

Anlage 1

PASSIVA

A. EIGENKAPITAL

I. Gezeichnetes Kapital

I. Gezeichnetes Kapital	1.662.000,00	1.662.000,00
II. Kapitalrücklage	11.707,91	11.707,91
III. Gewinnrücklagen		
1. Satzungsmäßige Rücklagen	740.904,00	79.159,26
2. andere Gewinnrücklage	12.400,00	12.400,00

2. andere Gewinnrücklage

II. Kapitalrücklage		11.707,91	11.707,91
III. Gewinnrücklagen			
1. Satzungsmaßige Rücklagen	740.904,00		79.159,26
2. andere Gewinnrücklage	<u>12.400,00</u>		<u>12.400,00</u>
		753.304,00	<u>91.559,26</u>
IV. Bilanzgewinn / Bilanzverlust		0,00	-63.726,72

D. VERBINDLICHKEITEN

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.939.267,39	1.820.455,92
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	843.966,74	577.651,19

davon Gesellschafterdarlehen

darf	342.200,00	3.651,106,48
darf	228.200,00	3.718.454,34
davon Gesellschafterdarlehen		

6.866.887,39	6.173.877,79
--------------	--------------

**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JANUAR 2025 BIS 31. DEZEMBER 2025**

	<u>2025</u> €	<u>2024</u> €
1. Umsatzerlöse	10.128.828,33	9.515.448,22
2. Gesamtleistung	10.128.828,33	9.515.448,22
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.362.998,12	1.908.725,33
4. Materialaufwand	2.681.880,71	3.354.208,59
5. Personalaufwand	5.931.466,88	5.483.764,58
6. Abschreibungen	524.766,59	484.398,65
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.564.412,65	1.496.800,92
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16.442,44	23.553,58
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	74.500,74	69.669,35
10. Steuern vom Einkommen und Ertrag	<u>-1,46</u>	<u>0,00</u>
11. Ergebnis nach Steuern	731.242,78	558.885,04
12. Sonstige Steuern	5.771,32	7.890,46
13. Jahresüberschuss	725.471,46	550.994,58
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-63.726,72	-614.721,30
15. Einstellungen in Gewinnrücklagen	<u>-661.744,74</u>	<u>0,00</u>
16. Bilanzgewinn / Bilanzverlust	<u><u>0,00</u></u>	<u><u>-63.726,72</u></u>

7. Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Nach dem Ergebnis unserer Prüfung haben wir folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

—“—

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz, Greiz

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz, Greiz, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz, Greiz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 und
- > vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter Anwendung der IDW

Prüfungsstandards für weniger komplexe Einheiten durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der gesetzliche Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die

Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter Anwendung der IDW Prüfungsstandards für weniger komplexe Einheiten durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten

internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.

- > beurteilen wir die Angemessenheit der von dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- > beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- > beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von dem gesetzlichen Vertreter zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein

erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Aachen, den 30. Juli 2026

FIDAIX GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dipl.-Betriebsw. (FH) Roy-Arne Hecht
Wirtschaftsprüfer

Dipl.-Kffr. (FH) Iris Heinen
Wirtschaftsprüferin

”

8. Schlussbemerkungen

Den vorstehenden Bericht über unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz, Greiz, erstatten wir in Übereinstimmung mit § 321 HGB unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Erstellung von Prüfungsberichten für weniger komplexe Einheiten des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V., Düsseldorf (IDW PS KMU 7 (09.2022)).

Die Wiedergabe des Bestätigungsvermerks befindet sich im Abschnitt 7.

Aachen, den 30. Juli 2026

FIDAIX GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Dipl.-Betriebsw. (FH) Roy-Arne Hecht
Wirtschaftsprüfer



Dipl.-Kffr. (FH) Iris Heinen
Wirtschaftsprüferin



6. Feststellungen nach § 53 HGrG

Bei unserer Prüfung haben wir auftragsgemäß die Vorschriften des § 53 Abs.1 Nr.1 und 2 HGrG beachtet. Dementsprechend haben wir auch geprüft, ob die Geschäfte ordnungsgemäß geführt worden sind.

Die erforderlichen Feststellungen haben wir in diesem Bericht und in Anlage 5 dargestellt. Über diese Feststellungen hinaus hat unsere Prüfung keine Besonderheiten ergeben, die nach unserer Auffassung für die Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung von Bedeutung sind.

Lagebericht 2025
der
PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz



I. Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz sind hauptsächlich die Einrichtung und der Betrieb von öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Bussen im Linienverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie alle dafür erforderlichen Tätigkeiten. Darüber hinaus erbringt die Gesellschaft Nebengeschäfte, welche mit der oben genannten Haupttätigkeit in Zusammenhang stehen (z.B. entgeltliche Werkstattnutzung durch Dritte, Lkw-Fahrzeugwäsche, Schienenersatzverkehre, Vertrags- und Gelegenheitsverkehre), die einen Beitrag zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Gesellschaft leisten.

Der räumliche Tätigkeitsbereich der Gesellschaft erstreckt sich überwiegend auf den Landkreis Greiz und berührt darüber hinaus in geringfügigem Maße benachbarte Gebietskörperschaften (kreisfreie Stadt Gera, Landkreis Zwickau, Vogtlandkreis, Saale-Orla-Kreis).

Alleiniger Gesellschafter der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz ist der Landkreis Greiz; auf ihn entfallen 100,0% des Stammkapitals der Gesellschaft i.H.v. 1.662,0 Tsd. EUR. Sitz der Gesellschaft ist Greiz. Neben dem Hauptstandort am Betriebshof Greiz-Gommla existiert eine weitere unselbstständige Einsatzstelle in Zeulenroda, wobei die Gesellschaft die dort betrieblich benötigten Flächen bei der UMWELT Entsorgungs- und Straßenservice GmbH anmietet.

Die Haupttätigkeit der Gesellschaft – die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr – erfolgt auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA), der zum 01.09.2018 in Kraft getreten ist und eine Geltungsdauer von zehn Jahren hat. Die Betrauung erfolgte durch den Landkreis Greiz, der aufgrund der Bestimmungen des § 8a (1) Satz 3 PBefG i.V.m. § 3 (1) Nr. 2 ThürÖPNVG die dafür zuständige, örtliche Behörde im Sinne des Art. 2 lit. c) VO (EG) 1370/2007 ist. Für die Linien, auf welche Leistungen gemäß §§ 42 und 44 PBefG erbracht werden, ist die Gesellschaft Inhaberin der entsprechenden Genehmigungen nach § 9 (1) Nr. 3 PBefG.

