

# 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 Schienenpersonennahverkehr-(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 Verkehrsverbund Rhein-Sieg bedient, betreibt sie mit ihren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

## Unternehmensstrategie

Die Strategie der Kölner Verkehrs-Betriebe AG 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.

Im Rahmen des aktuellen Strategiepapiers wurde die strategische Ausrichtung der KVB vor dem Hintergrund der aktuellen Rahmenbedingungen und der daraus resultierenden Herausforderungen erneut bewertet und weiterentwickelt. Da bereits im Geschäftsjahr 2022 eine Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit vor dem Hintergrund der veränderten Rahmenbedingungen zu erkennen war, wurde der Aufsichtsrat hierüber am 7. Juni 2022 im Rahmen einer Sondersitzung informiert. Der Aufsichtsrat hat trotz der abzusehenden negativen wirtschaftlichen Entwicklung die strategische Ausrichtung der KVB hinsichtlich der 2021 beschlossenen Wachstumsstrategie erneut bestätigt. Über die Entwicklung ausgewählter Einsparmöglichkeiten durch Projekte und Effizienzmaßnahmen wurde der Aufsichtsrat seitdem regelmäßig unterrichtet.

Das Strategiepapier „Profil Zukunft 2035+“ wurde den Mitgliedern des Aufsichtsrates im Rahmen des Strategiechecks 2023 in der Aufsichtsratssitzung am 30. März 2023 erstmalig vorgestellt. Der Vorstand ist dabei insbesondere auf die bereits angekündigten erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen eingegangen, die hinsichtlich der Finanzierung der Mobilitätswende in Abstimmung zwischen Stadt, SWK und KVB betrachtet werden müssen. Der Aufsichtsrat hat die Ergebnisse des Strategiechecks 2023 in einer weiteren Sitzung am 27. April 2023 zur Kenntnis genommen und die Fortführung der bisherigen Wachstumsstrategie für den anstehenden Wirtschaftsplan und die Mittelfristplanung ausdrücklich befürwortet. Aufgrund der dargestellten Entwicklungen hat der Aufsichtsrat ebenfalls beschlossen, dass die Wirkung für die Folgejahre im Rahmen des Strategiechecks 2025 erneut betrachtet werden soll.

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 CO<sub>2</sub>-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.

Die Fortführung der bestehenden Wachstumsstrategie der KVB ist ein zentraler Baustein, um die Klimaschutzziele der Stadt Köln zu erreichen. Die benannten Maßnahmen tragen dazu bei, die Mobilitätswende erfolgreich und zukunftsorientiert umzusetzen. Da eine gesicherte Finanzierung dafür wiederum die Voraussetzung ist und die aufgezeigten Maßnahmen zu erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen führen, bedarf es hinsichtlich der Finanzierung der Mobilitätswende einer engen Abstimmung zwischen KVB, SWK und der Stadt Köln. Zu diesem Zweck und vor dem Hintergrund der langfristigen Sicherstellung der Konzernbonität wurde im Jahr 2023 das sogenannte „Ergebnissicherungskonzept“ eingeführt, welches unter Beteiligung der KVB im Jahr 2024 unter Federführung des Stadtwerke Köln Konzerns mit der Stadt Köln beraten wird.

## Wirtschaftsbericht \*

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

#### KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die deutsche Konjunktur hatte in den vergangenen Jahren diverse Krisen zu bewältigen: Nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie und dem damit einhergehenden wirtschaftlichen Einbruch im Jahr 2020 erhofften sich viele eine Regeneration in den Folgejahren. Allerdings fiel die ökonomische Erholung im Jahr 2022 durch den Krieg in der Ukraine, steigende Energiepreise und eine Rekordinflation geringer aus als erwartet. Im Geschäftsjahr 2023 kam es nun sogar zu einer Rezession. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank gegenüber dem Vorjahr preisbereinigt um 0,1 % (Vorjahr +1,9 %).

Die Arbeitslosenquote in Deutschland stieg von 5,3 % im Jahr 2022 auf durchschnittlich 5,7 % im Geschäftsjahr. Analog zu dieser Entwicklung stieg die Arbeitslosenzahl in Deutschland auf durchschnittlich 2,6 Mio. Arbeitslose (Vorjahr 2,4 Mio.).

Das Konjunkturklima in der Region hängt – wie in ganz Deutschland – von den weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab. Im Geschäftsjahr 2023 hat sich die Lage deutlich verschlechtert. Eine Vielzahl von konjunkturellen Unsicherheitsfaktoren belastet die Unternehmen: angefangen mit geopolitischen Risiken über die Energiekrise, die weiterhin hohe Inflation, die das Konsumklima drückt, bis hin zu bürokratischen Belastungen und dem Arbeits- und Fachkräftemangel. Große Unsicherheit bei den wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen und steigende Finanzierungskosten hemmen weiterhin die Investitionsabsichten vieler Unternehmen.

In Köln stieg die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 8,7 % (Vorjahr 8,6 %) an.

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

#### ÖPNV-ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND UND IM VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG

Nach Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) waren im Geschäftsjahr 2023 rund 9,5 Mrd. Fahrgäste in Deutschland mit Bussen und Bahnen unterwegs. Damit hat sich die Nachfrage im deutschen ÖPNV nach dem pandemiebedingten Einbruch weiter erholt. Gleichzeitig blieben die Kosten für Personal, Strom und Diesel weiter auf hohem Niveau. So zahlte die Branche im Jahr 2023 im Vergleich zu 2020 mehr als das Doppelte für Strom und Dieselmotorkraftstoff. Die Ticketpreise sind hingegen, bedingt insbesondere durch das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket, im selben Zeitraum branchenweit durchschnittlich um nahezu ein Viertel gesunken. Hohe Kosten bei sinkenden Einnahmen stellen die Branche vor große wirtschaftliche Herausforderungen. Die Lücke zwischen Ticketeinnahmen und Kostenentwicklung wird immer größer, so dass der wirtschaftliche Druck auf die Branche extrem zunimmt. Die Verkehrsunternehmen brauchen längerfristige Planungssicherheit. Aktuell ist ungewiss, wie lange die zugesagten Finanzmittel des Bundes und der Länder ausreichen, um die Verluste auszugleichen.

Im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ist der Trend zu digitalen Angeboten ungebrochen. Dies zeigt sich an der Entwicklung des elektronischen Tarifs (eTarifs) eezy. Seit dem Start des innovativen Tarifangebots im Dezember 2021 haben die Fahrgäste mit der von der KVB verantworteten VRS eezy.nrw-App mehr als eine Million Fahrten unternommen. Die meisten Fahrten pro Monat fanden im Dezember 2023 statt. Im letzten Monat des Geschäftsjahres unternahmen die Fahrgäste 75.128 Fahrten mit dem besonders einfach und spontan zu nutzenden eTarif.

## Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr nutzen rund 235,8 Mio. Fahrgäste die Busse und Bahnen der KVB. Dies entsprach in etwa dem Fahrgastaufkommen des Vorjahres (236,1 Mio. Fahrgäste). Die Corona-Pandemie hat auf der Nachfrageseite langfristige Spuren hinterlassen: Ein Vergleich der beiden Vor-Corona-Jahre 2018 und 2019 mit den Geschäftsjahren 2022 und 2023 zeigt, dass die aktuellen Fahrgastzahlen immer noch rund 25 % unter dem Niveau der Vor-Corona-Zeit liegen. Insbesondere die verstärkte Homeoffice-Nutzung und der Trend zum Onlineshopping unterstützen ein dauerhaft verändertes Mobilitätsverhalten, aber auch das im Geschäftsjahr angepasste Fahrplanangebot im Bus- und Stadtbahnbereich trägt zu dieser Entwicklung bei.

