,72		164.702,72	1. sonstige Rückstellungen	30.986,11	22.400,15	
2. sonstige Vermögensgegenstände	<u>89.535,41</u>		<u>2.580,26</u>	D. Verbindlichkeiten			
		239.310,13	167.282,98	1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	645.348,88	5.036,09	
II. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1.025.490,85	125.281,83	- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr EUR 645.348,88 (EUR 5.036,09)			
Summe Umlaufvermögen		1.264.800,98	292.564,81	2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesell- schaftern	36.494,00	20.735,14	
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0,00	2.870,87	- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr EUR 36.494,00 (EUR 20.735,14)			
				3. sonstige Verbindlichkeiten	136.810,10	711,34	
				- davon aus Steuern EUR 136.810,10 (EUR 711,34)			
				- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr EUR 136.810,10 (EUR 711,34)			
					818.652,98	26.482,57	
		<u>9.519.852,32</u>	<u>297.568,68</u>		<u>9.519.852,32</u>	<u>297.568,68</u>	

Mössingen, den 30.06.2025

Abbildung 1: Bilanz 2024

3.7.2 Gewinn- und Verlustrechnung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG vom 01.01.2024 bis 31.12.2024

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektges. bmH Projektgesellschaft mbH, 72116 Mössingen

	EUR	Geschäftsjahr EUR	Vorjahr EUR
1. sonstige betriebliche Erträge		129.196,65	138.405,77
2. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für bezogene Leistungen		163.528,14	237.205,65
3. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	215.686,17		105.096,73
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	57.332,16		26.854,25
- davon für Altersversorgung EUR 15.582,62 (EUR 7.488,72)			
		<u>273.018,33</u>	<u>131.950,98</u>
4. Abschreibungen			
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		841,99	749,89
5. sonstige betriebliche Aufwendungen		53.662,10	42.456,64
6. Ergebnis nach Steuern		<u>361.853,91-</u>	<u>273.957,39-</u>
7. Jahresfehlbetrag		<u>361.853,91</u>	<u>273.957,39</u>

Abbildung 2: Gewinn- und Verlustrechnung 2024

3.8 Geschäftsverlauf und Darstellung der Lage

3.8.1 Ertragsentwicklung

Die Ertragslage stellt die Erfolgssituation der Gesellschaft dar. Sie ist durch den Ausweis der erzielten Erträge und der getätigten Aufwendungen nach Art, Höhe und Struktur gekennzeichnet.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden insbesondere Aufwendungen getätigt für:

- Bezogene Leistungen (Fahrzeugbeschaffung),
- Personalaufwendungen,
- Weitere sonstige betriebliche Aufwendungen (insbesondere für Beiträge, Reisekosten, Gremienentschädigungen, Wirtschaftsprüfer und die Erstellung des Jahresabschlusses).

Die Erträge sind im Geschäftsjahr durch den Gesellschafter erbracht worden.

Die RSBNA GmbH schließt mit einem Jahresfehlbetrag von 361.853,91 EUR ab.

3.8.2 Investitionen

Die RSBNA GmbH hat bis zum Stichtag 31.12.2024 Investitionen in Höhe von 8.253.760,33 EUR vorgenommen. Die vorgenommenen Investitionen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgegliedert dargestellt:

Investitionsprogramm – Abrechnung zum 31.12.2024				
		Ergebnis	Planansatz	Verpflichtungs- ermächtigungen
		2024	2024	2024
		EUR	EUR	EUR
10.1 Betriebs und Geschäftsausstattung				
1.	Investitionen	3.114,00	10.000	0
2.	Gesamtkosten	3.114,00	10.000	0
10.2.1 Planung und Bau, BOStrab-Strecken				
1.	Investitionen	631.043,70	12.350.000	0
2.	Gesamtkosten	631.043,70	12.350.000	0
10.2.2 Planung und Bau, Neckar-Alb-Bahn: Bahnstationsmodernisierung				
1.	Investitionen	0,00	250.000	375.000
2.	Gesamtkosten	0,00	250.000	375.000
10.2.3 Planung und Bau, Obere Neckarbahn				
1.	Investitionen	708.784,19	6.000.000	2.565.000
2.	Gesamtkosten	708.784,19	6.000.000	2.565.000
10.2.4 Planung und Bau, Zollern-Alb-Bahn				
1.	Investitionen	1.304.121,54	4.010.000	16.720.000
2.	Gesamtkosten	1.304.121,54	4.010.000	16.720.000
10.2.5 Planung und Bau, Knoten Tübingen				
1.	Investitionen	0,00	1.000.000	0
2.	Gesamtkosten	0,00	1.000.000	0
10.2.6 Planung und Bau, Talgangbahn				
1.	Investitionen	69.928,35	4.810.000	5.150.000

