

GESCHÄFTSBERICHT
2023

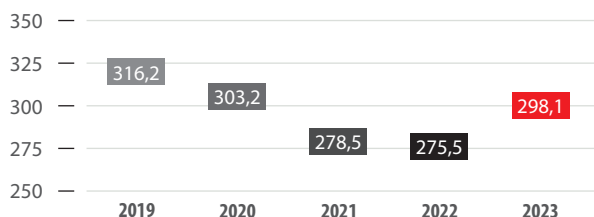
KENNZAHLEN

01

FAHRGÄSTE

IN MIO.

Nach Ende der Covid-19-Pandemie mit teils massiven Fahrgastrückgängen haben sich die **FAHRGASTZAHLEN** wieder **STABILISIERT**. Sie liegen indes weiterhin unter dem früheren Niveau. Einer der Gründe dafür ist ein verändertes Mobilitätsverhalten der Menschen.

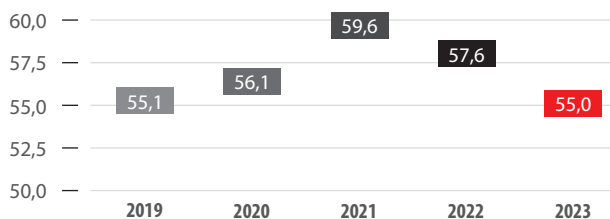


02

STAMMKUNDSCHAFT

IN TSD.

Die KVB konnte im Jahr 2023 wieder viele **NEUE** Stammkundinnen und Stammkunden **GEWINNEN**. Die Entwicklung nähert sich damit wieder dem Niveau vor Pandemie an.



03

WAGENKILOMETER

IN MIO. KM

Die Betriebsleistung der Stadtbahnen und Omnibusse lag 2023 etwa auf dem Niveau des Vorjahres und des langjährigen Mittels. Trotz weiterhin herausfordernder personalbedingter Ausfälle konnte die KVB die **ZAHL DER WAGENKILOMETER** somit **STABILISIEREN**.



04

BESCHÄFTIGTE

ANZAHL, STAND 31.12.2023

Die Zahl der Beschäftigten bei der KVB wächst seit vielen Jahren nahezu ungebrochen. Zum Ende des Jahres 2023 arbeiteten **4.159 MENSCHEN** bei der KVB – über 100 mehr als im Vorjahr.

INHALTSVERZEICHNIS

2	Vorwort des Vorstandes
6	Bericht des Aufsichtsrates
9	Aufsichtsrat und Vorstand
11	Unternehmensstruktur der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
12	Unternehmensbeteiligungen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
13	Unternehmensleitbild

LAGEBERICHT

15	Grundlagen der Gesellschaft
15	Berichterstattung gemäß § 108 III Nr. 2 GO NRW
15	Unternehmensstrategie
18	Wirtschaftsbericht
18	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
19	Geschäftsverlauf
24	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
29	Arbeiten bei der KVB
32	Logistik
33	Umwelt- und Klimaschutz
34	Nachhaltigkeit
35	Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
36	Innovationen
40	Risiken- und Chancenbericht
44	Prognosebericht
46	Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

JAHRESABSCHLUSS

48	Bilanz
49	Gewinn- und Verlustrechnung
50	Anhang
50	Allgemeine Erläuterungen
53	Erläuterungen der Bilanz
59	Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung
62	Sonstige Angaben
67	Entwicklung des Anlagevermögens
71	Kapitalflussrechnung

BESTÄTIGUNGSVERMERK

72	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
----	---

ANLAGEN

77	Zehnjahresübersichten
----	-----------------------

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

das Jahr 2023 war geprägt von nach wie vor schwierigen Rahmenbedingungen, die das gesamte Unternehmen vor große Herausforderungen gestellt haben: eine anhaltend angespannte Personalsituation, unter der die gesamte Nahverkehrs-Branche leidet, dazu große Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Materialien und Ersatzteilen insbesondere für Stadtbahnen und Busse und eine deutlich verzögerte Auslieferung unserer neuen Niederflur-Stadtbahn-Generation. Das waren externe Faktoren, die unsere Betriebsqualität erheblich beeinflusst haben – eine Entwicklung, die weder unsere Fahrgäste noch uns selbst zufriedenstellt.

Erschwert wurde und wird die Situation zudem dadurch, dass wir uns im Spannungsfeld befinden zwischen den Anforderungen der Mobilitätswende und der Herausforderung, diese unter den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch zu finanzieren.

»TROTZ SCHWIERIGER RAHMENBEDINGUNGEN HABEN WIR ES GESCHAFFT, UNSERE FAHRGASTZAHLEN NAHEZU KONSTANT ZU HALTEN. DAS IST ANSPORN FÜR UNS, AN UNSERER QUALITÄT WEITER ZU ARBEITEN, UM UNSERE ROLLE ALS DER UMWELT- UND KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄTSDIENSTLEISTER IN DER STADT UND DER REGION ZU BEHAUPTEN UND WEITER ZU STÄRKEN.«

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



In diesem schwierigen Umfeld hat unser #TeamHerzschlag im Jahr 2023 mit großen Kraftanstrengungen erneut eine enorme Leistung vollbracht. Wir haben zahlreiche Projekte umgesetzt und Themen bewegt, um unsere Rolle als der umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsdienstleister der Stadt und der Region zu behaupten und weiter zu stärken:

Die Flotte der neuen Hochflur-Stadtbahnen ist komplett, auch die E-Bus-Flotte ist deutlich gewachsen. Das KVB-Rad verzeichnete mit mehr als 3,6 Millionen Ausleihen einen neuen Ausleih-Rekord. Außerdem wurden zwei große Gleisbaumaßnahmen trotz der schwierigen Rahmen- und schlechten Wetterbedingungen erfolgreich bewältigt. Der neue Elektro-Busbetriebshof in Porz ist mit seinem ersten Bauabschnitt inzwischen eröffnet worden, und in einem Kraftakt vieler Kolleginnen und Kollegen wurde das Deutschlandticket rechtzeitig zum 1. Mai an den Start gebracht. Sehr erfreulich war die Eröffnung des Gebäudekomplexes mit 41 Wohnungen für Mitarbeitende und deren Familien sowie einer Kindertagesstätte in Sülz am Hermeskeiler Platz. Besonders an diesem Projekt ist, dass es trotz der schwierigen Rahmenbedingungen nahezu termingerecht und unter Einhaltung des geplanten Kostenrahmens umgesetzt wurde.

»MIT ZWEI GROSSEN, ERFOLGREICH UMGESETZTEN GLEISBAUPROJEKTEN HABEN WIR AUF WICHTIGEN STRECKEN DIE INFRASTRUKTUR ERNEUERT UND DAMIT DIE BASIS GESCHAFFEN FÜR EINEN SICHEREN ÖPNV.«

Jörn Schwarze,
VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Ein besonderes Highlight war unser Tag der offenen Tür, zu dem wir als KVB anlässlich des 100. Geburtstages der Hauptwerkstatt in Weidenpesch im Sommer eingeladen haben: Mehr als 6.000 Menschen warfen einen Blick hinter die Kulissen des Werkstattbetriebes – ein Beleg für das große Interesse an unserem Unternehmen und unseren Leistungen.