Die Verkehrserlöse stiegen – trotz gleich bleibender Fahrgastzahlen – im Geschäftsjahr insgesamt um 15,7 % auf 233,7 Mio. €. Ein Grund für den Anstieg der Verkehrserlöse ist der Wegfall des 9-Euro-Tickets, welches im Jahr 2022 in den drei Monaten Juni bis August zur Mobilisierung der ÖPNV-Nachfrage eingeführt wurde. Daneben hat die Tarifierhöhung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg im Geschäftsjahr 2023 zur Erhöhung der Fahrgelderlöse beigetragen. Eine Preisanpassung der Tarife im Verkehrsverbund Rhein-Sieg war aufgrund der Kostenentwicklungen bei Energie, Material und Personal sowie der anhaltenden coronabedingten Einnahmeausfälle im Verbund unvermeidlich, um Angebotskürzungen zu vermeiden und die kommunalen Haushalte nicht weiter zu belasten. Das im Geschäftsjahr 2023 ab Mai zum Preis von 49 € pro Monat eingeführte Deutschlandticket bremste allerdings den Anstieg der Verkehrserlöse. Mit dem Deutschlandticket können Fahrgäste unkompliziert in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs reisen, und zwar unabhängig von Bundesland, Verkehrsverbund oder Tarifgebiet. Entgangene Erträge aus Fahrgeldeinnahmen, erhöhte Vertriebskosten und sonstige entgangene Erträge wurden durch staatliche Zuschüsse in Höhe von 65,7 Mio. € ausgeglichen.

Auf der Aufwandsseite entlastete insbesondere der um 20,9 Mio. € gesunkene Materialaufwand (-11,4 %) das Gesamtergebnis. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch eine geringere Zuführung zu den Rückstellungen aus Verpflichtungen der eisernen Verpackung sowie geringere Abschreibungen auf Vorräte. Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 12,4 Mio. € (+4,9 %).

Das Unternehmensergebnis der KVB, vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH (SWK), verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 12,1 Mio. € auf -131,4 Mio. €. Damit wurde das Planergebnis in Höhe von -141,2 Mio. € deutlich übertroffen.

## ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahr 2023, zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen:

Fahrgäste in Mio.			
	2023	2022	Veränderung in %
ZeitTickets Erwachsene	126,8	124,7	1,7
ZeitTickets Auszubildende	64,9	71,2	-8,9
BarTickets	19,3	16,3	18,5
Sonstige Tickets	9,9	8,3	19,2
Entgeltlicher Linienverkehr	220,9	220,5	0,2
Übriger Verkehr	14,9	15,6	-4,3
<b>Gesamt</b>	<b>235,8</b>	<b>236,1</b>	<b>-0,1</b>

In rund 235,8 Mio. Fahrten nutzen unsere Fahrgäste im Geschäftsjahr 2023 die Busse und Bahnen der KVB. Damit blieb die Zahl im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant (-0,3 Mio. Fahrten beziehungsweise -0,1 %).

Bei der Ermittlung der Fahrten unserer Fahrgäste ist zu berücksichtigen, dass diese auf einer neuen – vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen – angepassten Berechnungsmethode beruht. Folglich ist die Vergleichbarkeit zwischen Vorjahr und Geschäftsjahr nur bedingt möglich. Es ergibt sich ein Zuwachs der Fahrten bei den Erwachsenen Fahrgästen, wohingegen die Fahrten der Schülerinnen und Schüler, Auszubildenden und Studierendenden rückläufig waren. Hintergrund ist insbesondere ein Wechsel von den ZeitTickets Auszubildende hin zu den ZeitTickets Erwachsene. Dies resultiert daraus, dass das von den Auszubildenden genutzte günstigere Deutschlandticket unter den ZeitTickets Erwachsene ausgewiesen wird.

Erfreulich ist die Entwicklung der Bar- und HandyTickets, deren Verkauf im Geschäftsjahr 2023 um 18,5 % von 16,3 Mio. auf 19,3 Mio. Stück stieg.

Die sonstigen Tickets, die im Geschäftsjahr 2023 4,2 % des Fahrgastaufkommens ausgemacht haben, enthalten unter anderem Sonderangebote, Kooperationen, Kinderfreifahrten und verbundübergreifende Tickets.

Die Zahl der Stammkundinnen und Stammkunden ist im Jahr 2023 im Schnitt um 8,2 % von 275.500 auf 298.100 gestiegen. Für die KVB bleibt es auch in den nächsten Jahren ein wesentliches Ziel, unsere Stammkundschaft zu binden und wiederzugewinnen. Die Schwarzfahrerquote sank im Vergleich zum Vorjahr von 2,8 % auf 2,5 %.

## ENTWICKLUNG DER BETRIEBSLEISTUNG

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

Betriebsleistung				
		2023	2022	Veränderung in %
Stadtbahnbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	33.354	35.412	-5,8
Platzkilometer	in Mio. km	6.004	6.374	-5,8
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		131	132	-0,8
Omnibusbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	21.681	22.194	-2,3
Platzkilometer	in Mio. km	2.052	2.101	-2,3
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		42	42	0,0
Gesamt				
Wagenkilometer	in Tsd. km	55.035	57.606	-4,5
Platzkilometer	in Mio. km	8.056	8.475	-4,9
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		173	174	-0,6

Die Veränderungen der insgesamt gefahrenen Wagen- und Platzkilometer gegenüber dem Vorjahr sind im Wesentlichen auf das angepasste Fahrplanangebot zurückzuführen. Dieses war notwendig, um den ungeplanten Fahrtausfällen aufgrund der branchenweiten, angespannten Personalsituation im Fahrdienst zu begegnen.

## ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE

Umsatzerlöse in Mio. €			
	2023	2022	Veränderung in %
Bartarif	46,0	39,8	15,5
ZeitTickets Erwachsene	129,4	112,2	15,4
ZeitTickets Auszubildende	45,2	38,5	17,5
Kooperationen und Sonstige	4,5	3,3	34,7
Verkaufserlöse	225,1	193,8	16,1
VRS-Ausgleich und Direktzuscheidungen	-5,2	-4,8	9,3
Sonstige fahrgastbezogene Einnahmen	2,2	2,3	-3,3
Mindererlöse KölnPass	-0,7	-0,8	-5,0
Abgeltungszahlungen	10,5	9,8	-8,3
Erhöhtes Beförderungsentgelt	1,3	1,5	-13,5
Sonderverkehr	0,2	0,2	-7,6
Verkehrserlöse der Periode	233,4	201,9	15,6
Periodenfremde Verkehrserlöse	0,3	0,0	>100,0
Verkehrserlöse gesamt	233,7	201,9	15,7
Sonstige Umsatzerlöse	26,0	25,0	4,2
<b>Umsatzerlöse gesamt</b>	<b>259,7</b>	<b>226,9</b>	<b>14,4</b>

Die Umsatzerlöse konnten trotz nahezu konstanter Fahrgastzahlen im Vergleich zum Jahr 2022 um 32,8 Mio. € beziehungsweise 14,4 % auf 259,7 Mio. € (Vorjahr 226,9 Mio. €) gesteigert werden. Ursächlich für die Entwicklung waren mehrere Aspekte: zum einen die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg erfolgte Tarifierung in zwei Stufen. Zum 1. Januar 2023 wurden die Preise im Durchschnitt um 3,5 % erhöht. Am 1. Juli 2023 folgte dann eine unterjährige Preiserhöhung um durchschnittlich 3,9 %. Dies ergibt eine durchschnittliche Preisanpassung von 5,4 % für das Tarifjahr 2023. Zum anderen wirkte der Wegfall des im Vorjahr angebotenen 9-Euro-Tickets umsatzsteigernd. Allerdings bremste die Einführung des Deutschlandtickets die positive Entwicklung der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2023.

Innerhalb der Umsatzerlöse stieg die Summe der Verkehrserlöse von 201,9 Mio. € um 31,8 Mio. € oder 15,7 % auf 233,7 Mio. €. Das entspricht 90,0 % (Vorjahr 89,0 %) des Gesamtumsatzes. Darin enthalten sind 0,3 Mio. € periodenfremde Verkehrserlöse, so dass die Verkehrserlöse der Periode 233,4 Mio. € betragen (Vorjahr 201,9 Mio. €).

Der größte Teil des Anstiegs bei den Fahrgelderlösen entfällt im Geschäftsjahr 2023 mit 17,2 Mio. € beziehungsweise 15,4 % auf die ZeitTickets Erwachsene, die einen Anteil von nahezu 50 % an den Umsatzerlösen haben. Aber auch bei den ZeitTickets für Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende war ein Anstieg um 6,7 Mio. € beziehungsweise 17,5 % zu verzeichnen.

