

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

Anlage 2

	<u>2025</u> €	<u>2024</u> €
1. Umsatzerlöse	<u>6.567.075,55</u>	<u>5.823.850,79</u>
2. Gesamtleistung	6.567.075,55	5.823.850,79
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.592.974,94	1.496.485,08
4. Materialaufwand	1.301.881,70	1.328.246,62
5. Personalaufwand	4.502.242,57	4.158.317,82
6. Abschreibungen	483.366,37	466.424,38
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.226.513,56	1.209.048,96
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.591,50	6.585,72
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	78.893,19	75.617,20
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	<u>-0,93</u>	<u>0,00</u>
11. Ergebnis nach Steuern	571.745,53	89.266,61
12. Sonstige Steuern	3.835,14	4.621,52
13. Jahresüberschuss	567.910,39	84.645,09
14. Gewinn-/Verlustvortrag aus Vorjahr	-512.589,42	-597.234,51
15. Einstellungen in Gewinnrücklagen	<u>-55.320,97</u>	<u>0,00</u>
16. Bilanzgewinn / Bilanzverlust	<u>0,00</u>	<u>-512.589,42</u>

7. Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

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

—“—

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH, Gera

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH, Gera, – 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 RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH, Gera, 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 RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH, Gera, 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

RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH



I. Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH 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 (z.B. Lkw-Fahrzeugwäsche, Schienenersatzverkehre, Vertrags- und Gelegenheitsverkehre), welche mit der oben genannten Haupttätigkeit in Zusammenhang stehen und einen Beitrag zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Gesellschaft leisten.

Der räumliche Tätigkeitsbereich der Gesellschaft erstreckt sich überwiegend auf den Landkreis Greiz sowie die Stadt Gera, berührt aber darüber hinaus auch benachbarte Gebietskörperschaften (Landkreis Altenburger Land, Burgenlandkreis, Saale-Holzland-Kreis).

Alleiniger Gesellschafter der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH ist der Landkreis Greiz; auf ihn entfallen 100,0% des Stammkapitals der Gesellschaft in einer Höhe von 650,0 Tsd. EUR. Sitz der Gesellschaft ist Gera; Zweigstellen werden nicht vorgehalten. Zur Absicherung einer ausreichenden sozialen Infrastruktur für das Fahrpersonal (Pausenraum, Toilette) wird in Weida eine kleine Wohneinheit als Fahreraufenthaltsstelle angemietet.

Die Haupttätigkeit der Gesellschaft, nämlich die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr, erfolgte auf Grundlage der Betrauung der RVG durch den Landkreis Greiz (als zuständige Behörde im Sinne des § 8a (1) Satz 3 PBefG i.V.m. § 3 (1) Nr. 2 ThürÖPNVG) mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Den Rahmen hierfür bildet der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) vom 22.08.2019 (für den Zeitraum ab dem 01.12.2019). Für die Linien, auf welche Leistungen gemäß § 42 PBefG (Linienverkehr mit Kraftomnibussen (KOM)) 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 RVG 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

Nach den wirtschaftlich herausfordernden Jahren 2022 – 2024 stellte das Jahr 2025 eine Phase der Konsolidierung dar. Nachfrageseitig war der Einbruch infolge der COVID19-Pandemie überwunden; ebenso hatte sich das Preisniveau – insbesondere bei der Traktionsenergie – nach den extremen Steigerungen infolge des Konflikts zwischen der Russischen Föderation und der Ukraine wieder stabilisiert, wenngleich das Preisniveau 2024 immer noch deutlich über jenem des Jahres 2022 lag. 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 Qualität 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

Das Jahresergebnis der Gesellschaft betrug im Berichtszeitraum +567,9 Tsd. Euro, womit die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH erneut ein positives Ergebnis aufweist. Sowohl gegenüber dem Vorjahr (Ist 2024: +84,6 Tsd. Euro) als auch gegenüber dem Planansatz (Plan 2025: +20,5 Tsd. Euro) konnte eine nochmals deutliche Verbesserung erreicht werden, wobei das Ergebnis teilweise auf Einmaleffekte zurückzuführen ist (siehe unten). Sowohl der Linienverkehr als auch die Geschäftsfelder außerhalb des Linienverkehrs weisen ein jeweils positives Spartenergebnis auf.