2.	Gesamtkosten	69.928,35	4.810.000	5.150.000
10.2.7 Planung und Bau, Hohenzollernbahn				
1.	Investitionen	0,00	380.000	0
2.	Gesamtkosten	0,00	380.000	0
10.2.8 Planung und Bau, Neckar-Alb-Bahn: Ausbau				
1.	Investitionen	5.525.089,91	4.100.000	5.900.000
2.	Gesamtkosten	5.525.089,91	4.100.000	5.900.000
10.3 Planung und Bau, Werkstatt				
1.	Investitionen	10.836,65	200.000	0
2.	Gesamtkosten	10.836,65	200.000	0

3.8.3 Finanzierung und Liquidität

Im Geschäftsjahr 2024 erfolgte eine Kapitalzuführung des Gesellschafters in Höhe von 8.013.381,18 EUR. Diese wurde in erster Linie für die anfallenden Planungs- und Baukosten, bezogenen Leistungen, Personalaufwendungen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen verwendet.

3.8.4 Personalbereich

Im Geschäftsjahr 2024 waren bei der Gesellschaft durchschnittlich beschäftigt:

Bezeichnung	2024	Planansatz 2024
Geschäftsführung*	1,0*	1,0
Mitarbeitende	3,25	3,5

*Hauptamtlicher Geschäftsführer des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Nebentätigkeit

Die §§ 267 Abs. 5 und 285 Nr. 7 HGB schreiben vor, dass die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer getrennt nach Gruppen anzugeben ist. Bei der Ermittlung der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer nicht zu berücksichtigen sind insbesondere die gesetzlichen Vertreter (Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer), Auszubildende sowie Praktikanten oder ruhende Arbeitsverhältnisse (Vorruheständler, Arbeitnehmer in Elternzeit).

Die durchschnittliche Beschäftigtenanzahl im Geschäftsjahr 2024 lag bei 3,25.

3.9 Weiterer Ausblick

BOStrab-Strecken

Die RSBNA GmbH hat sich mittlerweile zum zentralen Akteur für die streckenbezogenen Fachplanungen rund um die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb entwickelt, und hat sich damit ein zweites Standbein neben dem Themenkomplex „Fahrzeug“ aufgebaut. In die Zukunft gerichtet soll dabei insbesondere die Rolle der RSBNA GmbH bei der Umsetzung der beiden, als Straßenbahnstrecken zu realisierenden Reaktivierungsstrecken ab Reutlingen (Echaztalbahn und Gomaringer Spange) weiter gestärkt und in den Fokus genommen werden:

- Die Vorplanung für die Gomaringer Spange im Landkreis Tübingen wurde mit Nachuntersuchungen im Frühjahr 2024 abgeschlossen. Im Landkreis Reutlingen wird mit dem Abschluss der Vorplanung Anfang 2026 gerechnet. Parallel zu den abschließenden Arbeiten an der Vorplanung soll die Vergabe der Entwurfs- und

Genehmigungsplanung für die Gesamtstrecke vorbereitet werden. Gleichzeitig sind begleitende Arbeiten, u.a. zur Vorbereitung der Planfeststellung und zur Regelung der Schnittstellen mit der DB InfraGO im Bereich der sog. „Ausschleifungen“ in Betzingen, Dußlingen und Nehren erforderlich.

