

GESCHÄFTSBERICHT

2024

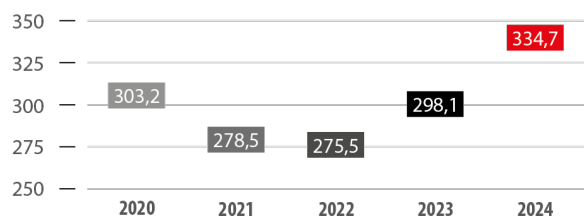
KENNZAHLEN

01

FAHRGÄSTE

IN MIO.

Das **FAHRGASTAUFKOMMEN** lag 2024 auf Höhe der beiden Vorjahre und hat damit ein **STABILES NACH-PANDEMIE-NIVEAU** erreicht.



02

STAMMKUNDSCHAFT

IN TSD.

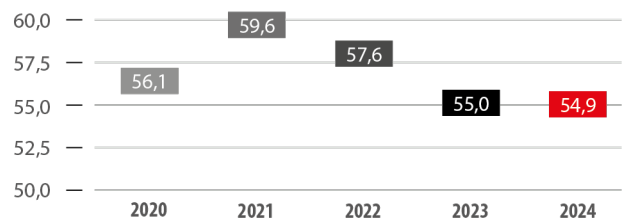
Die Zahl der Stammkundinnen und Stammkunden **STIEG** im Vergleich zum Vorjahr deutlich um **RUND ZWÖLF PROZENT** auf **334.700** an. Für die KVB bleibt es ein wesentliches Ziel, Stammkundschaft zu binden oder zurückzugewinnen.

03

WAGENKILOMETER

IN MIO. KM

Die Betriebsleistung der Bahnen und Busse ist gemessen in **WAGENKILOMETERN** immer noch leicht rückläufig. Der Hauptgrund dafür ist ein **ANGEPASSTES FAHRPLANANGEBOT** im Stadtbahnbetrieb.



04

BESCHÄFTIGTE

ANZAHL, STAND 31.12.2024

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stieg bis Jahresende 2024 im Vergleich zum Vorjahr erneut, und zwar um 135 auf **4.294**. Darunter waren **185 AUSZUBILDENDE**.

Wir weisen darauf hin, dass im gesamten Geschäftsbericht bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben aufgrund kaufmännischer Rundungen Differenzen auftreten können.

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT DES VORSTANDES	5
BERICHT DES AUFSICHTSRATES	8
AUFSICHTSRAT	12
VORSTAND	13
UNTERNEHMENSSTRUKTUR DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2024	14
UNTERNEHMENSBEILIGUNGEN DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2024	15
UNTERNEHMENSLEITBILD	16
LAGEBERICHT	18
Grundlagen der Gesellschaft	18
Berichterstattung gemäß § 108 III Nr. 2 GO NRW	18
Unternehmensstrategie	18
Wirtschaftsbericht	21
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	21
Geschäftsverlauf	22
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	26
Arbeiten bei der KVB	32
Logistik	35
Umwelt- und Klimaschutz	36
Nachhaltigkeit	37
Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres	38
Innovationen	40
Risiken- und Chancenbericht	44
Prognosebericht	48
Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit	50

JAHRESABSCHLUSS	52
Anhang – Allgemeine Erläuterungen	54
Erläuterungen zur Bilanz	57
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	63
Sonstige Angaben	66
Nachtragsbericht	70
Kapitalflussrechnung	75
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS	76
ANLAGEN	
Zehnjahresübersicht	80

VORWORT DES VORSTANDES

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2024 war erneut ein herausforderndes Jahr für die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB). Die Personalsituation vor allem im Fahrdienst blieb trotz intensiver Recruiting-Maßnahmen angespannt. Daher haben wir die Anstrengungen zur Personalgewinnung noch einmal intensiviert. Das Recruiting-Team der KVB hat im Geschäftsjahr rund 480 neue Kolleginnen und Kollegen eingestellt – dazu kamen zahlreiche interne Besetzungsverfahren sowie bereits frühzeitige Einstellungen für das Jahr 2025. Und dennoch suchen wir dringend neue Kolleginnen und Kollegen in ganz unterschiedlichen Bereichen.

Die Probleme bei der Beschaffung von Ersatzteilen und Materialien bestanden und bestehen unverändert, die Auslieferung unserer neuen Niederflurfahrzeuge verzögert sich weiter. Darüber hinaus bewegt sich die KVB im Spannungsfeld zwischen den Anforderungen der Mobilitätswende und den wirtschaftlichen Zwängen der Stadt und des Stadtwerke Köln Konzerns. Das waren enorme Herausforderungen, die es zu bewältigen galt und weiterhin gilt.

»WIR HABEN IM JAHR 2024 INTENSIV DARAN GEARBEITET, UNSERE BETRIEBSQUALITÄT ZU VERBESSERN, UND WIR WERDEN DIESE ANSTRENGUNGEN WEITER INTENSIVIEREN. UND WIR DANKEN UNSEREN KUNDEN, DASS SIE UNS TROTZ DER UNBESTREITBAR SCHWIERIGEN SITUATION DIE TREUE GEHALTEN HABEN.«

Stefanie Haaks,
VORSITZENDE DES VORSTANDES DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen hat das #TeamHerzschlag im vorigen Jahr eine bemerkenswerte Leistung vollbracht. Auch wenn die Betriebsqualität nach wie vor weder uns noch die Kundschaft zufriedenstellen konnte, haben wir wesentliche Erfolge verzeichnen können – allen voran die Eröffnung des Betriebshofs Porz, des ersten reinen E-Bus-Betriebshofs in NRW. Er ist ein Meilenstein auf dem Weg, unsere Rolle als der umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsdienstleister in Köln und der Region zu stärken. Umso mehr freut es uns, dass der Betriebshof Porz beim Mobilitätspreis.NRW mit dem dritten Platz ausgezeichnet wurde.

Die Kolleginnen und Kollegen aus vielen verschiedenen Bereichen haben auch während der Fußball-Europameisterschaft im Sommer, als hunderttausende Fans in Köln unterwegs waren, eine beachtliche Leistung abgeliefert. Die Stadt Köln hat sich den Gästen aus aller Welt als guter, weltoffener Gastgeber präsentiert, und wir haben einen großen Beitrag dazu geleistet.

»MIT DEM NEUEN BETRIEBSHOF IN PORZ HABEN WIR EIN VIEL BEACHTETES ZEICHEN GESETZT UND UNSERE POSITION ALS KLIMA- UND UMWELTFREUNDLICHER MOBILITÄTSDIENSTLEISTER GEFESTIGT.«

Jörn Schwarze,
VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Nicht zuletzt haben wir weitere wichtige Wegmarken gesetzt: mit der ungebrochenen Erfolgsgeschichte des KVB-Rades, mit der Installation der neuen Fahrgastanzeiger in Bussen und Bahnen, mit den Anstrengungen für mehr Sicherheit an einzelnen Stadtbahn-Haltestellen sowie erfolgreich abgeschlossenen Gleisbaumaßnahmen. Im Oktober begannen die Abbrucharbeiten auf dem ehemaligen Norton-Gelände in Wesseling, wo in den nächsten Jahren ein moderner neuer Betriebshof entsteht.

In einem großen Kraftakt ist zudem die Umstellung des gesamten Finanz- und Rechnungswesens auf SAP S/4HANA gelungen. Und schließlich haben wir mit der Initiative „Seid lieb zueinander“, die wir gemeinsam mit der Band „Cat Ballou“ gestartet haben, ein Zeichen für ein respektvolles Miteinander in der Stadt gesetzt.

**»DIE GROSSE ZAHL DER EINSTELLUNGEN IM JAHR 2024 BELEGT,
DASS DIE KVB NACH WIE VOR ZU DEN ATTRAKTIVSTEN
ARBEITGEBERN IN KÖLN UND DER REGION GEHÖRT.«**

Peter Densborn,
VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Die Fahrgastzahlen sind im Geschäftsjahr trotz der aufgezeigten schwierigen Rahmenbedingungen im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben. Sie stiegen leicht von 235,8 Mio. auf 236,2 Mio. Eine sehr positive Entwicklung ist bei der Stammkundschaft zu verzeichnen: Ihre Zahl stieg von 298.100 auf 334.700. Ein deutliches Signal, dass wir trotz der unbefriedigenden Betriebssituation auf unsere Kundinnen und Kunden zählen können.

Das Unternehmensergebnis war mit einem Jahresfehlbetrag von 185,1 Mio. € um 53,7 Mio. € schlechter als im Vorjahr, lag aber knapp über dem Planergebnis, das einen Fehlbetrag von 185,8 Mio. € vorsah.

Die Herausforderungen werden nicht geringer, und sie werden nur mit einem engagierten Team zu bewältigen sein. Wir wollen an dieser Stelle ausdrücklich Danke sagen an alle, die im vorigen Jahr ihren großen Einsatz, ihre Fachkenntnis und ihren Teamgeist in den Dienst des Unternehmens gestellt haben!

Köln, im Juni 2025

Der Vorstand

Stefanie Haaks Jörn Schwarze Peter Densborn

BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben unter Beachtung des Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln (PCGK Köln) wahrgenommen. Er hat den Vorstand entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben regelmäßig beraten und sich von der Zweck- und Ordnungsmäßigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung überzeugt. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung und der strategischen Grundausrichtung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle oder Ad-hoc-Risikomeldungen eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende – sowie vor seiner Wahl im April 2024 auch sein Vorgänger im Aufsichtsratsvorsitz – stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat ferner den Compliance- und Datenschutz-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Compliance-Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum 2024 wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

Manfred Richter,
VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATES



Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, gegenüber dem Aufsichtsrat etwaige Interessenkonflikte offenzulegen. Dieser berichtet über offengelegte Interessenkonflikte sowie deren Behandlung in der Hauptversammlung. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates haben die jährliche Erklärung nach Ziffer 2.9.3 des PCGK Köln darüber abgegeben, ob Interessenkonflikte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2024 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 14.03., 06.06., 12.09. und 05.12. sowie sechs außerordentliche Sitzungen am 01.02., 16.04., 10.05., 17.05., 11.10. und 28.11. stattgefunden.

Für einen Geschäftsvorgang, der für das Unternehmen eilbedürftig war, wurde in einem begründeten Ausnahmefall der erforderliche Beschluss nach Vorberatung in einer Sitzung des Aufsichtsrates außerhalb einer Sitzung gefasst.

Ein Schwerpunkt der Beratungen im Aufsichtsrat war die Implementierung von Projekten im Zusammenhang mit der wachstums- und klimaschutzorientierten Strategie der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, unter anderem in den Bereichen Standortentwicklung und -planung, Fahrzeugbeschaffung sowie Personalgewinnung, -entwicklung und -ausbildung.

Weitere zentrale Themenbereiche waren die Entwicklung des Leistungsangebotes der KVB, die aufgrund der fortdauernden politischen Kontroverse um das Deutschlandticket unsichere Entwicklung der Erlössituation der KVB sowie die mittel- bis langfristige Finanz- und Wirtschaftssituation der Gesellschaft vor dem Hintergrund der Entwicklung des Ergebnissicherungskonzeptes der Stadtwerke Köln GmbH (SWK).

Darüber hinaus waren Vorstandsangelegenheiten im Berichtszeitraum Gegenstand von Beratungen sowie von Arbeitsaufträgen des Aufsichtsrates an den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates. Darunter fiel insbesondere eine Organisationsüberprüfung mit Schwerpunkt auf der Vorstandsstruktur.

Im Berichtszeitraum war weiterhin das Projekt Nord-Süd Stadtbahn und damit verbunden die kontinuierliche weitere Aufarbeitung des Unglücks am Waidmarkt ein Schwerpunktthema im Aufsichtsrat. Die jeweils aktuell vorliegenden Erkenntnisse und Sachstände zu den Folgen des Stadtarchiv-Einsturzes wurden durch den Vorstand ausführlich erläutert.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren gemäß den rechtlichen und satzungsgemäßen Vorgaben im Berichtszeitraum zudem folgende weitere Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens,
- die Auswirkungen externer politisch-ökonomischer Entwicklungen auf die Entwicklung der Gesellschaft, insbesondere auf die Bereiche Beschaffung, Versorgungssicherheit und Lieferkettenstabilität,
- das SWK-Ergebnissicherungskonzept und seine Implikationen auf die KVB,
- die Auswirkungen der Weiterführung des Deutschlandtickets auf die Erlös- und die Fahrgastsituation,
- der Umfang des Leistungsangebotes der Kölner Verkehrs-Betriebe AG,
- die Betriebsqualität, insbesondere hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, sowie deren absehbare Entwicklung,
- die Beschaffung von Bussen sowie der Stadtbahnwagentypen NF6/NF12,
- die vorgezogene Ersatzbeschaffung von Stadtbahnwagen der Serie K4500 infolge von Lieferverzögerungen bei den Stadtbahnwagentypen NF6/NF12,
- die Personalentwicklung, insbesondere im Fahrdienst, sowie Personalrecruiting,
- die Entwicklung und Projektierung der Betriebshof- und Netzinfrastruktur,
- die Compliance-Berichterstattung
- der ÖDLA-Qualitätsbericht 2023 und die Revision des ÖDLA-Vertrages der KVB mit der Stadt Köln,
- das Interne Kontrollsystem (IKS) des internen und externen Berichtswesens,
- die wesentlichen Grundstücksangelegenheiten,
- der KVB-Beteiligungsbericht 2023,
- die Beteiligung an der Digital H GmbH,
- Personalangelegenheiten,
- Vorstandsangelegenheiten, insbesondere das Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes vor Ablauf der vertraglich vereinbarten Bestellungszeit, die Geschäftsordnung des Vorstandes, die Vorstandsvergütung, die Überprüfung der Vorstandsstruktur sowie der -verantwortlichkeiten und
- die Wahl des Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat am 06.06.2024 – gemeinsam mit dem Vorstand – für das Geschäftsjahr 2023 die Entsprechenserklärung im Zusammenhang mit der Erklärung der Geschäftsführung über die Corporate Governance des Unternehmens gemäß dem PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung abgegeben. In der gleichen Sitzung am 06.06.2024 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2023 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2025 mit den wesentlichen Daten für die Ergebnis-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 05.12.2024 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über bestehende Risiken und das Risikomanagement der Gesellschaft, insbesondere im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Weiterführung des Deutschlandtickets, den Verzögerungen bei der Auslieferung und Inbetriebnahme bestellter Stadtbahnwagen, den Energiepreisen sowie den ergriffenen Personalmaßnahmen, informiert.

Zudem wurde eine für die Aufsichtsratsmitglieder im Stadtwerke Köln Konzern organisierte Online-Fortbildung zur Thematik „Rechte und Pflichten im Rahmen der neuen EU-Berichtspflichten im Bereich Nachhaltigkeit (CSRD und Taxonomie)“ durchgeführt. Mitglieder des Aufsichtsrates der Kölner Verkehrs-Betriebe AG nahmen an der Schulung teil.

Im Berichtsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion die Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung berücksichtigt, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Zur Anwendung der Regeln des PCGK Köln, zu Abweichungen von diesen und Begründungen für diese Abweichungen wird auf die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat gemeinschaftlich abgegebene Entsprechenserklärung in der Anlage zum Jahresabschluss verwiesen.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Kölner Verkehrs-Betriebe AG hat im Geschäftsjahr 2024 dreizehnmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten. Des Weiteren wurden Vorstandsangelegenheiten beraten.

Mitglieder des Vorstandes nahmen an den Ausschusssitzungen regelmäßig teil, sofern sie nicht selbst betroffen waren.

Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit im Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates durch die Aufsichtsratsvorsitzenden regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der WIBERA Wirtschaftsberatung AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses durch den Aufsichtsrat einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2024 am 05.06.2025 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31.12.2024 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung.

Der Verlust wird gemäß § 4 des Organschaftsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH abgedeckt.

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Ständigen Ausschuss

Im Aufsichtsrat der Kölner Verkehrs-Betriebe AG gab es im Jahr 2024 mehrere Veränderungen:

Nach Ausscheiden von Herrn Lino Hammer am 15.04.2024 wurde Herr Manfred Richter mit Wirkung vom 16.04.2024 in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Ablauf des 30.04.2024 ist Herr Daniel Kolle aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Nachgefolgt ist am 01.05.2024 als Ersatzmitglied Frau Britta Munkler.

Herr Ralf Lion ist mit Ablauf des 31.05.2024 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Nachgefolgt ist am 01.06.2024 als Ersatzmitglied Frau Andrea Köhne.

Zum 07.08.2024 ist Herr Markus Fürst-Reichelt aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Am 08.08.2024 ist Herr Robert Voit als Ersatzmitglied nachgefolgt.

Für die im Geschäftsjahr 2024 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz für die Verkehrswende und die Arbeit in dem von Krisen geprägten und für alle Beschäftigten sehr herausfordernden Jahr spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kölner Verkehrs-Betriebe AG seinen besonderen Dank aus.

Köln, im Juni 2025

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates

Manfred Richter

AUFSICHTSRAT

Manfred Richter, MdR Personalleiter,
Deutsches Komitee für UNICEF e. V.
Vorsitzender
seit 16.04.2024

Lino Hammer, MdR Fraktionsgeschäftsführer,
Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
im Rat der Stadt Köln
Vorsitzender
bis 15.04.2024

Marco Steinborn *) Betriebsratsvorsitzender
Stellvertretender Vorsitzender

Christian Burk *) Bauingenieur, Bereichsleiter
„Fahrweg“

Oliver Czernik *) Stellvertretender
Betriebsratsvorsitzender

Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR Dolmetscherin und Übersetzerin,
selbstständig;
Mitarbeiterin bei MdB Serap Güler

Ascan Egerer Beigeordneter der Stadt Köln,
Dezernent für Mobilität

Mustafa Ekit *) KOM-Fahrer

Markus Fürst-Reichelt *) Freigestelltes
Betriebsratsmitglied
bis 07.08.2024

Eric Haeming, MdR Corporate Business Development
Manager, Prokurist, DACHSER SE

Mike Homann, MdR Rechtsanwalt, selbstständig

Christiane Jäger, MdR Verwaltungsangestellte,
Stadt Leverkusen

Andrea Köhne *) KOM-Fahrerin
seit 01.06.2024

Daniel Kolle *) Abteilungsleiter,
EDG-Entsorgung Dortmund GmbH
bis 30.04.2024

Ralf Lion Verkehrs-/Stellwerksmeister
bis 31.05.2024

Britta Munkler *) Stellv. Bezirksgeschäftsführerin,
ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen
seit 01.05.2024

Frank Michael Munkler *) Gewerkschaftssekretär,
ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen

Thomas Oberwinter *) Freigestelltes
Betriebsratsmitglied

Monique Steeger *) Gewerkschaftssekretärin,
ver.di Landesbezirk NRW

Ralph Sterck, MdR Referatsleiter, Ministerium für
Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz
und Energie des Landes Nordrhein-
Westfalen

Güldane Tokyürek, MdR Volljuristin,
Jobcenter Mönchengladbach

Robert Voit *) Freigestelltes Betriebsratsmitglied
seit 08.08.2024

Lars Wahlen, MdR Student

Andreas Wolter, MdR Bürgermeister der Stadt Köln;
Controller, BRUNATA-METRONA GmbH

*) Arbeitnehmervertreter/-in
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln
Stand: 28.02.2025

VORSTAND

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende,
Vorstandsbereich I

Jörn Schwarze

Vorstandsbereich II

Dr. Thomas Schaffer

Vorstandsbereich III
bis 31.08.2024

Peter Densborn

Vorstandsbereich IV

Im Bild von links: Peter Densborn, Stefanie Haaks und Jörn Schwarze



UNTERNEHMENSSTRUKTUR DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2024

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG Der Vorstand

Bereich I Stefanie Haaks

101 Unternehmenskommunikation Hr. Pesch
102 Vorstandsbüro Hr. Schneeloch
103 Betriebs- und Verkehrsleiter Hr. Bruder
11 Betrieb Stadtbahn und Bus Hr. Ulmer
12 Werkstätten Stadtbahn und Bus Hr. Süß
15 (bis 31. August 2024 Bereich III) Nahverkehrsmanagement Hr. Höhn
31 (bis 31. August 2024 Bereich III) Finanz- und Rechnungswesen Hr. Füssgen
32 (bis 31. August 2024 Bereich III) Controlling Hr. Hol