Der Bestand des originären Eigenkapitals beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 871,2 Tsd. Euro (Vorjahr: 303,2 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 528,4 Tsd. EUR gewährt, dessen Tilgung zunächst bis zum 31.12.2024 ausgesetzt war und seither vertragsgemäß zurückgezahlt wird.

Der bundesweite Trend eines Nachfragezuwachses im ÖPNV hat auch vor der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH nicht Halt gemacht. Insgesamt nutzten im Jahr 2025 knapp 690.000 Fahrgäste die Busse der Gesellschaft, was einen Anstieg um etwa 4,6% gegenüber dem Vorjahr bedeutet.

Zur Unterstützung der wirtschaftlichen Lage betreibt die Gesellschaft neben dem „klassischen“ Linienverkehr in geringerem Umfang auch andere Geschäftsfelder; insbesondere Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG, Gelegenheits- und Schienenersatz-/Busnotverkehre. Die Erträge in diesen Geschäftsfeldern betrugen im Berichtszeitraum insgesamt +797,1 Tsd. Euro (Vorjahr: +432,2 Tsd. Euro); das Spartenergebnis belief sich im Berichtsjahr auf +520,8 Tsd. Euro (Vorjahr: +204,1 Tsd. Euro). In diesem Ergebnis ist ein Einmaleffekt in Höhe von +379,0 Tsd. Euro enthalten; dieser ergibt sich aus dem Saldo des Verkaufserlöses von einer nicht mehr benötigten Teilfläche des Grundstücks in Gera, Leibnizstraße 74 (mit aufstehender Halle) und dessen wertmäßigem Anlagenabgang. Leistungen im Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr waren im Jahr 2025 nur in geringerem Maße gegenüber 2024 zu verzeichnen; dies insbesondere aufgrund der vergleichsweise geringen Bautätigkeit im regionalen Eisenbahnnetz im 1. Halbjahr 2025.

II.3. Lage des Unternehmens

Die Gesellschaft hat im Berichtszeitraum eigene Verkehrsleistungen in einer Größenordnung von 1.774,3 Tsd. Wagenkilometern erbracht; dies entspricht einem Rückgang von ca. 1,8% gegenüber dem Vorjahr (Ist 2024: 1.806,5 Tsd. Wagenkilometer). Diese Entwicklung ist einerseits auf einen leichten Rückgang des Leistungsvolumens im Linienverkehr, stärker jedoch auf den geringeren Fahrtenumfang im Schienenersatz-/Busnotverkehr zurückzuführen.

Nachdem infolge der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts im Dezember 2019 der notwendige Einsatzbestand an Bussen verringert werden konnte, beläuft sich dieser zum Bilanzstichtag auf 31 Busse. Im Berichtsjahr wurden fünf neue Busse in den Bestand aufgenommen (Gesamtinvestitionsvolumen: 1.319,8 Tsd. Euro), darunter zwei bereits im Jahr 2024 bestellte Niederflurbusse. Im Gegenzug wurden drei Fahrzeuge des Typs TEMSA aufgrund des hohen Fahrzeugalters, des damit einhergehenden hohen Instandhaltungsbedarfs bei gleichzeitig schwieriger Ersatzteilverfügbarkeit bei dieser Marke und teilweise fehlender Barrierefreiheit ausgesondert. Dadurch sank das Durchschnittsalter der im aktiven Einsatzbestand befindlichen Fahrzeuge auf 6,0 Jahre (Vorjahr: 7,6 Jahre); mittlerweile ist die Gesamtflotte der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH barrierefrei.