Die Gesellschaft erbringt überwiegend Dienstleistungen von allgemeinem, wirtschaftlichen Interesse (DAWI). Die Europäische Kommission definiert DAWI als „*Tätigkeiten, die dem Allgemeinwohl dienen und ohne staatliche Eingriffe am Markt überhaupt nicht oder in Bezug auf Qualität, Sicherheit, Bezahlbarkeit, Gleichbehandlung oder universaler Zugang nur zu anderen Standards durchgeführt würden*“¹. Sowohl die fortwährende Erbringung der durch die PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH angebotenen öffentlichen Personenverkehrsdienste in dem bisherigen qualitativen und quantitativen Umfang als auch der Fortbestand des Unternehmens selbst sind im Wesentlichen von einer zukünftig ausreichenden Finanzierung durch den öffentlichen Auftraggeber abhängig. Die Ausreichung dieser Ausgleichsleistungen (außerhalb jener, welche aufgrund einer gesetzlichen oder allgemeinen Vorschrift gezahlt werden) erfolgt nunmehr auf der Grundlage des ÖDA.

¹ vgl. u.a. „Leitfaden zur Anwendung der Vorschriften der Europäischen Union über staatliche Beihilfen, öffentliche Aufträge und den Binnenmarkt auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und insbesondere auf Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse“ vom 29.04.2013

II. Wirtschaftsbericht

II.1. gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die geopolitischen Krisen und wirtschaftlichen Herausforderungen prägten auch das vergangene Jahr. Nach den Rezessionsjahren 2023 und 2024 befindet sich Deutschland seit 2025 in einer Phase wirtschaftlicher Stagnation. Gleichzeitig markierte das Jahr 2025 eine Phase der Konsolidierung: Die Nachfrage hatte sich von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erholt, und die Energiepreise stabilisierten sich nach den starken Anstiegen infolge des Krieges zwischen Russland und der Ukraine, blieben jedoch weiterhin über dem Niveau von 2022.

Nach wie vor erfreut sich das Deutschlandticket – trotz der zum 01.01.2025 erfolgten Preiserhöhung von 49,00 Euro auf 58,00 Euro – einer großen Beliebtheit. Insgesamt wurden im Jahr 2025 über 170,7 Millionen Deutschlandtickets verkauft. Branchenweit hat die Anzahl der im öffentlichen Personenverkehr beförderten Fahrgäste um ca. 6% gegenüber dem Vorjahr zugenommen (Quelle: VDV-Statistik 2025); auch im Bediengebiet der Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz ist die Fahrgastzahl gestiegen – um ca. 14% gegenüber dem Jahr 2024. Auch im Landkreis Greiz ist diese Entwicklung nicht zuletzt auf die vereinfachte und kostengünstige Nutzung des ÖPNV mit Hilfe des Deutschlandtickets zurückzuführen.

Während das Deutschlandticket aus Kundensicht eine deutliche Vereinfachung und zugleich Vergünstigung bei der Nutzung des ÖPNV bewirkt hat, sehen sich die Verkehrsunternehmen in der Folge jedoch weiterhin sowohl mit betrieblichen als auch finanziellen Folgen konfrontiert. So liegt das Preisniveau des Deutschlandtickets weiterhin deutlich unter dem Preisniveau vormaliger Ticketangebote, insbesondere im Zeitkartenbereich. Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen prognostiziert für das Jahr 2025 Einnahmeverluste (Fahrgeldrückgänge, geringere Erstattungsleistungen nach § 45a PBefG und §§ 228 ff. SGB IX) der Verkehrsunternehmen in Höhe von 3,98 Milliarden Euro. Demgegenüber steht jedoch nur ein verfügbares Budget von Bund und Ländern in Höhe von 3,00 Milliarden Euro für Ausgleichszahlungen; für das verbleibende Defizit müssen entweder die kommunalen Aufgabenträger oder die Verkehrsunternehmen selbst aufkommen. Gleichzeitig steht den gesunkenen Fahrgelderlösen eine – wie oben beschrieben – deutlich höhere Fahrgastnachfrage gegenüber, wobei ein Großteil des Nachfragezuwachs durch Kunden generiert wird, die den ÖPNV schon zuvor genutzt haben und jetzt – mit dem Deutschlandticket als „Flatrate“-Tarif – eben noch häufiger unterwegs sind. Dieser Nachfragesteigerung innerhalb des Segments der bereits bestehenden ÖPNV-Kunden stehen keine Mehrerlöse gegenüber, aus denen zusätzliche Kapazitäten zu deren Bewältigung finanziert werden könnten, weshalb die Beförderungsqualität, Zuverlässigkeit und Attraktivität des Systems ÖPNV zunehmend leiden. Berechtigte Forderungen aus der Branche, einerseits die Einnahmeverluste infolge des Deutschlandtickets für alle Beteiligten auskömmlich und verlässlich planbar zu finanzieren (oder alternativ den Preis entsprechend anzupassen) und andererseits auch die benötigten Mittel für den Angebotsausbau bereitzustellen, verhallen weiterhin ungehört.

II.2. Geschäftsverlauf 2025

Die Gesellschaft schließt den Berichtszeitraum mit einem Jahresergebnis von +725,5 Tsd. Euro ab (Vorjahr: +551,0 Tsd. Euro). Damit liegt das Ergebnis nochmals deutlich über dem Vorjahresergebnis als auch über dem Planansatz von +46,7 Tsd. Euro. Dabei haben alle Geschäftsfelder –

sowohl der Linienverkehr auch der Schienenersatz-, Busnot- und Gelegenheitsverkehr – zu diesem positiven Ergebnis beigetragen.

Der Bestand des originären Eigenkapitals beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 2.427,0 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.701,5 Tsd. Euro). Der Landkreis Greiz hatte der Gesellschaft im Jahr 2022 zur Überbrückung der Folgen aus der seinerzeitigen „Energiepreisexplosion“ ein rückzahlbares Gesellschafterdarlehen in Höhe von 342,2 Tsd. EUR gewährt, welches seit dem 01.01.2025 planmäßig zurückgezahlt wird.

Der positive Nachfragetrend, nicht zuletzt aufgrund der seit dem Jahr 2018 kontinuierlich durchgeführten Angebotsverbesserungen, hat sich auch 2025 fortgesetzt. Nachdem im Jahr 2024 erstmals seit zwanzig Jahren wieder die Schwelle von 2 Millionen Fahrgästen pro Jahr überschritten wurde, waren im Jahr 2025 insgesamt knapp 2,4 Millionen Passagiere mit den Bussen der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz unterwegs – ein Plus von 17,7%.

Zur Stabilisierung bzw. Unterstützung der wirtschaftlichen Lage betreibt die Gesellschaft in geringerem Umfang auch Geschäftsfelder außerhalb des Linienverkehrs. Die Erträge in diesen Geschäftsfeldern betrugen im Berichtszeitraum insgesamt +2.093,3 Tsd. Euro (Vorjahr: +3.063,0 Tsd. Euro); das Spätergebnis belief sich im Berichtsjahr auf +619,5 Tsd. Euro (Vorjahr: +898,4 Tsd. Euro). Wie bereits in den Vorjahren, wird diese Entwicklung insbesondere durch das starke Engagement im Bereich „Schienenersatz-/Busnotverkehr“ im sog. „Vogtlandnetz“ der Länderbahn getragen, für welches ein mehrjähriger Vertrag besteht. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die geringere Bautätigkeit im 1. Halbjahr 2025 zurückzuführen.