- Auch die Vorplanung der Echaztalbahn über Pfullingen bis nach Engstingen auf der Schwäbischen Alb, befindet sich kurz vor dem Abschluss. Im Herbst/Winter 2025 soll in den kommunalen Gremien und in der Verbandsversammlung über die endgültigen Trassenverläufe entschieden werden. Die Vorplanung kann somit im Frühjahr 2026 abgeschlossen werden. Parallel laufen auch hier vorbereitende Arbeiten für die Vergabe der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Im Jahr 2026 soll die gemeinsame Entwurfs- und Genehmigungsplanung (LPH 3-4) für die gesamte Stadtbahn-Strecke im Landkreis Tübingen (Gomaringer Spange) und Landkreis Reutlingen (Gomaringer Spange, Innenstadtstrecke RT, Echaztalbahn) beginnen. Für die zu beauftragenden Generalplanerleistungen wird ein EU-Vergabeverfahren erforderlich. Ebenfalls werden die erforderlichen Gutachten, die u. a. für die Genehmigungsplanung und das Einreichen des Genehmigungsantrages erforderlich sind (u.a. Umweltverträglichkeitsprüfungen), beauftragt und ausgeführt.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird voraussichtlich bis Ende 2027 Zeit in Anspruch nehmen, so dass Anfang 2028 der Antrag auf Planfeststellung für den BOStrab-Bereich eingereicht werden und der streckenbezogene Antrag auf Zuwendungen aus dem GVFG-Bundesprogramm gestellt werden kann. In Abhängigkeit von der Frage, wieviel Zeit das Genehmigungsverfahren in Anspruch nimmt, und wie die Planfeststellung letztlich strukturiert wird, z.B. durch Definition von Planfeststellungsabschnitten, kann mit der Ausführungsplanung (LPH 5) und der Vorbereitung der ersten Bauleistungen voraussichtlich 2028/ 2029 begonnen und anschließend in Abschnitten mit dem Bau gestartet werden.

Parallel wird die Möglichkeit von vorgezogenen Teilleistungen geprüft, insbesondere dort, wo Infrastrukturen in enger Abhängigkeit zu anderen Infrastrukturmaßnahmen zu errichten oder anzupassen sind (z.B. Gemeinschaftsbauwerke mit der DB, Verlegung von Versorgungsleitungen, Baufeldfreimachungen usw.).

TramTrain

Der Gesellschafter ZV RSBNA hat im Sommer 2025 die Lieferung von bis zu 52 TramTrain-Fahrzeugen für die RSBNA nochmals bestätigt. Gleichzeitig wurde beschlossen, den Lieferzeitplan an die Fertigstellung der ersten Streckenabschnitte sowie die bestehenden Verkehrsverträge anzupassen. Die Fahrzeuglieferung soll damit im Jahr 2029 beginnen, die Fertigung der ersten RSBNA-Fahrzeuge Ende 2027/Anfang 2028.

Für die RSBNA GmbH bedeutet dies für die Jahre 2025 und 2026, dass im Bereich „Fahrzeug“ kostenseitig im Wesentlichen die Projektmanagementkosten „TramTrain“ anfallen werden, aber nur wenige RSBNA-spezifische Fahrzeugkosten, da das Projekt in diesen Jahren hauptsächlich mit Lieferungen der Kooperationspartner (Erstlieferungen an die Saarbahn und die AVG) ausgelastet ist.

Betriebshof

Bis zur Sommerpause 2025 sind die erforderlichen Gremienbeschlüsse zur Ausschreibung und Vergabe der Leistungsphasen 1 bis 4 für den Neubau eines Stadtbahn-Betriebshofs für die RSBNA auf dem Areal des ehemaligen Güter- und Containerbahnhofs in Reutlingen ergangen. Die RSBNA GmbH hat diese Entscheidung durch Machbarkeitsstudien und vorbereitende Gutachten, Untersuchungen und Beteiligungsformate (u.a. zum Schallschutz, in Form einer Habitatpotenzialanalyse, und in Form einer digital und vor Ort durchgeführten Bürgerinformation) unterstützt.