Aufgrund fehlender Mittelbereitstellung durch das Land Thüringen wurden die o.g. Fahrzeuge – wie bereits in den Vorjahren – komplett ohne Fördermittel angeschafft, wofür die Gesellschaft jedoch zunehmend auf Fremdkapitalfinanzierungen zurückgreifen muss, wodurch sich perspektivisch der Aufwand für Abschreibung und Zinsen sowie die Verschuldung weiter erhöhen werden.

Weitere Investitionen im Jahr 2025 betrafen die Büro- und Werkstattausrüstung (51,2 Tsd. Euro, davon 35,7 Tsd. Euro für den neuen Bremsenprüfstand) sowie Telematik-Komponenten für das Leitsystem/ITCS und die automatische Fahrgasterfassung (38,7 Tsd. Euro, davon 27,1 Tsd. Euro Fördermittel).

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)	53,8	54,2	54,9	54,2
Werkstattpersonal	9,0	9,0	9,0	9,0
Verwaltung/Disposition	5,9	5,9	6,0	6,0
Summe	68,7	69,1	69,9	69,2
nachr.: Auszubildende			1,8	1,4
nachr.: geringfügig Beschäftigte			1,0	0,5

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 +8.164,6 Tsd. Euro erzielt (Vorjahr: +7.326,9 Tsd. Euro → Differenz: +837,7 Tsd. Euro) erzielt. Die Aufwendungen betrugen –7.596,7 Tsd. Euro (Vorjahr: –7.242,3 Tsd. Euro → Differenz: –354,4 Tsd. Euro); das Jahresergebnis der RVG für das Jahr 2025 lag damit bei +567,9 Tsd. Euro (Vorjahr: +84,6 Tsd. Euro).

Die Fahrgelderlöse im Linienverkehr (§§ 42 bis 44 PBefG) konnten um knapp 22% gesteigert werden und betrugen im Berichtsjahr +1.605,8 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.316,8 Tsd. Euro). Hierin spiegeln sich einerseits die oben beschriebene Steigerung der Fahrgastzahlen und andererseits die starken Vertriebsbemühungen der Gesellschaften PRG/RVG 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 nur noch +0,8 Tsd. Euro (Vorjahr: +2,4 Tsd. Euro); jedoch konnten infolge des Zuwachses der Fahrgeldeinnahmen höhere Erstattungsleistungen gemäß § 231 SGB IX (unentgeltliche Schwerbehindertenbeförderung) verzeichnet werden (Ist 2025: +49,6 Tsd. Euro; Vorjahr: +38,7 Tsd. Euro). Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Verluste innerhalb des Geltungsbereichs des VMT-Tarifs wurden in einer Höhe von +112,4 Tsd. Euro gewährt, was dem Vorjahresniveau entspricht.

Weiterhin hat die Gesellschaft infolge der verpflichtenden Anwendung des Deutschlandtickets Anspruch auf Ausgleichszahlungen entsprechend der „Richtlinie Deutschlandticket ÖPNV Thüringen 2025“; diese betrugen im Berichtszeitraum +1.040,2 Tsd. Euro, welche jedoch – wie auch in den Vorjahren – nur sehr zeitverzögert durch den Freistaat Thüringen ausgereicht werden. So betrugen die offenen Forderungen im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket zum Bilanzstichtag insgesamt 228,5 Tsd. Euro (davon 35,9 Tsd. Euro für das Jahr 2024 und 192,6 Tsd. Euro für das Jahr 2025). Weiterhin enthalten die Umsatzerlöse Erträge mit Zuschusscharakter (Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers auf der Grundlage des ÖDA) in einer Höhe von +4.435,9 Tsd. Euro (Vorjahr: +3.864,7 Tsd. Euro), wobei sich in der Steigerung des Ausgleichsbetrags im Wesentlichen die Entwicklung des Preisindex für Dieselkraftstoff als Folge des Ukraine Konflikts nunmehr zeitverzögert vollständig widerspiegelt.