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)

	31.12.2023		31.12.2022	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	1.003,3	90,0	898,7	88,5
Vorräte	37,6	3,3	31,0	3,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände, RAP	73,3	6,6	84,7	8,3
Flüssige Mittel	1,0	0,1	1,2	0,1
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>1.115,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1.015,6</b>	<b>100,0</b>
Eigenkapital	424,8	38,1	404,4	39,8
Sonderposten Investitionszuschüsse	64,8	5,8	45,6	4,5
Rückstellungen	178,9	16,0	182,1	17,9
Finanzschulden	394,3	35,4	325,0	32,0
Andere Verbindlichkeiten, RAP	52,4	4,7	58,5	5,8
<b>Gesamtkapital</b>	<b>1.115,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1.015,6</b>	<b>100,0</b>

Das bilanzielle Gesamtvermögen stieg im Geschäftsjahr von 1.015,6 Mio. € auf 1.115,2 Mio. € (+99,6 Mio. €).

Dazu trugen auf der Aktivseite die Erhöhungen des Anlagevermögens um 104,6 Mio. € sowie der Vorräte um 6,6 Mio. € bei. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und flüssiger Mittel sanken um 11,6 Mio. €.

Innerhalb der Forderungen sanken die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 21,7 Mio. €. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 5,9 Mio. € und die sonstigen Vermögensgegenstände um 5,8 Mio. €.

Einstellungen in die Kapitalrücklage verstärkten auf der Passivseite das Eigenkapital um 20,3 Mio. €. Ebenso stieg der Sonderposten für Investitionszuschüsse im Geschäftsjahr um 19,2 Mio. €. Durch die Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen sanken diese um 3,2 Mio. €.

Die Finanzschulden stiegen durch die Aufnahme neuer Darlehen – insbesondere für fällige Anzahlungen auf neue Stadtbahnwagen und E-Busse – im Geschäftsjahr um 69,3 Mio. €. Die Darlehensaufnahme des Geschäftsjahres enthält Refinanzierungsmittel für Investitionen aus 2022. Die anderen Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten sanken um 6,1 Mio. €, wobei die darin enthaltenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahezu auf Vorjahresniveau lagen.



Der weiterhin hohe Anteil des Anlagevermögens von 90,0 % (Vorjahr 88,5 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität der KVB wider. Das gesamte Anlagevermögen war am 31. Dezember 2023 zu 48,8 % (Vorjahr 50,1 %) durch Eigenkapital einschließlich des Sonderpostens für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals ergibt sich ein Anlagedeckungsgrad von 99,6 % (Vorjahr 104,6 %).

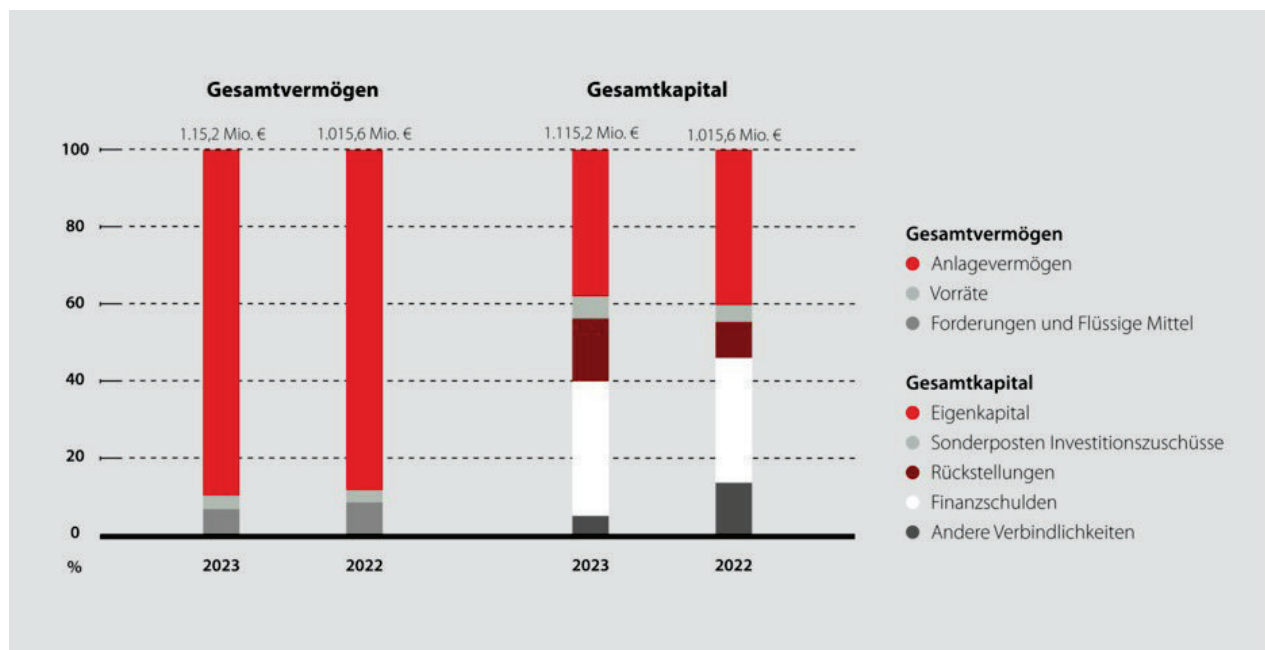
Die bilanzielle Eigenkapitalquote sank – trotz der Erhöhung der Kapitalrücklage – aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 39,8 % im Jahr 2022 auf 38,1 % zum 31. Dezember 2023. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zuzurechnen. Aufgrund eines gestiegenen Sonderpostens erhöhte sich das wirtschaftliche Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahr von 450,1 Mio. € auf 489,6 Mio. € zum 31. Dezember 2023. Bedingt durch die gestiegene Bilanzsumme sank dennoch die wirtschaftliche Eigenkapitalquote von 44,3 % im Vorjahr zum Geschäftsjahresende auf 43,9 %.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 16,0 % (Vorjahr 17,9 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 394,3 Mio. € (Vorjahr 325,0 Mio. €) aus. Das waren 35,4 % (Vorjahr 32,0 %) des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung stieg im Jahr 2023 auf 393,3 Mio. € (Vorjahr 323,8 Mio. €).

Beim Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten hatten 507,0 Mio. € (Anteil 81,0 %) langfristigen Charakter, 118,7 Mio. € (Anteil 19,0 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr stieg das langfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 62,6 Mio. €, das kurzfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten sank hingegen um 2,5 Mio. €.

## BILANZSTRUKTUR

### Bilanzstruktur



## FINANZLAGE

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

	<i>2023</i>	2022
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-93,1	-30,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-132,4	-90,5
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	225,3	120,6
Veränderung der Zahlungsmittel	-0,2	-0,6
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	1,2	1,8
Zahlungsmittel am Ende der Periode	1,0	1,2

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 2023 ein Mittelabfluss von 93,1 Mio. €, im Vorjahr hatte er bei 30,7 Mio. € gelegen (-62,4 Mio. €). Der Cashflow ergibt sich im Wesentlichen aus Abschreibungen (48,1 Mio. €) sowie der Zunahme der langfristigen Rückstellungen (+4,8 Mio. €). Dem stehen insbesondere eine Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (-14,7 Mio. €) und das Periodenergebnis (-131,4 Mio. €) gegenüber.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 132,4 Mio. € ab. Ursache dafür waren im Wesentlichen verstärkte Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 159,2 Mio. €, denen erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 36,6 Mio. € gegenüberstehen.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 225,8 Mio. €. Einzahlungen resultierten aus dem Ausgleich des Unternehmensergebnisses des Jahres 2022 in Höhe von 143,5 Mio. € durch die Konzernmutter, aus Eigenkapitalzuführungen in Höhe von 20,3 Mio. € sowie Darlehensaufnahmen in Höhe von 102,5 Mio. €. Dem standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen in Höhe von 34,2 Mio. € und gezahlte Zinsen in Höhe von 6,9 Mio. € gegenüber.

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

Investitionen in Mio. €			
	2023	2022	Veränderung in %
Infrastruktur Fahrweg	45,4	45,4	–
Elektromobilität	67,5	27,6	>100,0
Stadtbahnfahrzeuge	34,3	26,5	29,4
Infrastruktur Allgemein	4,8	5,3	-9,4
Angebotserweiterung	2,1	2,7	-22,2
Sonstiges	19,4	17,6	10,2
<b>Gesamt</b>	<b>170,4</b>	<b>125,1</b>	<b>36,2</b>

Die KVB hat im Geschäftsjahr 2023 im Wesentlichen in den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens investiert. Die Investitionsausgaben lagen dabei mit 170,4 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (125,1 Mio. €).