Bereich II Jörn Schwarze

201 Zentraler Brandschutz / Umweltschutz Hr. Dr. Georg Klumpe *
202 Nord-Süd-Stadtbahn und technisches Projektmanagement Hr. Scharrenbroich
203 Städtebauliche ÖPNV-Anforderungen N.N.
301 (bis 31. August 2024 Bereich III) Fördermittel Fr. Rohrbacher
26 Gebäudemanagement Hr. Scharrenbroich
27 Fahrweg Hr. Burk
33 Materialwirtschaft Hr. Di Raimondo

Bereich IV Peter Densborn

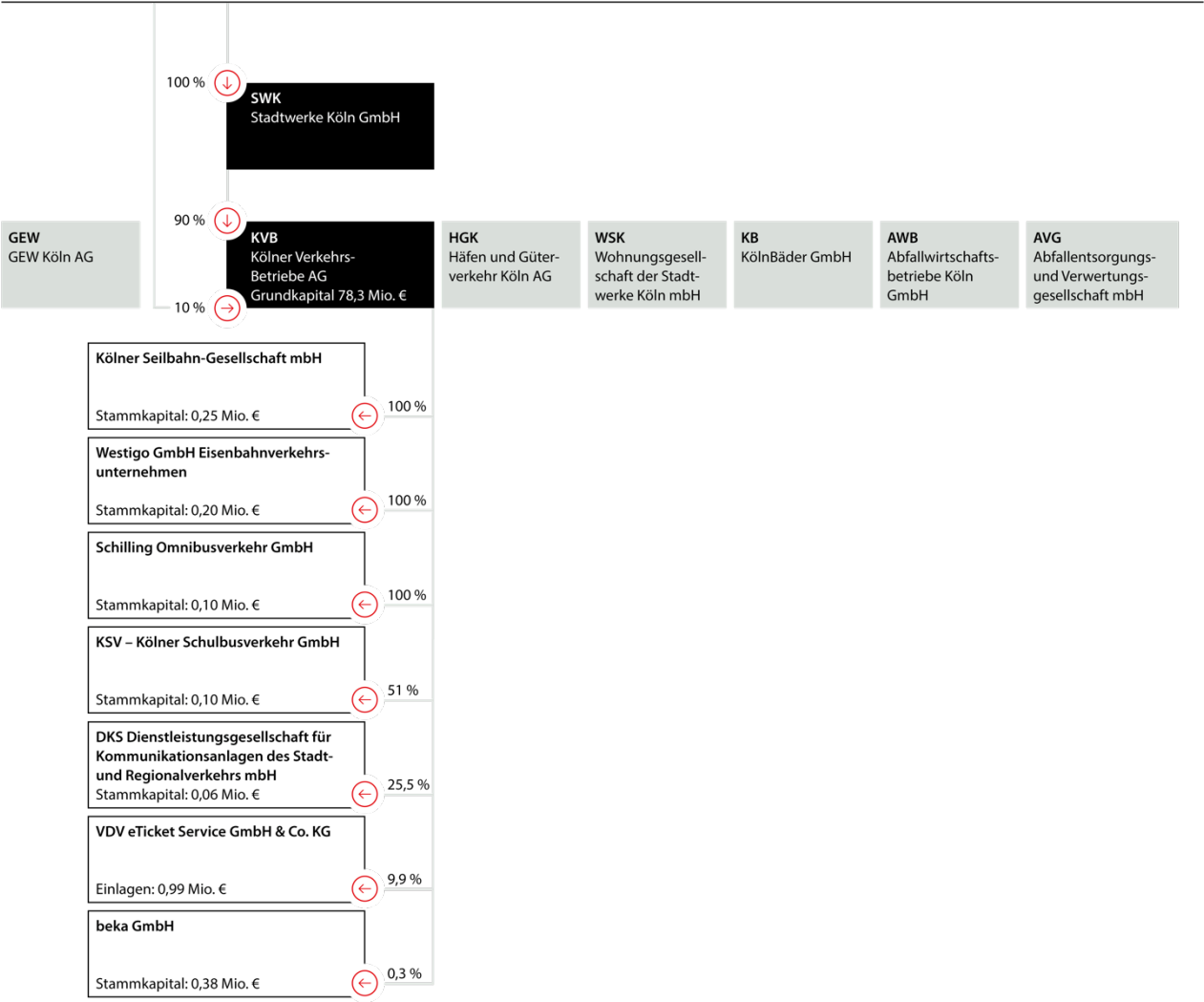
401 Datenschutz Hr. Schmitt
402 Arbeitssicherheit Hr. Dr. Georg Klumpe *
404 Compliance Dr. Martina Hahn
13 (bis 31. August 2024 Bereich III) Absatz Fr. Höhn
14 Fahrgastsicherheit / -service Hr. Dr.-Ing. Römer
41 Personalmanagement Fr. Winkelmann
42 Informationsmanagement Hr. Dr. Buet
43 Inhouse Consulting / Organisation Fr. Reuter

* Personalunion 201 und 402

Stand: Dezember 2024 Interimsstruktur

UNTERNEHMENS BETEILIGUNGEN DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2024

STADT KÖLN



● Schwesterunternehmen im Stadtwerke Köln Konzern

Stand: 31. Dezember 2024

UNTERNEHMENSLEITBILD

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB): kompetent, partnerschaftlich, attraktiv, nachhaltig.

WIR BIETEN MOBILITÄT IN STADT UND UMLAND.

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der KVB, bieten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln und ihres Umlandes nachhaltige Mobilität. Unsere Bahnen und Busse verbessern die Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Wir bieten umweltfreundliche Mobilität, indem wir auch unsere Umweltaspekte regelmäßig bewerten, mit dem Ziel, unsere Energieeffizienz stetig zu steigern.

Wir bieten ein leistungsfähiges, attraktives und zuverlässiges Mobilitätsangebot.

Wir wollen damit mehr Fahrgäste für den Öffentlichen Personennahverkehr gewinnen und seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich und stetig erhöhen.

WIR ORIENTIEREN UNS AN DEN WÜNSCHEN UNSERER KUNDINNEN UND KUNDEN.

Dies gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Aufgabenbereichen. Technik, Anlagen und Service sind auf die Anforderungen unserer Fahrgäste ausgerichtet.

Zufriedene Kundinnen und Kunden sichern unsere Marktposition und bilden die Basis für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

WIR HANDELN WIRTSCHAFTLICH.

Unser Unternehmen befindet sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern und vor allem dem Pkw. Deshalb handeln wir wirtschaftlich und kostenbewusst.

Wir nutzen alle Möglichkeiten, Produktivität und Erträge zu steigern sowie Kosten zu senken.

WIR HANDELN RECHTSKONFORM.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beachten alle relevanten gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Vorschriften sowie internen Anweisungen, Richtlinien, Betriebsvereinbarungen, Tarifverträge und Arbeitsschutzbestimmungen.

WIR SIND MOTIVIERT UND ENGAGIERT.

Durch unsere Leistungen bestimmen wir Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes, den Erfolg unseres Unternehmens und die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.

Wir wissen, dass gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sind. Durch Aus- und Weiterbildung fördert unser Unternehmen unsere persönliche und berufliche Entwicklung.

Wir verpflichten uns, selbstständig, kollegial und verantwortungsbewusst zu handeln.

Unser Unternehmen strebt weiterhin sichere Arbeitsplätze und humane Arbeitsbedingungen sowie eine Bezahlung an, die die Leistung des Einzelnen anerkennt. Unser Unternehmen positioniert sich als familienbewusster Arbeitgeber. Wir schaffen Rahmenbedingungen, die zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf führen.

Auch die Sicherheit unserer Beschäftigten und der Schutz ihrer Gesundheit ist für unser Unternehmen ein Anliegen höchster Priorität.

All diese Herausforderungen lassen sich nur auf Basis einer wertorientierten Zusammenarbeit bewältigen.

Die KVB ist der Herzschlag der Stadt und ihre Mitarbeitenden sind das Team Herzschlag. Dies äußert sich in einem respektvollen, offenen, partnerschaftlichen Miteinander und Füreinander. Damit schaffen wir die wesentliche Voraussetzung dafür, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motiviert und engagiert arbeiten und so nachhaltig zum Erfolg des Unternehmens beitragen.

LAGEBERICHT

Grundlagen der Gesellschaft

Berichterstattung gemäß § 108 III Nr. 2 GO NRW

Unternehmensgegenstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist gemäß § 3 der Unternehmenssatzung die Bedienung des öffentlichen Verkehrs. Die KVB befördert Personen in Köln und auf abgehenden Linien im Umland mit Omnibussen, Stadtbahnen und im On-Demand-Verkehr. Darüber hinaus stellt sie in Köln auch ein in den ÖPNV-Tarif eingebundenes Radsharing-Angebot zur Verfügung. Sie übernimmt damit gemeinsam mit anderen Unternehmen aus dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) die notwendige Aufgabe einer allgemeinen, flächendeckenden Daseinsvorsorge des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Bevölkerung des Kölner Stadtgebietes sowie des näheren Umlandes.

Das Leistungsangebot der KVB im Linienverkehr (Verbundverkehr) sowie das Radsharing-Angebot basieren auf Beschlüssen der zuständigen kommunalen Aufgabenträger. Dazu zählen im Wesentlichen die Stadt Köln sowie – für interlokale Verkehre – die tangierten Kommunen. Diese Beschlüsse sind im Nahverkehrsplan der Stadt Köln, in den ergänzenden Beschlüssen der zuständigen Ratsausschüsse sowie für die interlokalen Verkehre durch entsprechende Beschlüsse und Nahverkehrspläne der tangierten Kommunen dokumentiert. Zur Sicherstellung durchgehender und aufeinander abgestimmter Angebote ist dabei das auf dem „Integralen Taktfahrplan NRW“ (ITF) beruhende Schienenpersonennahverkehrs-(SPNV)-Angebot angemessen zu berücksichtigen und der Verbundtarif anzuwenden.

Die KVB passt ihr Leistungsangebot im Liniennetz stetig an und erweitert es. Zudem ergreift sie laufend Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität, insbesondere beim Service und im technischen Umfeld. Die KVB verbessert den ÖPNV in Köln damit nachhaltig.

Neben dem Linienverkehr, den die KVB als einer von 20 Partnern im VRS bedient, betreibt sie mit ihren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der KVB wird alle zwei Jahre im Rahmen eines konzernweiten Strategiechecks evaluiert und dem Aufsichtsrat vorgestellt. Der letzte Strategiecheck und die Verabschiedung des Strategiepapiers „Profil Zukunft 2035+“ erfolgten im Frühjahr 2023. Darin wurde die Fortführung der bisherigen Wachstumsstrategie beschlossen.

Die Fortführung der Wachstumsstrategie der KVB ist ein zentraler Baustein, um die Klimaschutzziele der Stadt Köln zu erreichen. Die zugehörigen Maßnahmen tragen dazu bei, die Mobilitätswende erfolgreich und zukunftsorientiert umzusetzen. Sie führen jedoch auch zu erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen, die zusätzlich zu den Investitionen der anderen Konzerngesellschaften auf die Konzernbonität der SWK wirken. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2023 das sogenannte „Ergebnissicherungskonzept (ESK)“ gestartet und im Jahr 2024 eingeführt, welches unter Federführung der SWK und unter Beteiligung der Konzerngesellschaften das Ziel verfolgt, die langfristige Sicherstellung der Konzernbonität herbeizuführen.

Bereits im Rahmen des Strategiechecks 2021 wurde deutlich, dass der Beitrag der KVB zur Mobilitätswende mit einem signifikanten Anstieg der Aufwendungen und Investitionen verbunden sein würde, die durch Wachstum und daraus resultierenden Fahrgasteinnahmen nicht ausgeglichen werden können. Es zeichnete sich bereits ab, dass das strukturelle Defizit steigen wird. Deshalb hat die KVB im Anschluss an diesen Strategiecheck zahlreiche Effizienzprojekte zur Gegensteuerung angestoßen. Zu ihnen zählen insbesondere die Projekte „Transparente Projekt- und Maßnahmensteuerung“ und „Neue Arbeitswelt Fahrdienst“, die Prozessanalyse Fahrweg und Werkstätten, die unternehmensweite Umsetzung eines Prozessmanagements sowie Digitalisierungsprojekte. Zusätzlich wurden aufgrund der im Strategiecheck 2023 aufgezeigten wirtschaftlichen Auswirkungen des vom Aufsichtsrat bestätigten Wachstumsszenarios im Wirtschaftsplan 2024–2028 weitere Maßnahmen zur Gegensteuerung berücksichtigt. Hierzu zählen beispielsweise die nicht erfolgte Fortführung des Projektes On-Demand-Service „ISI“ über den 31. Dezember 2024 hinaus sowie die zeitlichen Verschiebungen beziehungsweise Budgetreduzierungen von Projektinvestitionen. Im Ergebnis wurden die daraus resultierenden positiven Ergebniseffekte jedoch insbesondere durch die allgemeinen Material- und Personalkostensteigerungen überkompensiert, sodass weiterhin ein erheblicher Finanzierungsbedarf für die Wachstumsstrategie der KVB besteht.

Im Anschluss an die Einführung des ESK im Jahr 2024 hat die KVB eine Aktualisierung ihres Strategiechecks 2023 vorgenommen. Zusätzlich wurden weitere Einsparmaßnahmen identifiziert und abschließend zwei Szenarien (das „Angepasste Wachstumsszenario“ sowie das „Basisszenario“) für das ESK entwickelt. Diese wurden von der KVB vor dem Hintergrund der von der SWK gegenüber der KVB definierten Deckelung des Verlustes in Höhe von 160 Mio. € pro Jahr bewertet.

Das angepasste Wachstumsszenario umfasst sämtliche Maßnahmen aus dem Strategiecheck 2023, jedoch mit signifikanter Reduzierung beim Busangebot und einer Streckung der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe unter Einhaltung der Vorgaben der Clean Vehicle Directive (CVD) bis zum Jahr 2035. Das Basisszenario umfasst über die eben genannten Einsparmaßnahmen hinaus lediglich die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes sowie die Umsetzung der als unumkehrbar definierten Projekte, welche die Gesamtinbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn, den Ausbau der Linien 4/13/18 sowie der Ost-West-Achse umfassen. Darüber hinaus ist in diesem Szenario kein weiteres Wachstum vorgesehen. In der Konsequenz führt das Basisszenario zu einem erheblichen Verzicht hinsichtlich der in der Wachstumsstrategie hinterlegten Projekte und der geplanten Zeitpunkte ihrer Inbetriebnahme. Im Ergebnis hat dieser Verzicht in Summe negative Auswirkungen auf das Fahrgastpotenzial, die Erreichung der Klimaschutzziele sowie die damit verbundene CO₂-Reduktion in der Stadt Köln und führt weiterhin nicht dazu, dass die von der SWK vorgesehene Verlustbegrenzung eingehalten werden kann.

Die Ergebnisse des ESK wurden dem Aufsichtsrat der KVB in einer Sondersitzung am 16. April 2024 vorgestellt und durch diesen zur Kenntnis genommen. Der avisierte Termin für einen politischen Beschluss zu den im SWK-Ergebnissicherungskonzept vorgestellten Kürzungen im Busbereich und der Streckung der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe sowie zum Wachstum der KVB in Gänze lag ursprünglich im Juni 2024; besagter Beschluss steht weiterhin aus. Die KVB weist seitdem darauf hin, dass es einer zeitnahen politischen Entscheidung über den Umfang und über die Zeitachse des Wachstums der KVB bedarf. Auch eine Überprüfung der gegenwärtigen Finanzierungsstruktur zwischen Stadt, SWK und KVB erscheint sinnvoll, um die Bonität des Gesamtkonzerns nachhaltig zu sichern und die Finanzierung der Mobilitätswende zukunftsfähig aufzustellen.

Im Rahmen des Strategiechecks 2025 wird die KVB aufgrund der noch ausstehenden Beschlüsse zu den Ergebnissen aus dem ESK und dem Umgang damit lediglich eine weitere Aktualisierung des vorliegenden Strategiepapiers „Profil Zukunft 2035+“ vornehmen können.

Das aktuell gültige Strategiepapier der KVB richtet sich an den Rahmenbedingungen der Mobilitätsbranche aus. Diese werden maßgeblich durch die Klimaschutzziele der Bundesregierung beeinflusst und lassen dem gesamten Mobilitätssektor eine deutlich stärkere Bedeutung zukommen. Ziel der gesamten Branche und damit auch der KVB ist es, möglichst viele Menschen zum Umstieg auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu bewegen und damit die bundesweite Mobilitätswende voranzutreiben. Hierfür ist es zwingend notwendig, den ÖPNV für die Kundinnen und Kunden deutlich attraktiver und zuverlässiger auszugestalten sowie ausreichende Kapazitäten für steigende Fahrgastzahlen zu schaffen. Die KVB versteht sich deshalb als der zentrale Mobilitätsdienstleister in Köln und bietet ihren Kundinnen und Kunden heute und in der Zukunft ein umfassendes, modernes und vernetztes Mobilitätsangebot an.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Relevanz der Mobilitätswende hat auch der mit dem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der Stadt Köln verbundene Prozess über die Verteilung des knappen städtischen Raums begonnen. Zusätzlich sind die Vorgaben der EU zum Klimaschutz deutlich verschärft worden. In Köln wurde bereits im Jahr 2019 der Klimanotstand ausgerufen. Aus diesem Grund verfolgt der Klimarat der Stadt Köln die Zielsetzung, die Umwelt- und Klimaschutzziele der Stadt, welche die Klimaneutralität in Köln bis zum Jahr 2035 vorsehen, zu erreichen.

Aufgrund dieser Entwicklungen sieht die KVB ihre wichtige Rolle als Partner der Stadt bestätigt und legt in ihrer strategischen Ausrichtung weiter den Fokus auf die Umsetzung der Mobilitätswende. Jedoch gibt es zahlreiche externe Faktoren, die auf die Nachfrage- und Kostensituation der KVB einwirken. Neben allgemeinen Entwicklungen, wie steigende Inflation, Lieferkettenstörungen, Lieferengpässe und allgemeine Kostenerhöhungen, sieht sich die KVB insgesamt zunehmend regulierenden Einflüssen wie beispielsweise der Umsetzung des Deutschlandtickets oder der CVD ausgesetzt. Die Einführung des Deutschlandtickets führt dabei zu einer deutlich verschlechterten Nutzerfinanzierung. Vorgaben und Entwicklungen dieser Art führen zu finanziellen Mehrbelastungen und bei relativ engen Realisierungsterminen zur Bindung von zusätzlichen Ressourcen. Auch wirkt der branchenweite Arbeitskräftemangel auf die betriebliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Weiterhin bestehen Planungsunsicherheiten, die insbesondere durch Verzögerungen im Stadtbahnausbau und bei Brückensanierungen entstehen.

Der Ausbau der Infrastruktur, der Betriebshöfe und der Abstellanlagen bleibt aber weiter erforderlich, damit der ÖPNV langfristig besser, flexibler, einfacher und innovativer gestaltet werden kann. Diese Erfordernisse führen jedoch auch zu einem wachsenden Finanzierungsbedarf für die Mobilitätswende. Dem steht die deutlich angespannte Haushaltssituation von Bund, Ländern und Kommunen gegenüber, welche für die Finanzierung der Mobilitätswende eine Herausforderung darstellt. Im Ergebnis gerät die KVB durch die aufgezeigten Entwicklungen in ein Spannungsgefüge, welches sich aus den Anforderungen an die Umsetzung der Mobilitätswende auf der einen Seite und den entstehenden Finanzierungsherausforderungen auf der anderen Seite ergibt. Daher ist abzustimmen, in welcher Geschwindigkeit wie viel Wachstum als Beitrag zur Mobilitätswende finanzierbar ist.

Zur Erreichung des Fahrgastpotenzials von rund 340 Mio. Fahrgästen im Jahr 2035 ist die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen erforderlich. Hierzu zählen unter anderem der Ausbau des Stadtbahnangebotes auf Basis der ÖPNV-Netzentwicklung, die Erneuerung und Erweiterung des gesamten Stadtbahnfuhrparks, die Weiterentwicklung des aktuellen Busnetzes inklusive der Umstellung der Busflotte auf elektrische Antriebe bis 2030 sowie zusätzliche Abstell-, Werkstatt- und Ladekapazitäten. Daneben stehen die digitale Vernetzung und die Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes im Vordergrund. Die Attraktivität des Angebotes wird dabei durch ein Netz von Mobilstationen, das bereits gut etablierte KVB-Rad und durch weitere Mobilitätskooperationen sichergestellt. Für einen einfachen Zugang zu den jeweiligen Angeboten baut die KVB ihre digitale Mobilitätsplattform (KVB-App) weiter aus. Um die betriebliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten und weiter auszubauen, steht ebenfalls die Gewinnung neuer Mitarbeitender im Fokus.