II.3. Lage des Unternehmens

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr eigene Verkehrsleistungen in einem Umfang von 2.319,0 Tsd. Wagenkilometern erbracht; dies entspricht etwa dem Wert des Vorjahres. Hiervon entfielen etwa 2.158,8 Tsd. Wagenkilometer auf den Bereich des Linienverkehrs (Vorjahr: 2.092,9 Tsd. Wagenkilometer); diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf Mehrleistungen im Linienverkehr infolge von baubedingten Sperrungen bzw. Umleitungen zurückzuführen.

Das Verkehrsangebot wurde gegenüber den Vorjahren im Wesentlichen beibehalten; vereinzelt gab es geringfügige Anpassungen von Fahrtzeiten, beispielsweise zur Gewährleistung von Anschlüssen (Wiedereinrichtung des sog. „Rundum-Knotens“ in Hohenölsen). Zudem wurde die Bedienung auf den Linien 34 und 45 im Raum Auma/Staitz/Zeulenroda-Triebes außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung auf ein bedarfsorientiertes System umgestellt.

Die seit 2018 forcierte Strategie plan- und regelmäßiger Ersatzinvestitionen im Fuhrpark wurde auch 2025 fortgesetzt. Insgesamt konnten im Berichtsjahr vier neue Linienbusse in Betrieb genommen werden (Gesamtinvestitionsvolumen: 1.061,4 Tsd. Euro), von denen jedoch zwei bereits im Jahr 2024 bestellt wurden. Ein weiterer Linienbus wurde erst nach dem Bilanzstichtag ausgeliefert. Zum Bilanzstichtag am 31.12.2025 belief sich der Fahrzeugbestand auf 51 Fahrzeuge, wovon jedoch drei Busse zunächst noch zum Zwecke der Ersatzteilgewinnung abgestellt waren und anschließend veräußert bzw. verschrottet werden sollen. Das Durchschnittsalter der im aktiven Einsatzbestand stehenden Busse belief sich auf 8,8 Jahre (Vorjahreswert: 9,8 Jahre). 89,6% der im aktiven Einsatz befindlichen Busse sind barrierefrei (Vorjahreswert: 81,6%). Trotz fehlender Investitionsförderung des Freistaats Thüringen konnten im Jahr 2025 die Ersatzinvestitionen in betrieblich erforderlichem Umfang getätigt werden. Gleichwohl muss die Gesellschaft hierzu zunehmend auf Fremdkapital-

finanzierungen zurückgreifen, wodurch sich der Aufwand für Abschreibung und Zinsen sowie die Verschuldung perspektivisch weiter erhöhen werden.

Darüber hinaus wurden im Bereich „Telematik/Fahrgastinformationssysteme“ Investitionen im Umfang von 214,9 Tsd. Euro (davon 161,2 Tsd. Euro Fördermittel des Freistaats Thüringen) getätigt; insbesondere wurden hierbei die dynamischen Informationsanzeigen an wichtigen Umsteigehaltestellen in Greiz (Busbahnhof, Puschkinplatz) und Zeulenroda (oberer Bahnhof, West) erneuert. Weiterhin wurden 15,7 Tsd. Euro in Werkstattausrüstung sowie 6,0 Tsd. Euro in Geschäftsausstattung (Softwarelizenzen) investiert.

Die „Drei-Säulen-Strategie“ (Ausbildung und Übernahme von Auszubildenden; externe Besetzung; Qualifizierung von „Quereinsteigern“) zur dauerhaften Sicherung des notwendigen Personalbestands hat sich bewährt. Zudem besteht mit der durch die GRZ Service- und Verwaltungsgesellschaft mbH betriebene Fahrschule die Möglichkeit, die komplette Betreuung der eigenen Auszubildenden, die Qualifizierung von Quereinsteigern und die gesetzlich notwendigen Schulungsmaßnahmen flexibel und kostengünstig zu gestalten. Dies stärkt die Position der beiden Verkehrsunternehmen PRG/RVG bei der Gewinnung und Betreuung von Auszubildenden und Interessenten erheblich.

	Beschäftigte [VbE]		Beschäftigte [Personen]	
	Ø 2025	Ø 2024	Ø 2025	Ø 2024
Fahrpersonal (ohne geringfüg. Beschäftigte)	71,0	70,3	73,0	71,5
Werkstattpersonal	10,0	10,0	10,0	10,0
Verwaltung/Disposition/Verkehrsbüro	7,3	7,2	8,0	7,8
Summe	88,3	87,5	91,0	89,3
nachrichtl.: Auszubildende			3,4	4,0
nachrichtl.: geringfügig Beschäftigte			9,0	8,5

Darüber hinaus war ein Geschäftsführer beschäftigt.

Die Qualität der Leistungserbringung im Bereich des Linienverkehrs gemäß § 42 PBefG wird durch den Aufgabenträger auf Grundlage des ÖDA einer regelmäßigen Kontrolle unterzogen. Eingehende Anregungen bzw. Beschwerden werden im Rahmen des unternehmensinternen Qualitätsmanagements systematisch erfasst und ausgewertet sowie die Notwendigkeit organisatorischer, betrieblicher, technischer oder personeller Maßnahmen untersucht und bei Erfordernis auch umgesetzt. In sämtlichen Fällen erfolgt eine Rückmeldung an den Beschwerdeführer als integraler Bestandteil einer aktiven Kundenbindung.

II.3.a) Ertragslage

Im Berichtszeitraum hat die Gesellschaft Erträge in einer Höhe von insgesamt +11.508,3 Tsd. Euro (Vorjahr: +11.447,7 Tsd. Euro). Die Aufwendungen lagen im Jahr 2025 bei insgesamt –10.782,8 Tsd. Euro (Vorjahr: –10.896,7 Tsd. Euro). Das Jahresergebnis der Gesellschaft beträgt damit im Berichtsjahr +725,5 Tsd. Euro (Vorjahr: +551,0 Tsd. Euro).

Die Fahrgeldeinnahmen im Linienverkehr konnten auf +3.309,8 Tsd. Euro gesteigert werden (Vorjahr: +2.623,7 Tsd. Euro). Hierin spiegeln sich einerseits die oben beschriebene Steigerung der

Fahrgastzahlen und andererseits die starken Vertriebsbemühungen der Gesellschaft beim Verkauf des Deutschlandtickets wider.

Die Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG (ermäßigte Schülerbeförderung) spielen als mittelbare Folge der Umsetzung des Deutschlandtickets kaum noch eine Rolle und sanken auf +41,0 Tsd. Euro (Vorjahr: +43,6 Tsd. Euro). Durch die erhöhten Fahrgeldeinnahmen konnten die Ausgleichsleistungen gemäß § 231 SGB IX (unentgeltliche Schwerbehindertenbeförderung) auf +102,3 Tsd. Euro im Berichtszeitraum gesteigert werden (Vorjahr: +77,2 Tsd. Euro).