Um den engen Zeitplan zur Errichtung des Betriebshofs umsetzen zu können, wurde im Sommer 2025 unverzüglich mit der europaweiten Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen für die LPH 1 bis 4 inkl. Erstellung aller Unterlagen für die Planfeststellung begonnen. Im Vorfeld der Gremienentscheidungen wurde bereits die technische Machbarkeit eines Betriebshofs auf dem Gelände sorgfältig geprüft, auf Basis eines Instandhaltungskonzeptes die einzelnen Betriebshofnutzungen festgelegt und die Vergabeunterlagen erstellt.

Parallel werden die für das Vorhaben erforderlichen internen Projektstrukturen bei der RSBNA GmbH so weiterentwickelt, dass das Projekt gemeinsam mit einem noch zu beauftragenden externen Projektsteuerer im vorgesehenen Zeitrahmen bis zu der geplanten Inbetriebnahme im November 2029 umgesetzt werden kann.

Der Betriebshof wird zum 31.10.2025 zur Aufnahme in das Landesprogramm für die Förderungen von Betriebshöfen nach dem LGVFG angemeldet. Ziel ist es, diesen so rasch wie möglich fest in dem Programm zu verankern und einen höchstmöglichen Förderbetrag (z.B. Klimabonus, optimaler Anteil zuwendungsfähiger Kosten), zu erzielen.

Modul 1

Mit Entscheidung des Gesellschafters ZV RSBNA vom 01.03.2024 hat dieser die vollständige Übernahme der Aufgaben des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) bei der Realisierung von „Modul 1“ auf der Neckar-Alb-Bahn beschlossen. Teil des Beschlusses war es, zukünftig die RSBNA GmbH in geeigneter Form in die Umsetzung mit einzubeziehen.

Nach Übernahme der Zuständigkeit konnten im Anschluss an eine umfassende Bestandsaufnahme, die u.a. eine Reihe an zuvor nicht bekannten Defiziten der Planung und bisherigen Bauausführung aufgezeigt hat, die Mehrkosten und Projektverzögerungen zur Folge haben, die Arbeiten an allen drei Teilmodulen wieder aufgenommen und fortgeführt werden. Bis zur Inbetriebnahme sind dabei insbesondere noch folgende Arbeiten durchzuführen und abzuschließen:

- Haltepunkt Neckaraue: Mängelbeseitigung Überführung, Umpfanung und Errichtung eines Mittelbahnsteigs, Montage der Aufzüge, Anpassung der Planungen und Ausführung verschiedener Arbeiten im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik.

- Haltepunkt Güterbahnhof: Fertigstellung der Fuß- und Radwegeunterführung mit Bahnsteig-Zuwegung, Umplanung und Durchführung der Arbeiten an der Fahrleitung, Umplanung der Bauabläufe (u.a. zusätzliche Leitungsverlegungen), Ausschreibung und Durchführung bislang nicht beauftragter Arbeiten (u.a. Bodenbeläge Unterführung), Errichtung und Inbetriebnahme zweier Außenbahnsteige, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.
- Tübingen Hauptbahnhof: Anpassungen am Stellwerk, Einbau einer Weichenverbindung, Errichtung von zwei „Kompensationsgleisen“ für wegfallende Abstellgleise, Anpassung der Oberleitung, Integration der Maßnahme „Bahnsteig Gleis 14“ in die Gesamtplanung.

Alle Arbeiten sind parallel zu weiteren Arbeiten der DB InfraGO AG an den Stations- und Gleisanlagen zwischen Tübingen und Reutlingen (u.a. Fertigstellung EÜ Blaulach, Erhöhung Bahnsteig Gleis 5/6 in Tübingen Hbf auf 76 cm, Blockverdichtung) durchzuführen. Dies erhöht die Komplexität der Bauabläufe weiter.

In den Gremien des ZV RSBNA sowie im Aufsichtsrat der RSBNA GmbH wird regelmäßig über den Projektstand sowie in Abstimmung mit der RSBNA SI GmbH als Zuwendungsempfänger über die Kostenentwicklung berichtet. Ziel ist es, als erste Teilmaßnahme die Fuß- und Radwegunterführung am Güterbahnhof im ersten Halbjahr 2026 in Betrieb nehmen zu können.