Da die Rolle der KVB als wichtiger Partner zur Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele der Stadt Köln weiter an Bedeutung gewonnen hat, sind Umwelt- und Klimaschutz sowie nachhaltiges Handeln ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Ausrichtung der KVB. Die KVB unterstützt die Stadt bei der Erreichung ihrer Ziele und strebt hierzu insbesondere die nahezu vollständige lokale Klimaneutralität im Rahmen ihrer Möglichkeiten bis 2035 an. Um CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren, setzt das Unternehmen auf zahlreiche Maßnahmen. Die vollständige Umstellung der Busflotte auf elektrische Antriebe bis 2030 ist hierbei der zentrale Schwerpunkt, der die größte Einsparung zur Folge haben wird. Die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens wird ebenfalls über vielfältige Maßnahmen sichergestellt, die sich auf die „drei Säulen der Nachhaltigkeit“ beziehen und somit zum sozialen, ökonomischen und ökologischen Handeln der KVB beitragen.

Im Ergebnis zeigt die dargestellte Entwicklung im Jahr 2024, dass erhebliche Investitionen in den ÖPNV erforderlich sein werden. Damit verbunden ist die Sicherstellung von auskömmlichen und langfristigen Finanzierungszusagen von großer Bedeutung für die KVB, um die genannten Maßnahmen als Mobilitätsdienstleister der Stadt umsetzen zu können. Dies setzt jedoch zunächst ein klares Bekenntnis zur Mobilitätswende voraus, welches erforderlich ist, um die weitere Umsetzung der Wachstumsstrategie der KVB sicherzustellen. Nur so kann es der KVB dauerhaft gelingen, ihrer Rolle als Partner der Stadt bei der Erreichung der Mobilitätswende gerecht zu werden und die erforderlichen Beiträge zu leisten.

Wirtschaftsbericht *

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Deutschland befand sich im Geschäftsjahr in einer schwierigen konjunkturellen Lage und verblieb in einer leichten Rezession. In der Folge geringerer Inflationsraten kam es zu Zinssenkungen, was die Finanzierungsbedingungen für Unternehmen verbesserte und die Investitionsbereitschaft steigen ließ. Durch den Anstieg der Reallöhne im Jahresverlauf hat sich die Konsumstimmung bis zum Jahresende 2024 leicht erholt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank gegenüber dem Vorjahr preisbereinigt um 0,2 % (Vorjahr -0,1 %).¹

Der Arbeitsmarkt ist weiterhin robust. Die Arbeitslosenquote in Deutschland stieg von 5,7 % im Jahr 2023 auf durchschnittlich 6,0 % im Geschäftsjahr. Analog zu dieser Entwicklung stieg die Arbeitslosenzahl in Deutschland auf durchschnittlich 2,8 Mio. Arbeitslose (Vorjahr 2,6 Mio.).¹

Die gesamtwirtschaftliche Lage in der Region Köln fällt erstmals seit Corona wieder in den negativen Bereich. Der Wirtschaftsstandort steckt in der Strukturkrise. Der Konjunkturklimaindikator, der die Gesamtstimmung in der Wirtschaft ausdrückt, bleibt ebenso im negativen Bereich wie der Investitionsindikator. Die unsicheren Rahmenbedingungen und strukturellen Schwächen des Standortes belasten die Unternehmen und geben wenig Hoffnung auf einen schnellen Aufschwung.²

In Köln stieg die Arbeitslosenquote zum Ende des Geschäftsjahres im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 8,8 % (Vorjahr 8,6 %).²

ÖPNV-ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND UND IM VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG

Nach Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) waren im Geschäftsjahr 2024 rund 9,8 Mrd. Fahrgäste in Deutschland mit Bussen und Bahnen unterwegs. Dies entspricht einem Zuwachs von etwa 300 Mio. Kundinnen und Kunden im Vergleich zum Vorjahr. Damit liegt die Branche noch immer unter dem Fahrgastaufkommen aus dem Rekordjahr 2019, als über 10,4 Mrd. Fahrgäste in Bussen und Bahnen unterwegs waren. Die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen und Verbünde bleibt jedoch trotz des Kundenzuwachses extrem angespannt. Dies liegt unter anderem an den aufgrund des Deutschlandtickets sinkenden Fahrgeldeinnahmen (-3,2 Mrd. €) und an deutlich (um rund 11 %) gestiegenen Personalkosten. Die Lücke zwischen Ticketeinnahmen und Kostenentwicklung führt zu einem enormen wirtschaftlichen Druck auf die Branche. Die Verkehrsunternehmen brauchen längerfristige Planungssicherheit. Der Fortbestand des Deutschlandtickets ab 2026 ist unsicher, weil es keine langfristige Finanzierungszusage des Bundes gibt. Aktuell ist ungewiss, wie lange die zugesagten Finanzmittel des Bundes und der Länder ausreichen, um die Verluste auszugleichen.³

Grundsätzlich hat die Einführung des Deutschlandtickets die Tariflandschaft revolutioniert. Es zeichnet sich durch seinen günstigen Preis und durch seine Einfachheit aus. Es unterstützt die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele von Bund, Ländern und Kommunen und senkt die Zugangshürden zur Nutzung des ÖPNV. Dies macht sich auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bemerkbar. Über 700.000 Menschen sind monatlich im VRS mit dem Deutschlandticket preisgünstig und verbundweit mobil. Dies allein ist Beweis für die Bedeutung des Angebots für die Mobilität der Menschen im Rheinland.⁴

* Die im Bericht ausgewiesenen prozentualen Veränderungen wurden grundsätzlich auf der Basis der ungerundeten Werte ermittelt.

1 vgl. Statistisches Bundesamt, März 2025

2 vgl. IHK Köln, März 2025

3 vgl. Pressemitteilung des VDV vom 10. Februar 2025 zur ÖPNV-Bilanz 2024

4 vgl. Presseabteilung des VRS

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr nutzten rund 236,2 Mio. Fahrgäste die Busse und Bahnen der KVB. Dies entsprach in etwa dem Fahrgastaufkommen des Vorjahres (235,8 Mio. Fahrgäste).

Insgesamt war das Geschäftsjahr – trotz umfangreicher Kampagnen zur Personalgewinnung – geprägt von einer angespannten Personalsituation im Fahrdienst. Daneben führten massive Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Stadtbahnwagen zu einem Fahrzeugengpass. Hinzu kamen zunehmende Lieferschwierigkeiten von Ersatzteilen für die aktuelle Fahrzeugflotte. Diese schwierigen Rahmenbedingungen führten dazu, dass weder genügend Fahrpersonal noch hinreichend Fahrzeuge für den laufenden Dienst zur Verfügung standen. Anpassungen des Fahrplans stellten zum Ende des Geschäftsjahres eine notwendige Konsequenz daraus dar.

Positiv hervorzuheben ist, dass am 15. März nach rekordverdächtig kurzer Bauzeit der neue E-Bus-Betriebshof in Porz eingeweiht werden konnte. Der Betriebshof beherbergt über 100 Elektrobusse. Darüber hinaus ist der reibungslose Betrieb im Sommer 2024 während der Fußball-Europameisterschaft zu nennen, welcher auch vom Organisationskomitee und der Stadt gebührend gelobt wurde.

Die Verkehrserlöse des Geschäftsjahres (ohne periodenfremde Verkehrserlöse) stiegen im Geschäftsjahr insgesamt um 4,8 % auf 244,5 Mio. €. Insbesondere die Tarifierhöhung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg im Geschäftsjahr 2024 hat zur Erhöhung der Fahrgelderlöse beigetragen. Eine Preisanpassung der Tarife im Verkehrsverbund Rhein-Sieg war aufgrund der Kostenentwicklungen bei Energie, Material und Personal im Verbund unvermeidlich. Das im Jahr 2023 ab Mai zum Preis von 49 € pro Monat eingeführte Deutschlandticket bremste auch im Geschäftsjahr den Anstieg der Verkehrserlöse. Entgangene Erträge sowie Vertriebsmehrkosten und ähnliche Aufwendungen aus dem vergünstigten Deutschlandticket wurden durch staatliche Zuschüsse in Höhe von 95,9 Mio. € ausgeglichen.

Auf der Aufwandsseite belastete insbesondere der um 62,9 Mio. € gestiegene Materialaufwand (38,6 %) das Gesamtergebnis. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch höhere Fremdleistungen für den Betrieb sowie stark gestiegene Stromkosten. Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 22,6 Mio. € (8,5 %).

Das Unternehmensergebnis der KVB, vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH (SWK), verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr um 53,7 Mio. € auf -185,1 Mio. €. Damit wurde das Planergebnis in Höhe von -185,8 Mio. € leicht übertroffen.

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahr 2024, zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen:

Fahrgäste in Mio.			
	2024	2023	Veränderung in %
ZeitTickets Erwachsene	142,1	126,8	12,1
ZeitTickets Auszubildende	56,8	64,9	-12,6
BarTickets	15,4	19,3	-20,5
Sonstige Tickets	7,9	9,9	-20,0
Entgeltlicher Linienverkehr	222,2	220,9	0,6
Übriger Verkehr	14,0	14,9	-6,4
Gesamt	236,2	235,8	0,1

In rund 236,2 Mio. Fahrten nutzten unsere Fahrgäste im Geschäftsjahr die Busse und Bahnen der KVB. Damit blieb die Zahl im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant (+0,4 Mio. Fahrten beziehungsweise +0,1 %).

Im Geschäftsjahr stiegen die Fahrgastzahlen der Fahrausweisgruppe ZeitTickets Erwachsene – die insgesamt über 60 % der Fahrgastzahlen ausmachen – um rund 12,1 %. Diese Steigerung ist insbesondere bedingt durch die Abwanderung von Auszubildenden hin zum Deutschlandticket, das im Segment ZeitTickets Erwachsene ausgewiesen wird. Analog dazu sanken die Fahrgastzahlen in der Fahrausweisgruppe ZeitTickets Auszubildende um 12,6 % von 64,9 Mio. auf 56,8 Mio. Die Veränderung in dieser Fahrausweisgruppe wurde durch sinkende Studierendenzahlen beziehungsweise sinkende Zahlen der Schülerinnen und Schüler verstärkt.

Bei den Bar- und HandyTickets war der Verkauf im Geschäftsjahr um 20,5 % von 19,3 Mio. auf 15,4 Mio. Stück rückläufig.

Die sonstigen Tickets, die im Geschäftsjahr 3,4 % des Fahrgastaufkommens ausgemacht haben, enthalten unter anderem Sonderangebote, Kooperationen, Kinderfreifahrten und verbundübergreifende Tickets.

Die Zahl der Stammkundinnen und Stammkunden ist im Jahr 2024 im Schnitt um 12,0 % von rund 298.100 auf rund 334.700 gestiegen. Für die KVB bleibt es auch in den nächsten Jahren ein wesentliches Ziel, die Stammkundschaft zu binden und wiederzugewinnen. Die Schwarzfahrerquote reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht von 2,5 % auf 2,1 %.

ENTWICKLUNG DER BETRIEBSLEISTUNG

Die folgende Übersicht zeigt die Betriebsleistungszahlen, die der beschriebenen Entwicklung der Fahrgastzahlen zugrunde liegen:

Betriebsleistung				
		2024	2023	Veränderung in %
Stadtbahnbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	32.408	33.354	-2,8
Platzkilometer	in Mio. km	5.833	6.004	-2,9
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		131	131	0,0
Omnibusbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	22.468	21.681	3,6
Platzkilometer	In Mio. km	2.169	2.052	5,7
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		42	42	0,0
Gesamt				
Wagenkilometer	in Tsd. km	54.876	55.035	-0,3
Platzkilometer	in Mio. km	8.002	8.056	-0,7
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		173	173	0,0

Die Veränderungen der im Stadtbahnbetrieb gefahrenen Wagen- und Platzkilometer gegenüber dem Vorjahr sind im Wesentlichen auf das angepasste Fahrplanangebot zurückzuführen. Die Steigerung der Betriebsleistung im Bereich Bus ist weitgehend durch den Schienenersatzverkehr bedingt. Dieser wurde benötigt, da die Stadtbahn aufgrund der Sperrung der Mülheimer Brücke nicht wie gewohnt eingesetzt werden konnte. Insgesamt ist die Betriebsleistung im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben.

ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE

Umsatzerlöse in Mio. €			
	2024	2023	Veränderung in %
Bartarif	39,1	46,0	-15,0
ZeitTickets Erwachsene	131,8	129,4	1,8
ZeitTickets Auszubildende	48,3	45,2	6,9
Kooperationen und Sonstige	4,4	4,5	-2,4
Verkaufserlöse	223,6	225,1	-0,7
VRS-Ausgleich und Direktzuschreibungen	6,8	-5,2	>100,0
Sonstige fahrgastbezogene Einnahmen	2,3	2,2	2,1
Mindererlöse KölnPass	-0,4	-0,7	47,8
Abgeltungszahlungen	11,1	10,5	-5,0
Erhöhtes Beförderungsentgelt	0,9	1,3	-30,7
Sonderverkehr	0,2	0,2	0,0
Verkehrserlöse der Periode	244,5	233,4	4,8
Periodenfremde Verkehrserlöse	3,9	0,3	>100,0
Verkehrserlöse gesamt	248,4	233,7	6,3
Sonstige Umsatzerlöse	25,7	26,0	1,1
Umsatzerlöse gesamt	274,1	259,7	5,6

Die Umsatzerlöse konnten trotz nahezu konstanter Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 14,4 Mio. € beziehungsweise 5,6 % auf 274,1 Mio. € (Vorjahr 259,7 Mio. €) gesteigert werden. Ursächlich für die Entwicklung war insbesondere die im VRS erfolgte Tarifanpassung zum 1. Januar 2024 mit einer durchschnittlichen Preiserhöhung von 10,4 %. Allerdings bremste das preisgünstige Deutschlandticket die positive Entwicklung der Verkehrserlöse im Geschäftsjahr.

Innerhalb der Umsatzerlöse stieg die Summe der Verkehrserlöse von 233,7 Mio. € um 14,7 Mio. € oder 6,3 % auf 248,4 Mio. €. Das entspricht 90,6 % (Vorjahr 90,0 %) des Gesamtumsatzes. Darin enthalten sind 3,9 Mio. € (Vorjahr 0,3 Mio. €) periodenfremde Verkehrserlöse, so dass die Verkehrserlöse der Periode 244,5 Mio. € betragen (Vorjahr 233,4 Mio. €).

Im Geschäftsjahr war der Wechsel weg vom klassischen ZeitTicket Erwachsene hin zum Deutschlandticket klar erkennbar. Insgesamt erwirtschaftete die KVB nahezu die Hälfte ihrer Umsätze (48,1 %) durch die ZeitTickets Erwachsene und das darin enthaltene Deutschlandticket.

Auch bei den Schülertickets fand ein Wechsel statt: weg vom klassischen VRS-Schülerticket hin zum Deutschlandticket Schule, das im Februar an vielen Kölner Schulen eingeführt wurde. Zahlten die Schülerinnen und Schüler im Jahr 2023 durchschnittlich rund 24,09 € für ihr Ticket, so erhöhte sich dieser Preis mit Einführung des Deutschlandtickets Schule in Köln auf 28,08 €. Das bedeutet eine durchschnittliche Preissteigerung von 16,6 %. Gleichzeitig wurden rund 32.500 weniger Tickets verkauft. Ähnliches gilt für die Studierenden. Hier erhöhte sich durch die Einführung des Deutschlandsemestertickets im April der Durchschnittspreis je Ticket von 23,82 € auf 27,98 € (+17,5 %), es wurden jedoch im Geschäftsjahr 68.593 Tickets (-8,4%) weniger als im Vorjahr an Studierende verkauft. Dabei konnte die Preiserhöhung in beiden Segmenten den Nachfragerückgang überkompensieren. Insgesamt entfallen rund 17,6 % der Umsatzerlöse auf Tickets für Schülerinnen und Schüler, Studierende und Azubis.

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen vor allem Leistungen für Dritte, Werbeerlöse, Kostenerstattungen der Stadt Köln für die Unterhaltung der U-Bahn-Anlagen sowie Mieten und Pachten.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

LEISTUNGSINDIKATOR

Die KVB definiert das Unternehmensergebnis als wesentlichen finanziellen Leistungsindikator.

VERMÖGENSLAGE

Bilanz (Kurzfassung)				
	31.12.2024		31.12.2023	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	1.036,3	85,2	1.003,3	90,0
Vorräte	45,5	3,7	37,6	3,3
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände, RAP	134,1	11,0	73,3	6,6
Flüssige Mittel	0,8	0,1	1,0	0,1
Gesamtvermögen	1.216,7	100,0	1.115,2	100,0
Eigenkapital	445,3	36,6	424,8	38,1
Sonderposten Investitionszuschüsse	59,8	4,9	64,8	5,8
Rückstellungen	208,5	17,1	178,9	16,0
Finanzschulden	457,8	37,6	394,3	35,4
Andere Verbindlichkeiten, RAP	45,3	3,8	52,4	4,7
Gesamtkapital	1.216,7	100,0	1.115,2	100,0

Das bilanzielle Gesamtvermögen stieg im Geschäftsjahr von 1.115,2 Mio. € auf 1.216,7 Mio. € (+101,5 Mio. €).

Dazu trug auf der Aktivseite die Erhöhung des Anlagevermögens um 33,0 Mio. € bei – insbesondere bedingt durch den Kauf eines Grundstücks in Köln-Wesseling, das für die Nutzung eines neuen Betriebshofs angedacht ist. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände inklusive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 60,8 Mio. € sowie die Vorräte um 7,9 Mio. €. Die flüssigen Mittel sanken leicht um 0,2 Mio. €.

Innerhalb der Forderungen stiegen die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 43,2 Mio. € und die sonstigen Vermögensgegenstände um 19,3 Mio. €. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken um 2,6 Mio. €.

Einstellungen in die Kapitalrücklage verstärkten auf der Passivseite das Eigenkapital um 20,5 Mio. €. Hingegen sank der Sonderposten für Investitionszuschüsse im Geschäftsjahr um 5,0 Mio. €. Aufgrund eines höheren Rückstellungsbedarfs – insbesondere für die Ertüchtigung der K4000er-Stadtbahnwagen – stiegen diese um 29,6 Mio. €.

Die Finanzschulden stiegen durch die Aufnahme neuer Darlehen – insbesondere für die Ertüchtigung Infrastruktur Fahrweg und für den Kauf eines neuen Grundstücks in Köln-Wesseling für den Betriebshof Ost – im Geschäftsjahr um 63,5 Mio. €. Die anderen Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten sanken um 7,1 Mio. €, was insbesondere die darin enthaltenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betraf.

Der weiterhin hohe Anteil des Anlagevermögens von 85,2 % (Vorjahr 90,0 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität der KVB wider. Das gesamte Anlagevermögen war am 31. Dezember 2024 zu 48,7 % (Vorjahr 48,8 %) durch Eigenkapital einschließlich des Sonderpostens für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals ergibt sich ein Anlagedeckungsgrad von 106,1 % (Vorjahr 99,6 %).