Aufgrund der Fahrgeldausfälle infolge der verpflichtenden Anwendung des stark rabattierten Deutschlandtickets und der als mittelbare Folge gesunkenen Fahrgeldsurrogate gemäß § 45a PBefG ist die Gesellschaft zunehmend auf Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand angewiesen. So beliefen sich die Ausgleichsleistungen auf Grundlage der „Richtlinie Deutschlandticket ÖPNV Thüringen 2025“ im Berichtszeitraum auf +1.221,0 Tsd. Euro, wobei die Mittel nach wie vor unterjährig nur stark zeitverzögert durch den Freistaat Thüringen ausgereicht werden. Offene Forderungen im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket betrugen zum Bilanzstichtag 410,0 Tsd. Euro (davon 191,9 Tsd. Euro für das Jahr 2024 und 218,1 Tsd. Euro für das Jahr 2025).

Die Umsatzerlöse beinhalten weiterhin Erträge mit Zuschusscharakter (Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers auf der Grundlage des ÖDA in einer Höhe von +4.338,2 Tsd. Euro (Vorjahr: +3.486,2 Tsd. Euro), wobei sich in der Steigerung des Ausgleichsbetrags im Wesentlichen die Entwicklung des Preisindex für Dieselmotorkraftstoff als Folge des Ukraine Konflikts nunmehr zeitverzögert vollständig widerspiegelt.

Der Personalaufwand betrug im Berichtszeitraum –5.931,5 Tsd. EUR (Vorjahr: –5.483,8 Tsd. EUR). Die Steigerungen liegen etwa im Bereich des Wirtschaftsplans und sind einerseits durch den vorgesehenen Zuwachs der Tariflöhne zum 01.01.2025 und 01.07.2025 sowie die eingeplanten Einstellungen von Mitarbeitenden im Schienenersatz-/Busnotverkehr zurückzuführen.

Der Materialaufwand sank gegenüber dem Vorjahr deutlich auf –2.681,9 Tsd. Euro (Vorjahr: –3.354,2 Tsd. Euro); ursächlich hierfür sind vor allem gesunkene Aufwendungen für bezogene Leistungen (–1.398,3 Tsd. Euro; Vorjahr: –2.015,8 Tsd. Euro), da einerseits gerade im 1. Halbjahr 2025 weniger Leistungen im Schienenersatz-/Busnotverkehr nachgefragt wurden und andererseits gerade im 2. Halbjahr 2025 diese Leistungen zu einem größeren Teil selbst erbracht wurden. Ebenso konnten die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (im Wesentlichen Dieselmotorkraftstoff und Ersatzteile) mit insgesamt –1.283,6 Tsd. Euro gegenüber dem Vorjahr leicht reduziert werden (Vorjahr: –1.338,4 Tsd. Euro).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen im Berichtsjahr –1.564,4 Tsd. Euro (Vorjahr: –1.496,8 Tsd. Euro). Die Steuerquote beläuft sich auf 0,8% und sank im Verhältnis zum Vorjahr um 0,6%-Punkte.

II.3.b) Finanzlage

Im Berichtszeitraum hat die Gesellschaft Investitionen in einem Gesamtumfang von 1.136,9 Tsd. EUR getätigt (vgl. hierzu Seite 4 f.). Im Hinblick auf eine mittelfristig beabsichtigte betriebliche Konzentration am Standort Greiz-Gommla wird sich die künftige Investitionstätigkeit – neben den

regelmäßigen Ersatzinvestitionen in die Fahrzeugflotte – auch auf den Betriebshof fokussieren, wofür betriebliche Überschüsse in die satzungsmäßige Rücklage für Investitionen eingestellt werden sollen.

Die liquiden Mittel der Gesellschaft betragen zum Bilanzstichtag 2.246,8 Tsd. Euro (Vorjahr: 2.131,9 Tsd. Euro). Die Finanzlage des Unternehmens ist stabil. Auf die nach wie vor nicht verlässliche Ausreichung von Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket wurde mit einer strikten Ausgabenkontrolle und einem straffen Forderungsmanagement reagiert. Durch diese Maßnahmen ist es gelungen, die Liquidität der Gesellschaft seit der Einführung des „Deutschland-Tickets“ vollumfänglich zu sichern. Unter Berücksichtigung der mittelfristigen Finanzplanung sowie der geplanten Ein- und Auszahlungen wird die Gesellschaft in der Lage sein, ihren Zahlungsverpflichtungen auch zukünftig fristgerecht nachzukommen. Innerhalb des Berichtszeitraums hat die Gesellschaft Darlehen bei Kreditinstituten in einem Umfang von 539,8 Tsd. Euro getilgt; im Gegenzug erfolgte ein Zugang an Darlehen in einem Umfang von 544,6 Tsd. Euro für Ersatzinvestitionen im Fuhrpark. Der Gesellschaft stehen nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von 350 Tsd. Euro zur Verfügung.

II.3.c) Vermögenslage

Der überwiegende Teil des Vermögens der Gesellschaft ist in Anlagevermögen (immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen) gebunden; der Netto-Buchwert des Anlagevermögens belief sich zum Bilanzstichtag auf 3.166,5 Tsd. Euro (Vorjahr: 2.554,5 Tsd. Euro). Das Anlagevermögen ist unter Berücksichtigung des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen vollständig durch Eigenkapital sowie mittel- und langfristige Verbindlichkeiten gedeckt. Der wertmäßige Bestand an Vorräten liegt mit 78,4 Tsd. Euro leicht über dem Vorjahresniveau (68,0 Tsd. Euro). Die Höhe der Forderungen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 1.355,6 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.400,0 Tsd. Euro), davon 410,0 Tsd. Euro offene Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket.

Die Verbindlichkeiten der Gesellschaft beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 3.651,1 Tsd. EUR (Vorjahr: 3.718,5 Tsd. Euro). Dabei betrugen die Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten aufgrund von Investitionsfinanzierungen 1.939,3 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.820,5 Tsd. Euro). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich am Bilanzstichtag auf 844,0 Tsd. Euro (Vorjahr: 577,7 Tsd. Euro), wobei der Anstieg auf die kurz vor Jahresende ausgelieferten Busse zurückzuführen ist, für welche der Fälligkeitszeitpunkt der Rechnungen erst in das Jahr 2026 fiel. Die sonstigen Verbindlichkeiten reduzierten sich auf 867,9 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.320,3 Tsd. Euro), welche sich im Wesentlichen wie folgt zusammensetzen:

- | | |
|---|-----------------|
| • Entgeltzahlungen für Beschäftigte 12/2025 (fällig in 01/2026): | 270,6 Tsd. Euro |
| • Lohn- und Kirchensteuern, Beiträge BG (fällig in 01/2026): | 68,9 Tsd. Euro |
| • Gesellschafterdarlehen (planmäßiger Tilgungsbeginn ab 01/2025): | 228,2 Tsd. Euro |
| • übrige Verbindlichkeiten: | 300,2 Tsd. Euro |