Der Personalaufwand (einschließlich Aufwendungen für soziale Sicherung) lag im Berichtsjahr bei –4.502,2 Tsd. Euro (Vorjahr: –4.158,3 Tsd. Euro). Der Zuwachs ist im Wesentlichen auf tarifvertraglich festgelegte Steigerungen der Tariflöhne zum 01.01.2025 und 01.07.2025 zurückzuführen und liegt in der Größenordnung der bereits im Wirtschaftsplan für das Jahr 2025 geplanten Personalaufwendungen.

Der Materialaufwand sank gegenüber dem Vorjahr leicht auf noch –1.301,9 Tsd. Euro (Vorjahr: –1.328,2 Tsd. Euro), was im Wesentlichen auf die Reduzierung des Aufwands für Traktionsenergie (Dieselkraftstoff) zurückzuführen ist; dieser sank auf –752,4 Tsd. Euro (Vorjahr: –798,8 Tsd. Euro). Im Gegenzug erhöhten sich die Aufwendungen für Instandhaltung und bezogene Leistungen infolge der allgemeinen Preisentwicklung für Personal- und Materialkosten bei Zulieferern auf –549,5 Tsd. Euro (Vorjahr: –529,5 Tsd. Euro). Die Abschreibungen erhöhten sich infolge der Investitionstätigkeit leicht auf –483,4 Tsd. Euro (Vorjahr: –466,4 Tsd. Euro), während sonstige betriebliche Aufwendungen etwa in der Größenordnung des Vorjahres zu verzeichnen waren (Ist 2025: –1.226,5 Tsd. Euro; Vorjahr: –1.209,0 Tsd. Euro).

Die Steuerquote sank gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozentpunkte auf 0,7%.

II.3.b) Finanzlage

Im Berichtszeitraum hat die Gesellschaft Investitionen in einem Gesamtumfang von 1.376 Tsd. Euro getätigt (vgl. Seite 4). Nach Abzug der erhaltenen Fördermittel (27,1 Tsd. Euro) lagen die Nettoinvestitionen damit deutlich über dem durch die Höhe der Abschreibungen widerspiegelten Wertverzehr. Auch unter Berücksichtigung des Anlagenabgangs infolge des Verkaufs von Vermögensgegenständen stieg der Wert des Anlagevermögens auf 2.906,1 Tsd. Euro (Vorjahr: 2.236,9 Tsd. Euro) – maßgeblich infolge der Ersatzinvestitionen im Fahrzeugbereich.

Die liquiden Mittel der Gesellschaft betragen zum Bilanzstichtag 922,5 Tsd. Euro (Vorjahr: 398,7 Tsd. Euro). Die Finanzlage des Unternehmens ist stabil; zur Kompensation der nach wie vor nur sehr verspäteten Ausreichung von Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket wurde zwischen den Verkehrsunternehmen im LK Greiz und der GRZ Service- und Verwaltungsgesellschaft als Verbundorganisation eine Anpassung der Zeitpunkte für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen vereinbart (halbjährliche statt bislang nur einmal jährliche Abrechnung). Dadurch ist es gelungen, die Liquidität der Gesellschaft auch nach der Einführung des Deutschlandtickets 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 504,4 Tsd. Euro getilgt; im Gegenzug erfolgte ein Zugang an Darlehen in einem Umfang von 594,7 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 im Anlagevermögen (immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen) gebunden; der Netto-Buchwert des Anlagevermögens betrug zum Bilanzstichtag 2.906,1 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.236,9 Tsd. EUR). Das Anlagevermögen ist vollständig durch Eigenkapital sowie mittel- und langfristige Verbindlichkeiten gedeckt.