Und auch die Fahrgastzahlen sind 2023 trotz der aufgezeigten schwierigen Rahmenbedingungen im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben. Im vorigen Jahr waren 235,8 Mio. Menschen mit den Bussen und Bahnen der KVB unterwegs, das waren 0,1 Prozent weniger als 2022 (236,1 Mio.).

»UNSERE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER HABEN ES MIT EINER ENORMEN KRAFTANSTRENGUNG GESCHAFFT, DASS UNSERE KUNDEN ZUM START DES DEUTSCHLANDTICKETS IM MAI DAS NEUE ANGEBOT AUCH NUTZEN KONNTEN.«

Dr. Thomas Schaffer,
VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Sehr erfreulich ist die Entwicklung bei den Stammkunden: Ihre Zahl stieg von rund 275.500 im Jahr 2022 auf rund 298.100 im vorigen Jahr. Im Dezember 2023 nutzten rund 222.200 Kunden das Deutschlandticket. Es macht uns zuversichtlich, dass die Kunden uns trotz aller Beeinträchtigungen weiterhin die Treue halten.

Das Unternehmensergebnis war mit einem Fehlbetrag von 131,4 Mio. € um 12,1 Mio. € besser als im Vorjahr. Das Planergebnis mit einem Fehlbetrag von 141,2 Mio. € wurde damit um fast zehn Mio. € verbessert.

»UNSER RECRUITING-TEAM HAT MIT VIEL KREATIVITÄT SEINE ANSTRENGUNGEN ZUR PERSONALGEWINNUNG INTENSIVIERT. DIE GROSS ANGELEGTE KAMPAGNE ZEIGT ERSTE ERFOLGE.«

Peter Densborn,
VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Das alles zeigt: Wir sind auf einem guten Weg, die wahrlich nicht geringen Herausforderungen zu bewältigen. Und das gelingt nur mit einem engagierten Team, das weiterwächst. Aber um die Verkehrswende zu gestalten, brauchen wir auch in Zukunft Fachpersonal: sowohl Fahrerinnen und Fahrer als auch Ingenieurinnen und Ingenieure, Handwerkerinnen und Handwerker, IT-Expertinnen und -Experten. Der Arbeitsmarkt ist hart umkämpft, und daher werden wir unsere breit gefächerten Recruiting-Aktivitäten weiter intensivieren.

Unser Dank gilt allen, die sich mit großem Engagement Tag für Tag dafür einsetzen, Köln mobil zu halten.

Köln, im Juni 2024

Der Vorstand

Stefanie Haaks Jörn Schwarze Dr. Thomas Schäffer Peter Densborn

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, Herr Hammer, 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 2023 wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

Manfred Richter,
VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATES



Im Geschäftsjahr erfolgte eine Compliance-Prüfung im Auftrag des Aufsichtsrates mit Unterstützung der Stadtwerke Köln GmbH und externer Beratungsunternehmen vor dem Hintergrund von in der Presse veröffentlichten Berichten über etwaiges Fehlverhalten eines Vorstandsmitglieds. Verstöße gegen Compliance-Pflichten oder grobe Pflichtverletzungen waren nicht nachweisbar, sodass sich keine Handlungspflichten für den Aufsichtsrat ergaben.

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 2023 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 16.03., 25.05., 24.08. und 24.11. sowie sechs außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 12.01., 30.03., 27.04., 17.05., 07.06. und 12.10. stattgefunden.

Ein Schwerpunkt der Beratungen im Aufsichtsrat war die laufende Erörterung des im ersten Quartal 2023 eingeführten ausgedünnten Fahrplans, dessen Ursachen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG. Daneben standen die schwierige Personalsituation und die daraus resultierende Mitarbeitergewinnung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG im Fokus der Aufsichtstätigkeit des Gremiums.

Des Weiteren stellten insbesondere die Weiterentwicklung der wachstums- und klimaschutzorientierten Strategie der Kölner Verkehrs-Betriebe AG sowie die Ergebnisentwicklung vor dem Hintergrund der Einführung und nicht auskömmlichen Finanzierung des Deutschlandtickets Arbeitsschwerpunkte dar.

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 globaler politisch-ökonomischer Entwicklungen auf Beschaffungsvorgänge der Gesellschaft, auf die Versorgungssicherheit und auf die Lieferkettenstabilität,
- die Beschaffung verschiedener Stadtbahnwagentypen und Busse,
- die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets,
- der Umfang des Leistungsangebotes der Kölner Verkehrs-Betriebe AG,
- die Betriebsqualität, insbesondere hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie deren absehbare Entwicklung,
- die Personalentwicklung, insbesondere im Fahrdienst sowie Personalrecruiting,
- die Entwicklung und Projektierung der Betriebshof- und Netzinfrastruktur,
- die Compliance-Berichterstattung,
- das Interne Kontrollsystem (IKS) des internen und externen Berichtswesens,
- die Ermittlung und Erhebung von Trassenentgelten durch die Häfen und Güterverkehr Köln AG gegenüber der Kölner Verkehrs-Betriebe AG,
- der ÖDLA-Qualitätsbericht 2022,
- die Digitalisierungsprojekte der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und der Stand der Digitalisierung des Leistungsangebotes,
- die wesentlichen Grundstücksangelegenheiten,
- der KVB-Beteiligungsbericht 2022,
- der Erwerb von 49 % der Geschäftsanteile an der Schilling Omnibusverkehr GmbH,
- Personalangelegenheiten und
- Vorstandsangelegenheiten, insbesondere die Wiederbestellung eines Vorstandsmitgliedes als Vorstandsvorsitzende.

Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat am 25.05.2023 – gemeinsam mit dem Vorstand – für das Geschäftsjahr 2022 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 Sitzung am 07.06.2023 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2022 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2024 mit den wesentlichen Daten für die Ergebnis-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 24.11.2023 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

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

Im Berichtsjahr 2023 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 2023 achtmal 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 den Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Hammer regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023 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 2023 am 06.06.2024 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 31.12.2023 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 2023 keine Veränderungen.

Für die im Geschäftsjahr 2023 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz für die Verkehrswende und die erfolgreiche Arbeit in dem von Krisen geprägten und für alle Beschäftigten sehr herausfordernden Jahr spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kölner Verkehrs-Betriebe AG seinen besonderen Dank aus.