Bei der Infrastruktur Fahrweg hat sich die Planrealisierung im Bereich Ausrüstung Fahrweg gegenüber dem Vorjahr verbessert, da ein deutlicher Hochlauf bei den Maßnahmen zur Erneuerung der kommunalen Schiene zu verzeichnen ist.

Bei den Maßnahmen zur Elektromobilität wurden die Leistungen für die 1. Baustufe des Betriebshofes Ost weitestgehend abgerechnet, die Inbetriebnahme erfolgte planmäßig am 15. März 2023. Anschließend wird die 2. Baustufe zum Ausbau des Betriebshofes umgesetzt. Auch die E-Busse konnten fast vollständig mit dem Hersteller abgerechnet werden.

Bei den Stadtbahnfahrzeugen wurden die HF6-Fahrzeuge im Geschäftsjahr 2023 weitgehend abgerechnet. Aufgrund der Verzögerungen im Projekt NF12 haben sich hier Zahlungsmeilensteine verschoben.

Die Infrastruktur beinhaltet die Abrechnung der Generalunternehmerleistung für das Gebäude der Elektrowerkstatt. Personalengpässe im Bereich Gebäudemanagement und neue Überlegungen hinsichtlich der Verlegung des Bauhofes auf dem Betriebshof West verzögerten die Sanierungsarbeiten an den Bestandsgebäuden.

Bei den Angebotserweiterungen konnten im Rahmen der Kapazitätserweiterung auf den Linien 4, 13 und 18 die Umbaumaßnahme an der Haltestelle Berliner Straße abgeschlossen und die Maßnahmen an der Stegerwaldsiedlung sowie in Schlebusch begonnen werden. Planungsleistungen konnten wegen verspäteter Vergabe nicht im vorgesehenen Umfang abgerechnet werden. Für die Ost-West-Achse wurden zunächst weitere Gutachten für eine detailliertere Planung erstellt, so dass sich die bauliche Umsetzung der Maßnahmen verzögerte.

Bauzeitenverzögerungen sind im Projekt Nord-Süd-Stadtbahn (3. Bauabschnitt) aufgrund von Kampfmittelfunden eingetreten. Dies führte dazu, dass für das Jahr 2023 geplante Leistungen erst 2024 ausgeführt werden können.

Schwierigkeiten bei der technischen Umsetzung und bei der Vergabe von Leistungen führten im Projekt Intermodal Transport Control System (ITCS) dazu, dass Planmittel nicht vollständig ausgegeben werden konnten.

Die Position „Sonstiges“ beinhaltet unter anderem Investitionen in Betriebs- und Geschäftsausstattung, in den IT-Bereich sowie die für die KVB ungewöhnlich hohe Finanzinvestition durch die Übernahme der restlichen Anteile (49 %) an der Schilling Omnibusverkehr GmbH (SOV).

## ERTRAGSLAGE

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

	<b>2023</b>	2022	<i>Ergebnisveränderung in %</i>
Gesamtleistung	276,1	239,9	15,1
Sonstige betriebliche Erträge	122,7	145,8	-15,8
Materialaufwand	-163,0	-183,9	11,4
Personalaufwand	-266,8	-254,4	-4,9
Abschreibungen	-48,1	-46,5	-3,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-46,8	-39,1	-19,8
Finanzergebnis	-5,2	-5,0	-5,1
Ergebnis nach Steuern	-131,1	-143,2	8,4
Steuern	-0,3	-0,3	0,0
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>-131,4</b>	<b>-143,5</b>	<b>8,4</b>

Im Geschäftsjahr verbesserte sich das Unternehmensergebnis um 8,4 % beziehungsweise 12,1 Mio. € auf rund -131,4 Mio. €. Damit konnte das geplante Unternehmensergebnis von -141,2 Mio. € um 9,8 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 trotz konstanter Fahrgastzahlen um 14,4 % beziehungsweise 32,8 Mio. € auf 259,7 Mio. €, bedingt durch gestiegene Tarife im Verkehrsverbund Rhein-Sieg und den Wegfall der Fahrgeldausfälle aufgrund des 9-Euro-Tickets im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken – insbesondere aufgrund geringerer Zuschüsse – im Geschäftsjahr um 15,8 % beziehungsweise 23,1 Mio. € auf 122,7 Mio. €.

Den Erträgen stehen vor allem der Material- und der Personalaufwand gegenüber. Positiv auf das Unternehmensergebnis wirkten sich insbesondere reduzierte Rückstellungsbildungen für Instandhaltungsverpflichtungen aus, die für die Minderung des Materialaufwandes verantwortlich waren, der im Vergleich zum Vorjahr um 20,9 Mio. € sank. Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund steigender Löhne und Gehälter und höherer Aufwendungen für Altersversorgung im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 12,4 Mio. €.

Die Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens stiegen leicht gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen im Berichtsjahr mit einem Volumen von 7,7 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis sank aufgrund verstärkter Darlehensaufnahme und des erhöhten Zinsniveaus im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Mio. €.

Der Aufwandsdeckungsgrad stieg von 73,0 % im Vorjahr um 2,4 Prozentpunkte auf 75,4 % im Berichtsjahr.

## SPONSORING

Im Geschäftsjahr hat die KVB vier Sponsoringmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 13.317,62 € durchgeführt:

- Verkehrswacht Köln e. V., Aktion „Schule hat begonnen“, Logo auf 100 Spanntüchern, 3.000,00 €,
- Freifahrt für NRW-Ehrenamtskarteninhaber in Köln am Kölner und Internationalen Ehrenamtstag, 3.735,93 €,
- Freifahrt für Kölner Feger/Streetworker (Stadt Köln bzw. SKM), 6.215,33 €,
- Stadtmarketing, Deutschlandticket für den Adventskalender 2022, Leistung im Jahr 2023, 366,36 €.

## CORPORATE GOVERNANCE

Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG 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>	<i>2023</i> <i>Gesamt</i>	<i>2022</i> <i>Gesamt</i>
Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (inkl. Vorstand)	3.252	717	3.969	3.857
Auszubildende	159	31	190	195
<b>Gesamt</b>	<b>3.411</b>	<b>748</b>	<b>4.159</b>	<b>4.052</b>
in %	82,0	18,0	100,0	100,0

Die KVB-Belegschaft einschließlich der Auszubildenden ist zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 107 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (+2,6 %) gestiegen. Im Jahresdurchschnitt stieg die Mitarbeiterzahl (inklusive Vorstand) um 28 auf insgesamt 4.086 Mitarbeitende, davon 171 Auszubildende.

Im Geschäftsjahr 2023 hat die KVB insgesamt 344 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und 66 Auszubildende eingestellt. Im gleichen Zeitraum sind 289 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 14 Auszubildende fluktuations- oder altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Von den 4.159 am 31. Dezember 2023 beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hatten 51 einen befristeten Arbeitsvertrag, 714 davon waren teilzeitbeschäftigt. 181 Mitarbeitende erhielten aus unterschiedlichen Gründen keine Bezüge. Dazu zählten beispielsweise Eltern- und Pflegezeiten, Langzeiterkrankungen, Renten auf Zeit und Sonderurlaube. Nach Umrechnung der Teilzeitbeschäftigten in Vollzeitkräfte ergibt sich zum Ende des Berichtsjahres ein Personalbestand an Vollzeitkräften von 3.830 aktiven Beschäftigten (Vorjahr 3.762).

Am 31. Dezember 2023 beschäftigte die KVB 349 (Vorjahr 350) schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einschließlich der ihnen Gleichgestellten. Die vom Gesetzgeber geforderte Mindestquote von 5,0 % wurde im gesamten Geschäftsjahr 2023 um mehr als 75,0 % übererfüllt.

Die KVB hat in den vergangenen Geschäftsjahren zahlreiche Maßnahmen zum Schutz ihrer Mitarbeitenden vor dem Coronavirus ergriffen. Seit Februar 2023 sind fast sämtliche Corona-Maßnahmen beendet.

## 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 die Zielgrößen wie folgt formuliert, die bis zum 30. Juni 2027 erreicht werden sollten:

Frauenanteil in %			
	<i>Zielgröße</i>	<i>Stand 31.12.2023</i>	<i>Stand 31.12.2022</i>
Aufsichtsrat	40,0	20,0	20,0
Vorstand	50,0	25,0	25,0
2. Führungsebene (Bereichs- und Stabsstellenleiter)	30,0	15,0	15,0
3. Führungsebene	30,0	31,7	38,5

Gemäß der Zielgröße soll sich der Frauenanteil im Aufsichtsrat zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen der Anteilseigner und der Arbeitnehmerinnen zusammensetzen. Zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2023 sind es drei Vertreterinnen der Anteilseigner sowie eine Arbeitnehmervertreterin. Die Zielgröße wurde im Aufsichtsrat nicht erreicht.