Der wertmäßige Bestand an Vorräten lag zum Bilanzstichtag auf dem Vorjahresniveau (Ist 2025: 7,4 Tsd. Euro; Vorjahr: 7,3 Tsd. EUR). Die Höhe der Forderungen erhöhte sich leicht und belief sich zum Bilanzstichtag auf 1.090,8 Tsd. EUR (Vorjahr: 1.031,7 Tsd. Euro), die sich wie folgt aufteilen:

- | | |
|--|-----------------|
| • Ausgleichszahlungen nach ÖDA: | 326,8 Tsd. Euro |
| • Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket: | 228,5 Tsd. Euro |
| • Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Verluste (VMT): | 112,4 Tsd. Euro |
| • übrige Forderungen: | 423,1 Tsd. Euro |

Die Verbindlichkeiten der Gesellschaft beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 3.879,6 Tsd. Euro (Vorjahr: 3.141,9 Tsd. Euro). Dabei betrugen die Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten aufgrund von Investitionsfinanzierungen 1.883,6 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.710,1 Tsd. Euro). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich am Bilanzstichtag auf 1.199,3 Tsd. Euro (Vorjahr: 328,6 Tsd. Euro), wobei der Anstieg im Wesentlichen 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 796,8 Tsd. Euro (Vorjahr: 1.103,2 Tsd. Euro), welche sich im Wesentlichen wie folgt zusammensetzen:

- | | |
|---|-----------------|
| • Entgeltzahlungen für Beschäftigte 12/2025 (fällig in 01/2026): | 204,5 Tsd. Euro |
| • Lohn- und Kirchensteuern, Beiträge BG (fällig in 01/2026): | 51,0 Tsd. Euro |
| • Gesellschafterdarlehen (planmäßiger Tilgungsbeginn ab 01/2025): | 421,6 Tsd. Euro |
| • übrige Verbindlichkeiten: | 119,7 Tsd. Euro |

II.4. Leistungsindikatoren

finanzieller Indikator (Eigenleistung im Linienverkehr)	spezifischer Wert RVG Gera		Entwicklung 2024 → 2025	
	2025	2024	RVG Gera	Branche
Aufwand pro Wagen-km	4,32 Euro/km	4,10 Euro/km	+ 5,2 %	+ 2,8 %
- davon: Fahrpersonalaufwand	1,95 Euro/km	1,79 Euro/km	+ 9,1 %	+ 4,0 %
- davon: Instandhaltungsaufwand	0,53 Euro/km	0,50 Euro/km	+ 5,9 %	+ 1,3 %
- davon: Kapitalbind.-kosten (Abschreibungen, Zinsen)	0,34 Euro/km	0,33 Euro/km	+ 4,7 %	+ 2,6 %
eigenwirtschaftliche Erlöse	1,15 Euro/km	1,07 Euro/km	+ 7,3 %	
Zuschüsse (einschließlich Ausgleich für Deutschlandticket)	3,30 Euro/km	3,06 Euro/km	+ 7,7 %	

nicht-finanzieller Indikator	Kennwerte		
	RVG Gera	Branche	Differenz
Fahrpersonalanteil (Vollbeschäftigten-Einheiten)	79 %	58 %	+ 21 %-Punkte
durchschnittliche Laufleistung pro Bus (Linienverkehr)	52.951 km/a	38.572 km/a	+ 37,3 %
Leerfahrtanteil	7 %	15 %	- 8 %-Punkte
Anteil der Zeitfahrausweise an Fahrgelderlösen (ohne VMT-Tarif)	87 %	76 %	+ 10 %-Punkte
- darin enthalten: Zeitfahrausweise von Schülern/Azubis	84 %	19 %	+ 64 %-Punkte

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

II.5. Gesamtaussage

Die Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr gestaltete sich positiver als ursprünglich prognostiziert; die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH 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. Zwischen den einzelnen Segmenten der Geschäftstätigkeit außerhalb des Linienverkehrs kam es zu Verschiebungen; insgesamt blieb die wirtschaftliche Basis in diesen Geschäftsfeldern dennoch stabil. Hierbei überzeugt die Gesellschaft durch eine gute Organisation und eine hohe Verlässlichkeit gegenüber den Auftraggebern. Für die zu erbringenden und geplanten Leistungen verfügt die Gesellschaft über ausreichende und gut qualifizierte personelle Kapazitäten.