Köln, im Juni 2024

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 16.04.2024		
Marco Steinborn ^{*)}	Betriebsratsvorsitzender Stellvertretender Vorsitzender		
Christian Burk ^{*)}	Bauingenieur, Bereichsleiter „Fahrweg“	Daniel Kolle ^{*)}	Bezirksgeschäftsführer, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen
Oliver Czernik ^{*)}	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender	Ralf Lion	Verkehrs-/Stellwerksmeister
Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR	Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig; Mitarbeiterin bei MdB Serap Güler	Frank Michael Munkler ^{*)}	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen
Ascan Egerer	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität	Thomas Oberwinter ^{*)}	Freigestelltes Betriebsratsmitglied
Mustafa Ekit ^{*)}	KOM-Fahrer	Monique Steeger ^{*)}	Gewerkschaftssekretärin, ver.di Landesbezirk NRW
Markus Fürst-Reichelt ^{*)}	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	Ralph Sterck, MdR	Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein- Westfalen
Eric Haeming, MdR	Corporate Business Development Manager, Prokurist, DACHSER SE	Güldane Tokyürek, MdR	Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach
Mike Homann, MdR	Rechtsanwalt, selbständig	Lars Wahlen	Student
Christiane Jäger, MdR	Verwaltungsangestellte, Stadt Leverkusen	Andreas Wolter, MdR	Bürgermeister der Stadt Köln; Controller, BRUNATA-METRONA GmbH

^{*)} Arbeitnehmervertreter/-in
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Stand: 16.04.2024

VORSTAND

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende,
Vorstandsbereich I

Jörn Schwarze

Vorstandsbereich II

Dr. Thomas Schaffer

Vorstandsbereich III

Peter Densborn

Vorstandsbereich IV

Im Bild von links: Jörn Schwarze, Stefanie Haaks, Dr. Thomas Schaffer, Peter Densborn



UNTERNEHMENSSTRUKTUR DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2023

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG
Der Vorstand

Bereich I
Fr. Haaks

Bereich II
Hr. Schwarze

Bereich III
Hr. Dr. Schaffer

Bereich IV
Hr. Densborn

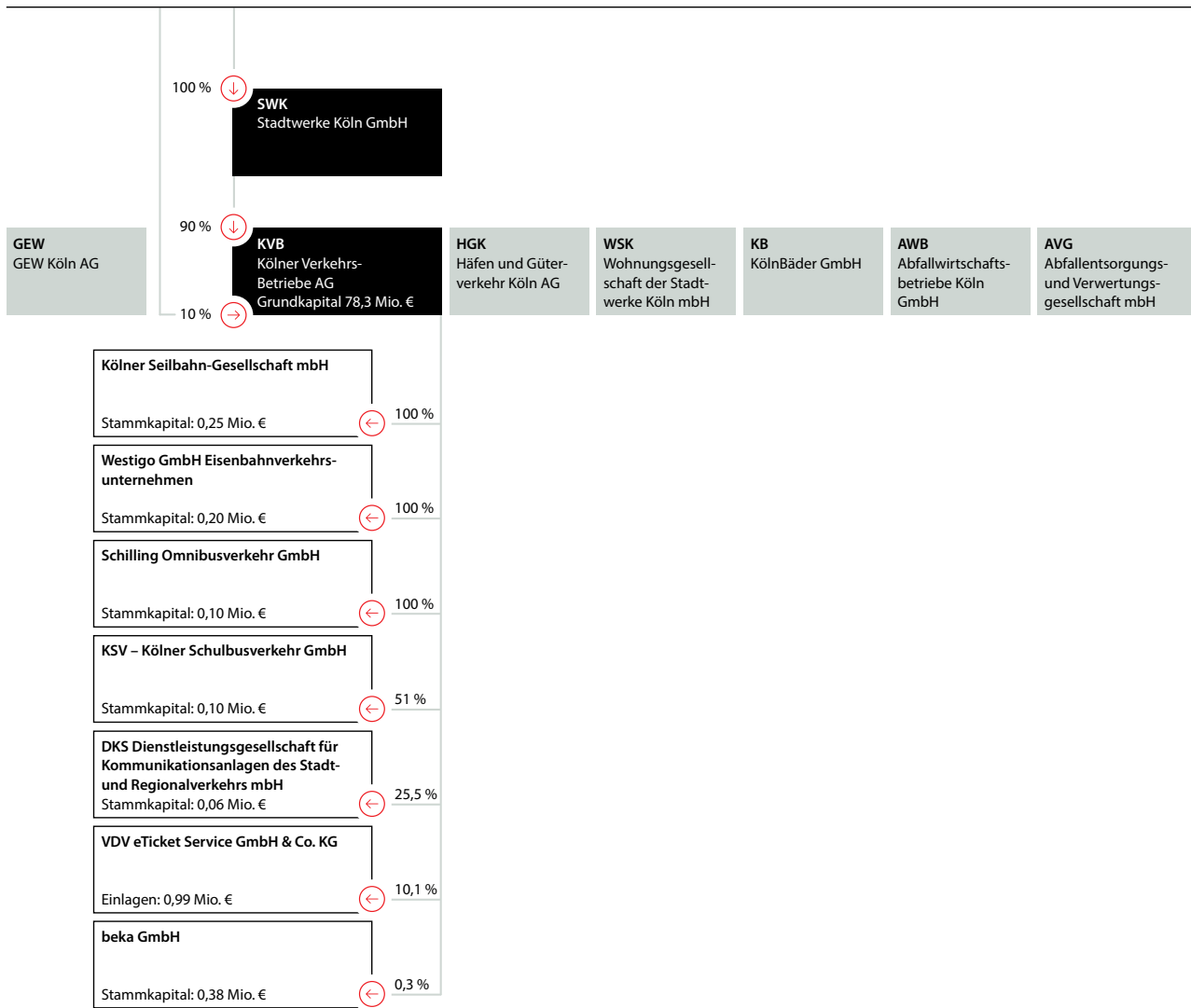
101 Unternehmenskommunikation Hr. Pesch	201 Zentraler Brandschutz / Umweltschutz Hr. Dr. Klumpe *	301 Fördermittel N.N.	401 Datenschutzbeauftragter Hr. Schmitt
102 Vorstandsbüro Hr. Schneeloch	202 Projektleitung Nord-Süd Stadtbahn Hr. Heinrichs		402 Arbeitssicherheit Hr. Dr. Klumpe *
103 Betriebsleiter BOStrab / EBO Hr. Bruder	203 Städtebauliche ÖPNV-Anforderungen N.N.		404 Compliance Fr. Dr. Hahn
11 Betrieb Stadtbahn und Bus Hr. Ulmer	26 Gebäudemanagement Hr. Dr. Orschall, Hr. Scharrenbroich	13 Absatz Fr. Höhn	14 Fahrgastsicherheit / -service Hr. Dr. Brauner
12 Werkstätten Stadtbahn und Bus Hr. Süß	27 Fahrweg Hr. Burk	15 Nahverkehrsmanagement Hr. Höhn	41 Personalmanagement Fr. Winkelmann
	33 Materialwirtschaft N.N.	31 Finanz- und Rechnungswesen Hr. Füssgen	42 Informationsmanagement Hr. Endruscheit
		32 Controlling Hr. Hol	43 Inhouse Consulting / Organisation Fr. Reuter

* Personalunion 201 und 402

Stand: 01. Januar 2024

UNTERNEHMENS BETEILIGUNGEN DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2023

STADT KÖLN



● Schwesterunternehmen im Stadtwerke Köln Konzern

Stand: 31. Dezember 2023

UNTERNEHMENSLEITBILD

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG: kompetent, partnerschaftlich, attraktiv, nachhaltig

WIR BIETEN MOBILITÄT IN STADT UND UMLAND.

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, 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 werteorientierten 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 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 Strategiepapieres „Profil Zukunft 2035+“ erfolgten im Frühjahr 2023. Darin wurde die Fortführung der bisherigen Wachstumsstrategie beschlossen.

Im Rahmen des aktuellen Strategiepapieres 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 Aufsichtsratsitzung 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.

Das im Geschäftsjahr 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 Prozess zum Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der Stadt Köln zur 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 2035 vorsehen, zu erreichen.

