

LAGEBERICHT

Grundlagen der Gesellschaft

Berichterstattung gemäß § 108 III Nr. 2 GO NRW

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

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

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

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

Unternehmensstrategie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftsbericht *

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

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

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

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

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

ÖPNV-ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND UND IM VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG

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

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

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

1 vgl. Statistisches Bundesamt, März 2025

2 vgl. IHK Köln, März 2025

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

4 vgl. Presseabteilung des VRS

Geschäftsverlauf

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

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

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

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

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

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

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

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

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

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

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

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

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

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

ENTWICKLUNG DER BETRIEBSLEISTUNG

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

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

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

ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE

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

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

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

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

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

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

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

LEISTUNGSINDIKATOR

Die KVB definiert das Unternehmensergebnis als wesentlichen finanziellen Leistungsindikator.

VERMÖGENSLAGE

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

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

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

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

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

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

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

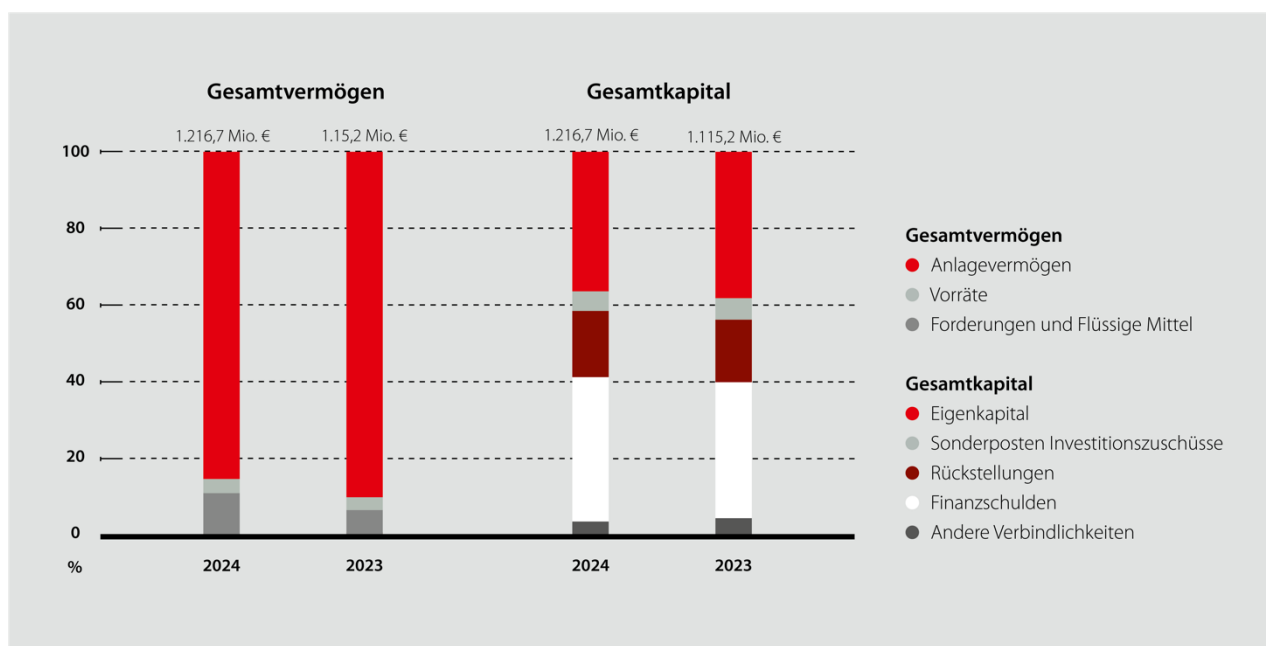
Die bilanzielle Eigenkapitalquote sank – trotz der Erhöhung der Kapitalrücklage – aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 38,1 % im Jahr 2023 auf 36,6 % zum 31. Dezember 2024. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse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

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

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

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur



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

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

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

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

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

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

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

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

Die KVB hat im Geschäftsjahr im Wesentlichen in den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens investiert.