In der Folge schließt die Gesellschaft das Berichtsjahr – nach 2023 und 2024 – erneut mit einem 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 wie geplant umgesetzt werden, wobei die Produktionskapazitäten bei den Herstellern 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

In enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger wurde zum 01.12.2019 ein neues Angebots- und Fahrplankonzept umgesetzt, welches eine Verdichtung und Systematisierung (Taktverkehre, verbesserte Anschlüsse zwischen Bus und Zug) insbesondere auf Linien im Zulauf auf das Oberzentrum Gera beinhaltete. 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, wird die Ausweitung bedarfsorientierter Bedienformen – analog zu dem Rufbusangebot im Geraer Norden am Wochenende bzw. Feiertagen – geprüft, wobei auch kreisgrenzenübergreifende gemeinsame Angebote (z.B. mit dem LK Altenburger Land oder der Stadt Gera) in Betracht gezogen werden. Infolge der flexiblen Bestellmöglichkeit ohne festen Fahrplan besteht für die Einwohner des Bedienegebiets eine bessere Versorgungsqualität mit Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs bei gleichzeitig verringerten Kosten der Leistungserstellung.

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. Infolge einer wieder ausgeweiteten Bauaktivität

im Eisenbahnnetz geht die Gesellschaft auch wieder von einer steigenden Ertragslage im Bereich Schienenersatz-/Busnotverkehr 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 nördlichen Teil des Landkreises Greiz sowie der Stadt Gera (und daran angrenzender benachbarter Gebietskörperschaften). Die Ertragslage wird auch in den Folgejahren maßgeblich durch das Deutschlandticket beeinflusst werden und damit 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.

Im Fahrzeugbereich konnte infolge der durch die Änderungen im Produktionskonzept möglichen Reduzierung des Fahrzeugbestands einerseits, verbunden mit den seither erfolgenden systematischen Ersatzinvestitionen andererseits eine positive Entwicklung verzeichnet werden: Innerhalb von sieben Jahren konnte das Durchschnittsalter der Busflotte von 12,5 Jahren (Stand 2018) auf 6,0 Jahre (Stand 2025) halbiert werden; zudem ist die Flotte nunmehr komplett niederflurig, womit die Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich verbessert werden konnte. Perspektivisch rücken daher Investitionsentscheidungen für die ortsfeste Infrastruktur (Betriebshof, Werkstatt) unter Berücksichtigung der EU- bzw. bundesgesetzlich

geregelten Vorgaben zur Dekarbonisierung in den Fokus, was mit erheblichen Investitionen in neue Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Werkstattausrüstung und brandschutztechnisch ertüchtigte Abstellhallen verbunden ist. Das Ziel muss es daher sein, durch eine unternehmensübergreifende Kooperation und Abstimmung von Angebotskonzepten sowie das Ausschöpfen von Synergien den absehbaren Investitionsaufwand zu begrenzen.

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. Im Hinblick auf eine mittelfristig zu erwartende Umstellung der Förderkulisse seitens des Freistaats Thüringen – Stichwort „ITF-Rahmenplan Thüringen 2030“ – lohnt sich eine konsequente Weiterverfolgung der integrierten Betrachtung von zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV vernetzte Angebote.

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. Die Gesellschaft legt daher großen Wert auf die konsequente Weiterentwicklung bzw. Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Dienstgestaltung, die Nutzung der mit der Einrichtung einer Betriebsfahrschule verbundenen Vorteile hinsichtlich der Qualität der Berufsaus- und Mitarbeiterfortbildung sowie die sukzessive Einbeziehung digitaler Möglichkeiten.

Chancen ergeben sich mittelfristig auch im Falle einer Ausweitung verkehrlicher und betrieblicher Kooperationen mit den Zielen, verschiedene Verkehrsangebote besser aufeinander abzustimmen und dadurch zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschließen oder parallele Strukturen abzubauen und dadurch vorzuhaltende Produktionskapazitäten zu reduzieren. Entsprechende Kooperationen bestehen bereits mit der Stadt Gera und dem Landkreis Altenburger Land; perspektivisch kann aus Sicht der Gesellschaft auch der Saale-Holzland-Kreis hierfür in Betracht gezogen werden.