Die Zielgröße im Vorstand wurde ebenfalls nicht erreicht. Auch auf der 2. Führungsebene ist die Frauenquote unverändert. Aufgrund rentenbedingter Austritte werden hier aber in den nächsten Jahren weitere Veränderungen erwartet. Allein bei der 3. Führungsebene liegt die Quote Stand 31. Dezember 2023 über dem Zielwert.

## TARIFSTEIGERUNG

Aufgrund der Tarifeinigung der Tarifvertragsparteien im Frühjahr 2023 kommt 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 1.240 Euro und in den Monaten Juli 2023 bis Februar 2024 monatliche Sonderzahlungen in Höhe von jeweils 220 € gezahlt. Teilzeitbeschäftigten wurden die Sonderzahlungen jeweils anteilig gezahlt.

## AUSBILDUNG UND PERSONALFÖRDERUNG

Mit 190 Ausbildungsplätzen über alle Ausbildungsjahre hat die KVB im Geschäftsjahr 2023 ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 77 (Vorjahr 72) auf kaufmännische und 113 (Vorjahr 123) auf technische Berufe. Zudem absolvierten 19 (Vorjahr 6) Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten ein Berufspraktikum bei der KVB.

Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 72 Fahrschüler und Fahrschülerinnen (Vorjahr 66) ihre Straßenbahn-Fahrerausbildung erfolgreich ab. Ferner hat die KVB im aktuellen Geschäftsjahr 67 (Vorjahr 45) Busfahrschülerinnen und Busfahrschüler in ihrer Fahrschule und weitere 16 (Vorjahr 6) in einer Fremdfahrschule ausgebildet.

Die Weiterbildung hatte auch im Jahr 2023 bei der KVB einen hohen Stellenwert. 1.456 Mitarbeitende erhielten mindestens eine Weiterbildungsmaßnahme. Jeder Mitarbeitende nahm durchschnittlich an 1,6 Schulungstagen 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, Digitalisierung und Wandel der Arbeitswelt im Mittelpunkt.

Insgesamt gab es 3.582 Teilnahmen an Weiterbildungsmaßnahmen.

In Summe investierte die KVB rund 2,1 Mio. € in die Weiterbildung ihrer Beschäftigten.

## **„AUDIT BERUFUNDFAMILIE“**

Die familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik ist fester Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und unserer Unternehmenskultur. Das „audit berufundfamilie“ soll uns dabei unterstützen, unsere Personalpolitik nachhaltig weiterzuentwickeln. Dabei wollen wir auch gesellschaftliche Veränderungen aufgreifen und im Unternehmen abbilden.

Wir positionieren uns intern wie extern als familienbewusster Arbeitgeber und möchten damit qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen und an uns binden.

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 274,0 Mio. € beauftragt. Die Ausschreibungen nach Sektorenverordnung umfassten 80 Positionen im Gesamtwert von rund 84,3 Mio. €. Davon wiederum entfielen rund 48,3 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge, 20,3 Mio. € auf Lieferaufträge und 15,7 Mio. € auf Bauleistungen.

Der Lagerbestand erhöhte sich im Berichtsjahr um 2,7 Mio. € von 29,5 Mio. € auf 32,2 Mio. €.

## Umwelt- und Klimaschutz

Zu den wichtigen Aufgaben in der heutigen Zeit zählt es, Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz 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- und klimafreundliche Mobilität anzubieten. Die KVB unternimmt seit langem vielfältige Anstrengungen, um Emissionen zu reduzieren, ressourcenschonend vorzugehen 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 2023 hat die KVB mit der Planung des nächsten Bauabschnitts auf dem Betriebshof Nord in Köln-Niehl begonnen. In Köln-Porz entsteht ein neuer Betriebshof für die erweiterte E-Busflotte. 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. Darüber hinaus hat der Rat der Stadt Köln am 20. Juni 2022 ein Pilotprojekt mit 15 KVB-Lastenrädern in den Kölner Stadtteilen Deutz, Neubrück und Nippes beschlossen, das im Dezember 2022 gestartet ist und seitdem kontinuierlich beobachtet wird.

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 (erstmalig 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 Kölner Verkehrs-Betriebe AG der internationalen Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) beigetreten. Die Charta verpflichtet Unternehmen, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern. Dabei ist die Kölner Verkehrs-Betriebe AG 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.

Im Jahr 2023 veröffentlichte die Kölner Verkehrs-Betriebe AG erstmalig einen umfänglichen, unternehmensspezifischen Nachhaltigkeitsbericht, der sich an den Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodex orientiert. In dem Nachhaltigkeitsbericht werden die wichtigsten Handlungsfelder und Maßnahmen dargestellt, die zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Unternehmens beitragen. Der Nachhaltigkeitsbericht soll darüber hinaus als Grundlage zur Erfüllung kommender, umfangreicher Berichtspflichten dienen, die das Unternehmen künftig betreffen werden.

Mit dem Ziel, die Nachhaltigkeit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG kontinuierlich zu verbessern, wird im Unternehmen ein Nachhaltigkeitsmanagementsystem aufgebaut. Dazu hat das Unternehmen im Jahr 2021 ein eigenes Konzept für ein Nachhaltigkeitsmanagementsystem entwickelt, dessen Umsetzung durch Beschluss des Vorstandes beauftragt wurde. Gleichzeitig setzt das Unternehmen bereits konkrete Maßnahmen um mit dem Ziel, nachhaltiger zu werden.

## Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

### BETRAUUNG / 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 2023 im Rahmen einer überschlägig durchgeführten beihilferechtlichen Abrechnung ermittelte Ist-Ausgleich überschreitet den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgegebenen Soll-Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Jahr 2023 nicht. Das Ergebnis der entsprechenden Prüfung für das Geschäftsjahr 2023 wird Ende Mai 2024 erwartet.

### NORD-SÜD STADTBAHN – BAUFORTSCHRITTE AM WAIDMARKT

Die Arbeitsgemeinschaft ARGE Los Süd hat sich im Rahmen einer Vergleichsvereinbarung aus dem Juni 2020 verpflichtet, das Gleiswechselbauwerk ohne Vergütung zu sanieren und anschließend fertigzustellen. Im November 2020 konnten daher die Bauarbeiten vor Ort wieder aufgenommen werden, wobei es sich zunächst um notwendige Vorarbeiten für die Sanierung handelt.

In einem ersten Schritt wurde die Straßenbrücke zurückgebaut, die über den Randbereich der U-Bahn-Baugrube führte und zum Teil auf der Baugrubenumschließung des Bauwerks aufgelagert war. Von Januar 2022 bis August 2023 wurde ein umfangreiches Erkundungsprogramm mit mehreren Taucherteams zur Überprüfung der Qualität der Baugrubenumschließung durchgeführt und durch einen unabhängigen Gutachter begleitet. Das auf dieser Bestandserkundung aufbauende Gutachten bildet die Basis für die noch ausstehenden, weiterführenden statischen Berechnungen.

Im weiteren Bauverlauf muss die Baugrube des Gleiswechsels Waidmarkt aus statischen Gründen zunächst verfüllt werden. In einem ersten Schritt wurde bereits eine zwei Meter starke Schicht aus Kies in die unterste Ebene des Bauwerks eingebracht und die noch verbleibenden eineinhalb Meter bis zu der sich darüber befindlichen Stahlbetondecke wurden anschließend mit Beton aufgefüllt. Auch die darüber liegende, mittlere Ebene des Gleiswechselbauwerks wird mit Kies und Beton verfüllt. Im Anschluss wird auf dem „Kopf“ der Schlitzwände um die gesamte Baugrube herum ein massiver Stahlbetonbalken (sogenannter Kopfbalken) hergestellt, über den spätere Auflasten abgefangen werden müssen. Ende 2024 soll die Oberfläche am Waidmarkt mit Stahlbetonplatten abgedeckt werden. Die Baugrubenabdeckung sowie die neue Hilfsbrücke werden auf den dann fertiggestellten Kopfbalken aus Stahlbeton aufgelagert. Die weiteren Arbeiten zur Fertigstellung des Gleiswechsels finden anschließend unter dem Deckel statt.