II.4. Leistungsindikatoren

finanzieller Indikator (Eigenleistung im Linienverkehr)	spezifischer Wert PRG Greiz		Entwicklung 2024 → 2025	
	2025	2024	PRG Greiz	Branche
Aufwand pro Wagen-km	4,18 Euro/km	4,03 Euro/km	+ 3,8 %	+ 2,8 %
- davon: Fahrpersonalaufwand	2,01 Euro/km	1,93 Euro/km	+ 4,0 %	+ 4,0 %
- davon: Instandhaltungsaufwand	0,45 Euro/km	0,45 Euro/km	+ 0,3 %	+ 1,3 %
- davon: Kapitalbind.-kosten (Abschreibungen, Zinsen)	0,27 Euro/km	0,26 Euro/km	+ 4,7 %	+ 2,6 %
eigenwirtschaftliche Erlöse	1,78 Euro/km	1,52 Euro/km	+ 16,9 %	
Zuschüsse (einschließlich Ausgleich für Deutschlandticket)	2,58 Euro/km	2,46 Euro/km	+ 4,7 %	

nicht-finanzieller Indikator	Kennwerte		
	PRG Greiz	Branche	Differenz
Fahrpersonalanteil (Vollbeschäftigten-Einheiten)	80 %	58 %	+ 22 %-Punkte
durchschnittliche Laufleistung pro Bus (Linienverkehr)	43.961 km/a	38.414 km/a	+ 14,4 %
Leerfahrtanteil	5 %	15 %	- 10 %-Punkte
Anteil der Zeitfahrausweise an Fahrgelderlösen	88 %	76 %	+ 12 %-Punkte
- darin enthalten: Zeitfahrausweise von Schülern/Azubis	40 %	19 %	+ 21 %-Punkte

Weitere Steuerungskennzahlen werden im Rahmen des betriebsinternen Controllings erfasst und systematisch ausgewertet.

II.5. Gesamtaussage

Die Gesellschaft konnte sich in den vergangenen Jahren rasch an veränderte Rahmenbedingungen in der ÖPNV-Branche – maßgeblich die gravierenden Änderungen in der Nachfrage- und Finanzierungsstruktur infolge der Umsetzung des Deutschlandtickets – anpassen. Darüber hinaus blieb auch die wirtschaftliche Basis in den Geschäftsbereichen außerhalb des Linienverkehrs stabil. In der Folge schließt die Gesellschaft das Berichtsjahr – nach 2023 und 2024 – erneut mit einem deutlich positiven Jahresergebnis ab.

Gleichwohl haben sich die eigenen Gestaltungsmöglichkeiten der Branche weiter verringert. Infolge der Einführung des Deutschlandtickets und dessen hohen Anteil an den Fahrgelderlösen wird die Erlöskraft immer stärker von bundes- bzw. landespolitischen Entscheidungen dominiert. Die jüngsten Entscheidungen, wie zuletzt auf der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 zur weiteren Entwicklung des Deutschlandtickets lassen jedoch eher Zweifel aufkommen, dass die wirtschaftlichen und finanziellen Realitäten der ÖPNV-Unternehmen als auch der kommunalen Aufgabenträger hierbei hinreichend berücksichtigt werden. Nach wie vor fehlt eine belastbare und vor allem auskömmliche, zwischen Bund und Ländern ausverhandelte Finanzierungsgrundlage im Hinblick auf eine Fortführung dieses Tarifprodukts; der bislang bis 2030 bestätigte Finanzrahmen für Ausgleichsleistungen im Umfang von 3,0 Milliarden Euro pro Jahr erfordert unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung im ÖPNV, aber auch des – ebenfalls politisch gewollten – Angebotsausbaus eine deutlich stärkere Preisdynamisierung des Deutschlandtickets, als sie durch die Länder beschlossen wurde.

Aufwandsseitig haben sich die Einkaufspreise für Traktionsenergie (Dieselkraftstoff) leicht reduziert; jedoch hat der „Energiepreisschock“ infolge des Ukraine-Konflikts zu einem steigenden Preisniveau bei nahezu sämtlichen bezogenen Gütern (insbesondere Ersatzteile) und Dienstleistungen als auch zu

einem allgemein erheblich gestiegenen Lohnniveau geführt. Investive Vorhaben konnten erstmals seit mehreren Jahren wieder wie geplant umgesetzt werden, wobei Produktionskapazitäten nach wie vor noch nicht wieder den Stand vor der COVID-19-Pandemie erreicht haben, was sich in entsprechend langen Lieferzeiten widerspiegelt.

III. Prognose; Chancen- und Risikobewertung

III.1. Prognosebericht für das folgende Geschäftsjahr

Beginnend mit dem Fahrplanwechsel zum 13.08.2018 wurde im Bediengebiet der Gesellschaft ein grundlegend neues Angebotskonzept umgesetzt, welches eine Verdichtung und Systematisierung (Vertaktung, verbesserte Anschlüsse zwischen Bus und Zug) im Stadtverkehr sowie zwischen den zentralen Orten – auch in benachbarten Landkreisen – beinhaltet. In der Folge gelang es, die Fahrgastzahlen zu stabilisieren bzw. zu steigern. Die Einführung des „Deutschland-Tickets“ im Mai 2023, welches eine unkomplizierte verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Nutzung des ÖPNV in Deutschland ermöglicht, hatte erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage bzw. das Verkehrsmittelwahlverhalten; insbesondere die kombinierte Nutzung von Bus- und Bahnangeboten hat an Attraktivität für die Kunden gewonnen. Gemeinsam mit dem Aufgabenträger hat die Gesellschaft darauf reagiert und aufbauend auf dem bisherigen Angebotskonzept die systematische Verknüpfung zwischen Bus und Zug konsequent fortgeführt. Ziel ist es, in der Kombination mit dem Eisenbahnverkehr dessen Reisezeitvorteile auf längeren Distanzen den Fahrgästen zugänglich zu machen und somit zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähige Angebote zu entwickeln. Aus diesem Grund engagieren sich die kreiseigenen Verkehrsgesellschaften PRG und RVG – gemeinsam mit der GRZ Service- und Verwaltungsgesellschaft mbH als Dienstleisterin für verkehrstechnologische Aufgaben – im Rahmen des Projekts „Integraler Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030“. Dies stärkt einerseits die Nutzungsmöglichkeiten der Verkehrsangebote durch breitere Nachfrageschichten und bremst bei geschickter Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung den Anstieg der Produktionskosten.