Aufgrund dieser Entwicklungen sieht die KVB ihre wichtige Rolle als Partner der Stadt bestätigt und hat ihre strategische Ausrichtung mit dem Fokus auf die Umsetzung der Mobilitätswende weiterentwickelt. Jedoch gibt es zahlreiche externe Faktoren, die auf die Nachfrage- und Kostensituation der KVB einwirken. Neben allgemeinen Entwicklungen, wie der steigenden Inflation, Lieferkettenstörungen, Lieferengpässen und allgemeinen Kostenerhöhungen sieht sich die KVB insgesamt zunehmend regulierenden Einflüssen wie beispielsweise der Umsetzung des Deutschlandtickets oder der Clean Vehicle Directive 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 beispielsweise 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 entgegen steht die deutlich angespannte Haushaltssituation von Bund, Ländern und Kommunen, 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 Finanzierungs Herausforderungen 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 bis 2032, 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. Zusätzlich 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 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.

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
Gesamt	235,8	236,1	-0,1

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	<i>Veränderung in %</i>
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
Umsatzerlöse gesamt	259,7	226,9	14,4

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
Gesamtvermögen	1.115,2	100,0	1.015,6	100,0
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
Gesamtkapital	1.115,2	100,0	1.015,6	100,0

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 Anlagendeckungsgrad von 99,6 % (Vorjahr 104,6 %).

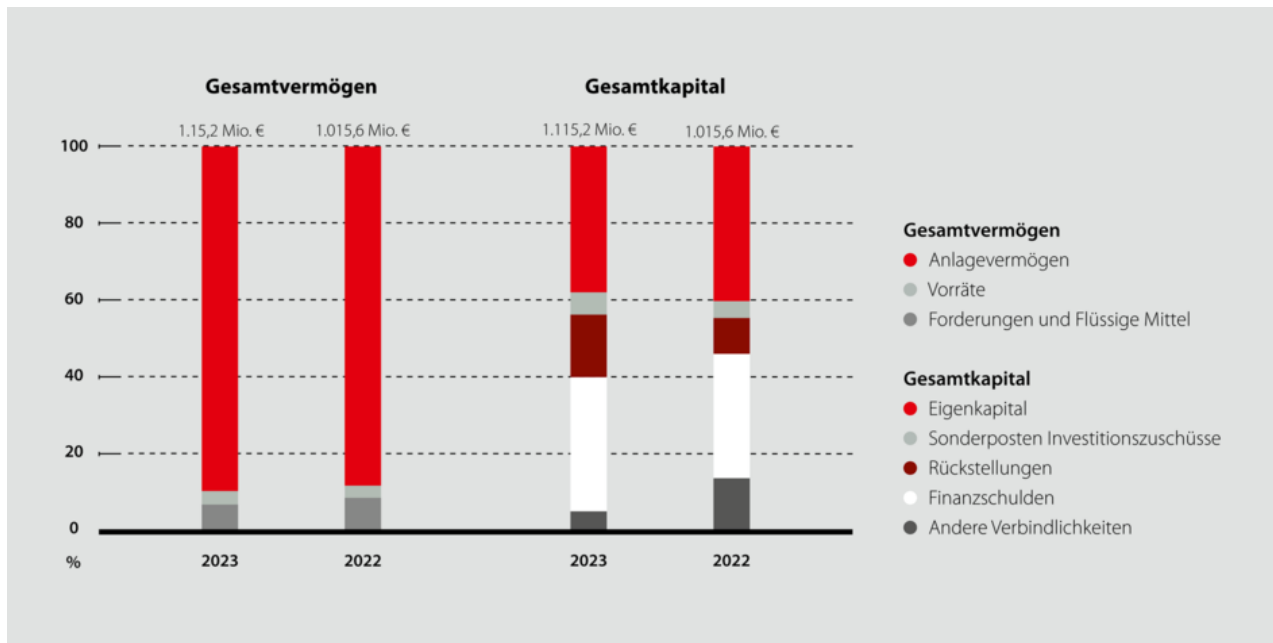
Die bilanzielle Eigenkapitalquote sank – trotz der Erhöhung der Kapitalrücklage – aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 39,8 % im Jahr 2022 auf 38,1 % zum 31. Dezember 2023. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse 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. €

	2023	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	<i>Veränderung in %</i>
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
Gesamt	170,4	125,1	36,2

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. €

	2023	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
Unternehmensergebnis	-131,4	-143,5	8,4

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>	2023 <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
Gesamt	3.411	748	4.159	4.052
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 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, 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 zertifiziertes 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 umfangreichen, 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 abgedeckelt werden. Die Baugrubenabdeckelung 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-zu-1-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 Erneuerungsmaßnahmen 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 Werkstattinfrastruktur 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 Geschäftes für die KVB weitgehend ausgeschlossen. Darüber hinaus sind für Risiken des operativen Geschäftes adäquate Versicherungslösungen abgeschlossen worden beziehungsweise im Bedarfsfall vorgesehen, um finanzielle Konsequenzen auf ein tragbares Maß zu reduzieren.

Hinsichtlich der finanziellen Risiken des strategischen Geschäftes, 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 Tarifanpassung 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 Tarifsteigerungen 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 Tarifsysteem (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)

	<i>2023 männlich</i>	<i>2023 weiblich</i>	<i>2023 gesamt</i>	<i>2022 männlich</i>	<i>2022 weiblich</i>	<i>2022 gesamt</i>
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 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.

	2023	2022	2021	2020	2019
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.

JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG zum 31. Dezember 2023

Aktiva	Anhangziffer	31.12.2023 €	31.12.2022 €
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		9.671.189	8.105.967
Sachanlagen		980.679.558	885.068.459
Finanzanlagen		12.876.751	5.568.837
		1.003.227.498	898.743.263
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	37.654.489	31.036.820
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	72.717.154	82.754.484
Flüssige Mittel	4	969.380	1.180.596
		111.341.023	114.971.900
Rechnungsabgrenzungsposten	5	648.402	1.917.064
		1.115.216.923	1.015.632.227

Passiva	Anhangziffer	31.12.2023 €	31.12.2022 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	6	78.300.000	78.300.000
Kapitalrücklage	7	346.305.537	325.991.405
Andere Gewinnrücklagen		163.052	163.052
		424.768.589	404.454.457
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	8	64.788.808	45.607.710
Rückstellungen	9	178.906.820	182.091.076
Verbindlichkeiten	10	446.524.970	382.718.691
Rechnungsabgrenzungsposten	11	227.736	760.293
		1.115.216.923	1.015.632.227

Gewinn- und Verlustrechnung

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2023 (1. Januar – 31. Dezember 2023)

	Anhangziffer	2023 €	2022 €
Umsatzerlöse	12	259.690.989	226.907.680
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		3.929.089	848.883
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	12.445.069	12.141.060
Gesamtleistung		276.065.147	239.897.623
Sonstige betriebliche Erträge	14	122.706.616	145.781.034
Materialaufwand	15	-163.010.079	-183.937.291
Personalaufwand	16	-266.795.549	-254.432.811
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	-48.064.387	-46.524.711
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-46.805.653	-39.058.388
Beteiligungsergebnis	19	3.200.111	2.754.274
Zinsergebnis	20	-8.329.358	-7.636.708
Abschreibungen auf Finanzanlagen	21	-63.455	-32.354
Ergebnis nach Steuern		-131.096.607	-143.189.332
Sonstige Steuern	22	-346.436	-314.846
Unternehmensergebnis		-131.443.043	-143.504.178
Erträge aus Verlustübernahme		131.443.043	143.504.178
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
Fahrdrabt	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 der Bilanz

1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten ist der Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2023 zu entnehmen, welche dem Anhang beigefügt ist.