Die Arbeiten bis zur Fertigstellung des Gleiswechselbauwerks und einer möglichen Gesamtinbetriebnahme sind extrem aufwendig und komplex. Bei allen Arbeiten, die am Gleiswechsel Waidmarkt ausgeführt werden, steht Sicherheit an oberster Stelle. Ein konkretes Datum zu nennen, an dem die Bauarbeiten abgeschlossen sind, ist nicht möglich, gerechnet wird derzeit mit einer Bauzeit von etwa acht Jahren, also bis zum Jahr 2031. Im Anschluss muss noch die KVB-Betriebstechnik ausgeführt werden. Hierzu gehören unter anderem der Einbau des Unterwerks und die Anpassung der Zugsicherungstechnik.

# Innovationen

## NEUE STADTBAHNEN

Die neuen Stadtbahnen der Serie K5300/HF6 sind mittlerweile zu einem gewohnten Anblick im Hochflurnetz der KVB geworden. Bis zum Ende des Jahres 2023 sind 29 der 30 Fahrzeuge geliefert worden. 27 Fahrzeuge standen Ende 2023 dem Fahrgastbetrieb zur Verfügung. Das 30. und damit letzte Fahrzeug dieser Stadtbahnserie wird voraussichtlich zum Ende des 1. Quartals 2024 geliefert.

Neben der Inbetriebnahme der ankommenden Fahrzeuge und deren Vorbereitung für die Aufnahme in den Fahrgastbetrieb stand die Erlangung des Netzzugangs für die Stadtbahnlinien der Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH (SWB) im Mittelpunkt der Aktivitäten des Geschäftsjahres 2023. Erhöhter Kapazitätsbedarf für die Realisierung der eigenen Fahrzeugbeschaffungsprojekte verhinderte auf Bonner Seite jedoch bisher die Erteilung des Netzzugangs, obwohl die Eignung der Fahrzeuge nachgewiesen und bestätigt werden konnte. Mit Vorliegen des Netzzugangs werden die Fahrzeuge der Serie K5300/HF6 auch die Linien 16 und 18 vollständig bedienen können.

In den ersten Betriebsjahren zeigten sich nicht unerhebliche Verbesserungsmöglichkeiten an den Fahrzeugen, die im Jahr 2024 im Rahmen einer Rollkur in die Fahrzeugserie eingebracht werden sollen. Die Vorbereitungen dafür haben bereits im Geschäftsjahr 2023 begonnen.

## E-BUSSE

Am 29. Juni 2021 hat die KVB auf dem Betriebshof Nord die Ladeinfrastruktur für ihre Elektrobusse in Betrieb genommen. Mit Abschluss des ersten Bauabschnitts auf dem Betriebshof Nord können 67 Elektrobusse mit einer 1-zu1-Verbindung zwischen Bus und Ladegerät geladen werden. Die Planung für den zweiten Bauabschnitt auf dem Bahnhof Nord wurde Ende 2023 begonnen.

Aktuell wird in Köln-Porz ein neuer Betriebshof für Elektrobusse errichtet, einschließlich entsprechender Infrastruktur. Dazu hatte der Rat der Stadt Köln im Juni 2021 den Bauplänen der KVB zugestimmt. Auf diesem Betriebshof sollen im ersten Schritt 51 E-Busse abgestellt und geladen werden. Die feierliche Eröffnung des Betriebshofes fand am 15. März 2024 statt. Seit dem 17. März 2024 fahren vom Betriebshof Porz die bisher gelieferten Elektrobusse der neuen Serien aus. Der zweite und finale Ausbau des Betriebshofs Porz soll bis Ende 2025 erfolgen.

Ende 2023 waren insgesamt 67 E-Busse in der KVB-Busflotte im Einsatz, bis Ende 2024 sollen es 118 E-Busse sein. Es ist geplant, bis zum Jahr 2030 die gesamte Busflotte auf Elektroantrieb umzustellen.

## ON-DEMAND-SERVICE „ISI“

Seit Dezember 2020 ergänzt im Rahmen eines auf vier Jahre angelegten Pilotbetriebs das On-Demand-Angebot „Isi“ den öffentlichen Personennahverkehr der KVB. Zehn elektrisch angetriebene und barrierefreie Fahrzeuge der „Isi“-Flotte sind bedarfsorientiert tagsüber an Wochentagen in Bedienungsgebieten in Porz, Nippes und Ehrenfeld unterwegs. Am Wochenende wird der On-Demand-Service nachts auch in der erweiterten Innenstadt angeboten.

Im August 2023 wurden alle drei Bedienegebiete erweitert und zusätzlich an Wochentagen die Angebotszeit ausgeweitet. Seitdem hat sich die Anzahl der Fahrtanfragen und der durchgeführten Fahrten stark erhöht.

Im Jahr 2023 haben sich circa 4.400 Kundinnen und Kunden neu registriert (gesamt 17.000). Durchgeführt wurden 2023 rund 28.500 Fahrten (2022 rund 22.600, seit Projektbeginn gesamt rund 63.000). Insbesondere in den Porzer Stadtteilen war die Nachfrage mit durchschnittlich 95 Fahrten pro Tag sehr hoch. An nachfragestarken Tagen wurden dort über 160 Fahrten durchgeführt. Mehr als 80 % aller Fahrten finden im Bezirk Porz statt.

Rund zwei Drittel der Buchungen erfolgten per App, ein Drittel telefonisch. Jede zweite Fahrt wurde bis zu drei Tage im Voraus gebucht, die anderen wurden kurzfristig angetreten. Hierbei lag die durchschnittliche Wartezeit bis zum Fahrtantritt bei rund 13 Minuten. Kundinnen und Kunden müssen durchschnittlich rund 50 Meter bis zu ihrem Einstiegsort laufen.

Rund 35 % 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.

## KVB-RAD

Im Geschäftsjahr 2023 konnte das KVB-Rad mit mehr als 3,6 Mio. Fahrten den Vorjahreswert von 1,9 Mio. Fahrten deutlich überschreiten. Die gesteigerte Performance ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass der starke Vandalismus des Vorjahres ausblieb, so dass sich die Verbesserungen durch die Neuvergabe im Jahr 2021 voll entfalten konnten. Zudem konnte das Stationsnetz von 44 auf 108 Stationen erweitert und die Erschließung der Außenbereiche wesentlich verbessert werden. An den Kölner Stadtgrenzen wurden zudem Übergangsstationen zu den Leihradangeboten von Wupsi, RVK, RSVG und REVG eingerichtet, um für Ein- und Auspendelnde ein durchgehendes und tarifintegriertes Angebot bereitzustellen. Zusätzliche Push-Effekte wurden durch die erfolgreiche Integration des Deutschlandtickets erzielt. Mit über 68.000 Neuanmeldungen wurde ebenfalls ein neuer Spitzenwert erreicht. Rund 1.700 Personen meldeten sich ab.

## BETRIEB STADTBAHN UND BUS

Die Digitalisierung in der Fahrerausbildung und im Fahrdienst wurde auch im Geschäftsjahr 2023 weiter vorangetrieben. Im Rahmen der Fahrzeugneubeschaffung für die verschiedenen Stadtbahn-Typen ist geplant, einen Fahrsimulator anzuschaffen und in Betrieb zu nehmen. Um eine Simulation im Netzbetrieb üben zu können, will die KVB darüber hinaus den derzeit genutzten Stellwerksimulator ersetzen. Das soll die Ausbildung von Verkehrsmeisterinnen und Verkehrsmeistern sowie anderen Berufsgruppen qualitativ aufwerten.

Das im Geschäftsjahr 2023 gestartete Projekt zur Digitalisierung der Arbeitsabläufe für diese Personengruppe in der Betriebssteuerung und -überwachung nimmt Fahrt auf und geht im Jahr 2024 in die Pilotphase. Ziel ist es, durch den Einsatz von mobilen Endgeräten die Arbeitsabläufe effizienter und sowohl für die Mitarbeitenden als auch für die Fahrgäste qualitativ besser zu gestalten.