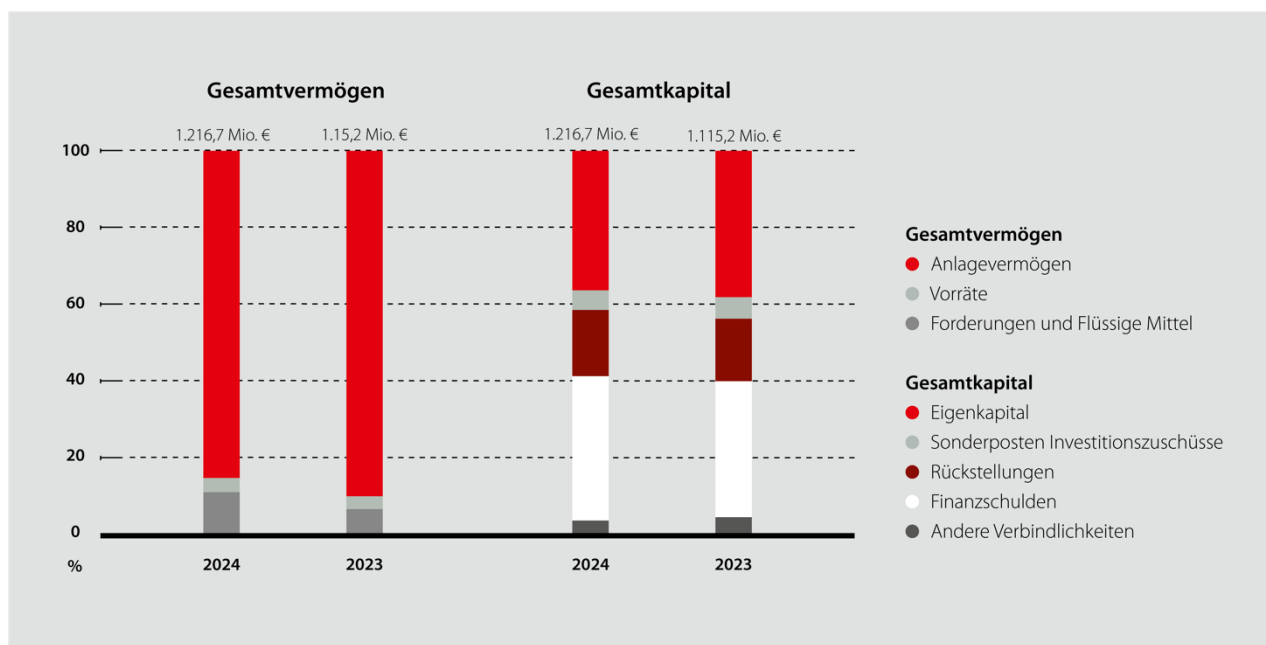
Die bilanzielle Eigenkapitalquote sank – trotz der Erhöhung der Kapitalrücklage – aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 38,1 % im Jahr 2023 auf 36,6 % zum 31. Dezember 2024. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zuzurechnen. Aufgrund der Erhöhung der Kapitalrücklage erhöhte sich das wirtschaftliche Eigenkapital trotz eines gesunkenen Sonderpostens im Vergleich zum Vorjahr von 489,6 Mio. € auf 505,1 Mio. € zum 31. Dezember 2024. Bedingt durch die gestiegene Bilanzsumme sank dennoch die wirtschaftliche Eigenkapitalquote von 43,9 % im Vorjahr zum Geschäftsjahresende auf 41,5 %.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 17,1 % (Vorjahr 16,0 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 457,8 Mio. € (Vorjahr 394,3 Mio. €) aus. Das waren 37,6 % (Vorjahr 35,4 %) des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung stieg im Jahr 2024 auf 457,0 Mio. € (Vorjahr 393,3 Mio. €).

Beim Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten hatten 596,0 Mio. € (Anteil 83,8 %) langfristigen Charakter, 115,6 Mio. € (Anteil 16,2 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr stieg das langfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 89,0 Mio. €, das kurzfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten sank um 3,1 Mio. €.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur



FINANZLAGE**Kapitalflussrechnung (Kurzfassung)
in Mio. €**

	2024	2023
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-108,2	-93,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-91,6	-132,4
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	199,6	225,3
Veränderung der Zahlungsmittel	-0,2	-0,2
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	1,0	1,2
Zahlungsmittel am Ende der Periode	0,8	1,0

Die Kapitalflussrechnung (siehe ausführliche Aufgliederung im Anhang) stellt die wesentlichen finanzwirtschaftlichen Vorgänge und die Liquiditätssituation dar. Die Zahlungsströme werden getrennt nach Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit sowie aus der Finanzierungstätigkeit gegliedert.

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit der KVB ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Mittelabfluss von 108,2 Mio. €, im Vorjahr hatte er bei 93,1 Mio. € gelegen (-15,1 Mio. €). Der Cashflow ergibt sich im Wesentlichen aus Abschreibungen (54,0 Mio. €), der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva (22,2 Mio. €) sowie dem Zinsergebnis (13,5 Mio. €). Dem stehen insbesondere eine Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva (-14,9 Mio. €) und das Periodenergebnis (-185,1 Mio. €) gegenüber.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 91,6 Mio. € ab. Ursache dafür waren im Wesentlichen Auszahlungen von 119,9 Mio. € für Investitionen in das Sachanlagevermögen, denen erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 35,7 Mio. € gegenüberstehen.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 199,6 Mio. €. Einzahlungen resultierten aus dem Ausgleich des Unternehmensergebnisses des Jahres 2023 in Höhe von 131,4 Mio. € durch die Konzernmutter, aus Eigenkapitalzuführungen in Höhe von 20,5 Mio. € sowie Darlehensaufnahmen in Höhe von 100,0 Mio. €. Dem standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen in Höhe von 39,3 Mio. € und gezahlte Zinsen in Höhe von 13,0 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnte der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Abflüsse aus dem operativen Geschäft und der Investitionstätigkeit nahezu kompensieren, so dass sich der Zahlungsmittelbestand im Geschäftsjahr nur leicht um -0,2 Mio. € veränderte.

Investitionen in Mio. €			
	2024	2023	Veränderung in %
Infrastruktur Fahrweg	53,9	42,2	27,7
Elektromobilität	19,7	67,5	-70,8
Stadtbahnfahrzeuge	10,2	34,3	-70,3
Infrastruktur allgemein	27,9	4,8	>100
Angebotserweiterung	5,5	2,1	>100
Sonstiges	11,6	19,5	-40,0
Gesamt	128,8	170,4	-24,4

Die KVB hat im Geschäftsjahr im Wesentlichen in den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens investiert. Die Investitionsausgaben lagen dabei mit 128,8 Mio. € unter dem Vorjahreswert (170,4 Mio. €).

Bei der Infrastruktur Fahrweg sind die Ausgaben gegenüber dem Vorjahr weiter angestiegen. Zurückzuführen ist das auf höhere Investitionen in das Intermodal Transport Control System (ITCS) und die Erneuerung der Mülheimer Brücke.

Bei den Maßnahmen zur Elektromobilität wurden die Planungen für die 2. Baustufe des Betriebshofes Porz fortgesetzt und für die 2. Baustufe des Betriebshofes Nord aufgenommen. Aufgrund der Preisentwicklung sind die Investitionen in E-Busse deutlich zurückgegangen.

Bei den Stadtbahnfahrzeugen wurden die HF6-Fahrzeuge im Jahr 2023 endabgerechnet. Aufgrund der Verzögerungen im Projekt NF12 haben sich hier Zahlungsmeilensteine verschoben. Die ursprünglich für Ende 2024 geplante Vergabe der Fahrzeugserie HFX wird voraussichtlich erst Mitte 2025 erfolgen.

Der Anstieg bei der Infrastruktur allgemein ist auf den Erwerb eines Grundstücks in Köln-Wesseling für den Betriebshof Ost zurückzuführen.

Personalengpässe im Bereich Gebäudemanagement und die Überlegungen hinsichtlich der Verlegung des Bauhofes auf dem Betriebshof West verzögerten die Sanierungsarbeiten an den Bestandsgebäuden.

Bei den Angebotserweiterungen wurden im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Linien 4, 13 und 18 die Planungen fortgeführt. Für die Ost-West-Achse ist zunächst der Ratsbeschluss abzuwarten, bevor die weiteren Planungsschritte erfolgen können.

Im Projekt Nord-Süd-Stadtbahn ist es zu Verzögerungen bei den durch die Stadt Köln zu erbringenden Vorarbeiten gekommen, was dazu führt, dass für das Geschäftsjahr geplante Leistungen der KVB erst im Jahr 2025 ausgeführt werden können.

Die Position „Sonstiges“ beinhaltet unter anderem Investitionen in Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie in den IT-Bereich.

ERTRAGSLAGE**Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung)
in Mio. €**

	2024	2023	Ergebnisveränderung in %
Gesamtleistung	292,1	276,1	5,8
Sonstige betriebliche Erträge	152,0	122,7	23,9
Materialaufwand	-225,9	-163,0	-38,6
Personalaufwand	-289,4	-266,8	-8,5
Abschreibungen	-54,0	-48,1	-12,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-50,0	-46,8	-6,9
Finanzergebnis	-9,5	-5,2	-82,7
Ergebnis nach Steuern	-184,7	-131,1	-40,9
Steuern	-0,4	-0,3	-7,3
Unternehmensergebnis	-185,1	-131,4	-40,8

Im Geschäftsjahr verschlechterte sich das Unternehmensergebnis um 40,8 % beziehungsweise 53,7 Mio. € auf -185,1 Mio. €. Damit konnte das geplante Unternehmensergebnis von -185,8 Mio. € um 0,7 Mio. € übertroffen werden. Die Stadtwerke Köln GmbH gleicht als Muttergesellschaft das Unternehmensergebnis gemäß dem Organschaftsvertrag aus.

Die in der Gesamtleistung enthaltenen Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr bei leicht gestiegenen Fahrgastzahlen um 5,6 % beziehungsweise 14,4 Mio. € auf 274,1 Mio. €, bedingt durch gestiegene Tarife im VRS.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen – insbesondere aufgrund vermehrter Zuschüsse – im Geschäftsjahr um 23,9 % beziehungsweise 29,3 Mio. € auf 152,0 Mio. €.

Den Erträgen stehen vor allem der Material- und der Personalaufwand gegenüber. Negativ auf das Unternehmensergebnis wirkten sich insbesondere erhöhte Fremdleistungen für den Betrieb (+30,7 Mio. €), erhöhte Aufwendungen für Fahrstrom (+14,4 Mio. €) sowie gestiegene Aufwendungen für Anmietungen von Fahrzeugen (+12,4 Mio. €) aus. Insgesamt stiegen die Materialaufwendungen um 62,9 Mio. €. Aber auch der erhöhte Personalaufwand belastete das Ergebnis des Geschäftsjahres. Die Aufwendungen für Löhne und Gehälter, soziale Abgaben, Altersversorgung und Unterstützungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 22,6 Mio. €.

Durch einen vermehrten Zugang des Anlagevermögens erhöhten sich die Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr um 5,9 Mio. €.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Berichtsjahr um 3,2 Mio. € über das Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis sank aufgrund verstärkter Darlehensaufnahme und des erhöhten Zinsniveaus im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 Mio. €.

Der Aufwandsdeckungsgrad sank von 75,4 % im Vorjahr um 4,6 Prozentpunkte auf 70,8 % im Berichtsjahr.

SPONSORING

Im Geschäftsjahr hat die KVB drei Sponsoringmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 12.923,92 € durchgeführt:

- Verkehrswacht Köln e.V., Aktion „Schule hat begonnen“, Logo auf 100 Spanntüchern (3.000 €),
- Freifahrt für NRW-Ehrenamtskarteninhaber in Köln am Kölner und Internationalen Ehrenamtstag (5.217,28 €),
- Freifahrt für Kölner Feger/Streetworker (Stadt Köln bzw. SKM) (4.706,64 €).

CORPORATE GOVERNANCE

Der Deutsche Corporate Governance Kodex enthält wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften und orientiert sich an international und national anerkannten Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die KVB bekennt sich insoweit zu der im Deutschen Corporate Governance Kodex enthaltenen Aussage, dass Unternehmen verantwortungsvoll und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtet zu leiten und zu kontrollieren sind.

Arbeiten bei der KVB

Personalbestand (31.12.)

	<i>männlich</i>	<i>weiblich</i>	2024 <i>Gesamt</i>	<i>2023</i> <i>Gesamt</i>
Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (inkl. Vorstand)	3.364	745	4.109	3.969
Auszubildende	154	31	185	190
Gesamt	3.518	776	4.294	4.159
In %	81,9	18,1	100,0	100,0

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einschließlich der Auszubildenden ist zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 135 (3,2 %) gestiegen. Im Jahresdurchschnitt stieg die Mitarbeiterzahl (inklusive Vorstand) um 125 auf insgesamt 4.211, davon 162 Auszubildende.

Im Berichtsjahr 2024 hat die KVB insgesamt 408 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und 61 Auszubildende eingestellt. Im gleichen Zeitraum sind 316 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 18 Auszubildende fluktuations- oder altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Von den 4.294 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die am 31. Dezember 2024 beschäftigt waren, hatten 44 einen befristeten Arbeitsvertrag, 726 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren teilzeitbeschäftigt. 183 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhielten aus unterschiedlichen Gründen – zum Beispiel Eltern-/Pflegezeit, Langzeiterkrankung, Rente auf Zeit, Sonderurlaub etc. – keine Bezüge. Nach Umrechnung der Teilzeitbeschäftigten in Vollzeitkräfte ergibt sich zum Ende des Berichtsjahres ein Personalbestand an Vollzeitkräften von 3.953 aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vorjahr 3.830).

Am 31. Dezember 2024 beschäftigte die KVB 367 (Vorjahr 349) schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einschließlich der ihnen Gleichgestellten. Die vom Gesetzgeber geforderte Mindestquote von 5 % wurde im gesamten Geschäftsjahr 2024 deutlich übererfüllt.

CHANCENGLEICHHEIT ZWISCHEN MÄNNERN UND FRAUEN – ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289F HGB

Im Rahmen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat die KVB folgende Zielgrößen formuliert, die bis zum 30. Juni 2027 erreicht werden sollten:

Frauenanteil in %			
	Zielgröße	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023
Aufsichtsrat	40,0	30,0	20,0
Vorstand	50,0	33,3	25,0
2. Führungsebene (Bereichs- und Stabsstellenleiter)	31,6	22,2	15,0
3. Führungsebene	31,2	34,2	31,7

Der Frauenanteil gemäß Zielgröße im Aufsichtsrat soll sich zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen der Anteilseigner und der Arbeitnehmerinnen zusammensetzen. Zum Abschlusstag 31. Dezember 2024 sind es drei Vertreterinnen der Anteilseigner sowie drei Arbeitnehmervertreterinnen. Die Zielgröße wurde im Aufsichtsrat nicht erreicht.

Die Zielgröße im Vorstand wurde nicht erreicht. Auf der 2. Führungsebene ist die Frauenquote gestiegen. Bei der 3. Führungsebene liegt die Quote Stand 31. Dezember 2024 wie auch bereits im Jahr 2023 über dem Zielwert.

TARIFSTEIGERUNG

Aufgrund der Tarifeinigung der Tarifvertragsparteien im Frühjahr 2023 kam es zum 1. März 2024 zu einer Erhöhung der Tabellenentgelte. Zeitgleich mit dem Einigungspapier wurde der Tarifvertrag über Sonderzahlungen zur Abmilderung der gestiegenen Verbraucherpreise (= TV Inflationsausgleich) unterzeichnet. Dieser bildet die Grundlage dafür, dass den Beschäftigten ein Inflationsausgleichsgeld von insgesamt 3.000 Euro gewährt wurde. Dabei wurden mit dem Entgelt für Juni 2023 1.240 Euro und in den Monaten Juli 2023 bis Februar 2024 monatliche Sonderzahlungen in Höhe von jeweils 220 Euro gezahlt. Teilzeitbeschäftigten wurden die Sonderzahlungen jeweils anteilig gezahlt.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der 2024 erfolgten Manteltarifverhandlungen zum TV-N NW zwei sogenannte „Entlastungstage“ für 2024 gewährt.

AUSBILDUNG UND PERSONALFÖRDERUNG

Mit 185 Ausbildungsplätzen über alle Ausbildungsjahre hat die KVB im Geschäftsjahr 2024 wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 85 (Vorjahr 77) auf kaufmännische und 100 (Vorjahr 113) auf technische Berufe. Zudem absolvierten 23 (Vorjahr 19) Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten ein Berufspraktikum bei der KVB.

Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 83 Fahrschüler und Fahrschülerinnen (Vorjahr 72) ihre Straßenbahn-Fahrerausbildung erfolgreich ab. Ferner hat die KVB im aktuellen Geschäftsjahr 88 (Vorjahr 67) Busfahrschülerinnen und Busfahrschüler in ihrer eigenen Fahrschule und weitere 28 (Vorjahr 16) in zwei Fremdfahrschulen ausgebildet.

Auch im Jahr 2024 hatte die Weiterbildung bei der KVB einen hohen Stellenwert. 1.596 Mitarbeitende erhielten mindestens eine Weiterbildungsmaßnahme. Jeder Mitarbeitende nahm durchschnittlich an 2,0 Schultagen teil. Intern wurde überwiegend in Präsenz geschult. Aber auch Online-Veranstaltungen und E-Learnings gewinnen immer mehr an Bedeutung. Neben den fachlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen standen unter anderem auch in diesem Jahr die Themen Führung, Onboarding sowie die Qualifizierung neuer Kolleginnen und Kollegen im Mittelpunkt.

Insgesamt gab es 4.911 Teilnahmen an Weiterbildungsmaßnahmen, was ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (3.582 Teilnahmen) ist.

In Summe investierte die KVB rund 3,6 Mio. € in die Weiterbildung ihrer Beschäftigten.

„AUDIT BERUFUNDFAMILIE“

Wir positionieren uns intern wie extern als lebensphasenbewusster Arbeitgeber. Damit möchten wir qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen und dauerhaft an uns binden. Eine familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik ist fester Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und unserer Unternehmenskultur. Das „audit berufundfamilie“ ist ein strategisches Managementinstrument und unterstützt uns bei der stetigen Optimierung hinsichtlich der Ambition, Unternehmensziele und die Interessen der Mitarbeitenden in eine tragfähige und wirtschaftlich attraktive Balance zu bringen. Der Ablauf der Auditierung ist ein systematischer Prozess, bei dem die wesentlichen Themen der Personalpolitik zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben zusammengeführt werden. Mit dem Zertifikat „audit berufundfamilie“ verbessern wir auch die Fähigkeit, unser ÖPNV-Angebot qualifiziert zu erbringen.

Logistik

Im Berichtsjahr hat der Bereich Materialwirtschaft ein Bestellvolumen von rund 242,1 Mio. € beauftragt. Die Ausschreibungen nach Sektorenverordnung umfassten 111 Positionen im Gesamtwert von rund 74,7 Mio. €. Davon wiederum entfielen rund 34,1 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge, 25,6 Mio. € auf Lieferaufträge und 15,0 Mio. € auf Bauleistungen.

Der Lagerbestand erhöhte sich im Berichtsjahr um 4,7 Mio. € von 32,2 Mio. € auf 36,9 Mio. €.

Umwelt- und Klimaschutz

Zu den wichtigen Aufgaben in der heutigen Zeit zählt es, Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz sowie Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Das gilt insbesondere in einem Ballungsraum wie Köln mit einer Einwohnerschaft von mehr als einer Million Personen und rund 300.000 Pendlerinnen und Pendlern werktäglich. Darum ist die KVB umso mehr gefordert, eine umwelt-/klimafreundliche und nachhaltige Mobilität anzubieten. Die KVB unternimmt seit langem vielfältige Anstrengungen, um Emissionen zu reduzieren, ressourcenschonend zu wirtschaften und gleichzeitig mehr Fahrgäste befördern zu können. Hierbei verfolgen wir eine Strategie der schrittweisen Verbesserungen und verstehen uns als aktiver Partner der Stadt Köln.

Seit dem Jahr 2016 nutzt die KVB ausschließlich zertifizierten Ökostrom.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die KVB den Betriebshof Porz in Betrieb genommen und mit der Planung des zweiten Bauabschnitts begonnen. Zudem wurde mit der Planung des Baus des zweiten Abschnitts der Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof Nord begonnen. Außerdem wird die Erneuerung von Beleuchtungsanlagen mit dem Einbau von energieeffizienteren LED-Leuchten fortgesetzt.

Abgerundet wird das Beförderungsangebot durch Leihräder, die seit dem Jahr 2015 als ressourcenschonendes Beförderungsmittel hinzugekommen sind. Im Berichtsjahr wurde das Stationsnetz der KVB-Räder weiter ausgebaut. Dazu baut die KVB seit Herbst 2021 in den Vororten Kölns Stationen für die KVB-Räder auf. Hierdurch wird das Angebot bis zur Stadtgrenze ausgeweitet und mit definierten Stationen über die Stadtgrenze hinaus ausgedehnt. Die Stationszone ergänzt die Flexzone in der Kölner Innenstadt.

Durch das auf EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) basierende Umweltmanagementsystem werden jährlich die Auswirkungen der Tätigkeiten und Dienstleistungen des Unternehmens auf die Umwelt systematisch untersucht, analysiert und revalidiert (erstmals im Jahr 1998). Auch im Berichtsjahr hat die KVB am Umweltaudit nach EMAS teilgenommen und ihre aktualisierte Umwelterklärung im Internet veröffentlicht.