Anteilsbesitz				
Name und Sitz	<i>Anteil am Kapital</i>	<i>Eigenkapital</i>	<i>Ergebnis</i>	
	%	Tsd. €	Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	1.700	2023	–*
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2023	–*
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	100,0	4.782	2023	–*
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	765	2022	665
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	2.639	2022/23 (30.9.)	1.693
VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln, Kommanditanteil	10,1	6.392	2022	1.438

* 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 wurde 2023 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen.

Vor Ergebnisabführung erwirtschaftete die KSG einen Gewinn von 277 Tsd. € (Vorjahr 510 Tsd. €) und die SOV von 2.166 Tsd. € (Vorjahr keine Ergebnisabführung), die Westigo schloss vor Verlustübernahme mit einem Verlust in Höhe von 10 Tsd. € (Vorjahr 14 Tsd. €) ab.

2 Vorräte

	31.12.2023	31.12.2022
	Tsd. €	Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.207	29.521
Unfertige Leistungen	5.438	1.509
Waren	9	7
Gesamt	37.654	31.037

3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2023 Tsd. €	31.12.2022 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31.770	25.825
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	20.129	41.877
Sonstige Vermögensgegenstände	20.818	15.052
Gesamt	72.717	82.754

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten in Höhe von 2,7 Mio. € (Vorjahr 4,3 Mio. €) Forderungen gegen die Stadt Köln.

Im Geschäftsjahr lagen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 20,1 Mio. € vor. 17,7 Mio. € (Vorjahr 41,4 Mio. €) betreffen den laufenden Verrechnungsverkehr (Cash-Pooling) und Verlustausgleichsforderungen mit der SWK. Weitere 2,1 Mio. € entfallen auf die Ergebnisübernahme SOV und weitere 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 3,1 Mio. € (Vorjahr 3,1 Mio. €).

Alle Forderungen in Höhe von 72,7 Mio. € (Vorjahr 82,8 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 20,3 Mio. € (Vorjahr 20,0 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 36,6 Mio. € (Vorjahr 31,9 Mio. €) zugeführt. 17,4 Mio. € (Vorjahr 45,7 Mio. €) wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

9 Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 92,9 Mio. € (Vorjahr 87,0 Mio. €) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 86,0 Mio. € (Vorjahr 95,1 Mio. €).

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31.12.2023 <i>Tsd. €</i>	<i>31.12.2022</i> <i>Tsd. €</i>
Versorgungsverpflichtungen	56.088	55.248
Sachleistungsverpflichtungen	36.813	31.768
Gesamt	92.901	87.016

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 1,82 % (Vorjahr 1,79 %) sowie Gehalts- und Rentensteigerungen von jährlich 2,5 % zugrunde gelegt. Der Zinssatz entspricht dem für den 31. Dezember 2023 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 (1,75 %; Vorjahr 1,45 %) ergibt sich ein ausschüttungsgesperter Differenzbetrag in Höhe von 1,0 Mio. € (Vorjahr 4,4 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 1,82 % (Vorjahr 1,79 %) und eines Rententrends von unverändert 1,0 % zum Ende des Berichtsjahres 151,3 Mio. € (Vorjahr 234,0 Mio. €).

Sonstige Rückstellungen

	31.12.2023 <i>Tsd. €</i>	<i>31.12.2022</i> <i>Tsd. €</i>
- für Erneuerungsverpflichtungen	36.540	35.650
- für den Personal- und Sozialbereich	28.215	28.211
- Corona-Rettungsschirm	7.807	10.069
- für drohende Verluste	4.500	5.500
- für Instandhaltung	106	2.910
- für Haftpflichtleistungen	1.541	1.545
- für ausstehende Rechnungen	248	625
Übrige	7.049	10.565
Gesamt	86.006	95.075

Unter den Rückstellungen für drohende Verluste wurde eine Rückstellung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Integrationspool der KVB erfasst.

Von den sonstigen Rückstellungen haben 57,6 Mio. € (Vorjahr 63,2 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 2023 prognostizierter Zinssatz von 1,75 % (Vorjahr 1,45 %) angewendet. Zudem wurden Gehaltssteigerungen von 2,5 % sowie bei den Beihilfeverpflichtungen Kostensteigerungen von 2,0 % berücksichtigt.

10 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeitspiegel 31.12.2023
 (31.12.2022)

	Restlaufzeit			Gesamt
	<i>bis 1 Jahr</i>	<i>größer 1 Jahr</i>	<i>davon größer 5 Jahre</i>	
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.998	306.788	159.939	347.786
(Vorjahr)	(34.635)	(260.380)	(163.773)	(295.015)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35.043	0	0	35.043
(Vorjahr)	(34.730)	(0)	(0)	(34.730)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.741	0	0	2.741
(Vorjahr)	(3.368)	(0)	(0)	(3.368)
davon				
- aus Lieferungen und Leistungen	(2.730)	(0)	(0)	(2.730)
- (Vorjahr)	((3.352))	((0))	((0))	((3.352))
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	0	0	2
(Vorjahr)	(2)	(0)	(0)	(2)
davon				
- aus Lieferungen und Leistungen	(2)	(0)	(0)	(2)
- (Vorjahr)	((2))	((0))	((0))	((2))
Sonstige Verbindlichkeiten	11.245	49.708	38.345	60.953
(Vorjahr)	(15.856)	(33.748)	(23.753)	(49.604)
davon				
- aus Steuern	(1.892)	(0)	(0)	(1.892)
- (Vorjahr)	((1.865))	((0))	((0))	((1.865))
- im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)
- (Vorjahr)	((0))	((0))	((0))	((0))
Gesamt	90.029	356.496	198.284	446.525
(Vorjahr)	(88.591)	(294.128)	(187.526)	(382.719)

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 5,9 Mio. € (Vorjahr 6,3 Mio. €) der sonstigen Verbindlichkeiten dar.

11 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten sind Mietvorauszahlungen für das Geschäftsjahr 2024 ausgewiesen.

Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 643,4 Mio. €, davon 472,5 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden.

Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die im Berichtsjahr 18,0 Mio. € betragen.

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 661,6 Mio. €.

Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

	2023 <i>Tsd. €</i>	<i>2022</i> <i>Tsd. €</i>
Verkaufserlöse	225.087	193.793
VRS-Ausgleich und sonstige Verkehrserlöse	8.264	8.148
Verkehrserlöse der Periode	233.351	201.941
Periodenfremde Verkehrserlöse	271	-53
Verkehrserlöse gesamt	233.622	201.888
Sonstige Umsatzerlöse	26.069	25.020
Umsatzerlöse Gesamt	259.691	226.908

Nachdem im Jahr 2022 die Verkehrserlöse infolge der Einnahmeausfälle aus dem sogenannten 9-Euro-Ticket eingebrochen waren, erholten sich die Verkehrserlöse im Geschäftsjahr 2023 (+15,6 %), trotz nahezu gleichbleibender Fahrgastzahlen. Positiv hat sich die Tarifierhöhung im Verkehrsverbund Rhein-Sieg mit einer durchschnittlichen Preisanpassung von 5,4 % ausgewirkt. Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket bremste jedoch den Anstieg der Verkehrserlöse. Die Erstattung der Einnahmeausfälle (im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms) 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 verringerten sich die sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr von 145,8 Mio. € um 23,1 Mio. € auf 122,7 Mio. €.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Zuschüsse in Höhe von 100,6 Mio. € (Vorjahr 128,8 Mio. €) enthalten. Davon betreffen 65,7 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 17,5 Mio. € (Vorjahr 8,8 Mio. €) periodenfremd und betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

15 Materialaufwand

	2023 Tsd. €	2022 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	45.333	49.691
Bezogene Leistungen	117.677	134.246
Gesamt	163.010	183.937

Der Materialaufwand betrifft hauptsächlich Kosten für die Instandhaltung der Fahrzeuge und Anlagen. Bei den bezogenen Leistungen war im Vorjahr eine Höherdotierung der Rückstellung für Erneuerungsverpflichtungen vorgenommen worden, die im Geschäftsjahr wesentlich geringer ausfiel.

16 Personalaufwand

	2023 Tsd. €	2022 Tsd. €
Löhne und Gehälter einschließlich sonstiger Personalaufwendungen	203.219	196.084
Soziale Abgaben	40.048	39.463
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	23.529	18.886
– davon für Altersversorgung	(22.282)	(17.513)
Gesamt	266.796	254.433

Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand und Auszubildende) 3.911 (davon 44 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer; Vorjahr insgesamt: 3.876, davon 41 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer). Von diesen Beschäftigten waren 704 weiblich und 3.207 männlich (Vorjahr 732 weiblich und 3.144 männlich). Einschließlich der 171 (Vorjahr 178) Auszubildenden belief sich die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr auf 4.082 (ohne Vorstand; Vorjahr 4.054) beziehungsweise 4.086 (inklusive Vorstand; Vorjahr 4.058).

17 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen in Höhe von 48.064 Tsd. € (Vorjahr 46.525 Tsd. €) entfallen 46.255 Tsd. € (Vorjahr 44.614 Tsd. €) auf Sachanlagen und 1.809 Tsd. € (Vorjahr 1.911 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 enthalten.

19 Beteiligungsergebnis

	2023 <i>Tsd. €</i>	<i>2022</i> <i>Tsd. €</i>
Erträge aus Beteiligungen	767	2.258
– davon aus verbundenen Unternehmen	(767)	(2.258)
Erträge aus Gewinnabführung	2.443	510
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-10	-14
Gesamt	3.200	2.754

Ausgewiesen sind hier die Erträge aus den verbundenen Unternehmen DKS in Höhe von 428 Tsd. € (Vorjahr 699 Tsd. €) und KSV in Höhe von 339 Tsd. € (Vorjahr 320 Tsd. €). Erträge aus organschaftlicher Gewinnübernahme betreffen die SOV mit 2.166 Tsd. € sowie die KSG mit 277 Tsd. € (Vorjahr 510 Tsd. €) und Aufwendungen aus der organschaftlichen Verlustübernahme der Westigo in Höhe von 10 Tsd. € (Vorjahr 14 Tsd. €). Im Jahr 2022 waren die Erträge der SOV unter den Erträgen aus Beteiligungen ausgewiesen (1.239 Tsd. €). Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum Anteilsbesitz.

20 Zinsergebnis

	2023 <i>Tsd. €</i>	<i>2022</i> <i>Tsd. €</i>
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	14	15
– davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	102	34
– davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-8.445	-7.686
– davon an verbundene Unternehmen	(-1.523)	(-431)
– davon Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-1.053)	(-2.462)
Gesamt	-8.329	-7.637

Der Anstieg der Zinsaufwendungen resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Darlehenszinsen.

21 Abschreibungen auf Finanzanlagen

Bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich wie im Jahr 2022 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 180,1 Tsd. €. Davon entfielen 127,8 Tsd. € auf die Jahresabschlussprüfung und 52,3 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 Stadtwerke Köln GmbH 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 Kölner Verkehrs-Betriebe AG 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 101,8 Tsd. € (Vorjahr 95,3 Tsd. €). Dieser Betrag verteilt sich wie folgt auf die Aufsichtsratsmitglieder der KVB AG:

		Gesamtbezüge €
Lino Hammer	Vorsitzender, MdR, Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln	11.500
Marco Steinborn *	Stellvertretender Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender	9.000
Christian Burk *	Bauingenieur, Bereichsleiter „Fahrweg“	4.250
Oliver Czernik *	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender	4.000
Teresa Elisa De Bellis-Olinger	MdR, Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig Mitarbeiterin bei MdB D. Seif	4.500
Ascan Egerer	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität	3.750
Mustafa Ekit *	KOM-Fahrer	4.000
Markus Fürst-Reichelt *	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	3.500
Eric Haeming	MdR, Corporate Business Development Manager, Prokurist, DACHSER SE	4.500
Mike Homann	MdR, Rechtsanwalt, selbständig	6.500
Christiane Jäger	MdR, Verwaltungsangestellte Stadt Leverkusen	4.500
Daniel Kolle *	Bezirksgeschäftsführer, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	4.500
Ralf Lion	Verkehrs-/Stellwerkmeister	4.250
Frank Michael Munkler *	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	6.500
Thomas Oberwinter *	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	4.500
Monique Steeger *	Landesfachbereichsleiterin, ver.di Landesbezirk NRW	4.250
Ralph Sterck	MdR, Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	4.500
Güldane Tokyürek	MdR, Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach	4.250
Lars Wahlen	Student	4.500
Andreas Wolter	MdR, Bürgermeister der Stadt Köln; Controller, BRUNATA-METRONA GmbH	4.500

* Arbeitnehmervertreter/-in, MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Für Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2023 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 1.491,3 Tsd. € (Vorjahr 1.457,7 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	284,7	81,5	9,5	375,7
Jörn Schwarze Technischer Vorstand	287,5	81,5	16,2	385,2
Dr. Thomas Schaffer Kaufmännischer Vorstand	258,8	79,1	4,9	342,8
Peter Densborn Personalvorstand und Arbeitsdirektor	287,5	81,5	18,6	387,6
Vorstand gesamt	1.118,5	323,6	49,2	1.491,3

* erfolgsunabhängige Bezüge

Es wurden keine Leistungen 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:

Vorstandsmitglied	<i>Erreichter Vers.-%-Satz</i>	<i>Erreichbarer Vers.-%-Satz</i>	<i>Zuführung zur Pensions- rückstellung Tsd. €</i>	<i>Barwert per 31.12.2023* Tsd. €</i>
Stefanie Haaks	48 %	60 %	274,2	1.336,9
Jörn Schwarze	65 %	65 %	347,1	3.948,7
Dr. Thomas Schaffer	46 %	60 %	277,8	993,8
Peter Densborn	60 %	65 %	300,4	3.046,0

* nachrichtlich

Die nachrichtlich angegebenen Werte ergeben sich aus der versicherungsmathematischen Berechnung zum 31. Dezember 2023.