## FAHRWEG

### Innovatives Zweiwegeschienenmessfahrzeug

Der Bereich Fahrweg verfolgt seit Jahren eine breit angelegte Digitalisierungsstrategie. Dazu gehört die Steigerung von Qualität und Quantität von zu ermittelnden Messdaten aus der Gleis- und Fahrleitungsinfrastruktur („Gläserner Fahrweg“). In einem Gemeinschaftsprojekt mit der Firma Goldschmidt wurde über die vergangenen drei Jahre ein innovatives Zweiwegeschienenmessfahrzeug entwickelt, welches in dieser Form auf dem Markt einmalig und erstmalig bei der KVB im Einsatz sein wird. Ziel ist es, durch eine enorme Menge an Messdaten Verschleißprognosen zu erstellen, um Instandsetzungs- und Erneierungsmaßnahmen wirtschaftlicher und zukunftsorientierter zu gestalten. Dabei werden Video-, mechanische, elektronische und Lasermesssysteme verwendet, welche die gewonnenen Daten unter anderem durch Nutzung von künstlicher Intelligenz und Computervision aufbereiten, auswerten und für die Instandhaltung zur Verfügung stellen.

Das Projekt läuft aktuell an und soll Ende des Jahres 2024 erste Messdaten liefern. Das System kann gerade im Bereich der Videoinspektion und Computervision durch die KVB selbst erweitert und angelernt werden. Es wird also mit jedem gefundenen Fehler „intelligenter“.

### Praxistest „Autonome Reinigungsroboter“

Im Hinblick auf den Ablauf und die Vernetzung von Arbeitsabläufen aus der Industrie 4.0 ergeben sich neue reinigungs- und informationstechnische Möglichkeiten. Dabei hat sich der Bereich Fahrweg zur Erprobung eines vollautonomen Reinigungsroboters für den Bereich der unterirdischen Haltestellen entschieden.

Als Reinigungsort wurde dazu die unterirdische Haltestelle Heumarkt ausgewählt. Die hierbei gesammelten Erkenntnisse wurden sowohl fotografisch als auch über schriftliche Reinigungsprotokolle festgehalten, außerdem über maschinell erstellte Protokolle des Roboters.

Der Roboter erfüllte zwar die Anforderungen an Autonomie und Sicherheit, dennoch kommt die Bewertung der Pilotphase zu dem Ergebnis, dass sich die Anschaffung eines Reinigungsroboters zur Reinigung einer öffentlichen unterirdischen Haltestelle zum aktuellen Zeitpunkt weder wirtschaftlich (Kosten pro Stunde) noch technisch lohnt (Reinigungsqualität und manuelle Arbeiten).

Abgesehen von den aktuell berechneten Kosten könnte sich die Lage in Zukunft allerdings ändern, so dass automatisierte Systeme beispielsweise aufgrund eines dramatischen Arbeitskräftemangels oder der Verfügbarkeit von Zuschüssen einen Vorteil haben könnten.

Wie sich diese einzelnen, zum Teil optimierbaren Parameter auf die automatisierte Reinigung auswirken, kann in einem weiteren Pilotprojekt überprüft werden.

## WERKSTÄTTEN

Im Bereich Werkstätten Stadtbahn und Bus sind im Geschäftsjahr 29 von 30 neuen Stadtbahnfahrzeugen der Baureihe HF6 durch den Lieferanten Alstom ausgeliefert worden, wovon bereits 27 in Betrieb genommen wurden und für den Fahrgastverkehr zur Verfügung stehen. Gleichzeitig hat die Auslieferung der neuen E-Busse mit weiteren 56 Fahrzeugen begonnen. Im Geschäftsjahr wurde die werkstattseitige Inbetriebnahme des neuen Bus-Betriebshofes Porz vorbereitet und ein neues Grundstück für einen neuen Betriebshof der Stadtbahn in Wesseling erworben. Parallel dazu erfolgten die weiteren Planungen für den Umbau der anderen Betriebshöfe: zum einen, um im Busbereich die vollständige Elektrifizierung der E-Busflotte bis zum Jahr 2030 zu ermöglichen, und zum anderen, um im Stadtbahnbereich die Auslieferung der zukünftigen NF6/12- sowie HFX-Fahrzeuge – bei gleichzeitig anderer Fahrzeugkonfiguration – zu ermöglichen. Die neuen Fahrzeugeinheiten sind länger als der derzeitige Fahrzeugbestand, so dass die Werkstatteinfrastuktur und die Abstellkapazitäten dementsprechend angepasst werden müssen.

## ITCS

Im Berichtsjahr 2023 wurde die Umrüstung der Stadtbahnserien 4500, 5100, 5200 und 2400 abgeschlossen. Ein Teil des Umbaus entfiel auf die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Multifunktionsanzeigern. Momentan wird auf den Multifunktionsanzeigern lediglich eine Perlschnur zur Darstellung des Streckenverlaufs angezeigt, im Verlauf des Jahres 2024 wird die Darstellung unter anderem um Auskünfte über Störungen, Umleitungen, Barrierefreiheit und Veranstaltungen erweitert.

Der Umbau der Stadtbahnserien 2200, 2300 und 4000 ist zu 95 % abgeschlossen.

Die veraltete Technik der Video-Innenraum-Überwachung in den Stadtbahnfahrzeugen wird bis Ende 2024 durch eine moderne, IP-basierte Technik ersetzt. Im Geschäftsjahr 2023 wurde mit dieser Umrüstung begonnen.

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

Weiterhin wurde im Berichtsjahr die Modernisierung der Leitstellenarbeitsplätze durch die Beschaffung von neuer Hardware abgeschlossen. Zudem wurde mit Einführung eines Redaktionssystems die Basis für eine moderne Kundeninformation bei Störfällen gelegt. Ziel für das kommende Jahr ist es, das Redaktionssystem per Software so weiterzuentwickeln, dass sich Störungen und alternative Verbindungen zeitnah auf den Ausgabemedien darstellen lassen. Zu diesen Medien zählen die Fahrgastinformationsanzeiger der Haltestellen, die Multifunktionsanzeiger in den Fahrzeugen und die KVB-App.

Der erste Prototyp der Anzeiger in den Zugängen zu den Zwischenebenen wurde an der Haltestelle Rudolfplatz montiert und in Betrieb genommen. Die Elektroverkabelungsarbeiten für die weiteren 96 Anzeiger haben begonnen.

## **FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITY INTELLIGENCE AS A SERVICE“ (MIAAS)**

Als aktiver Praxispartner übernimmt die KVB weiterhin eine gestaltende Rolle beim Forschungsprojekt MIAAS und unterstützt die Partner aus Wissenschaft und Industrie bei der Entwicklung eines Dashboards zum Monitoring, zur Steuerung und Analyse von Mobilitätsdaten.

Die KVB konnte im Geschäftsjahr einen wesentlichen Beitrag zum positiven Gelingen des Projektes leisten. Im Rahmen eines Feldversuchs konnten wichtige Erkenntnisse in Bezug auf die Ortungsgenauigkeit von Shared-Mobility-Angeboten sowie die Datenübertragung und Visualisierung von Standortdaten mittels standardisierter Schnittstellen gewonnen werden. Darüber hinaus wurden weitere Funktionen in das Dashboard eingebaut, ein Datenkatalog zur Anwendung von standardisierten Schnittstellen erarbeitet und ein Anforderungskatalog als vorbereitende Maßnahme einer möglichen Ausschreibung erstellt. Alle Informationen wurden mit der Stadt Köln geteilt, um die Erfahrungen für weitere datenbasierte Projekte zu nutzen.



# 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, und fördert damit 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 2023 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

Die langfristigen Folgen des Ukraine-Kriegs sind gegenwärtig nicht abschätzbar. Jedoch zeigen sich bereits – neben der generell hohen Inflation im Euroraum – Lieferkettenprobleme, die zu einer signifikanten Verteuerung von Rohstoffen und Materialien führen. Die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Mittelfristplans für die Jahre 2024 bis 2028 erwarteten Kostensteigerungen wurden im Rahmen des geplanten Unternehmensergebnisses berücksichtigt.

Weitere Einschränkungen in der Energieversorgungssicherheit sowie potenzielle Lieferkettenstörungen und -ausfälle stellen für die KVB grundsätzlich Risiken dar, die aufgrund des Vorliegens komplexer Wechselwirkungen bezüglich der potenziellen Auswirkungen nicht konkret kalkulierbar sind.