Weitere EBO-Strecken

Die RSBNA GmbH wird hier, wie auch in den Vorjahren, für den ZV RSBNA im Rahmen der Planung aktiv sein. Die aufgrund der gewählten Vorhabenträgermodelle im EBO-Bereich erforderliche Transformation der Rolle der Gesellschaft von der Wahrnehmung eigener planenden Aufgaben (Planungsleistungen gemäß HOAI) im Rahmen der LPH 1-2 hin zu einer schwerpunktmäßigen Wahrnehmung von Aufgaben der Projektsteuerung und Projektleitung (Projektmanagementaufgaben gemäß AHO) im Rahmen der LPH 3 und höher wird sich dabei weiter fortsetzen. Mittelfristig stellt dies eine stabile Basis der Gesellschaft für weiteres Wachstum und eine nachhaltige Personal- und Geschäftspolitik dar.

3.10 Risikomanagement

Das Geschäftsjahr 2024 war geprägt vom Ausbau des Geschäftsbetriebs der RSBNA GmbH insbesondere im Bereich Planung und Bau. Mit der Ausweitung der Geschäftsaktivitäten der RSBNA GmbH sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Unter Berücksichtigung der Größe und der Finanzierungsart der Gesellschaft besteht das Risikomanagement der RSBNA GmbH grundsätzlich aus einer laufenden Erfolgs- und Liquiditätskontrolle. Dabei zielt die Geschäftspolitik gleichermaßen auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken ab.

Die Leitplanke stellt dabei das Geschäftsportfolio der RSBNA GmbH dar, das sich unmittelbar aus den Aufgaben ableitet, die der RSBNA GmbH durch den Alleingesellschafter ZV RSBNA übertragen wurden. Mit den ihr vom ZV RSBNA aktuell zugewiesenen Aufgaben in den Bereichen Fahrzeuge, Instandhaltung, Infrastruktur und Betriebsvorbereitung verfügt die

RSBNA GmbH über ein kurz- und mittelfristig klar definiertes Geschäftsportfolio mit einem Zeithorizont bis mindestens 2034 und einem klar definierten finanziellen Rahmen. Für die RSBNA GmbH bietet diese Umgebung in Verbindung mit der öffentlichen Eigentümerstruktur die Chance, ihr Geschäft in einem stabilen Rahmen auf- und ausbauen zu können.

Eine Sonderrolle nimmt weiterhin das Projekt TramTrain ein: Für das Vorhaben besteht ein eigenes Risikomanagement-System, das einerseits auf der Verteilung der projektspezifischen Risiken auf mehrere Akteure sowie andererseits auf einem phasenspezifischen Risikomanagement für die RSBNA GmbH aufbaut. Dieses Risikomanagement ist u.a. in der Drucksache DS 2021-9/1 (Verbandsversammlung des ZV RSBNA vom 10.12.2021) ausführlich dargestellt.

Das weitere Risikomanagement der RSBNA GmbH ist insbesondere von ihrer Beziehung zum ZV RSBNA und den Aufgaben abhängig, die dem ZV RSBNA von den Verbandsmitgliedern über die Satzung zugewiesen sind. Bei jeder Zuweisung neuer Aufgaben von den Verbandsmitgliedern an den ZV RSBNA wird jeweils geprüft, ob es sich um hoheitliche oder um nicht-hoheitliche Aufgaben (wie z.B. Vergabe, Steuerung und Abrechnung von Planungs- und Bauaufträgen) handelt. Nur bei nicht-hoheitlichen Aufgaben ist eine Übertragung an die RSBNA GmbH grundsätzlich möglich und wird weiter geprüft. Ob eine Weiterübertragung an die RSBNA GmbH tatsächlich sinnvoll ist, wird anschließend u.a. anhand wirtschaftlicher Gesichtspunkte (u.a. im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nach § 12 GemHVO durch den Gesellschafter ZV RSBNA) entschieden.