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	<i>Tsd. €</i>
Stefanie Haaks, Vorsitzende	15,9
Jörn Schwarze	1,0
Dr. Thomas Schaffer	0,0
Peter Densborn	0,0

Diese Vergütungen beinhalten ausschließlich erfolgsunabhängige Bestandteile.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden für Pensionen 1.806,6 Tsd. € aufgewendet. Für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen in Höhe von 31.977.265 €.

Nachtragsbericht

Die Zahl der Fahrgäste der KVB ist im Januar und Februar 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 Mio. gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf eine geringere Nachfrage im Bartarif zurückzuführen.

Die Verkehrserlöse gingen im gleichen Zeitraum – trotz der Erhöhung des VRS-Tarifs zum 1. Januar 2024 um durchschnittlich 10,4 % – um 2,5 Mio. € auf 38,5 Mio. € zurück; sie liegen jedoch 0,5 Mio. € über dem Planwert. Hier spiegelt sich insbesondere die Einführung des erlösschwächeren Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 wider.

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

Köln, den 28. März 2024

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Stefanie Haaks Jörn Schwarze Dr. Thomas Schaffer Peter Densborn

Entwicklung des Anlagevermögens

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG für das Geschäftsjahr 2023
(1. Januar – 31. Dezember 2023)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2023
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	43.640	474	2.659	99	41.554
Geleistete Anzahlungen	2.369	3.078	0	0	5.447
	46.009	3.552	2.659	99	47.001
Sachanlagen					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	270.170	4.807	0	18.314	293.291
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1.039.928	1.264	2.945	122	1.038.369
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	1.310.098	6.071	2.945	18.436	1.331.660
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	917.197	12.464	0	7.008	936.669
Fahrzeuge für den Personenverkehr	892.168	23.989	6.259	28.915	938.813
Maschinen und maschinelle Anlagen	87.709	3.009	738	982	90.962
Technische Anlagen und Maschinen	1.897.074	39.462	6.997	36.905	1.966.444
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	100.398	3.797	1.316	148	103.027
Fertige Anlagen	3.307.570	49.330	11.258	55.489	3.401.131
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	222.762	109.845	0	-55.588	277.019
	3.530.332	159.175	11.258	-99	3.678.150

Kumulierte Investitions- zuschüsse Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 1.1.2023	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2022
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
2.961	35.218	1.809	2.659	0	34.368	4.225	5.737
0	0	0	0	0	0	5.447	2.369
2.961	35.218	1.809	2.659	0	34.368	9.672	8.106
115.820	74.054	2.597	0	0	76.651	100.820	80.316
695.730	62.487	6.369	975	0	67.881	274.758	279.741
811.550	136.541	8.966	975	0	144.532	375.578	360.057
520.998	274.002	12.833	0	0	286.835	128.836	125.949
418.301	359.780	15.745	5.130	0	370.395	150.117	126.059
25.179	37.362	3.574	694	0	40.242	25.541	25.205
964.478	671.144	32.152	5.824	0	697.472	304.494	277.213
7.199	68.339	5.138	1.236	0	72.241	23.587	25.036
1.783.227	876.024	46.256	8.035	0	914.245	703.659	662.306
0	0	0	0	0	0	277.019	222.762
1.783.227	876.024	46.256	8.035	0	914.245	980.678	885.068

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2023
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	4.299	7.567	0	0	11.866
Beteiligungen	102	0	0	0	102
Sonstige Ausleihungen	2.422	64	345	0	2.141
	6.823	7.631	345	0	14.109
Anlagevermögen gesamt	3.583.1646	170.358	14.262	0	3.739.260

Kumulierte Investitions- zuschüsse	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 1.1.2023	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2022
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
0	456	0	0	0	456	11.410	3.843
0	0	0	0	0	0	102	102
0	798	63	59	26	776	1.365	1.624
0	1.254	63	59	26	1.232	12.877	5.569
1.786.188	912.496	48.128	10.753	26	949.845	1.003.227	898.743

Kapitalflussrechnung

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

	2023 <i>Tsd. €</i>	2022 <i>Tsd. €</i>
Jahresergebnis vor Ergebnisübernahme	-131.443	-143.504
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	48.064	46.525
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen	4.893	825
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	37	4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-7.373	23.717
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (inkl. kurzfristiger Rückstellungen)	-14.673	36.293
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Anlageabgängen	-228	14
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	8.329	7.637
Sonstige Beteiligungserträge (-)	-767	-2.259
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-93.161	-30.748
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-3.551	-2.556
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	265	166
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-159.175	-122.567
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	287	340
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-7.632	-28
Einzahlungen (+) aus erhaltenen Investitionszuschüssen	36.629	31.850
Erhaltene Zinsen (+)	56	49
Erhaltene Dividenden (+)	767	2.259
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-132.354	-90.487
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführungen	20.315	20.003
Sonstige Einzahlungen (+) eines Gesellschafters	143.504	144.949
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von Krediten	102.500	8.000
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Krediten	-34.163	-46.527
Gezahlte Zinsen (-)	-6.853	-5.846
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	225.303	120.579
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-212	-656
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.181	1.837
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	969	1.181

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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 im internen Kontrollsystem, 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 2023 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 Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung 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.

76 BESTÄTIGUNGSVERMERK

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 19. April 2024

WIBERA Wirtschaftsberatung
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims Christoph Drewes
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

	2014	2015	2016	2017	2018
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)					
Einwohnerinnen und Einwohner	1.053.528	1.069.192	1.081.701	1.084.795	1.089.984
Haushalte	551.024	557.090	560.298	561.071	564.260
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	147.732	147.842	148.697	149.593	149.428
Studentinnen und Studenten (31.10.)	94.045	97.364	98.580	99.770	100.706
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	512.224	522.249	538.112	553.442	568.581
Arbeitslose (Jahresmittel)	53.054	52.653	49.596	48.227	45.968
zugelassene Kfz	520.268	526.083	532.241	550.569	554.853
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	586	585	586	605	607
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)					
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.251	3.315	3.374	3.388	3.399
Auszubildende	137	149	153	158	187
Gesamt	3.388	3.464	3.527	3.546	3.586
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,4	2,6	1,8	0,5	1,1

	2019	2020	2021	2022	2023
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)					
Einwohnerinnen und Einwohner	1.091.819	1.088.040	1.079.301	1.092.118	1.095.520
Haushalte	564.841	564.973	559.854	568.345	571.643
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	149.600	149.071	148.819	150.131	n.n.
Studentinnen und Studenten (31.10.)	103.130	104.242	102.208	100.930	n.n.
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	582.558	579.580	591.353	606.571	613.600
Arbeitslose (Jahresmittel)	46.397	55.194	56.528	52.020	52.817
zugelassene Kfz	565.332	570.800	573.421	576.139	585.118
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	617	625	634	629	636
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)					
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.607	3.799	3.885	3.853	3.965
Auszubildende	185	184	195	195	190
Gesamt	3.792	3.983	4.080	4.048	4.155
Veränderung zum Vorjahr (in %)	5,7	5,0	2,4	0,8	2,6