So führt die derzeitige politische und wirtschaftliche Entwicklung aktuell zu Lieferkettenverzögerungen bei der Beschaffung von Material, welches für die Instandsetzung und Reparatur von Fahrzeugen benötigt wird. Dies kann zu einem erhöhten Fahrzeugausfall und infolgedessen zu Umlaufausfällen und somit einer Ausdünnung des Fahrplans führen. Die Entwicklungen am Markt werden daher intensiv beobachtet und – sofern nötig – frühzeitig entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.

### *Mindererlöse durch die Einführung des Deutschlandtickets*

Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 ergibt sich grundsätzlich für die KVB ein 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. Gemäß veröffentlichter NRW-Förderrichtlinien sind nicht gedeckte Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr, die im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket entstehen, von Bund und Ländern auszugleichen. In der Wirtschaftsplanung im September 2023 wurde davon ausgegangen, dass die bereitgestellten Fördermittel nicht ausreichen, um die Mindererlöse des Deutschlandtickets in den Jahren ab 2024 vollumfänglich zu kompensieren. Nach der Beschlussfassung der Ministerpräsidentenkonferenz im November 2023 besteht nun für das Jahr 2024 die Möglichkeit, dass nicht ausgeschöpfte Fördermittel aus dem Jahr 2023 in das Jahr 2024 übertragen werden. Daraus resultiert die Chance, dass die Planprämissen 2024 übertroffen werden. Für das Jahr 2025 wird weiterhin erwartet, dass die Fördergelder nicht ausreichen werden, für das Jahr 2026 sind die Rahmenbedingungen beim Deutschlandticket noch ungewiss. Demnach bleibt das Risiko möglicher Mindererlöse durch die Einführung des Deutschlandtickets für die Jahre ab 2025 weiterhin bestehen.

### *Stromkostenrisiko*

Bis Ende des Jahres 2023 bestanden Stromlieferverträge mit festen Bezugskonditionen. Ab 2024 gilt ein neuer Stromliefervertrag, der an aktuelle Stromhandelspreise gekoppelt ist. Für das Jahr 2024 wurden bereits alle geplanten Tranchen gekauft, um den erwarteten Strombedarf zu decken. Für die Jahre ab 2025 drohen daraus weiterhin ungeplante Ergebnisbelastungen. Aktuell liegen die Strompreise unterhalb der angesetzten Planungsprämissen, jedoch ist der Einfluss der erwarteten Erhöhung der Netzentgelte auf die Entwicklung der Stromkosten derzeit nicht abschätzbar.

**Rahmenbedingungen und rechtliche Risiken*****Ausbleibende Betriebskostenzuschüsse***

Zwecks Stabilisierung des ÖPNV wurde seitens der Landesregierung des Landes NRW im Dezember 2022 ein Programm zur Krisenbewältigung, insbesondere zur Kompensation der Energiekostensteigerungen, aufgelegt. Weiterhin beabsichtigt das Land, zusätzliche Regionalisierungsmittel für die Absicherung des bestehenden ÖPNV-Angebots einzusetzen. Hieraus erwartet die KVB finanzielle Ergebnisentlastungen, deren Umfang aktuell noch unbekannt ist.

**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 der Lieferungen und damit zu Mehrkosten in Form von zusätzlicher Instandhaltung bei Altfahrzeugen führen können. Der Busbereich steht aktuell vor der Herausforderung 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 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.

**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 2024 bis 2028 abweichen. Aktuell liegt der Zinssatz für langfristige Darlehen unterhalb der 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 Geschäftes***

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. Gleichzeitig besteht die Chance, auf Basis eines verstärkten öffentlichen Interesses an verbesserten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zusammen mit der Ausweitung des Angebotes, wesentliche Fahrgastzuwächse zu generieren.

Die KVB setzt darauf, langfristig gegebenes Wachstumspotenzial auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kostenseite weiter zu optimieren. So verbessert sie kontinuierlich ihre Wirtschaftlichkeit und gewährleistet weiterhin Mobilität auf hohem Niveau.

## Prognosebericht

### KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die deutsche Wirtschaft kommt nach den massiven negativen Auswirkungen des Ukraine-Krieges nicht so schnell in Fahrt wie erwartet. Wirtschaftsforschungsinstitute blicken skeptisch auf die Konjunktur in Deutschland und erkennen bei Unternehmen und Haushalten große Zurückhaltung. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird 2024 voraussichtlich stagnieren oder nur leicht zulegen. Erst im Jahr 2025 dürfte die Wirtschaftsleistung wieder steigen. Privater Konsum sorgt zunehmend für Aufschwung, wohingegen sich eine schwache Investitionstätigkeit zunächst noch bremsend auswirkt. Die Weltwirtschaft – außer China – zeigt sich robust, was auch die Nachfrage nach deutschen Produkten längerfristig stärken dürfte. Es muss jedoch damit gerechnet werden, dass es kurz- und mittelfristig nicht zu einer Erholung der Konjunktur auf das Vorkriegsniveau kommen wird.

### ÖPNV-NACHFRAGE

Die Verkehrserlösplanung 2024 der KVB berücksichtigt prognostizierte Nachfragesteigerungen und Wanderungseffekte durch die Einführung des Deutschlandtickets, Nachfragerückgänge im VRS-Tarif aufgrund der überproportionalen Tarifierung im Jahr 2024 sowie eine jährliche pauschale Fahrgaststeigerung von 0,6 % ab dem Jahr 2025. Nach wie vor kann das Nachfrageniveau der Zeit vor Corona nicht erreicht werden. Es wird angenommen, dass die bereitgestellten Finanzmittel von Bund und Ländern in Höhe von 3 Mrd. € pro Jahr nicht ausreichen werden, um die Mindererlöse des Deutschlandtickets ab 2024 vollständig zu kompensieren. Diese Annahme wird im Risiken- und Chancenbericht näher erläutert.

### UNTERNEHMENSENTWICKLUNG

Für das Geschäftsjahr 2024 plante die KVB im Herbst 2023 unter Berücksichtigung der Ukraine-Krise, der Einführung des Deutschlandtickets und der erwarteten Kosten- und Tarifierungen ein Unternehmensergebnis von -185,8 Mio. €.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden im Herbst 2023 Umsatzerlöse in Höhe von 262,6 Mio. € geplant, darin enthalten sind 236,8 Mio. € Verkehrserlöse. Eine aktualisierte Prognose erfolgt Mitte April 2024 nach dem ersten Quartal 2024.

## INVESTITIONEN

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2024 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen in Höhe von 331,6 Mio. € ab.

Investitionsschwerpunkte liegen im Jahr 2024 weiterhin darauf, neue Elektrobusse und Bahnen zu beschaffen sowie die Infrastruktur auszubauen und zu erneuern.

Die für das Jahr 2024 geplanten Betriebsinvestitionen betreffen:

Infrastruktur Fahrweg	57,4 Mio. €
Stadtbahnfahrzeuge	105,5 Mio. €
Elektromobilität	71,1 Mio. €
Modernisierung Betriebshöfe, Werkstätten u. Ä.	60,6 Mio. €
Angebotsausweitungen, Kapazitätserweiterungen Linien 4, 13, 18 u.ä.	17,3 Mio. €
Übrige Investitionen	19,7 Mio. €

## FINANZIERUNG

Die KVB kann die Ausgaben für Investitionen inklusive Darlehenstilgung voraussichtlich nur zu 21,0 % aus eigenen Mitteln finanzieren, einschließlich einer Eigenkapitalzuführung von 19,3 Mio. €. Deshalb kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 19,0 % eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden geplanten Investitionsausgaben einschließlich der kurzzeitigen Vorfinanzierung von Zuschüssen werden durch Fremdmittel gedeckt.

Köln, den 28. März 2024

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

### Der Vorstand

Stefanie Haaks   Jörn Schwarze   Dr. Thomas Schaffer   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)

	2023 männlich	2023 weiblich	2023 gesamt	2022 männlich	2022 weiblich	2022 gesamt
Gesamtzahl	3.236	716	3.952	3.111	728	3.839
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	2.784	454	3.238	2.715	454	3.169
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	452	262	714	396	274	670

Die KVB fördert als Arbeitgeber 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 von Unternehmen 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 Wunschkreisplanes 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.

	<i>2023</i>	<i>2022</i>	<i>2021</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>
Teilzeitbeschäftigte	714	670	658	615	590
davon Führungskräfte (bis einschließlich 3. Führungsebene)	3	4	5	10	6
davon weibliche	3	4	4	7	4

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 ein 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.