Nachhaltigkeit

Bereits im Jahr 2003 ist die KVB freiwillig der internationalen Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) beigetreten. Diese verpflichtet Unternehmen dazu, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern. Dabei ist die KVB durch den Beitritt verpflichtet,

- durch Informationen und den Dialog mit allen relevanten Akteurinnen und Akteuren über bewährte Verfahrensweisen die Führungsqualitäten in Sachen nachhaltige Entwicklung zu fördern,
- auf die Politik sowie auf die relevanten Verwaltungen einzuwirken, damit diese ein verantwortungsbewusstes Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Erwägungen herstellen,
- Schulungs- und Mentoring-Maßnahmen durch Aktivitäten und Foren zu unterstützen, die sich auf Verfahren einer nachhaltigen Entwicklung konzentrieren, sowie
- regelmäßig über nachhaltige Entwicklungen und gute Beispiele zu berichten.

Seit 2023 veröffentlicht die KVB darüber hinaus einen umfänglichen, unternehmensspezifischen Nachhaltigkeitsbericht. In diesem werden relevante Daten transparent dargestellt und Handlungsfelder sowie Maßnahmen aufgeführt, die zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Unternehmens beitragen. Inhalte und Informationen des KVB-Nachhaltigkeitsberichtes sollen auch genutzt werden, um künftige verpflichtende Berichtspflichten zu erfüllen. So ist geplant, dass die Stadtwerke Köln GmbH einen Nachhaltigkeitsbericht zur Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) veröffentlicht. In diesem konsolidierten Konzernbericht sollen wiederum Informationen und Daten aus dem KVB-Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt werden.

Darüber hinaus ist es Ziel der KVB, ein Nachhaltigkeitsmanagementsystem aufzubauen. Dazu wurde im Jahr 2021 ein eigenes Konzept für ein solches System entwickelt, dessen Umsetzung durch Beschluss des Vorstandes beauftragt wurde. Ziel des Systems ist es, Unternehmensprozesse so zu gestalten, dass die nachhaltigkeitsbezogene Leistung der KVB kontinuierlich verbessert wird. Gleichzeitig setzt das Unternehmen bereits heute konkrete Einzelmaßnahmen um, die zur Verbesserung der Nachhaltigkeit beitragen, wie zum Beispiel durch die Nutzung von batterieelektrischen Bussen. Durch diese wird der Verkehrsbetrieb umweltfreundlicher und die Luftqualität in Köln verbessert.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

DIREKTVERGABE DURCH DEN RAT DER STADT KÖLN

Die Stadt Köln hat die KVB im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/07 und § 108 GWB mit der Fortführung des ÖPNV ab dem 1. Januar 2020 wirksam und rechtskräftig für weitere 22,5 Jahre beauftragt.

Über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen definiert und ein maximaler Ausgleichsbetrag festgelegt („Soll-Ausgleich“). Sollte der Ist-Ausgleichsbetrag über dem Soll-Ausgleich liegen, liegt eine Überkompensation vor und die zu viel erhaltenen Ausgleichsleistungen müssen zurückgezahlt werden.

Der von uns auf Basis des Jahresabschlusses 2024 im Rahmen einer überschlägig durchgeführten beihilferechtlichen Abrechnung ermittelte Ist-Ausgleich überschreitet den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgegebenen Soll-Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Jahr 2024 nicht. Das Ergebnis der entsprechenden Prüfung für das Geschäftsjahr 2024 wird Ende Mai 2025 erwartet.

NORD-SÜD STADTBAHN – BAUFORTSCHRITTE AM WAIDMARKT

Die Arbeiten am Waidmarkt verlaufen planmäßig und ein bedeutender Fortschritt wurde erzielt: Die Baugrube ist nun nahezu vollständig abgedeckt. Mit diesem Meilenstein beginnt eine neue Etappe der Bauarbeiten, die sowohl für die Anwohnerinnen und Anwohner als auch für die Projektentwicklung von Vorteil ist. Die Abdeckung der Baugrube sorgt für eine deutliche Reduzierung der Belastungen durch Schallimmissionen, wodurch die Lebensqualität in der unmittelbaren Umgebung deutlich erhöht wird.

Zudem ermöglicht die Abdeckung, dass ein Großteil der bevorstehenden Arbeiten geschützt unter dem Bauwerksdeckel durchgeführt werden kann. Dies erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern minimiert auch die Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub während der weiteren Bauphase.

In enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln konnte aufgrund der Schallreduzierung auch die zuvor behördlich angeordnete Schallschutzwand zurückgebaut werden. Dieser Schritt öffnet den Blick auf die Baustelle und signalisiert sichtbare Fortschritte in der Realisierung des Projekts.

Die Bauarbeiten gehen damit in eine neue Phase über, die mit spürbaren Verbesserungen für die Anwohnerinnen und Anwohner einhergeht.

BUSBETRIEBSHOF PORZ

Der erste Bauabschnitt des E-Bus-Betriebshofs Porz ist fertiggestellt und wurde am 15. März 2024 feierlich eröffnet. Seit dem 17. März 2024 findet dort der Regelbetrieb statt.

Mit der Planung für den zweiten Bauabschnitt wurde Ende 2023 begonnen. Die Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts, der derzeit errichtet wird, ist für Ende 2028 vorgesehen.

Der Betriebshof Porz ist allein auf die „Stationierung“ von E-Bussen ausgerichtet. Neben den klassischen Abstellflächen umfasst der E-Bus-Betriebshof vor allem die Ladeinfrastruktur für E-Busse, eine Werkstatt und eine Waschanlage sowie ein Fahrdienstgebäude. Die E-Busse stehen unter freiem Himmel und werden über die Ladeinfrastruktur geladen. In der Werkstatt werden Inspektionen, Wartungen und Reparaturen durchgeführt. In diesem Gebäude befinden sich auch Sozialräume für die Mitarbeitenden. In der benachbarten Waschanlage werden die Busse äußerlich gereinigt. Die Disposition von Fahrpersonal und Fahrzeugen sowie die Steuerung des Betriebs finden im Fahrdienstgebäude statt. Für den individuellen Mobilitätsmix der Mitarbeitenden stehen Pkw-Parkplätze und Zweiradstellplätze zur Verfügung.

ABBRUCH NORTON-GELÄNDE – NEUBAU BETRIEBSHOF WESSELING

Auf dem ehemaligen Norton-Gelände in Köln-Wesseling haben im Oktober des Geschäftsjahres die Abbrucharbeiten begonnen. Auf dem rund 87.000 m² großen Grundstück stehen nicht nur abbruchreife Industriebrachen, sondern es handelt sich auch um eine stark verwilderte Fläche. Das jahrzehntelang verlassene Areal wurde im Zuge unserer ersten Maßnahme von diesem Wildwuchs befreit, um an die verwahrloste Bausubstanz zu gelangen. Mithilfe eines Artenschutzgutachtens und entsprechender Maßnahmen wurde versucht, die Auswirkungen auf die Flora und Fauna zu minimieren. Noch im Geschäftsjahr 2024 konnten wir den ersten Meilenstein feiern: alle freistehenden Gebäude wurden zurückgebaut.

Innovationen

NEUE STADTBAHNEN

Mit Ankunft des 30. Fahrzeuges der Serie 5300/HF6 im April 2024 ist die Flotte der neuen Hochflurbahnen vollständig ausgeliefert worden. Mit Erteilung des Zuganges zum Stadtbahnnetz der Stadtwerke Bonn im Februar 2024 war dann auch der Einsatz der Fahrzeuge auf den Linien 16 und 18 möglich. Die im Betrieb der Fahrzeuge identifizierten Verbesserungsmöglichkeiten wurden im neuen Ausrüstungsstand K03 zusammengefasst und bis Ende des Geschäftsjahres in die Fahrzeuge eingebracht. Nach erfolgreichem Umbau der Fahrzeuge konnten eine wesentliche Steigerung der Stabilität der Fahrzeuge und ein Rückgang der störungsbedingten Ausfälle festgestellt werden. Damit verbunden ist auch eine gesteigerte Beliebtheit und Akzeptanz der Fahrzeuge beim Fahrpersonal.

Zwischenzeitlich sind bis auf ein Fahrzeug alle Fahrzeuge abgenommen und in das Eigentum der KVB übergegangen. Die Abnahme des letzten Fahrzeuges ist geplant; damit wäre das Beschaffungsprojekt Hochflurfahrzeuge HF6 abgeschlossen.

E-BUSSE

Am 29. Juni 2021 hat die KVB auf dem Betriebshof Nord die Ladeinfrastruktur für ihre Elektrobusse in Betrieb genommen.

Nach dem Abschluss des ersten Bauabschnitts des E-Bus-Betriebshofs Porz können dort 67 Elektrobusse mit einer 1-zu-1-Verbindung zwischen Bus und Ladegerät geladen werden. Hier wurden zum Ende des Geschäftsjahres 51 E-Busse abgestellt und geladen.

Nach der Linie 133 folgten die Linien 126 („MuLi-Linie“), 141, 145 und 149 (im linksrheinischen Stadtgebiet) sowie die Linien 150, 153, 159 und 196 (im rechtsrheinischen Stadtgebiet).

Für die Jahre 2026/27 läuft derzeit eine Ausschreibung über 78 E-Busse für die KVB. Die Vergabe ist für Ende des dritten Quartals 2025 geplant.

Seit Ende 2024 sind insgesamt 118 E-Busse in der KVB-Busflotte im Einsatz. Am 23. Dezember 2024 wurde das letzte Fahrzeug abgenommen.

Bis zum Jahr 2030 soll die gesamte Busflotte auf Elektroantrieb umgestellt werden.

ON-DEMAND-SERVICE „ISI“

Von Dezember 2020 bis Dezember 2024 hat das On-Demand-Angebot „isi“ den öffentlichen Personennahverkehr der KVB im Rahmen eines auf vier Jahre angelegten Pilotbetriebs ergänzt. Bis zu zehn elektrisch angetriebene und barrierefreie Fahrzeuge der „isi“-Flotte waren bedarfsorientiert tagsüber an Wochentagen in den Bedienungsgebieten Porz, Nippes und Ehrenfeld unterwegs. Am Wochenende wurde der On-Demand-Service nachts auch in der erweiterten Innenstadt angeboten.

Im Jahr 2024 haben sich circa 2.800 Kundinnen und Kunden neu registriert, seit dem Projektbeginn waren es insgesamt rund 19.200 Kundinnen und Kunden. Von den seit dem Projektbeginn insgesamt rund 80.000 registrierten Fahrten wurden im Geschäftsjahr rund 16.600 Fahrten durchgeführt. Dabei war das Geschäftsjahr geprägt von Fahrzeug- und Personalausfällen, so dass die Nutzung des On-Demand-Angebots „isi“ nicht mehr die relativ guten Werte des Jahres 2023 erreichen konnte. Trotzdem war insbesondere in den Porzer Stadtteilen die Nachfrage im Geschäftsjahr hoch. An nachfragestarken Tagen wurden dort über 130 Fahrten durchgeführt. Rund 80 % aller Fahrten fanden im Bezirk Porz statt. Insgesamt erfolgten rund zwei Drittel der Buchungen per App, ein Drittel telefonisch. Zwei Drittel der Fahrten wurden bis zu drei Tage im Voraus gebucht, die anderen wurden kurzfristig angetreten. Hierbei lag die durchschnittliche Wartezeit bis zum Fahrtantritt bei rund 16 Minuten. Kundinnen und Kunden mussten durchschnittlich rund 56 Meter bis zu ihrem Einstiegsort laufen. Rund 30 % aller Fahrten wurden geteilt, das bedeutet, dass mehrere Fahrgäste mit einzeln gebuchten Fahrten gleichzeitig befördert wurden.

In einer Kundenbefragung Ende 2022 gaben rund 80 % der den Dienst nutzenden Personen an, dass sie sehr zufrieden oder zufrieden mit dem Angebot sind.

Das Projekt wurde planmäßig zum 15. Dezember 2024 beendet und wird aus wirtschaftlichen Gründen nicht fortgeführt.

KVB-RAD: ENTWICKLUNG UND NUTZUNG

Im Jahr 2024 wurde mit 4,5 Mio. Fahrten ein deutlicher Anstieg im Vergleich zu den 3,6 Mio. Fahrten des Vorjahres verzeichnet. Seit der Einführung der zweiten Leihradgeneration mit 3.000 Rädern im Jahr 2021 wurden insgesamt 11,5 Mio. Fahrten registriert. Ein wesentlicher Teil der Fahrten entfiel auf den VRS-Tarif, der seinen Nutzerinnen und Nutzern 30 Freiminuten pro Fahrt bietet. Insgesamt wurden in diesem Segment 2,8 Mio. Fahrten durchgeführt.

Das Stationsnetz wurde im Berichtsjahr auf 170 Stationen erweitert, was sowohl Verfügbarkeit als auch Attraktivität des Angebots weiter gesteigert hat. Die 68.000 Neuanmeldungen entsprechen dem Vorjahresniveau. Seit 2021 haben sich insgesamt 218.000 Kundinnen und Kunden registriert, während 4.100 Kundinnen und Kunden ihr Konto abgemeldet haben.

Eine bemerkenswerte Kundenbindung zeigt sich durch die intensive Nutzung: 12 % der 141.000 VRS-Kunden haben seit ihrer Anmeldung mehr als 200 Fahrten absolviert, 3 % der VRS-Kunden absolvierten mehr als 500 Fahrten und 1 % der VRS-Kunden lagen bei über 1.000 Fahrten im Geschäftsjahr.

Mit diesen Entwicklungen unterstreicht das KVB-Rad seine Bedeutung als nachhaltiges und kundenfreundliches Mobilitätsangebot im Stadtgebiet.

BETRIEB STADTBahn UND BUS

Im Bereich Betrieb Stadtbahn und Bus wurde die Nutzung der unternehmensweiten mobilen Kommunikationsplattform KVB2go im Geschäftsjahr weiter vertieft. So haben vor allem die Mitarbeitenden im Fahrdienst ohne festen Arbeitsplatz die Möglichkeit, aktuelle Informationen und notwendige Arbeitsunterlagen mobil abzurufen. Dieses Jahr wurde ein Mängelmeldesystem integriert, mit dem Schäden im Netz der KVB (Haltestellen, Fahrgastinformationen, Fahrtreppen, Aufzüge etc.) durch jeden Mitarbeitenden einfach an die verantwortliche Stelle zur Mängelbeseitigung gemeldet werden können.

Der Betrieb von digitalen Großbildschirmen („Touchscreens“) wurde nach einem positiven Test im Busbereich nun auch im Stadtbahnbereich übernommen, so dass auch dort gezielt betriebliche Anweisungen und Fachinformationen einfach elektronisch zur Einsicht in den Fahrdienstgebäuden zur Verfügung stehen.

Das Projekt zur Vereinfachung der Arbeitsabläufe bei den Mitarbeitenden der Betriebsaufsicht brachte wertvolle Erkenntnisse in Form von Qualitätsverbesserungen und Effizienzsteigerungen.

WERKSTÄTTEN

Im Bereich Werkstätten Stadtbahn und Bus ist im Geschäftsjahr 2024 das 30. Neufahrzeug der Fahrzeugserie HF 6 (5300er) geliefert worden. Damit ist die Serienlieferung dieser Fahrzeugserie vom Lieferanten Alstom vollständig abgeschlossen. Bis auf ein Fahrzeug sind alle Fahrzeuge abgenommen und zuverlässig im Fahrgastbetrieb. Des Weiteren ist das nächste Lieferlos der E-Busse mit weiteren 56 Fahrzeugen vom Lieferanten VDL vollständig ausgeliefert worden. Die Fahrzeuge sind ebenfalls bereits im Fahrgastbetrieb und mit höherer Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit als die zuletzt gelieferte Neufahrzeugserie im Einsatz. Im Geschäftsjahr erfolgte im März 2024 die Inbetriebnahme des neuen Busbetriebshofes Porz mit dazugehöriger Werkstatt. Im Werkstättenbereich Stadtbahn haben die Abriss- sowie Planungsarbeiten für die Neuerrichtung eines neuen Stadtbahn-Betriebshofes auf dem Norton-Gelände in Wesseling begonnen. Parallel dazu erfolgten die weiteren Planungen und die ersten Umbaumaßnahmen für die Herrichtung der anderen Betriebshöfe im Busbereich, um die vollständige Elektrifizierung der E-Bus-Flotte bis zum Jahr 2030 zu ermöglichen. Die zweite Baustufe auf dem Betriebshof Porz ist bereits im Bau und auf dem Betriebshof Nord wurde die Planung abgeschlossen. Die neuen Fahrzeugeinheiten sind länger als der derzeitige Fahrzeugbestand, so dass die Werkstattinfrastruktur und die Abstellkapazitäten dementsprechend angepasst werden müssen. Neben der HFX-Ausschreibung wurde auch die nächste Ausschreibung für weitere 78 E-Busse eingeleitet.

ITCS (INTERMODAL TRANSPORT CONTROL SYSTEM)

Im Berichtsjahr 2024 wurde die ITCS-Bordrechner- und -Leitrechnersoftware erneuert, sodass die in den Stadtbahnfahrzeugen und Bussen verbauten Multifunktionsanzeiger Auskünfte über Anschlüsse, Störungen, Umleitungen, Barrierefreiheit und Veranstaltungen präsentieren können. Das finale Rollout ist für das erste Halbjahr 2025 geplant.

Durch die Erneuerung der Leitrechnersoftware sowie die Einführung diverser Softwareschnittstellen ist die Grundlage dafür geschaffen worden, dass auf allen Ausgabemedien (KVB-App, Auskunftssystem, Multifunktionsanzeiger in Fahrzeugen, Fahrgastinformationsanzeiger an Haltestellen) dieselben Hintergrundinformationen verwendet werden und so eine konsistente Kundeninformation ausgegeben werden kann. Eine Produktivsetzung ist für das erste Halbjahr 2025 geplant.

Bis auf die Stadtbahnen der Serie K5300 wurden im Geschäftsjahr sämtliche Stadtbahnfahrzeuge mit moderner, IP-basierter Videotechnik ausgestattet.

Teil dieser Umrüstung ist auch der Einsatz von künstlicher Intelligenz zur Ermittlung des sogenannten Besetztgrades, also der Auslastung innerhalb der Stadtbahnfahrzeuge. Die so ermittelten Informationen sollen im folgenden Geschäftsjahr der Kundschaft an den Fahrgastinformationsanzeigern der Haltestellen zur Verfügung gestellt werden.

Ein Redaktionssystem, welches die Basis für eine moderne Kundeninformation bei Störfällen ist, wurde bereits im Geschäftsjahr eingeführt. Die Einbindung in die bestehende Systemarchitektur wird im ersten Halbjahr 2025 finalisiert.

Die Montage und Inbetriebnahme der Treppenabgangsanzeiger ist zum Großteil abgeschlossen. Die restlichen Anzeiger werden im ersten Quartal 2025 montiert und in Betrieb genommen.

FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITY INTELLIGENCE AS A SERVICE“ (MIAAS)

Die KVB konnte im Sommer 2024 das Forschungsprojekt MIAAS gemeinsam mit den Partnern aus Wissenschaft und Industrie erfolgreich abschließen.

Die mit dem Projekt verbundenen Ziele wurden erreicht. Die Kombination aus wissenschaftlicher Arbeit, dem dazugehörigen Feldversuch und der kooperativen Entwicklung eines Dashboards zur Steuerung von Shared-Mobility-Angeboten hat das Potenzial von digitalen Tools zur Steuerung von Mobilitätsangeboten gezeigt. Da die aktuellen Herausforderungen in Bezug auf die Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum aufgrund der verschiedenen Mobilitätsangebote und der damit zusammenhängende Ordnungs- und Steuerungsauftrag weiterhin bestehen, muss ein verlässliches Monitoring stattfinden und ein Evaluierungstool implementiert werden.

Die KVB hat daher im Herbst 2024 gemeinsam mit der Stadt Köln (Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung) einen gemeinsamen Förderantrag zur Beschaffung und Weiterentwicklung eines digitalen Tools zur Steuerung und zum Monitoring von Mobilstationen gestellt. Ende 2024 wurde der Zuwendungsbescheid für das Nachfolgeprojekt „Digitales Tool Mobilstation“ im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ den Projektpartnern zugestellt. Das Projekt hat eine Laufzeit von Ende 2024 bis Ende 2026.

Risiken- und Chancenbericht

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Das im Unternehmen implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Risikoinventuren die permanente Überwachung von Risikofaktoren. Es dient dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der KVB gefährden. Damit fördert es die Nutzung künftiger Handlungsspielräume.

Die konzernweite Unternehmensrevision prüft die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden alle identifizierten Risiken des operativen und strategischen Geschäftes analysiert und dokumentiert, nach Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft sowie in die Unternehmenssteuerung integriert.

Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten:

Sehr hoch	über 50 % bis < 100 %
Hoch	über 20 % bis 50 %
Mittel	über 5 % bis 20 %
Gering	bis 5 %

Die Klassifizierung der Schadenshöhen orientiert sich an der Höhe des Jahresergebnisses und erfolgt für die KVB zum Stichtag 31. Dezember 2024 gemäß nachfolgender Tabelle:

Existenzgefährdend	über 500 Mio. €
Gravierend	über 150 Mio. € bis 500 Mio. €
Wesentlich	75 Mio. € bis 150 Mio. €
Moderat	37,5 Mio. € bis unter 75 Mio. €
Niedrig	unter 37,5 Mio. €

In den Risikomanagementprozess sind Vorstand, Konzernleitung und Aufsichtsrat durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden. Die Meldeschwelle für die regelmäßige Berichterstattung beträgt bei Ergebnisrisiken 5 Mio. € Netto-Schadenswert (bei reinen Cashflow-Risiken 10 Mio. €).

Zusätzlich zur regulären Abfrage erfolgt bei unvorhergesehenen wesentlichen Veränderungen eine Berichterstattung in Form einer Ad-hoc-Meldung.

RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Marktrisiken

Aktuelle politische und wirtschaftliche Entwicklungen beeinflussen die zeit- und mengengerechte Beschaffung von Rohstoffen, Material und Dienstleistungen, welche für den Betrieb sowie die Instandhaltung von Fahrzeugen benötigt werden. So führen generelle Marktstörungen potenziell zu Lieferkettenverzögerungen und Materialengpässen. In der Konsequenz könnte dies den reibungslosen Betriebsablauf gefährden und möglicherweise zu einem erhöhten Fahrzeugausfall und demzufolge zu Umlaufausfällen führen. Die Entwicklungen am Markt werden daher intensiv beobachtet und es werden – sofern nötig – frühzeitig entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.

Mindererlöse durch die Einführung des Deutschlandtickets

Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 ergibt sich für die KVB ein grundsätzliches Erlösminderungsrisiko, welches insbesondere durch Kundenwanderungen aus bestehenden Tarifen hin zum Deutschlandticket entsteht, die nur teilweise durch einen erwarteten Anstieg der Zahl von Neukunden kompensiert werden können. Bislang haben die von Bund und Land geleisteten Ausgleichszahlungen gemäß den Ende 2023 veröffentlichten NRW-Förderrichtlinien alle Mindererlöse im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket vollständig decken können.

Ende des Jahres 2024 haben Bundestag und Bundesrat einer Änderung des Regionalisierungsgesetzes zugestimmt, in dem die Unterstützung des Bundes für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geregelt ist. Durch die Anpassung können Restmittel aus den Jahren 2023 und 2024 in das Jahr 2025 übertragen werden, sodass nach dem aktuellen Ausgleichsmechanismus auch im Jahr 2025 – unter Berücksichtigung der ab dem 1. Januar 2025 erfolgten Preiserhöhung des Deutschlandtickets – ein Vollausgleich der Mindererlöse möglich ist.

Für die Jahre ab 2026 existieren aktuell weder politische Beschlüsse zur grundsätzlichen Fortführung des Deutschlandtickets noch Beschlüsse zur nachhaltigen Finanzierung von Mindererlösen. Demnach bleibt das Risiko möglicher Mindererlöse durch die Einführung des Deutschlandtickets für die Jahre ab 2026 weiterhin bestehen.

Betriebsrisiken

Risiken bei der Fahrzeugneubeschaffung und -instandsetzung

Die Fahrzeuge und technischen Anlagen setzt die KVB mit einem hohen Grad an Zuverlässigkeit und Sicherheit sowie unter Berücksichtigung gegebener Umweltstandards ein. Technischen Ausfallrisiken sowie umweltbezogenen Risiken begegnet das Unternehmen mit einer permanenten Verbesserung des technischen Standards.

So wird derzeit eine Vielzahl von Straßenbahnen neu beschafft. Die Beschaffungspläne und -zeiträume unterliegen verschiedenen Risiken, die zu Verzögerungen bei den Lieferungen und damit zu Mehrkosten in Form von zusätzlicher Instandhaltung bei Altfahrzeugen führen können. Der Busbereich steht weiterhin vor den Herausforderungen der Umsetzung einer vollständigen Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte bis zum Jahr 2030. Daraus resultieren umfangreiche Beschaffungsmaßnahmen, um den bestehenden Fuhrpark durch Neufahrzeuge zu ersetzen. Auch hier kann es grundsätzlich zu Lieferkettenverzögerungen sowie zu ungeplanten Mehrkosten kommen.

Jahrhunderthochwasser

Von einem möglichen Jahrhunderthochwasser wäre der Linienbetrieb in großen Teilen Kölns betroffen. Eine mögliche Folge wäre – neben der Beeinträchtigung des Stadtbahn- und Seilbahn-Betriebs – die Beschädigung der Betriebstechnik vor allem in der U-Bahn. Aufgrund der Vielzahl der durch die KVB eingeleiteten sowie etablierten Gegensteuerungsmechanismen wird das Gefährdungspotenzial dieses Risikos jedoch als gering eingeschätzt.

Starkregenereignisse und andere Naturkatastrophen

Durch das Klima bedingte Katastrophen häufen sich in den letzten Jahren weltweit. So existieren auch für die KVB potenzielle Auswirkungen klimatisch bedingter Naturkatastrophen. Die Auswirkungen betreffen vorrangig Infrastruktur, Fahrzeuge sowie Gebäude der KVB und führen möglicherweise zu Beeinträchtigungen im Fahrbetrieb. Diesen Risiken begegnet die KVB mit der Umsetzung vorbeugender Maßnahmen.

IT-Sicherheitsrisiko

Der Schutz vor Cyberangriffen auf kritische Infrastrukturen wird immer relevanter. Angriffe auf die IT-Infrastruktur der KVB treten in den letzten Jahren deutlich konzentrierter, professioneller und häufiger auf, sodass grundsätzlich das Risiko steigt, dass dadurch Infrastrukturkomponenten und Arbeitsprozesse in relevantem Umfang ge- oder zerstört oder Daten missbräuchlich verwendet werden. Die KVB arbeitet kontinuierlich daran, proaktiv gezielte Sicherheitsmaßnahmen durch die Aufrechterhaltung der ISO 27001-Zertifizierung auf der Basis des IT-Grundschutzes sowie weiterer regulatorischer Anforderungen zu ergreifen und weiterzuentwickeln und damit die kritische Infrastruktur effektiv zu schützen und das Risiko zu minimieren.

Finanzrisiken***Refinanzierungsrisiken***

Vor dem Hintergrund des Organschaftsvertrags mit dem Stadtwerke Köln Konzern bestehen Refinanzierungsrisiken dahingehend, dass die tatsächlichen Zinssätze für die Konzernfinanzierung und die langfristige Finanzierung durch Bankdarlehen insbesondere bei Darlehensverlängerungen von den Annahmen der aktuell gültigen Wirtschaftsplanung 2025 bis 2029 abweichen. Aktuell entspricht der Zinssatz für langfristige Darlehen den angesetzten Planungsprämissen. Auch die Prognose für das kommende Jahr deutet auf sich seitlich bewegende oder leicht sinkende Zinsen hin, so dass für die KVB aktuell kein Refinanzierungsrisiko besteht.

Finanzielle Risiken des operativen Geschäfts

Grundsätzlich sind durch den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit dem Stadtwerke Köln Konzern finanzielle Risiken des operativen Geschäfts für die KVB weitgehend ausgeschlossen. Darüber hinaus sind für Risiken des operativen Geschäfts adäquate Versicherungslösungen abgeschlossen worden beziehungsweise im Bedarfsfall vorgesehen, um finanzielle Konsequenzen auf ein tragbares Maß zu reduzieren.

Hinsichtlich der finanziellen Risiken des strategischen Geschäfts, die mit der Änderung gesetzlicher, vertraglicher sowie gesellschaftsstruktureller Rahmenbedingungen verbunden sind, werden frühzeitig geeignete Strategien entwickelt und entsprechende Maßnahmen abgeleitet sowie umgesetzt.

FAZIT

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der KVB gefährden. Gegen alle heute bereits erkennbaren Risiken des operativen und strategischen Geschäfts wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

Im Hinblick auf die Erreichung kommunal gesetzter Wachstums- und Klimaschutzziele wird sich in Zukunft die Bedeutung des ÖPNV für die Umwelt- und Stadtentwicklung erhöhen. Damit werden die Ansprüche und Anforderungen an die KVB bezüglich Angebotsverbesserungen und Kundenservice steigen.

Die KVB setzt darauf, langfristiges Wachstumspotenzial auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kostenseite weiter zu optimieren. So wird weiterhin Mobilität auf hohem Niveau zu wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gewährleistet.

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Deutschland befindet sich im Jahr 2025 in einer schwierigen konjunkturellen Lage und ist in den letzten beiden Jahren in eine Rezession gerutscht. Auch für das laufende Jahr 2025 sehen die Prognosen eher eine Stagnation als einen Aufschwung, teilweise sogar eine weiter andauernde Rezession. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird 2025 voraussichtlich stagnieren oder nur leicht zulegen. Prognosen zur Entwicklung des realen BIP in Deutschland liegen im Schnitt zwischen -0,1 % und 0,6 %. Erst im Jahr 2026 dürfte die Wirtschaftsleistung wieder steigen.¹

Die Probleme, mit denen die deutsche Wirtschaft kämpft, sind vielfältig. Deutschland ist als exportorientierte Volkswirtschaft besonders von der wirtschaftlichen Schwäche in China, den von der neuen Administration in den USA ausgehenden Unsicherheiten – besonders im Hinblick auf die Einführung von Handelszöllen – sowie den allgemeinen geopolitischen Spannungen betroffen. Auch die Folgen der in den letzten Jahren hohen Inflation belasten den Konsum in Deutschland. Zudem müssen die deutschen Unternehmen den Umbau hin zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft bewältigen und sich an die Folgen des demografischen Wandels anpassen.

ÖPNV-NACHFRAGE

Die Verkehrserlösplanung 2025 der KVB berücksichtigt für das Deutschlandticket den neuen Preis von 58 €/Monat; außerdem wurde eine durchschnittliche Tarifsteigerung von 5,9 % beim VRS-Tarif zum 1. Januar 2025 angesetzt. Zum Ausgleich der Mindererlöse aus dem Deutschlandticket wurden Ausgleichszahlungen von knapp 69 Mio. € in der Planung berücksichtigt. Diese Annahme wird im Risiken- und Chancenbericht näher erläutert.

UNTERNEHMENSENTWICKLUNG

Für das Geschäftsjahr 2025 plante die KVB im Herbst 2024 ein Unternehmensergebnis von -179,9 Mio. €.

Darin enthalten sind geplante Umsatzerlöse in Höhe von 304,6 Mio. €, von denen 280,5 Mio. € Verkehrserlöse betreffen. Eine aktualisierte Prognose erfolgt Mitte April 2025 nach dem ersten Quartal 2025.

¹ vgl. Statistisches Bundesamt, November 2024

INVESTITIONEN

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2025 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen in Höhe von 352,9 Mio. € ab.

Investitionsschwerpunkte liegen im Jahr 2025 weiterhin darauf, neue Elektrobusse und Bahnen zu beschaffen sowie die Infrastruktur auszubauen und zu erneuern.

Die für das Jahr 2025 geplanten Betriebsinvestitionen betreffen:

Infrastruktur Fahrweg	97,0 Mio. €
Stadtbahnfahrzeuge	153,4 Mio. €
Elektromobilität	50,4 Mio. €
Modernisierung Betriebshöfe, Werkstätten u.Ä.	35,0 Mio. €
Angebotsausweitungen, Kapazitätserweiterungen Linien 4, 13, 18 u.a.	29,5 Mio. €
Übrige Investitionen	25,4 Mio. €

FINANZIERUNG

Die KVB kann die Ausgaben für Investitionen inklusive Darlehenstilgung voraussichtlich nur zu 19,7 % aus eigenen Mitteln finanzieren, einschließlich einer Eigenkapitalzuführung von 20,7 Mio. €. Deshalb kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 17,1 % eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden geplanten Investitionsausgaben einschließlich der kurzzeitigen Vorfinanzierung von Zuschüssen werden durch Fremdmittel gedeckt.

Köln, den 31. März 2025

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Stefanie Haaks Jörn Schwarze Peter Densborn

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

ENTGELTTRANSPARENZGESETZ

Das Gesetz zur Förderung der Entgelttransparenz (EntgTranspG) fordert gemäß § 21 EntgTranspG einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern.

Die Einbindung in das Tarifsystem (TV-N-Tarifvertrag Nahverkehr NRW) stellt eine Entgeltgleichheit für Frauen und Männer sicher.

Personalbestand (31.12.) (ohne Auszubildende und Altersteilzeit inkl. Vorstand und AT-MA)						
	2024 männlich	2024 weiblich	2024 gesamt	2023 männlich	2023 weiblich	2023 gesamt
Gesamtzahl	3.350	744	4.094	3.236	716	3.952
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	2.883	485	3.368	2.784	454	3.238
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	467	259	726	452	262	714

Die KVB als Arbeitgeber fördert durch diverse Maßnahmen die Gleichstellung von Frauen und Männern. Hierzu gehört das Cross-Mentoring-Programm, um die Qualifizierung von Frauen in Führungspositionen und Chancengleichheit sicherzustellen. Dabei tauschen Führungskräfte Wissen und Erfahrungen über Unternehmens- und Hierarchiegrenzen hinweg für ein Jahr mit Nachwuchsführungskräften aus anderen Unternehmen aus.

Daneben haben alle Mitarbeiterinnen die Möglichkeit, sich über das KVB-Frauen Netzwerk innerhalb des Unternehmens zu vernetzen. Die Mitglieder unterstützen sich gegenseitig dabei, Potenziale und Kompetenzen optimal einzusetzen. Dabei geht es regelmäßig um Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Pflege, Führung und Karriere.

Flexible Arbeitszeitmodelle wie das sogenannte „AZ Flex Modell“ ermöglichen es einem Teil der Belegschaft, Arbeitszeiten innerhalb eines großen Zeitfensters frei zu planen. Mögliche Mindestbesetzungs- oder Kernarbeitszeiten stimmen die Beschäftigten eigenverantwortlich untereinander ab.

Die KVB entspricht dem verstärkten Wunsch nach Teilzeitbeschäftigung in allen Bereichen, soweit dieser betrieblich umsetzbar ist. Obwohl Teilzeit im Schichtdienst und im Fahrdienst für das Unternehmen eine Herausforderung ist, achtet die KVB gerade hier darauf, die Bedürfnisse der Beschäftigten mit den betrieblichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. So gibt es für Fahrdienstbeschäftigte seit dem Jahr 2005 im Rahmen des sogenannten Wunschdienstplanes ein Punktesystem. Mitarbeitende können eine bestimmte Anzahl von Punkten erlangen und für bestimmte Tage verwenden, um dort die gewünschte Dienstlage – beispielsweise Frühdienst – zu beantragen. Sofern es die dienstlichen Belange ermöglichen, wird den jeweiligen Wünschen entsprochen. Mit diesem Instrument wird angestrebt, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, insbesondere an sozialen Aktivitäten, familiären Anlässen sowie schulischen oder sonstigen Veranstaltungen, zu ermöglichen.

Wir bieten auch Führungskräften ganz bewusst Teilzeit an.

	2024	2023	2022	2021	2020
Teilzeitbeschäftigte	726	714	670	658	615
davon Führungskräfte (bis einschließlich 3. Führungsebene)	3	3	4	5	10
davon weibliche	3	3	4	4	7

Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Kinderbetreuung zu unterstützen, arbeitet die KVB seit dem Jahr 2015 mit dem pme Familienservice zusammen. Das Angebot umfasst die Beratung und Vermittlung von Kindertageseinrichtungen, Tagespflegepersonen, Back-up-Betreuung und Ferienprogrammen. Für Betreuungsnotfälle können die Beschäftigten das eigens zur Verfügung stehende Eltern-Kind-Büro nutzen.

Mitarbeitende der KVB können auch im Homeoffice arbeiten, um Familie und Beruf besser zu vereinbaren. Die Erfahrungen aus der Praxis sind dabei in die neuen Regelungen, welche seit dem 1. Juli 2023 gelten, eingeflossen. Homeoffice-Arbeit hat sich in den letzten Jahren bei der KVB als wichtige und moderne Arbeitsform erfolgreich etabliert und trägt zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden bei. Die Arbeitsleistung kann grundsätzlich flexibel in der betrieblichen und in der häuslichen Arbeitsstätte erbracht werden. Die Anwesenheit am betrieblichen Arbeitsplatz (im Zeitraum von Montag bis Freitag) muss an jeweils zwei Arbeitstagen pro Kalenderwoche in nicht unerheblichem Maße sichergestellt sein. Für Teilzeitbeschäftigte, die regelmäßig weniger als fünf Tage pro Kalenderwoche arbeiten, wurde vereinbart, dass die Mindestpräsenz einen Arbeitstag (in der Zeit von Montag bis Freitag) umfasst. Als nicht unerheblich gilt jeweils ein Richtwert von 50 % der für diesen Tag geltenden individuellen Sollarbeitszeit. Eine Samstagsarbeit im Homeoffice ist in jedem Einzelfall vorab mit der Führungskraft abzustimmen.

JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG zum 31. Dezember 2024

Aktiva	Anhangziffer	31.12.2024 €	31.12.2023 €
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		17.535.733	9.671.189
Sachanlagen		1.006.140.383	980.679.558
Finanzanlagen		12.596.853	12.876.751
		1.036.272.969	1.003.227.498
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	45.533.454	37.654.489
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	132.625.563	72.717.154
Flüssige Mittel	4	824.597	969.380
		178.983.614	111.341.023
Rechnungsabgrenzungsposten	5	1.429.038	648.402
		1.216.685.621	1.115.216.923
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	6	78.300.000	78.300.000
Kapitalrücklage	7	366.778.078	346.305.537
Andere Gewinnrücklagen		163.052	163.052
		445.241.130	424.768.589
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	8	59.769.198	64.788.808
Rückstellungen	9	208.577.013	178.906.820
Verbindlichkeiten	10	502.858.566	446.524.970
Rechnungsabgrenzungsposten	11	239.714	227.736
		1.216.685.621	1.115.216.923

Gewinn- und Verlustrechnung

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

für das Geschäftsjahr 2024 (1. Januar – 31. Dezember 2024)

	Anhangziffer	2024 €	2023 €
Umsatzerlöse	12	274.139.068	259.690.989
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		3.153.794	3.929.089
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	14.798.122	12.445.069
Gesamtleistung		292.090.984	276.065.147
Sonstige betriebliche Erträge	14	152.001.341	122.706.616
Materialaufwand	15	-225.870.839	-163.010.079
Personalaufwand	16	-289.411.655	-266.795.549
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	-53.998.886	-48.064.387
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-50.049.122	-46.805.653
Beteiligungsergebnis	19	4.099.138	3.200.111
Zinsergebnis	20	-13.536.890	-8.329.358
Abschreibungen auf Finanzanlagen	21	-48.551	-63.455
Ergebnis nach Steuern		-184.724.480	-131.096.607
Sonstige Steuern	22	-371.618	-346.436
Unternehmensergebnis		-185.096.098	-131.443.043
Erträge aus Verlustübernahme		185.096.098	131.443.043
Jahresüberschuss / Bilanzgewinn		–	–

Anhang – Allgemeine Erläuterungen

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft (KVB) hat ihren Sitz in Köln. Sie ist beim Amtsgericht Köln unter HRB 2130 in das Handelsregister eingetragen.

ANGABEN ZU FORM UND DARSTELLUNG

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 17. Juli 2015 wurde bei der Aufstellung beachtet.

Im Interesse einer besseren Klarheit und Übersichtlichkeit werden die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Vermerke, ebenso wie die Vermerke, die wahlweise in der Bilanz beziehungsweise der Gewinn- und Verlustrechnung anzubringen sind, weitestgehend im Anhang aufgeführt.

Ferner wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten ausgewiesen und werden über ihre Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Abschreibung erworbener Software erfolgt hierbei über einen Zeitraum von vier beziehungsweise zehn Jahren.

Die Bilanzierung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Berücksichtigung angemessener Gemeinkosten; Fremdkapitalzinsen sind nicht einbezogen. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung.

Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt, sobald diese fertiggestellt sind.

Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen im Sachanlagevermögen erfolgen im Wesentlichen linear. Die in den Jahren 1996 bis einschließlich 2007 in Betrieb genommenen Stadtbahnwagen werden degressiv abgeschrieben. Sofern hier die lineare Abschreibung zu höheren Beträgen führt, wird ein Wechsel von der degressiven zur linearen Abschreibungsmethode vorgenommen.

Zugänge bei den geringwertigen Vermögensgegenständen werden in einen Sammelposten eingestellt, der über fünf Jahre gewinnmindernd aufgelöst wird.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen die AfA-Tabellen für Personen- und Güterbeförderung im Straßen- und Schienenverkehr sowie die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde, wie sie in Anlehnung an die AfA-Tabellen betriebsindividuell festgelegt werden.

Nutzungsdauer der Sachanlagen in Jahren	
U-Bahn-Bauwerke	75
Betriebsgebäude	50
Gleisanlagen	25
Weichen	20
Fahrdraht	20
Zugsicherungs- und Signalanlagen	20
Bahnsteige und Rampen	25
Speise- und Rückleiterkabel	20
Unterwerke	20
Stadtbahnwagen	15–30
Busse	7–10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–23

Die Finanzanlagen werden grundsätzlich mit den Anschaffungskosten angesetzt. Sofern Ausleihungen unverzinslich oder niedrig verzinslich sind, werden diese mit dem Barwert auf Grundlage eines marktkonformen Zinsfußes bilanziert. Liegt die Bewertung der Finanzanlagen über dem am Abschlussstichtag beizulegenden Wert, wird dem bei dauernder Wertminderung durch außerplanmäßige Abschreibungen Rechnung getragen.

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt mit den fortgeschriebenen durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips. Anschaffungsnebenkosten wie Frachten, Zölle sowie Kostenminderungen (Skonti und andere) werden entsprechend berücksichtigt. Bestandsrisiken, die sich aus einer geminderten Verwertbarkeit ergeben, wurden berücksichtigt.

Bei den zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen wird das Material ebenfalls mit durchschnittlichen Anschaffungskosten angesetzt. In den Wertansatz werden darüber hinaus der Lohn, die Material- und die Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung einbezogen.

Waren sind zu Anschaffungskosten auf Einzelkostenbasis bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden zu Nennwerten unter Berücksichtigung von Wertminderungen in begründeten Einzelfällen angesetzt.

Die flüssigen Mittel werden zu Nominalwerten bilanziert.

Die noch nicht mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten verrechneten Investitionszuschüsse werden zur Verbesserung der Klarheit und Übersichtlichkeit des Jahresabschlusses als Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Methode) unter Berücksichtigung eines Durchschnittzinssatzes sowie zukünftiger Renten- und Gehaltssteigerungen ermittelt. Der Zeitraum für die Durchschnittsbildung des Rechnungszinses für Altersvorsorge-/Pensionsrückstellungen entspricht zehn Jahren.

Bei den sonstigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen angemessen und ausreichend berücksichtigt. Der Ansatz erfolgt zu dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag.

Die langfristigen sonstigen Rückstellungen werden abgezinst, die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Erneuerungsaufwendungen, Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Beihilfen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung von Gehalts- beziehungsweise Kostensteigerungen und eines Durchschnittzinssatzes berechnet.

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag passiviert.

Der aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die nach dem Stichtag Aufwendungen beziehungsweise Erträge darstellen.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derartige Geschäfte wurden im Berichtsjahr nicht getätigt.

LATENTE STEUERN

Die KVB ist Organgesellschaft einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der Stadtwerke Köln GmbH, Köln (SWK). Latente Steuern werden beim Organträger ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten ist der Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2024 zu entnehmen, welche dem Anhang beigelegt ist.

Anteilsbesitz				
Name und Sitz	Anteil am Kapital	Eigenkapital	Ergebnis	
			Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	1.700	2024	—*
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2024	—*
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	100,0	4.782	2024	—*
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	673	2024	573
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	3.347	2023/24 (30.9)	2.400
VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln, Kommanditanteil	9,9	11.218	2023	5.545

* nach Ergebnisabführung

Eine Beteiligung von nominal 1 Tsd. € besteht außerdem an der beka GmbH, Köln. Mit der KSG und der Westigo bestehen Organverträge mit Ergebnisausschlussvereinbarung. Mit der SOV besteht seit 2023 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Vor Ergebnisabführung erwirtschaftete die KSG einen Gewinn von 303 Tsd. € (Vorjahr 277 Tsd. €) und die SOV von 3.084 Tsd. € (Vorjahr 2.166 Tsd. €), die Westigo schloss vor Verlustübernahme mit einem Verlust in Höhe von 12 Tsd. € (Vorjahr 10 Tsd. €) ab.

2 Vorräte

	31.12.2024 Tsd. €	31.12.2023 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	36.932	32.207
Unfertige Leistungen	8.592	5.438
Waren	9	9
Gesamt	45.533	37.654

3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2024 Tsd. €	31.12.2023 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29.161	31.770
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	63.309	20.129
Sonstige Vermögensgegenstände	40.156	20.818
Gesamt	132.626	72.717

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten in Höhe von 6,7 Mio. € (Vorjahr 2,7 Mio. €) Forderungen gegen die Stadt Köln.

Im Geschäftsjahr lagen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 63,3 Mio. € vor. 59,9 Mio. € (Vorjahr 17,7 Mio. €) betreffen den laufenden Verrechnungsverkehr (Cash-Pooling) und Verlustausgleichsforderungen mit der SWK. Weitere 3,1 Mio. € entfallen auf die Ergebnisübernahme SOV und 0,3 Mio. € auf die Ergebnisübernahme der KSG.

In den sonstigen Vermögensgegenständen des Geschäftsjahres sind unter anderem 7,7 Mio. € Forderungen aus den Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket enthalten.

Insgesamt enthalten die sonstigen Vermögensgegenstände Forderungen gegen die Stadt Köln von 4,8 Mio. € (Vorjahr 3,1 Mio. €) und Forderungen gegen ein verbundenes Unternehmen von 5,5 Mio. €.

Alle Forderungen in Höhe von 132,6 Mio. € (Vorjahr 72,7 Mio. €) haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

4 Flüssige Mittel

Hier sind Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten erfasst.

5 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten werden Vorauszahlungen auf Versicherungen und Lizenzen ausgewiesen.

6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital von 78,3 Mio. € (unverändert zum Vorjahr) ist voll eingezahlt und in 156.600 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

7 Kapitalrücklage

Die Stadt Köln stellte zur Finanzierung der Infrastruktur im Geschäftsjahr einen Betrag in Höhe von 20,5 Mio. € (Vorjahr 20,3 Mio. €) in die Kapitalrücklage (§ 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB) ein.

8 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

Dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse wurden 35,7 Mio. € (Vorjahr 36,6 Mio. €) zugeführt. 40,7 Mio. € (Vorjahr 17,4 Mio. €) wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

9 Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 95,8 Mio. € (Vorjahr 92,9 Mio. €) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 112,8 Mio. € (Vorjahr 86,0 Mio. €).

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
	31.12.2024 Tsd. €	31.12.2023 Tsd. €
Versorgungsverpflichtungen	56.477	56.088
Sachleistungsverpflichtungen	39.288	36.813
Gesamt	95.765	92.901

Sämtliche Pensionsrückstellungen sind wie im Vorjahr langfristig.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Grundsätze nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck berechnet. Zudem wurden ein Zinssatz von 1,90 % (Vorjahr 1,82 %) sowie Gehalts- und Rentensteigerungen von jährlich 2,5 % zugrunde gelegt. Der Zinssatz entspricht dem für den 31. Dezember 2024 prognostizierten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer Restlaufzeit der Pensionsverpflichtungen von 15 Jahren. Ausgehend von einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre (1,97 %; Vorjahr 1,75 %) ergibt sich kein ausschüttungsgesperrter Differenzbetrag (Vorjahr +1,0 Mio. €). Der Unterschiedsbetrag liegt bei -1,0 Mio. €.

Die Rückstellungen für Sachbezüge wurden wie im Vorjahr mit einer Kostensteigerungsrate von 2,0 % berechnet.

Innerhalb der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind insbesondere die Sachleistungsverpflichtungen gestiegen, was auf Tarifsteigerungen bei den der Berechnung zugrunde liegenden Tickets zurückzuführen ist.

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der mittelbaren nicht passivierten Pensionsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Ausübung des Wahlrechts gemäß Art. 28 EGHGB beträgt unter Anwendung eines Rechnungszinssatzes von 1,90 % (Vorjahr 1,82 %) und eines Rententrends von unverändert 1,0 % zum Ende des Berichtsjahres 140,7 Mio. € (Vorjahr 151,3 Mio. €).

Sonstige Rückstellungen

	31.12.2024 Tsd. €	31.12.2023 Tsd. €
- für Erneungsverpflichtungen	35.450	36.540
- für den Personal- und Sozialbereich	25.518	28.215
- für ungewisse Verbindlichkeiten	28.482	353
- für drohende Verluste	4.200	4.500
- Deutschlandticket	4.838	–
- aus Minderung Verbunderträge VRS	5.336	1.462
- für Haftpflichtleistungen	1.529	1.541
- für noch nicht berechnete Leistungen	1.624	271
Übrige	6.185	13.124
Gesamt	112.812	86.006

Unter den Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten wurden die voraussichtlichen Aufwendungen für die notwendigen Maßnahmen zur Verlängerung der Einsatzdauer der Stadtbahnserie K4000 erfasst.

Von den sonstigen Rückstellungen haben 81,5 Mio. € (Vorjahr 57,6 Mio. €) langfristigen Charakter.

Die Rückstellungen für Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Verfahren berechnet. Neben den Richttafeln 2018 G wurde ein für den 31. Dezember 2024 prognostizierter Zinssatz von 1,97 % (Vorjahr 1,75 %) angewendet. Zudem wurden Gehaltssteigerungen von 2,5 % sowie bei den Beihilfeverpflichtungen Kostensteigerungen von 2,0 % berücksichtigt.

10 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeitspiegel 31.12.2024
(31.12.2023)

	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon größer 5 Jahre	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	42.266	370.588	226.956	412.854
(Vorjahr)	(40.998)	(306.788)	(159.939)	(347.786)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.746	0	0	23.746
(Vorjahr)	(35.043)	(0)	(0)	(35.043)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.467	0	0	7.467
(Vorjahr)	(2.741)	(0)	(0)	(2.741)
davon				
- aus Lieferungen und Leistungen	(7.455)	(0)	(0)	(7.455)
- (Vorjahr)	((2.730))	((0))	((0))	((2.730))
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
(Vorjahr)	(2)	(0)	(0)	(2)
davon				
- aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)	(0)	(0)
- (Vorjahr)	((2))	((0))	((0))	((2))
Sonstige Verbindlichkeiten	10.654	48.138	36.640	58.792
(Vorjahr)	(11.245)	(49.708)	(38.345)	(60.953)
davon				
- aus Steuern	(2.012)	(0)	(0)	(2.012)
- (Vorjahr)	((1.892))	((0))	((0))	((1.892))
- im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)
- (Vorjahr)	((0))	((0))	((0))	((0))
Gesamt	84.133	418.726	263.596	502.859
(Vorjahr)	(90.029)	(356.496)	(198.284)	(446.525)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der RheinEnergie. Weiterhin ist hier die Verlustübernahme der Westigo ausgewiesen.

Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 5. Vermögensbildungsgesetzes stellen 6,0 Mio. € (Vorjahr 5,9 Mio. €) der sonstigen Verbindlichkeiten dar.

11 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten sind Mietvorauszahlungen für das Geschäftsjahr 2025 ausgewiesen.

Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 599,6 Mio. €, davon 469,5 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden.

Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die im Berichtsjahr 18,4 Mio. € betrugen.

Aus Leasingverträgen für 13 Dienstwagen ergeben sich bis zum jeweiligen Vertragsende Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 0,2 Mio. €.

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 618,2 Mio. €.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

	2024 Tsd. €	2023 Tsd. €
Verkaufserlöse	223.612	225.087
VRS-Ausgleich und sonstige Verkehrserlöse	20.885	8.264
Verkehrserlöse der Periode	244.497	233.351
Periodenfremde Verkehrserlöse	3.855	271
Verkehrserlöse gesamt	248.352	233.622
Sonstige Umsatzerlöse	25.787	26.069
Umsatzerlöse gesamt	274.139	259.691

Die gesamten Umsatzerlöse der KVB sind im Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 259,7 Mio. € auf 274,1 Mio. € beziehungsweise um 5,6 % gestiegen. Positiv hat sich die Tarifierhöhung im VRS mit einer durchschnittlichen Preisanpassung von 10,4 % ausgewirkt. Das im Mai 2023 eingeführte preisgünstige Deutschlandticket bremste jedoch weiterhin den Anstieg der Verkehrserlöse. Die Erstattung der Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Hinsichtlich der weiteren Aufteilung der Verkehrserlöse verweisen wir auf unsere Ausführungen im Lagebericht.

In den sonstigen Umsatzerlösen sind insbesondere Erlöse aus Leistungen für Dritte, aus Werbeeinnahmen, Erstattungen der Betriebs- und Unterhaltskosten für U-Bahn-Haltestellen durch die Stadt Köln sowie Grundstücks- und Lagervermietung enthalten.

13 Andere aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen betreffen vor allem aktivierte Personalkosten.

14 Sonstige betriebliche Erträge

Insgesamt erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr von 122,7 Mio. € um 29,3 Mio. € auf 152,0 Mio. €.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Zuschüsse in Höhe von 127,8 Mio. € (Vorjahr 100,6 Mio. €) enthalten. Davon betreffen 95,9 Mio. € Ausgleichszahlungen im Rahmen des Deutschlandtickets für entgangene Ticketeinnahmen, erhöhte Vertriebskosten und Ähnliches.

Ansonsten beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge größtenteils Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen sind 15,4 Mio. € (Vorjahr 17,5 Mio. €) periodenfremd und betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

15 Materialaufwand

	2024 Tsd. €	2023 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	62.670	45.333
Bezogene Leistungen	163.201	117.677
Gesamt	225.871	163.010

Der Materialaufwand betrifft hauptsächlich Kosten für die Instandhaltung der Fahrzeuge und Anlagen, die Anmietung von Fahrzeugen sowie für Fahrstrom.

16 Personalaufwand

	2024 Tsd. €	2023 Tsd. €
Löhne und Gehälter einschließlich sonstiger Personalaufwendungen	220.615	203.219
Soziale Abgaben	45.901	40.048
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	22.896	23.529
– davon für Altersversorgung	(21.701)	(22.282)
Gesamt	289.412	266.796

Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand und Auszubildende) 4.045, davon 43 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Vorjahr insgesamt: 3.911, davon 44 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer). Von diesen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern waren 731 weiblich und 3.314 männlich (Vorjahr 704 weiblich und 3.207 männlich). Einschließlich der 162 (Vorjahr 171) Auszubildenden belief sich die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr auf 4.207 (ohne Vorstand; Vorjahr 4.082) und 4.211 (inklusive Vorstand; Vorjahr 4.086).

17 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen in Höhe von 53.999 Tsd. € (Vorjahr 48.064 Tsd. €) entfallen 51.715 Tsd. € (Vorjahr 46.255 Tsd. €) auf Sachanlagen und 2.284 Tsd. € (Vorjahr 1.809 Tsd. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände.

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Neben Vertriebs- und Verwaltungskosten sind hier vor allem Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit ausgewiesen. Im Übrigen sind hier unter anderem Aufwendungen für Mieten und Pachten, für Versicherungen, externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Umlagen der Konzernunternehmen sowie Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für die Umstellung auf SAP S/4HANA enthalten. Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind 0,7 Mio. € (Vorjahr 0,0 Mio. €) periodenfremd.

19 Beteiligungsergebnis

	2024 Tsd. €	2023 Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	724	767
– davon aus verbundenen Unternehmen	(724)	(767)
Erträge aus Gewinnabführung	3.387	2.443
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-12	-10
Gesamt	4.099	3.200

Ausgewiesen sind hier die Erträge aus den verbundenen Unternehmen DKS in Höhe von 432 Tsd. € (Vorjahr 428 Tsd. €) und KSV in Höhe von 292 Tsd. € (Vorjahr 339 Tsd. €). Erträge aus organschaftlicher Gewinnübernahme betreffen die SOV mit 3.084 Tsd. € (Vorjahr 2.166 Tsd. €) sowie die KSG mit 303 Tsd. € (Vorjahr 277 Tsd. €) und Aufwendungen aus der organschaftlichen Verlustübernahme der Westigo in Höhe von 12 Tsd. € (Vorjahr 10 Tsd. €).

20 Zinsergebnis

	2024 Tsd. €	2023 Tsd. €
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	12	14
– davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	65	102
– davon aus verbundenen Unternehmen	(5)	(3)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.614	-8.445
– davon an verbundene Unternehmen	(-5.090)	(-1.523)
– davon Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-467)	(-1.053)
Gesamt	-13.537	-8.329

Der Anstieg der Zinsaufwendungen resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Darlehenszinsen und dem Cash-Pooling mit der SWK.

21 Abschreibungen auf Finanzanlagen

Bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich wie im Jahr 2023 um die Abzinsung unverzinslicher Arbeitgeberdarlehen auf den Barwert, die als periodenfremd gelten.

22 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten vor allem Grund- und Kraftfahrzeugsteuer.

Sonstige Angaben

Honorar des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers, WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, betrug im Geschäftsjahr insgesamt 189,0 Tsd. €. Davon entfielen 132,0 Tsd. € auf die Jahresabschlussprüfung und 57,0 Tsd. € auf sonstige Leistungen.

Mutterunternehmen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) mit Sitz in Köln. Die SWK hält 90 % der Aktien der KVB. Der nach § 291 HGB befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht, die von der SWK sowohl für den kleinsten als auch für den größten Kreis aufgestellt werden, werden im Unternehmensregister bekannt gemacht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrags mit Ergebnisausschlussvereinbarung ist die SWK verpflichtet, den Verlust der KVB auszugleichen.

Angaben zu § 6b EnWG

Die KVB verkauft in geringem Umfang bezogenen Strom an Dritte weiter. In Verbindung mit dem oben genannten Organschaftsverhältnis ist die KVB deswegen als vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen anzusehen und muss die Vorschriften des § 6b EnWG beachten.

Die Weiterveräußerung des Stroms ist nach § 6b Abs. 3 Satz 3 EnWG als andere Tätigkeit innerhalb des Elektrizitätssektors zu qualifizieren, für die grundsätzlich getrennte Konten teilweise unter Verwendung sachgerechter Schlüsselungen geführt werden.

Geschäfte größeren Umfangs mit verbundenen oder assoziierten Unternehmen (§ 6b Abs. 2 EnWG) betreffen den organschaftlichen Verlustausgleich durch die SWK.

Mitglieder und Bezüge des Aufsichtsrates

Die Mitglieder des Aufsichtsrates der KVB einschließlich der Veränderungen nach dem Bilanzstichtag sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Sie erhalten für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung je teilgenommene Sitzung des Aufsichtsrates. Gleiches gilt für die Mitglieder des nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildeten Ausschusses.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 25. November 2021 erhalten mit Wirkung ab 1. Januar 2022

- der Vorsitzende 500,00 € je Sitzung,
- der stellvertretende Vorsitzende 375,00 € je Sitzung und
- die übrigen Mitglieder 250,00 € je Sitzung.