	2014	2015	2016	2017	2018
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)					
Haltestellen					
Stadtbahn	233	235	235	235	236
Bus	714	727	731	736	746
Fahrzeuge (Jahresmittel)					
Stadtbahn (ohne abgestellte)	376	379	377	377	378
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	226	226	228	232	229
Anzahl der Linien					
Stadtbahn	11	12	12	12	12
Bus	58	59	58	62	65
Linienlänge (in km)					
Stadtbahn	239	246	246	246	246
Bus	562	564	555	579	647
Park + Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)	4.937	4.953	4.930	4.930	4.467
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)					
Wagenkilometer	53,7	54,1	54,8	54,3	53,9
Platzkilometer	7.865	7.941	8.086	7.980	7.955
Personenkilometer	1.456	1.462	1.470	1.485	1.493
Fahrgäste	275,1	276,2	277,7	280,6	282,3
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-0,5	0,4	0,5	1,0	0,6
Platzausnutzung (in %)	18,5	18,4	18,2	18,6	18,8
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehrsgebiet)	205	203	202	209	209

	2019	2020	2021	2022	2023
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)					
Haltestellen					
Stadtbahn	236	236	236	236	236
Bus	761	763	768	775	788
Fahrzeuge (Jahresmittel)					
Stadtbahn (ohne abgestellte)	377	378	382	388	401
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	253	275	285	300	292
Anzahl der Linien					
Stadtbahn	12	12	12	12	12
Bus	69	69	70	67	68
Linienlänge (in km)					
Stadtbahn	246	246	246	246	246
Bus	697	697	704	704	702
Park + Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)	4.765	4.769	4.763	4.761	4.765
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)					
Wagenkilometer	55,1	56,1	59,6	57,6	55,0
Platzkilometer	8.073	8.218	8.808	8.472	8.056
Personenkilometer	1.512	887	909	1.249	1.247
Fahrgäste	286,0	167,7	171,7	236,1	235,8
Veränderung zum Vorjahr (in %)	1,3	-41,4	2,4	37,5	-0,1
Platzausnutzung (in %)	18,7	10,8	10,3	14,7	15,5
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehrsgebiet)	211	124	128	174	173

in Mio. €	2014	2015	2016	2017	2018
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatz	251,2	256,3	284,9	286,9	288,0
Veränderung zum Vorjahr (in %)	4,6	2,0	11,2	0,7	0,4
Gesamtleistung	260,4	260,0	289,6	289,8	293,1
je Mitarbeiter (in €)	80.096	78.432	82.652	82.183	82.673
Materialaufwand	118,8	128,1	126,6	135,2	134,3
Personalaufwand	185,1	197,6	199,1	205,8	210,0
Löhne und Gehälter / Sozialabgaben	170,9	180,2	185,3	191,4	194,0
je Mitarbeiter (in €)	52.571	54.359	52.869	54.259	54.729
Altersversorgung	13,4	16,4	12,9	13,2	14,9
Abschreibungen	38,2	39,1	41,5	41,4	40,2
Betriebliches Ergebnis	-77,4	-75,1	-66,1	-73,1	-76,3
Finanzergebnis	-13,4	-13,0	-9,7	-13,3	-13,8
Ergebnis nach Steuern	-90,7	-88,1	-75,8	-86,5	-90,1
Unternehmensergebnis	-91,1	-88,4	-76,1	-86,8	-90,5
Veränderung zum Vorjahr (in %)	4,8	2,9	13,9	-13,9	-4,3
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-
Bilanz 31.12. (in Mio. €)					
Netto-Investitionen	-242,1	84,8	42,4	30,5	70,8
Anlagevermögen	679,7	725,2	725,9	713,6	741,5
Umlaufvermögen	138,7	141,9	173,1	183,4	194,1
Eigenkapital (einschließlich Sonderposten)	297,7	319,4	323,6	340,7	375,6
Fremdkapital	516,1	548,1	576,0	556,3	561,3
Finanzschulden	345,8	371,4	389,3	384,2	390,6
Bilanzsumme	818,4	867,5	899,6	899,6	939,1

in Mio. €	2019	2020	2021	2022	2023
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatz	299,4	250,8	251,0	226,9	259,7
Veränderung zum Vorjahr (in %)	3,9	-16,2	0,1	-9,6	14,4
Gesamtleistung	307,0	258,7	261,3	239,9	276,1
je Mitarbeiter (in €)	83.083	66.559	64.570	59.117	67.534
Materialaufwand	144,1	153,8	166,6	183,9	163,0
Personalaufwand	224,3	234,4	253,7	254,4	266,8
Löhne und Gehälter / Sozialabgaben	207,3	218,0	236,1	235,5	243,3
je Mitarbeiter (in €)	56.096	56.123	58.348	58.045	59.537
Altersversorgung	15,9	15,3	16,3	17,5	22,3
Abschreibungen	40,1	41,5	51,4	46,5	48,1
Betriebliches Ergebnis	-85,7	-98,1	-133,5	-138,3	-125,9
Finanzergebnis	-13,9	-11,5	-10,6	-5,0	-5,2
Ergebnis nach Steuern	-99,7	-109,6	-144,1	-143,2	-131,1
Unternehmensergebnis	-100,0	-109,9	-144,9	-143,5	-131,4
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-10,5	-10,0	-31,9	1,0	8,4
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-
Bilanz 31.12. (in Mio. €)					
Netto-Investitionen	67,9	148,6	43,3	54,1	54,1
Anlagevermögen	768,7	875,5	866,4	898,7	1.003,2
Umlaufvermögen	262,4	152,9	140,1	115,0	111,3
Eigenkapital (einschließlich Sonderposten)	400,2	451,3	443,9	450,1	489,6
Fremdkapital	633,8	580,3	565,1	565,6	625,7
Finanzschulden	399,5	393,1	364,3	325,0	394,3
Bilanzsumme	1.034,0	1.031,7	1.009,0	1.015,6	1.115,2

	2014	2015	2016	2017	2018
Kennzahlen (in %)					
Umsatzrentabilität	-30,8	-29,3	-23,2	-25,5	-26,5
Materialintensität	45,6	49,3	43,7	46,6	45,8
Personalintensität	71,1	76,0	68,8	71,0	71,6
Sachanlagenintensität	81,5	82,0	79,0	77,8	77,5
Eigenkapitalquote (einschließlich Sonderposten)	34,6	34,5	34,3	37,9	40,0
Quote kurzfristiges Fremdkapital	20,4	17,4	15,6	13,5	12,5
Aufwanddeckungsgrad	76,5	78,5	81,4	79,7	79,0
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	-71,0	-60,0	-61,3	-48,0	-56,2

	2019	2020	2021	2022	2023
Kennzahlen (in %)					
Umsatzrentabilität	-28,7	-39,1	-53,2	-60,9	-48,5
Materialintensität	46,9	59,5	63,8	76,7	59,0
Personalintensität	73,0	90,6	97,1	106,1	96,6
Sachanlagenintensität	73,0	83,5	84,4	87,1	87,9
Eigenkapitalquote (einschließlich Sonderposten)	38,7	43,7	44,0	44,3	43,9
Quote kurzfristiges Fremdkapital	17,5	12,0	11,5	11,9	10,6
Aufwanddeckungsgrad	78,1	76,7	72,1	73,0	75,4
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	-51,6	8,0	-26,6	-30,7	-92,6

**Herausgeber**

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen
Scheidweilerstraße 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. 2 und 3)
Cornelius Gollhardt, Köln (S. 6)
Christoph Seelbach, Köln (S. 4, 5 und 10)