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 RVG – 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 Durchschnitt). 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. Zudem fehlt eine langfristig auskömmliche Finanzierungsstrategie seitens des Bundes bzw. der Länder. Sofern beide Seiten 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.

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.

Eine Herausforderung bildet in den kommenden Jahren die Finanzierung von Investitionsvorhaben. Die erheblichen Preissteigerungen der vergangenen Jahre haben zu einer mitunter extremen Verteuerung von Investitionen geführt; hinzu kommt das gestiegene Zinsniveau. Erschwerend wirkt sich zudem aus, dass Fördertatbestände und -programme des Bundes bzw. des Freistaats Thüringen immer stärker auf schienengestützte Verkehrsträger ausgerichtet sind. Kleinere Vorhaben, gerade im Bus- oder Haltestellenbereich, die kurzfristig realisierbar wären und einen direkten Nutzen für die Kunden entfalten würden, erreichen oft nicht die erforderlichen Investitionsvolumina (z.B. nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): 10 Millionen Euro). In der Konsequenz führt dies zu steigenden Aufwendungen für die Gesellschaft sowohl hinsichtlich der Höhe der Abschreibungen als auch der Zinslasten; alternativ können die notwendigen Ersatzinvestitionen nicht mehr in dem benötigten Umfang 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.

Gera, 30. Juli 2026



RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH, Gera
Die Geschäftsführung

Bericht des Aufsichtsrates der Regionalverkehr Gera/Land GmbH 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 RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH 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. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates hat zu diesen Sitzungen entsprechend § 8 Abs. 1 Gesellschaftsvertrag mit einer Ladungsfrist von 14 Tagen fristgemäß schriftlich eingeladen.

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, folgenden Beschluss zu fassen:
Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter den Jahresabschluss 2024 mit einer Bilanzsumme in Höhe von 3.691.155,82 Euro und einem Jahresüberschuss in Höhe von 84.645,09 Euro festzustellen. Nach Verrechnung mit dem Bilanzverlust des Vorjahres verbleibt ein Bilanzverlust in Höhe von 512.589,42 Euro. Der Bilanzverlust in Höhe von 512.589,42 Euro wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Dem Aufsichtsrat der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH wird für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung erteilt.

- Dem Geschäftsführer der RVG Herrn Dr. Stefan Meißner wird für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung erteilt.

- Berichterstattung des Geschäftsführers über das laufende Geschäftsjahr.
- Beschluss zum Verkauf des bebauten Grundstückes 1464/44 Gemarkung Gera an die Stadtwirtschaft Gera GmbH zum Kaufpreis in Höhe von 575 TEUR
- Bestätigung des Wirtschaftsplanes 2026 zur Weiterleitung an die Gesellschafterversammlung
- Beschlussfassung zur Bestellung des Wirtschaftsprüfers für den Jahresabschluss 2025
- Beschluss zur Abberufung von Frau Angela Rose als Prokuristin der Regionalverkehr Gera/Land GmbH zum 31.10.2025
- Bestellung und Erteilung von Gesamtprokura an Frau Nadine Hager mit Wirkung zum 01.11.2025 und die Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB
- Bestellung und Erteilung von Gesamtprokura an Herrn Sebastian Koudele 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 567.910,39 Euro ab. Nach Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr und Einstellung in satzungsmäßige Rücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn in Höhe von 0,00 Euro. Dieser wird auf neue Rechnung vorgetragen. 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 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 Herr Dr. Stefan Meißner wird für das Geschäftsjahr 2025 entlastet. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter, den Jahresabschluss 2025 mit einer Bilanzsumme in Höhe von 4.952.073,58 Euro, einem Jahresüberschuss in Höhe von 567.910,39 Euro und einem Bilanzgewinn von 0,00 Euro festzustellen und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 Entlastung zu erteilen.



Dr. Ulli Schäfer
Aufsichtsratsvorsitzender