Zudem wird eine jährliche pauschale Vergütung an die Aufsichtsratsmitglieder ausgezahlt, und zwar erhalten

- der Vorsitzende 1.500,00 €,
- der stellvertretende Vorsitzende 1.500,00 € und
- die übrigen Mitglieder 1.500,00 €.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates beliefen sich im Berichtsjahr auf 106,5 Tsd. € (Vorjahr 101,8 Tsd. €). Dieser Betrag verteilt sich wie folgt auf die Aufsichtsratsmitglieder der KVB AG:

		Gesamtbezüge €
Manfred Richter	Vorsitzender (seit 16. April 2024), MdR, Personalleiter, Deutsches Komitee für UNICEF e.V.	11.625
Lino Hammer	Vorsitzender (bis 15. April 2024), MdR, Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln	2.000
Marco Steinborn *	Stellvertretender Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender	10.500
Christian Burk *	Bauingenieur, Bereichsleiter „Fahrweg“	4.500
Oliver Czernik *	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender	4.250
Teresa Elisa De Bellis-Olinger	MdR, Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig Mitarbeiterin bei MdB Serap Güler	4.500
Ascan Egerer	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität	4.500
Mustafa Ekit *	KOM-Fahrer	4.250
Markus Fürst-Reichelt *	(bis 07. August 2024), Freigestelltes Betriebsratsmitglied	1.750
Eric Haeming	MdR, Corporate Business Development Manager, Prokurist, DACHSER SE	4.000
Mike Homann	MdR, Rechtsanwalt, selbständig	7.250
Christiane Jäger	MdR, Verwaltungsangestellte Stadt Leverkusen	4.250
Andrea Köhne *	(seit 01. Juni 2024), KOM-Fahrerin	2.125
Daniel Kolle *	(bis 30. April 2024), Abteilungsleiter, EDG Entsorgung Dortmund GmbH	1.500
Ralf Lion *	(bis 31. Mai 2024), Verkehrs-/Stellwerkmeister	2.125
Britta Munkler *	(seit 01. Mai 2024), Stellv. Bezirksgeschäftsführerin, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	3.000
Frank Michael Munkler *	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	7.750
Thomas Oberwinter *	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	4.250
Monique Steeger *	Gewerkschaftssekretärin, ver.di Landesbezirk NRW	3.000
Ralph Sterck	MdR, Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	4.500
Güldane Tokyürek	MdR, Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach	4.500
Robert Voit *	(seit 08. August 2024), Freigestelltes Betriebsratsmitglied	1.625
Lars Wahlen	MdR, Student	4.500
Andreas Wolter	MdR, Bürgermeister der Stadt Köln; Controller, BRUNATA-METRONA GmbH	4.250

* Arbeitnehmervertreter/-in,

MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Für Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2024 keine unverzinslichen Darlehen.

Mitglieder und Bezüge des Vorstandes

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für die Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen, in zwei Fällen einer Übergangsgeldzusage sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen.

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2014 vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 1.564,0 Tsd. € (Vorjahr 1.491,3 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung</i>	<i>Tantieme</i>	<i>Sach- und sonstige Bezüge *</i>	<i>Insgesamt</i>
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Stefanie Haaks Vorstandsvorsitzende	311,0	86,8	9,6	407,4
Jörn Schwarze Technischer Vorstand	287,5	86,8	10,1	384,4
Peter Densborn Personalvorstand und Arbeitsdirektor	287,5	86,8	18,6	392,9
Dr. Thomas Schaffer Kaufmännischer Vorstand (bis 31. August 2024)	172,5	86,8	120,0	379,3
Vorstand gesamt	1.058,5	347,2	158,3	1.564,0

* erfolgsunabhängige Bezüge

Es wurden Leistungen in Höhe von 114,7 Tsd. € an frühere Vorstandsmitglieder wegen der Beendigung ihrer Tätigkeit im Laufe des Geschäftsjahres gewährt oder zugesagt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall.

Bei Nichtverlängerung des Anstellungsvertrages besteht in zwei Fällen ein Anspruch auf Zahlung eines Übergangsgeldes, wenn die Beendigung oder Nichtverlängerung von der Gesellschaft ausgeht und hierfür kein wichtiger Grund in der Person des Vorstandsmitgliedes vorliegt. In Abhängigkeit vom erreichten Alter bei Beendigung wird das Übergangsgeld für mindestens sechs beziehungsweise zwölf Monate, höchstens jedoch für 18 Monate in Höhe der letzten monatlichen Festvergütung gewährt. Ab Vollendung des 62. Lebensjahres – beziehungsweise in einem Fall des 61. Lebensjahres – wird das Übergangsgeld in Höhe der erreichten Versorgung und bis zum 65. Lebensjahr gezahlt.

Die Versorgungsleistungen sind in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der festen Vergütung bei Vertragsbeendigung zugesagt (unmittelbare Versorgungszusage). Dieser Prozentsatz steigt beginnend mit 40 % jährlich um zwei Prozentpunkte bis zum Höchstprozentsatz von 60 % bzw. 65 %. Auf die Versorgung werden die Leistungen der gesetzlichen Altersrente angerechnet. Es bestehen darüber hinaus Regelungen zur Anrechnung von Versorgungsansprüchen aus früheren Anstellungsverhältnissen sowie für die Anrechnung von Einkünften bis zum 65. Lebensjahr.

Die Pensionsverpflichtungen im Einzelnen:

	Erreichter Vers.-%-Satz	Erreichbarer Vers.-%-Satz	Zuführung zur Pensions- rückstellung in Tsd. €	Barwert per 31.12.2024* in Tsd. €
Vorstandsmitglied				
Stefanie Haaks	50 %	60 %	224,1	1.561,0
Jörn Schwarze	65 %	65 %	192,5	4.141,2
Peter Densborn	62 %	65 %	171,8	3.217,8

* nachrichtlich

Die nachrichtlich angegebenen Werte ergeben sich aus der versicherungsmathematischen Berechnung zum 31. Dezember 2024.

Während des Geschäftsjahres wurden keine Änderungen der Zusagen vereinbart.

Leistungen, die dem einzelnen Vorstandsmitglied von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit zugesagt oder im Berichtsjahr gewährt wurden, beziehen sich vor allem auf Aufsichtsrats- und Beiratsmandate bei Konzerngesellschaften und städtischen Beteiligungsunternehmen. Sie teilen sich wie folgt auf:

Vorstandsmitglied	Tsd. €
Stefanie Haaks, Vorsitzende	29,6
Jörn Schwarze	1,0
Peter Densborn	0,0
Dr. Thomas Schaffer (bis 31. August 2024)	0,0

Diese Vergütungen beinhalten ausschließlich erfolgsunabhängige Bestandteile.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden für Pensionen 1.803,2 Tsd. € aufgewendet.

Für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen in Höhe von 33.037.474 €.

Nachtragsbericht

Die Zahl der Fahrgäste der KVB ist im Januar und Februar 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Mio. gestiegen. Hauptsächlich für diesen Zuwachs ist die höhere Nachfrage im Segment der Deutschlandtickets.

Die Verkehrserlöse stiegen im gleichen Zeitraum um 7,2 Mio. € auf 45,7 Mio. €, was im Wesentlichen auf die Preiserhöhung des Deutschlandtickets von 49 € auf 58 € zurückzuführen ist. Der Planwert in Höhe von 46,7 Mio. € wird mit -2,2 % leicht unterschritten.

Hinsichtlich des weiteren Verlaufs der Fahrgastentwicklung und der Verkehrserlöse erwarten wir, dass der Plan erreicht wird.

Köln, den 31. März 2025

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Stefanie Haaks Jörn Schwarze Peter Densborn

Entwicklung des Anlagevermögens

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG für das Geschäftsjahr 2024
(1. Januar – 31. Dezember 2024)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2024
	1.1.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	41.554	4.472	899	4.107	49.234
Geleistete Anzahlungen	5.447	4.390	0	-1.724	8.113
	47.001	8.862	899	2.383	57.347
Sachanlagen					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	293.291	31.495	1.205	28.324	351.905
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1.038.369	1.392	834	851	1.039.778
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	1.331.660	32.887	2.039	29.175	1.391.683
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	936.669	14.365	34.298	13.842	930.578
Fahrzeuge für den Personenverkehr	938.813	19.710	5.891	42.407	995.039
Maschinen und maschinelle Anlagen	90.962	4.201	1.120	6.875	100.918
Technische Anlagen und Maschinen	1.966.444	38.276	41.309	63.124	2.026.535
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	103.027	5.808	1.880	4.160	111.115
Fertige Anlagen	3.401.131	76.971	45.228	96.459	3.529.333
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	277.019	42.919	0	-98.842	221.096
	3.678.150	119.890	45.228	-2.383	3.750.429

Kumulierte Investitions- zuschüsse Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 1.1.2024	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2023
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
4.059	34.368	2.284	899	0	35.753	9.422	4.225
0	0	0	0	0	0	8.113	5.447
4.059	34.368	2.284	899	0	35.753	17.535	9.672
118.378	76.650	3.573	377	0	79.846	153.681	100.820
695.909	67.881	6.383	164	0	74.100	269.769	274.758
814.287	144.531	9.956	541	0	153.946	423.450	375.578
504.774	286.836	13.339	11.986	0	288.189	137.615	128.836
443.472	370.396	18.959	5.849	0	383.506	168.061	150.117
29.451	40.240	3.698	1.110	0	42.828	28.639	25.541
977.697	697.472	35.996	18.945	0	714.523	334.315	304.494
7.480	72.241	5.763	1.649	0	76.355	27.281	23.587
1.799.464	914.244	51.715	21.135	0	944.824	785.045	703.659
0	0	0	0	0	0	221.095	277.019
1.799.464	914.244	51.715	21.135	0	944.824	1.006.141	980.678

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2024
	1.1.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuchun- gen	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	11.866	0	0	0	11.866
Beteiligungen	102	0	0	0	102
Sonstige Ausleihungen	2.141	65	396	0	1.810
	14.109	65	396	0	13.778
Anlagevermögen gesamt	3.739.260	128.817	46.523	0	3.821.554

Kumulierte Investitions- zuschüsse Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 1.1.2024	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2023
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
0	456	0	0	0	456	11.410	11.410
0	0	0	0	0	0	102	102
0	777	48	49	51	725	1.085	1.365
0	1.233	48	49	51	1.181	12.597	12.877
1.803.523	949.845	54.047	22.083	51	981.758	1.036.273	1.003.227

Kapitalflussrechnung

In der nachfolgenden Kapitalflussrechnung wird die Finanzlage des Unternehmens durch Überleitung der Zahlungsströme auf den Bestand an liquiden Mitteln (Finanzmittelfonds) dargestellt.

	2024 Tsd. €	2023 Tsd. €
Jahresergebnis vor Ergebnisübernahme	-185.096	-131.443
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	53.999	48.064
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen	2.463	4.893
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-3	37
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-14.914	-7.373
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (inkl. kurzfristiger Rückstellungen)	22.234	-14.673
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Anlageabgängen	316	-228
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	13.537	8.329
Sonstige Beteiligungserträge (-)	-724	-767
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-108.188	-93.161
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-8.862	-3.551
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	371	265
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-119.891	-159.175
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	348	287
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-65	-7.632
Einzahlungen (+) aus erhaltenen Investitionszuschüssen	35.722	36.629
Erhaltene Zinsen (+)	58	56
Erhaltene Dividenden (+)	724	767
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-91.595	-132.354
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführungen	20.472	20.315
Sonstige Einzahlungen (+) eines Gesellschafters	131.443	143.504
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von Krediten	100.000	102.500
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Krediten	-39.257	-34.163
Gezahlte Zinsen (-)	-13.019	-6.853
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	199.639	225.303
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-144	-212
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	969	1.181
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	825	969

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt „Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen – Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote)
- den Abschnitt „Corporate Governance“ des Lageberichts

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

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

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 durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir 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 den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG***Prüfungsurteil*

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 eingehalten hat.

Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Energiewirtschaftsgesetz (IDW PS 610 n.F. (07.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ 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 wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten der Gesellschaft nach § 6b Abs. 3 EnWG.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die gesetzlichen Vertreter ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Köln, den 22. April 2025

WIBERA Wirtschaftsberatung
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims	Christoph Drewes
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

	2015	2016	2017	2018	2019
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)					
Einwohnerinnen und Einwohner	1.069.192	1.081.701	1.084.795	1.089.984	1.091.819
Haushalte	557.090	560.298	561.071	564.260	564.841
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	147.842	148.697	149.593	149.428	149.600
Studentinnen und Studenten (31.10.)	97.364	98.580	99.770	100.706	103.130
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	522.249	538.112	553.442	568.581	582.558
Arbeitslose (Jahresmittel)	52.653	49.596	48.227	45.968	46.397
zugelassene Kfz	526.083	532.241	550.569	554.853	565.332
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	585	586	605	607	617
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)					
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.315	3.374	3.388	3.399	3.607
Auszubildende	149	153	158	187	185
Gesamt	3.464	3.527	3.546	3.586	3.792
Veränderung zum Vorjahr (in %)	2,6	1,8	0,5	1,1	5,7

	2020	2021	2022	2023	2024
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)					
Einwohnerinnen und Einwohner	1.088.040	1.079.301	1.092.118	1.095.520	1.097.519
Haushalte	564.973	559.854	568.345	571.643	573.221
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	149.071	148.819	150.131	150.879	150.938
Studentinnen und Studenten (31.10.)	104.242	102.208	100.930	95.164	n.n.
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	579.580	591.353	606.571	613.600	627.208
Arbeitslose (Jahresmittel)	55.194	56.528	52.020	52.817	55.050
zugelassene Kfz	570.800	573.421	576.139	585.118	591.180
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	625	634	629	636	641
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)					
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.799	3.885	3.853	3.965	4.105
Auszubildende	184	195	195	190	185
Gesamt	3.983	4.080	4.048	4.155	4.290
Veränderung zum Vorjahr (in %)	5,0	2,4	0,8	2,6	3,2

	2015	2016	2017	2018	2019
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)					
Haltestellen					
Stadtbahn	235	235	235	236	236
Bus	727	731	736	746	761
Fahrzeuge (Jahresmittel)					
Stadtbahn (ohne abgestellte)	379	377	377	378	377
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	226	228	232	229	253
Anzahl der Linien					
Stadtbahn	12	12	12	12	12
Bus	59	58	62	65	69
Linienlänge (in km)					
Stadtbahn	246	246	246	246	246
Bus	564	555	579	647	697
Park + Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)	4.953	4.930	4.930	4.467	4.765
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)					
Wagenkilometer	54,1	54,8	54,3	53,9	55,1
Platzkilometer	7.941	8.086	7.980	7.955	8.073
Personenkilometer	1.462	1.470	1.485	1.493	1.512
Fahrgäste	276,2	277,7	280,6	282,3	286,0
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,4	0,5	1,0	0,6	1,3
Platzausnutzung (in %)	18,4	18,2	18,6	18,8	18,7
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehrsgebiet)	203	202	209	209	211

	2020	2021	2022	2023	2024
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)					
Haltestellen					
Stadtbahn	236	236	236	236	236
Bus	763	768	775	788	795
Fahrzeuge (Jahresmittel)					
Stadtbahn (ohne abgestellte)	378	382	388	401	408
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	275	285	300	292	317
Anzahl der Linien					
Stadtbahn	12	12	12	12	12
Bus	69	70	67	68	70
Linienlänge (in km)					
Stadtbahn	246	246	246	246	246
Bus	697	704	704	702	707
Park + Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)	4.769	4.763	4.761	4.765	4.765
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)					
Wagenkilometer	56,1	59,6	57,6	55,0	54,9
Platzkilometer	8.218	8.808	8.472	8.056	8.002
Personenkilometer	887	909	1.249	1.247	1.249
Fahrgäste	167,7	171,7	236,1	235,8	236,2
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-41,4	2,4	37,5	-0,1	0,1
Platzausnutzung (in %)	10,8	10,3	14,7	15,5	15,6
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehrsgebiet)	124	128	174	173	173

in Mio. €	2015	2016	2017	2018	2019
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatz	256,3	284,9	286,9	288,0	299,4
Veränderung zum Vorjahr (in %)	2,0	11,2	0,7	0,4	3,9
Gesamtleistung	260,0	289,6	289,8	293,1	307,0
je Mitarbeiter (in €)	78.432	82.652	82.183	82.673	83.083
Materialaufwand	128,1	126,6	135,2	134,3	144,1
Personalaufwand	197,6	199,1	205,8	210,0	224,3
Löhne und Gehälter / Sozialabgaben	180,2	185,3	191,4	194,0	207,3
je Mitarbeiter (in €)	54.359	52.869	54.259	54.729	56.096
Altersversorgung	16,4	12,9	13,2	14,9	15,9
Abschreibungen	39,1	41,5	41,4	40,2	40,1
Betriebliches Ergebnis	-75,1	-66,1	-73,1	-76,3	-85,7
Finanzergebnis	-13,0	-9,7	-13,3	-13,8	-13,9
Ergebnis nach Steuern	-88,1	-75,8	-86,5	-90,1	-99,7
Unternehmensergebnis	-88,4	-76,1	-86,8	-90,5	-100,0
Veränderung zum Vorjahr (in %)	2,9	13,9	-13,9	-4,3	-10,5
Jahresüberschuss	–	–	–	–	–
Bilanz 31.12. (in Mio. €)					
Netto-Investitionen	84,8	42,4	30,5	70,8	67,9
Anlagevermögen	725,2	725,9	713,6	741,5	768,7
Umlaufvermögen	141,9	173,1	183,4	194,1	262,4
Eigenkapital (einschließlich Sonderposten)	319,4	323,6	340,7	375,6	400,2
Fremdkapital	548,1	576,0	556,3	561,3	633,8
Finanzschulden	371,4	389,3	384,2	390,6	399,5
Bilanzsumme	867,5	899,6	899,6	939,1	1.034,0

in Mio. €	2020	2021	2022	2023	2024
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatz	250,8	251,0	226,9	259,7	274,1
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-16,2	0,1	-9,6	14,4	5,6
Gesamtleistung	258,7	261,3	239,9	276,1	292,1
je Mitarbeiter (in €)	66.559	64.570	59.117	67.534	69.364
Materialaufwand	153,8	166,6	183,9	163,0	225,8
Personalaufwand	234,4	253,7	254,4	266,8	289,4
Löhne und Gehälter / Sozialabgaben	218,0	236,1	235,5	243,3	266,5
je Mitarbeiter (in €)	56.123	58.348	58.045	59.537	63.290
Altersversorgung	15,3	16,3	17,5	22,3	21,7
Abschreibungen	41,5	51,4	46,5	48,1	54,0
Betriebliches Ergebnis	-98,1	-133,5	-138,3	-125,9	-175,2
Finanzergebnis	-11,5	-10,6	-5,0	-5,2	-9,5
Ergebnis nach Steuern	-109,6	-144,1	-143,2	-131,1	-184,7
Unternehmensergebnis	-109,9	-144,9	-143,5	-131,4	-185,1
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-10,0	-31,9	1,0	8,4	-40,8
Jahresüberschuss	–	–	–	–	–
Bilanz 31.12. (in Mio. €)					
Netto-Investitionen	148,6	39,5	76,9	141,8	79,2
Anlagevermögen	875,5	866,4	898,7	1.003,2	1.036,3
Umlaufvermögen	152,9	140,1	115,0	111,3	179,0
Eigenkapital (einschließlich Sonderposten)	451,3	443,9	450,1	489,6	505,0
Fremdkapital	580,3	565,1	565,6	625,7	711,7
Finanzschulden	393,1	364,3	325,0	394,3	457,8
Bilanzsumme	1.031,7	1.009,0	1.015,6	1.115,2	1.216,7

	2015	2016	2017	2018	2019
Kennzahlen (in %)					
Umsatzrentabilität	-29,3	-23,2	-25,5	-26,5	-28,7
Materialintensität	49,3	43,7	46,6	45,8	46,9
Personalintensität	76,0	68,8	71,0	71,6	73,0
Sachanlagenintensität	82,0	79,0	77,8	77,5	73,0
Eigenkapitalquote (einschließlich Sonderposten)	34,5	34,3	37,9	40,0	38,7
Quote kurzfristiges Fremdkapital	17,4	15,6	13,5	12,5	17,5
Aufwanddeckungsgrad	78,5	81,4	79,7	79,0	78,1
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	-60,0	-61,3	-48,0	-56,2	-51,6

	2020	2021	2022	2023	2024
Kennzahlen (in %)					
Umsatzrentabilität	-39,1	-53,2	-60,9	-48,5	-63,9
Materialintensität	59,5	63,8	76,7	59,0	77,3
Personalintensität	90,6	97,1	106,1	96,6	99,1
Sachanlagenintensität	83,5	84,4	87,1	87,9	82,7
Eigenkapitalquote (einschließlich Sonderposten)	43,7	44,0	44,3	43,9	41,5
Quote kurzfristiges Fremdkapital	12,0	11,5	11,9	10,6	9,5
Aufwanddeckungsgrad	76,7	72,1	73,0	75,4	70,8
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	8,0	-26,6	-30,7	-93,2	-108,2

**Herausgeber**

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen
Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln
Telefon 0221/547-0
KVB im Internet: www.kvb-koeln.de

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK 50 – Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 26
50823 Köln
Telefon 0221/178-0
www.stadtwerkekoeln.de

Konzeption und Gestaltung

KD1 Designagentur, Köln

Fotografie

Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 5 und 6)
Christoph Seelbach, Köln (S. 7)
Cornelius Gollhardt, Köln (S. 8)
Christian Seiter, Köln (S. 13)