Für die RSBNA GmbH bietet dieser Mechanismus die Chance, nachhaltig in Übereinstimmung mit der Weiterentwicklung des Projekts Regional-Stadtbahn zu wachsen und ggf. die Zeit bis zur Erzielung eigener Erträge aus dem Instandhaltungsmanagement und der Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Übernahme anderer Aufgaben überbrücken zu können. Derartige Aufgaben nimmt die Gesellschaft aktuell insbesondere mit der Übernahme von Planungs- und Bauaufgaben für die BOStrab- und EBO-Strecken der Regional-Stadtbahn wahr.

Für den Aufbau des Verkehrsbetriebs sind bereits jetzt die Weichen gestellt. Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) hat der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) dazu den Prozess zur Gründung einer Gruppe von Behörden gestartet. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370(2007) im TramTrain-Verkehr an die RSBNA GmbH direkt zu vergeben. Ziel ist es den Gründungsprozess bis Anfang 2026 abzuschließen. Gleichzeitig werden durch die RSBNA GmbH Grundsatzüberlegungen zu Personaleinsatzstellenkonzept, Fahrzeugstationierung und Betriebsabwicklung vorbereitet. Um dem Risiko eines Fachpersonalmangels (Fahr- und Werkstattpersonal) frühzeitig entgegenzuwirken, ist vorgesehen bis 2027 ein Recruiting-Konzept zu erstellen. Es enthält auch Überlegungen zur Ausbildung eigenen Personals.

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. 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 Bahnlinien, 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.

Während aus Sicht der RSBNA GmbH derzeit die politischen Rahmenbedingungen auf der Bundesebene für die der Gesellschaft übertragenen Aufgaben im Bereich Planung und Bau als stabil gelten können (siehe die Ausführungen zur Verfügbarkeit von Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm in Abschnitt 3.1), bestimmt die aktuelle Leistungsfähigkeit der Kommunen bei der Finanzierbarkeit von kommunalen Eigenanteilen die weitere Entwicklung beim ZV RSBNA und damit auch der Gesellschaft maßgeblich. In Aussicht gestellte Entlastungen für die Kommunen bei Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur, wie die um Land Baden-Württemberg Mitte 2025 angekündigte hälftige Übernahme der Vorfinanzierungslast für die LPH 1 bis 4 sind hier geeignet, für das Geschäft der RSBNA GmbH neue Sicherheit zu schaffen. Weitere Maßnahmen mit langfristiger Wirkung sind aus Sicht der Gesellschaft aber unabdingbar.

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 GmbH bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

4. Darstellung der Beteiligungen an der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH

4.1 Allgemeine Angaben

Anschrift	RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH
	Pfählerstraße 17
	72574 Bad Urach
Telefon	07125 407634
E-Mail	post@erms-neckar-bahn.de
Homepage	www.erms-neckar-bahn.de
Gründung der Gesellschaft	21.12.2023
Eintragung ins Handelsregister	14.02.2024, HRB 793309
Geltender Gesellschaftsvertrag	28.05.2024

4.2 Gegenstand des Unternehmens

Die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH (RSBNA SI GmbH) wurde am 21. Dezember 2023 gegründet und am 14. Februar 2024 in das Handelsregister eingetragen. Gegenstand der Gesellschaft ist:

- Laufendes Geschäft, d.h. Betrieb, Unterhaltung und Erhaltung von Schieneninfrastruktur im Sinne des § 2 Abs. 7 und 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Region Neckar-Alb einschließlich der Verwaltung und sonstigen Nutzung des vorhandenen Betriebsvermögens. Dabei konzentrieren sich die Aufgaben der RSBNA SI GmbH auf die im Eigentum der Gesellschaft stehende Strecke 4621 Metzingen – Bad Urach (Ermstalbahn) sowie die von der Deutschen Bahn AG gepachtete Strecke 4620 Engstingen – Schelklingen (Albbahn). Zudem stellt die RSBNA SI GmbH im Auftrag des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) die Zugverkehrssteuerung für die Strecke 4633 Tübingen – Herrenberg (Ammertalbahn). Perspektivisch soll die Gesellschaft diese Aufgabe auch auf der Ermstalbahn und der Albbahn wahrnehmen.
- Projektgeschäft: Hier ist die RSBNA SI GmbH in Nachfolge der ENAG derzeit insbesondere mit Planung und Bau von Anlagen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Rahmen des sog. „Modul 1“ im Landkreis Reutlingen beschäftigt, namentlich mit der Fertigstellung des Umbaus im Bahnhof Metzingen (Gleis 4 und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik), der Inbetriebnahme eines neuen elektronischen Stellwerks im Ermstal sowie der Fertigstellung und Inbetriebnahme von zwei neuen Haltepunkten an der Neckar-Alb-Bahn auf Stadtgebiet Reutlingen.

4.3 Gesellschafterstruktur

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) ist Mehrheitsgesellschafter mit einem Anteil von 51%. Die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) hält einen Anteil von 49%.

4.4 Besetzung der Organe sowie gewährte Gesamtbezüge

4.4.1 Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung besteht aus dem ZV RSBNA als Mehrheitsgesellschafter, der 51 % der Stimmrechte hält, und der ENAG, die 49 % der Stimmrechte hält. Beide Gesellschafter werden in der Gesellschafterversammlung durch ihren gesetzlichen Vertreter vertreten. Beim ZV RSBNA ist dies der Verbandsvorsitzende, bei der ENAG der Vorstandsvorsitzende.

4.4.2 Geschäftsführung

Harald Fechter ist Geschäftsführer der RSBNA SI GmbH.

Ralf Lang war Geschäftsführer der RSBNA SI GmbH vom 01.04.2024 bis 07.03.2025.

Die Angabe der Bezüge der Geschäftsführung unterbleibt nach § 286 Absatz 4 HGB.

4.4.3 Aufsichtsrat (ohne Stellvertreter)

Auf den Aufsichtsrat der RSBNA SI GmbH finden die Regeln des § 52 GmbHG Anwendung. Der Aufsichtsrat besteht aus elf Mitgliedern und setzt sich wie folgt zusammen:

Mitglieder kraft Amtes:

- Eugen Höschele, Verbandsvorsitzender Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Vorsitzender)
- Dr. Ulrich Fiedler, Landrat des Landkreises Reutlingen
- Joachim Walter, Landrat des Landkreises Tübingen
- Günther-Martin Pauli, Landrat des Zollernalbkreises
- Thomas Keck, Oberbürgermeister Stadt Reutlingen (stellvertretender Vorsitzender)
- Boris Palmer, Oberbürgermeister Universitätsstadt Tübingen

Gewählte Mitglieder:

- Martin Uhlig, Aufsichtsratsvorsitzender Erms-Neckar-Bahn AG (stellvertretender Vorsitzender)
- Carmen Haberstroh, Oberbürgermeisterin Stadt Metzingen
- Dr. Rolf Hägele, stv. Bürgermeister Dettingen/Erms
- Johannes Schwörer, Geschäftsführer SchwörerHaus KG, Hohenstein
- Bernd Strobel, Aufsichtsrat Erms-Neckar-Bahn AG

Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Vorsitzende des Gesellschafters Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Der Aufsichtsrat berät in der Regel die Gegenstände der Gesellschafterversammlung vor und gibt Beschlussempfehlungen ab.

Die Angaben der Bezüge für die Mitglieder des Aufsichtsrats unterbleibt nach § 286 Absatz 4 HGB.

4.5 Beteiligungen des Unternehmens

Die RSBNA SI GmbH hält keine Beteiligungen an anderen Unternehmen.

4.6 Stand der Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Die RSBNA SI GmbH erhält Fördermittel durch den Bund sowie durch das Land. Im Folgenden wird auf die einzelnen Förderprogramme näher eingegangen.

- Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg stellt im Zusammenhang mit dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) nichtbundeseigenen Eisenbahnen Fördermittel für die Erhaltung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur bereit. Im vierten Quartal 2024 wurden für die Albbahn und die Ermstalbahn insgesamt 412.125 EUR ausbezahlt. Ein Schlussverwendungsnachweis wurde im August 2025 beim Ministerium eingereicht.
- Mit dem Ausgleich nach §16 Abs. 1a AEG erhält die RSBNA SI GmbH einen Ausgleich für den Betrieb und die Unterhaltung höhengleicher Kreuzungen. Der Antrag beim Land mit Frist 30.09.2024 wurde genehmigt und der Betrag im vierten Quartal ausbezahlt (Ausgleichsbetrag: 90.480 EUR). Der Antrag beim Bund wurde mit Frist zum 31.10.2024 eingereicht (Ausgleichsbetrag: 4.879 EUR).
- Für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Modul 1 erhält die RSBNA SI GmbH für den Neu-/ Ausbau und für die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken Fördermittel aus dem GVFG-Programm. Die GVFG-Fördermittel setzen sich dabei aus einem Bundes- sowie aus einem Landesanteil zusammen. Gefördert werden Planungs- sowie Baukosten. Nicht zuwendungsfähige Kosten werden durch Gebietskörperschaften (Modul 1: Landkreis Reutlingen, Stadt Reutlingen, Stadt Metzingen, Stadt Bad Urach, Gemeinde Dettingen) auf der Grundlage von Verträgen und Vereinbarungen (u.a. „Ausbau der Ermstalbahn einschließlich der Haltepunkte an der DB-Strecke zwischen Metzingen und Reutlingen“) sowie der Satzung des ZV RSBNA ausgeglichen. Insgesamt wurde das Projekt in Höhe von 5.101.593 EUR durch das Regierungspräsidium Karlsruhe und 1.900.000 EUR (Phase III) durch die Kommunen gefördert.

4.7 Grundzüge des Geschäftsverlaufs

4.7.1 Bilanz

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	60.093,51	77	III. Jahresüberschuss	1.584.548,83	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	1.300.999,21	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	435.684,14	209	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.551.009,32	468
	6.466.406,14	5.701	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	333
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.321.323,80	258	4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.543.750,00	0
	8.787.729,94	5.962	5. Sonstige Verbindlichkeiten	14.976,31	180
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	10.300,00	0		4.700.968,03	1.470
	8.972.808,04	6.227		8.972.808,04	6.227

Abbildung 3: Bilanz 2024

4.7.2 Gewinn- und Verlustrechnung

**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><u>696</u></u>

Abbildung 4: Gewinn- und Verlustrechnung 2024

4.8. Geschäftsverlauf und 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.

4.8.1 Ertragsentwicklung

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.

4.8.2 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 betrugen 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 betrugen 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).

4.8.3 Finanzierung und Liquidität

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).

4.8.4 Personalbereich

Im Geschäftsjahr 2024 waren bei der Gesellschaft durchschnittlich beschäftigt:

Bezeichnung	2024	Planansatz 2024
Geschäftsführung	1,0	1,0
Geschäftsführung*	1,0	0,0
Mitarbeitende	15,25	23,0

* Wahrnehmung durch den Abteilungsleiter Organisation des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in Nebentätigkeit

Die §§ 267 Abs. 5 und 285 Nr. 7 HGB schreiben vor, dass die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer getrennt nach Gruppen anzugeben ist. Bei der Ermittlung der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer nicht zu berücksichtigen sind insbesondere die gesetzlichen Vertreter (Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer), Auszubildende sowie Praktikanten oder ruhende Arbeitsverhältnisse (Vorruheständler, Arbeitnehmer in Elternzeit).

Die durchschnittliche Beschäftigtenanzahl im Geschäftsjahr 2024 lag bei 35.

4.9 Weiterer Ausblick

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.

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 wider: 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 Albbahn 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.

4.10 Risikomanagement

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 Meinungsaustausch 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 Streckenausrüstungsgegenstände 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 Streckenausrüstungsgegenstände 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 betriebs 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 aufrechterhalten 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 ist. 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 Bahnlinien, 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.