Für Bedienräume mit einer dünn und dispers besiedelten Raumstruktur, welche in der Folge auch unter einer tendenziell schwachen Nachfrage leiden, sollen weitgehend bedarfsorientierte Bedienformen eingeführt werden, welche einerseits hinreichend den Anforderungen an die Daseinsvorsorge genügen, andererseits aber durch eine strikte Ausrichtung an der Verkehrsnachfrage zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre führen. Außerhalb der Zeiten des Schulverkehrs existiert innerhalb des Bedienraums weder ein festgelegter Linienverlauf noch ein fester Fahrplan; vielmehr können die Fahrgäste den Rufbus innerhalb des angebotenen Bedienzeitraums (ca. 8–18 Uhr) mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens einer Stunde zu jeder beliebigen Zeit bestellen. Grundlage hierfür ist die Novelle des PBefG aus dem Jahr 2021, welche hierfür die neue Betriebsform des „Linienbedarfsverkehrs“ (§ 44 PBefG) vorsieht. Im Herbst 2025 erfolgte eine Ausweitung dieses Betriebskonzepts auf das Umfeld der Städte Zeulenroda-Triebes und Auma-Weidatal (Linien 34/45).

Für das auf den Berichtszeitraum folgende Geschäftsjahr geht die Gesellschaft wiederum von einem positiven Ergebnis aus. Erlöszuwächse werden im Linienverkehr aufgrund der Anhebung des Ausgabepreises des Deutschlandtickets erwartet. Aufgrund der angekündigten bzw. absehbaren Baumaßnahmen im sog. „Vogtlandnetz“ geht die Gesellschaft auch wieder von einer guten Ertragslage im Bereich des Schienenersatzverkehrs aus.

Die mit Abstand höchste Aufwandsposition bleibt – wie auch branchenweit üblich – der Personalaufwand, welcher aufgrund der planmäßig im Jahr 2026 wieder anstehenden Tarifverhandlungen

weiter steigen wird, wenngleich die Gesellschaft von einem nicht so starken Anstieg wie zuletzt 2024 infolge der inflationsbedingten Auswirkungen des Ukraine-Konflikts ausgeht. Attraktive Arbeits- und Vergütungsbedingungen bleiben jedoch wesentliche Voraussetzungen für die Sicherung eines ausreichenden Personalbestands.

III.2. künftige Randbedingungen; Chancen und Risiken

Das Hauptbetätigungsfeld der Gesellschaft bildet der Liniennahverkehr im südlichen Teil des Landkreises Greiz sowie daran angrenzender benachbarter Gebietskörperschaften. Die Ertragslage wird auch in den Folgejahren maßgeblich durch das Deutschlandticket beeinflusst werden und damit ganz wesentlich von den politischen Entscheidungen insbesondere der Länder zu dessen weiterer Entwicklung, Preisgestaltung und Finanzierung abhängen.

Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 haben sich die Landesverkehrsminister darauf verständigt, die Preisentwicklung des Deutschlandtickets an einen branchenspezifischen Inflationsindex zu koppeln, was aus Sicht der Gesellschaft grundsätzlich begrüßenswert ist. Dieses Verfahren kann – insbesondere, wenn das für Ausgleichszahlungen verfügbare Budget von 3,0 Milliarden Euro pro Jahr aus haushälterischen Gründen unverändert bleiben soll – jedoch dazu führen, dass beispielsweise neuerliche „Energiepreisschocks“ einen erheblichen Preisanstieg des Tickets begründen, was aus politischen Gründen vermieden werden sollte. Daher verständigte sich die Verkehrsministerkonferenz trotz entsprechender Kritik seitens der ÖPNV-Branchenverbände sowie der kommunalen Spitzenverbände darauf, dass Einnahmen aus gesteigerten Verkaufszahlen des Deutschlandtickets weitgehend dem „System ÖPNV“ wieder entzogen und stattdessen zur Dämpfung des sich bei Anwendung des vorgenannten Index' ergebenden Anstiegs des Ticketpreises verwendet werden. In der Konsequenz führt dies zu neuen, unkalkulierbaren Risiken für die Branche. Zudem wird der eigentliche Anreiz für Unternehmen, durch ein – quantitativ oder qualitativ – besseres Verkehrsangebot zusätzliche Kunden und damit auch Fahrgelderlöse zu generieren, wieder konterkariert und damit ein Angebotsausbau erschwert, da den hieraus resultierenden Zusatzkosten keine zusätzlichen Erträge gegenüberstehen. Angebots- bzw. Leistungserweiterungen im ÖPNV werden daher nur bei einer entsprechenden Finanzierungsbereitschaft der öffentlichen Hand zu erwarten sein, was in Anbetracht der angespannten Finanzlage vieler öffentlicher Haushalte aktuell eher unwahrscheinlich ist. Hinzu kommen handels- und geopolitische Unsicherheiten bzw. Konflikte, wie zum Beispiel jüngst die militärische Eskalation im Nahen und Mittleren Osten, die perspektivisch wieder zu steigenden Kosten – insbesondere im Kraftstoffbereich – führen werden. Daher richtet sich der Fokus vielmehr darauf, überhaupt den „Status quo“ beibehalten zu können.

Unverändert hoch bleibt der Investitionsbedarf: Im Fahrzeugbereich konnten durch die regelmäßigen Ersatzinvestitionen der vergangenen acht Jahre eine deutliche Verjüngung der Flotte bei mittlerweile fast vollständiger Umsetzung von Barrierefreiheit erreicht werden; dieser Zustand soll durch weiterhin regelmäßige Erneuerungen im Flottenbestand möglichst gehalten werden. Verstärkt rückt aber auch die Gebäudeinfrastruktur (Betriebshöfe) und Werkstattausrüstung in den Fokus. Künftige Investitionsentscheidungen werden dabei verstärkt von den politischen Vorgaben zur Dekarbonisierung der Busflotten geprägt. Die Umstellung auf emissionsarme bzw. -freie Busse ist mit erheblichen Investitionen in neue Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Werkstattausrüstung und brandschutztechnisch ertüchtigte Abstellhallen verbunden. Demgegenüber bleiben aber die Förderprogramme des Bundes bzw. der Länder hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit vage und hinsichtlich ihrer finanziellen Ausstattung völlig unzureichend.

III.2.a) Chancen

Wesentliche Chancen – trotz der oben beschriebenen Probleme hinsichtlich der Preisfortschreibung und der Ausgleichshöhe – sieht die Gesellschaft nach wie vor im Deutschlandticket, welches insbesondere die verkehrsübergreifende Nutzung des ÖPNV vereinfacht und damit beflügelt hat.

Kombinierte Reiseketten mit dem Bus im Vor- und Nachlauf in der Fläche und dem schnelleren Eisenbahnverkehr im Hauptlauf gewinnen daher an Bedeutung, da die mittlere Reisegeschwindigkeit im ÖPNV dadurch steigt. Dies gilt es, im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr zu nutzen. Voraussetzungen hierfür sind jedoch einerseits eine entsprechende Synchronisation der Bus- und Bahnfahrpläne und andererseits eine funktionsgerechte Gestaltung der Umsteigestationen. Innerhalb ihres Bedienegebiets wird die Gesellschaft daher kontinuierlich und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger neue Projekte zur besseren Verknüpfung zwischen Bus- und Eisenbahnverkehr realisieren. Dies ermöglicht es zudem, betrieblich und technologisch ungünstige Langläufe von Linien „aufzubrechen“ und gegebenenfalls freiwerdende Kapazitäten zur Angebotsverdichtung auch nachfrage- bzw. potentialstarken Achsen einzusetzen. Darüber hinaus können hierdurch Dienstpläne mitunter arbeitnehmerfreundlicher gestaltet und die Attraktivität des Berufsbildes „Berufskraftfahrer in der Personenbeförderung“ erhöht werden.