Die Investitionsausgaben lagen dabei mit 128,8 Mio. € unter dem Vorjahreswert (170,4 Mio. €).

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

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

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

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

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

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

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

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

ERTRAGSLAGE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SPONSORING

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

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

CORPORATE GOVERNANCE

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

Arbeiten bei der KVB

Personalbestand (31.12.)				
	männlich	weiblich	2024 Gesamt	2023 Gesamt
Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (inkl. Vorstand)	3.364	745	4.109	3.969
Auszubildende	154	31	185	190
Gesamt	3.518	776	4.294	4.159
In %	81,9	18,1	100,0	100,0

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TARIFSTEIGERUNG

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

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

AUSBILDUNG UND PERSONALFÖRDERUNG

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

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

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

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

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

„AUDIT BERUFUNDFAMILIE“

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

Logistik

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

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

Umwelt- und Klimaschutz

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

Seit dem Jahr 2016 nutzt die KVB ausschließlich zertifizierten Ökostrom.

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

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

Durch das auf EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) basierende Umweltmanagementsystem werden jährlich die Auswirkungen der Tätigkeiten und Dienstleistungen des Unternehmens auf die Umwelt systematisch untersucht, analysiert und revalidiert (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 KVB freiwillig der internationalen Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) beigetreten. Diese verpflichtet Unternehmen dazu, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern. Dabei ist die KVB durch den Beitritt verpflichtet,

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

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

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

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

DIREKTVERGABE DURCH DEN RAT DER STADT KÖLN

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

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

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

NORD-SÜD STADTBAHN – BAUFORTSCHRITTE AM WAIDMARKT

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

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

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

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

BUSBETRIEBSHOF PORZ

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

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

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

ABBRUCH NORTON-GELÄNDE – NEUBAU BETRIEBSHOF WESSELING

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

Innovationen

NEUE STADTBAHNEN

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

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

E-BUSSE

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

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

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

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

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

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

ON-DEMAND-SERVICE „ISI“

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

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

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

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

KVB-RAD: ENTWICKLUNG UND NUTZUNG

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

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

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

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

BETRIEB STADTBAHN UND BUS

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

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

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

WERKSTÄTTEN

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

ITCS (INTERMODAL TRANSPORT CONTROL SYSTEM)

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

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

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

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

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

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

FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITY INTELLIGENCE AS A SERVICE“ (MIAAS)

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

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

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

Risiken- und Chancenbericht

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

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

Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten:

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

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

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

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

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

RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Marktrisiken

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

Mindererlöse durch die Einführung des Deutschlandtickets

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

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

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

Betriebsrisiken

Risiken bei der Fahrzeugneubeschaffung und -instandsetzung

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

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

Jahrhunderthochwasser

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

Starkregenereignisse und andere Naturkatastrophen

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

IT-Sicherheitsrisiko

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

Finanzrisiken***Refinanzierungsrisiken***

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

Finanzielle Risiken des operativen Geschäfts

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

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

FAZIT

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

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

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

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

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

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

ÖPNV-NACHFRAGE

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

UNTERNEHMENSENTWICKLUNG

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

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

¹ vgl. Statistisches Bundesamt, November 2024

INVESTITIONEN

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

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

Die für das Jahr 2025 geplanten Betriebsinvestitionen betreffen:

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

FINANZIERUNG

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

Köln, den 31. März 2025

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Stefanie Haaks Jörn Schwarze Peter Densborn

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

ENTGELTTRANSPARENZGESETZ

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

Die Einbindung in das 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)						
	2024 männlich	2024 weiblich	2024 gesamt	2023 männlich	2023 weiblich	2023 gesamt
Gesamtzahl	3.350	744	4.094	3.236	716	3.952
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	2.883	485	3.368	2.784	454	3.238
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	467	259	726	452	262	714

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

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

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

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

Wir bieten auch Führungskräften ganz bewusst Teilzeit an.

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

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

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