Auch im Hinblick auf die Finanzierungssicherheit der angebotenen Verkehre durch den Landkreis Greiz als Aufgabenträger lohnt sich eine konsequente Weiterverfolgung der integrierten Betrachtung, da sich die Förderkulisse des Freistaats Thüringen perspektivisch auf zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV vernetzte Angebote – Stichwort „ITF-Rahmenplan Thüringen 2030“ – fokussieren wird. Die Gesellschaft stimmt sich intensiv mit dem Landkreis Greiz als Aufgabenträger, mit benachbarten Aufgabenträgern, aber auch mit den im Einzugsbereich der Gesellschaft aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Freistaat Thüringen hinsichtlich der Fortentwicklung des Verkehrsangebots ab. So wurden bereits durch die Angebotskonzeption aus dem Jahr 2018 wesentliche Ansätze, die sich nunmehr in der ITF-Rahmenplanung des Freistaats Thüringen wiederfinden, umgesetzt, so dass günstige Voraussetzungen für die Etablierung des ITF im Landkreis Greiz bestehen. Eine Integration weiterer dafür geeigneter Linien bzw. Verkehrsangebote in das ITF-Netz bzw. das Netz der „landesbedeutsamen Buslinien“ wird in Abhängigkeit der Weiterentwicklung der Förderkulisse durch den Freistaat Thüringen angestrebt.

Die Gesellschaft kann für die Leistungserstellung auf einen altersstrukturell ausgewogenen, gut ausgebildeten und motivierten Personalbestand zurückgreifen; personelle Engpässe aufgrund kurzfristiger Fluktuation sind absehbar nicht zu erwarten. Gleichwohl wird der demographische Wandel mittel- bis langfristig wieder zu einer Verschärfung der Verfügbarkeit von Arbeitnehmern führen. Daher strebt die Gesellschaft eine bessere Ausschöpfung der digitalen Möglichkeiten an, wozu in einem ersten Schritt im Jahr 2026 der bislang nur personalbediente Kundenservice um KI-gestützte Services mit einer 24/7-Verfügbarkeit ergänzt wird und damit ein deutlich verbessertes Leistungsniveau bietet.

Einen immer breiteren Raum nimmt die Diskussion um die Reduzierung verkehrlich bedingter CO₂-Emissionen ein. Auch im ÖPNV wird – trotz der bereits systembedingt sehr guten, spezifischen Emissionswerte und dem damit verbunden, vergleichsweise geringen Minderungspotential – aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen (Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge) die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe forciert. Unbeschadet der aktuellen Debatte um eine Lockerung der Vorgaben auf europäischer Ebene für CO₂-Flottengrenzwerte ist langfristig dennoch zu erwarten, dass eine geänderte Fahrzeugpalette seitens der Hersteller indirekt zum Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zwingt. Vor diesem Hintergrund sollen verschiedene Handlungslinien

(Standortkonzept, stufenweise Umstellung auf emissionsfreie Antriebe, Einführung automatisierten/ autonomen Fahrens (Level 4)) in einem Gesamtkonzept gebündelt ab Mitte 2026 im Rahmen einer vollständig durch den Freistaat Thüringen finanzierten Machbarkeits- und Vertiefungsstudie vorbereitet werden.

III.2.b) Risiken

Wie bereits dargelegt, wurde mit der Einführung des „Deutschland-Tickets“ ein grundlegender Systemwechsel auf dem Gebiet des ÖPNV vollzogen, der erhebliche Auswirkungen insbesondere auf die Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV – und damit auch auf die PRG – haben wird. Mit dem Tarifprodukt wurde ein politisch festgesetzter Höchstpreis (bis 12/2025: 58 Euro/Monat, seit 01/2026: 63 Euro/Monat) für die Nutzer von ÖPNV-Leistungen eingeführt, wodurch der Anteil eigenwirtschaftlicher Erlöse der Verkehrsunternehmen erheblich gesunken ist; im Jahr 2024 lag der Kostendeckungsgrad aus Fahrgelderlösen bei nur noch 32,4% (Thüringer Durchschnitt²). Demgegenüber ist die Abhängigkeit der Unternehmen von der Ausreichung öffentlicher Mittel entsprechend stark angestiegen. Die Unternehmensentwicklung und -finanzierung wird folglich immer stärker vom politischen Gestaltungs- bzw. Entscheidungswillen abhängig, während die unternehmerische und am tatsächlichen Marktgeschehen ausgerichtete Verantwortung in den Hintergrund tritt.

Eine langfristig auskömmliche Finanzierungsperspektive seitens des Bundes bzw. des Freistaats Thüringen für das „Deutschland-Ticket“ existiert bislang nicht. Sofern der Bund bzw. die Länder weiterhin nicht gewillt sind, die finanziellen Konsequenzen aus deren politischer Entscheidung zur Einführung des Deutschlandtickets vollumfänglich zu tragen, verbleiben den Verkehrsunternehmen als „Reaktionsmöglichkeit“ zur Verlustminimierung nur der Verzicht auf (Ersatz-)Investitionen und ein konsequenter Abbau von Verkehrsangeboten, was allerdings den Bemühungen um eine ebenfalls politisch gewollte „Verkehrs- und Energiewende“ diametral entgegensteht. Der Branche fehlt derzeit ein verkehrspolitisches Leitbild bzw. Zielkonzept, verbunden mit einer auch mittel- bis langfristig belastbaren Finanzierungsgrundlage, weshalb kaum noch unternehmerische Entscheidungen von längerfristiger Tragweite möglich sind.

Eine große Unsicherheit stellt die kurz- bis mittelfristige Preisentwicklung sowie die Verfügbarkeit (bzw. die Zeitdauer bis zur Verfügbarkeit) von Rohstoffen und Ersatzteilen dar. Im Frühjahr 2026 sieht sich die gesamte Branche wiederum mit erheblichen Preissteigerungen beim Kraftstoffbezug infolge des Konflikts im Nahen und Mittleren Osten konfrontiert; es ist zu erwarten, dass dies – selbst bei wieder sinkenden Kraftstoffbezugspreisen – dauerhaft zu gestiegenen Preisen bei energieintensiven Produkten sowie zu hohen Lohnforderungen der Arbeitnehmervertretungen führen wird. Damit werden sich auch die Kosten für die Leistungserstellung strukturell erhöhen.

Die Preisentwicklung hat zudem spürbare Auswirkungen auf die Ersatzinvestitionen im Fahrzeugbereich, die sich ebenfalls sprunghaft verteuern und wird ergänzt durch das gestiegene Zinsniveau. Hinzu kommt, dass die Fördertatbestände und -programme des Bundes bzw. des Freistaats Thüringen immer stärker auf schienengestützte Verkehrsträger ausgerichtet sind. Zwar ist es gelungen, infolge des neuen Angebotskonzepts aus dem Jahr 2018 die Anzahl der notwendigen Ersatzbeschaffungen auf durchschnittlich drei Busse pro Jahr zu reduzieren; gleichwohl stellen die sich verschlechternden Randbedingungen (erheblich gestiegene Beschaffungskosten, steigende Finanzierungskosten bei Fremdkapitalfinanzierungen, verringertes Fördermittelvolumen) die Gesellschaft vor entsprechende Herausforderungen hinsichtlich der Finanzierung. Insbesondere bei

² Quelle: Finanzuntersuchung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Freistaat Thüringen im Jahr 2024

einem weiter sinkenden Fördermittelbudget des Freistaats Thüringen können die notwendigen Ersatzinvestitionen selbst in dem bereits reduzierten Umfang nicht mehr durchgeführt werden.

Neben hohen Lohnforderungen der Arbeitnehmervertretungen, welche sich in der ÖPNV-Branche aufgrund deren Charakters als Daseinsvorsorge eher am öffentlichen Dienst als an der tatsächlichen Produktivität orientieren, sieht sich die ÖPNV-Branche in den Verhandlungen über die Branchen- bzw. Flächentarifverträge (TV-N Thüringen) mit Forderungen nach weiteren, im Umfang erheblichen Arbeitszeitverkürzungen (bei vollem Lohnausgleich) konfrontiert, was den sich ohnehin abzeichnenden Arbeitskräftemangel aufgrund des demographischen Wandels weiter verschärfen würde. Derartige Forderungen würden nicht nur zu einem überproportionalen Anstieg der Personalaufwendungen führen, sondern längerfristig auch zu Angebotseinschränkungen führen, wenn eine Aufstockung des Personalbestands im Umfang des verminderten Arbeitsvolumens nicht mehr gelingt. Es bleibt daher abzuwarten, ob bzw. in welchem Umfang und in welchem Zeitraum die Forderungen nach weiteren Arbeitszeitverkürzungen Eingang in die Verhandlungsergebnisse finden.

Greiz, 30. Juli 2026



PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz
Die Geschäftsführung

Bericht des Aufsichtsrates der PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Greiz zum Geschäftsjahr und Jahresabschluss 2025

Entsprechend §§ 42a Abs. 1 und 52 GmbH-Gesetz, § 171 AktG, § 10 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrages und § 8 der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates ist umfassend über die Tätigkeit des Aufsichtsrates zu berichten.

Dem Aufsichtsrat der PRG Personen- und Reiseverkehrs - GmbH Greiz gehörten im Berichtsjahr 2025 an:

Herr Dr. Ulli Schäfer	Aufsichtsratsvorsitzender
Herr Kai Dittmann	stellv. Aufsichtsratsvorsitzender
Herr Gunnar Raffke	Mitglied
Herr Stefan Böhme	Mitglied
Frau Christina Henkel	Mitglied
Frau Ute Barth	Mitglied

Im Jahr 2025 wurde zu zwei Sitzungen des Aufsichtsrates eingeladen. Die Einladung erfolgte fristgemäß schriftlich entsprechend § 8 Abs. 1 Gesellschaftsvertrag mit einer Ladungsfrist von 14 Tagen.

Die Termine der Sitzungen waren so gelegt, dass die im Rahmen der Zuständigkeit des Aufsichtsrates liegenden erforderlichen Entscheidungen getroffen werden konnten. Der Aufsichtsrat war in den durchgeführten Sitzungen beschlussfähig.

Sitzung am 12.08.2025	anwesend: 5 Aufsichtsratsmitglieder
Sitzung am 22.10.2025	anwesend: 4 Aufsichtsratsmitglieder

Schwerpunkte der Tätigkeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2025 waren:

- Jahresabschluss 2024 mit Bericht des Wirtschaftsprüfers
Der Aufsichtsrat hat dem Gesellschafter empfohlen, folgende Beschlüsse zu fassen:
Der geprüfte Jahresabschluss 2024 der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz wird mit einer Bilanzsumme von 6.173.877,79 Euro und einem Jahresüberschuss in Höhe von 550.994,58 Euro festgestellt. Nach Aufrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr verbleibt ein Bilanzverlust in Höhe von 63.726,72 Euro. Der Bilanzverlust in Höhe von 63.726,72 Euro wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Dem Aufsichtsrat der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz wird für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung erteilt.

- Dem Geschäftsführer der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz, Herrn Dr. Stefan Meißner, wurde für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung erteilt.

- Berichterstattung über das laufende Geschäftsjahr und zur wirtschaftlichen Lage
- Beschlussfassung zur Bestätigung des Wirtschaftsplanes 2026 zur Weiterleitung an die Gesellschafterversammlung
- Beschlussfassung zur Bestellung des Wirtschaftsprüfers für den Jahresabschluss 2025
- Abberufung von Frau Angela Rose als Prokuristin der Personen und Reiseverkehr GmbH Greiz zum 31.10.2025
- Bestellung und Erteilung von Gesamtprokura an Frau Nadine Hager mit Wirkung zum 01.11.2025 und Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB
- Bestellung und Erteilung von Gesamtprokura an Herrn René Petzold mit Wirkung zum 01.11.2025

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung überwacht und sich regelmäßig schriftlich und mündlich über die geschäftliche Entwicklung und Lage der Gesellschaft berichten lassen.

Der Jahresabschluss 2025 wurde durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft FIDAIX GmbH geprüft. Zur Sitzung des Aufsichtsrates am 25.08.2026 wurde der Jahresabschluss 2025 vorgestellt und von den Aufsichtsratsmitgliedern diskutiert. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 725.471,46 Euro ab. Nach Aufrechnung mit den Verlustvorträgen aus Vorjahren und Einstellung in satzungsmäßige Rücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn von 0,00 Euro. Ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk wurde erteilt. Die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung wurde festgestellt.

Hinsichtlich der gewährten Zuschüsse durch den Freistaat Thüringen geht die Geschäftsführung von der Konformität der gewährten Beihilfen aus unter der Maßgabe, dass die Verordnung 1370/2007 einschlägig ist. Erkenntnisse, die gegen eine Konformität der Beihilfen sprechen, liegen nicht vor.

Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2025. Der Geschäftsführer wurde für das Berichtsjahr 2025 entlastet. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter, den Jahresabschluss 2025 mit einer Bilanzsumme in Höhe von 6.866.887,39 Euro, einem Jahresüberschuss von 725.471,46 Euro und einem Bilanzgewinn in Höhe von 0,00 Euro festzustellen und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 Entlastung zu erteilen.



Dr. Ulli Schäfer
Aufsichtsratsvorsitzender