

# LAGEBERICHT

## Grundlagen der Gesellschaft

### Berichterstattung gemäß § 108 III Nr. 2 GO NRW

Unternehmensgegenstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Köln, 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 Radsharingangebot. 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 Radsharingangebot 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 attraktivitätssteigernde Maßnahmen insbesondere beim Service und im technischen Umfeld und verbessert den ÖPNV in Köln damit nachhaltig.

Neben dem Linienverkehr, den die KVB als einer von 22 Partnern im Verkehrsverbund Rhein-Sieg bedient, betreibt sie mit ihren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

## Unternehmensstrategie

Im März 2021 wurde das Strategiepapier der KVB „Profil Zukunft – Strategie 2030+“ im Rahmen des regelmäßigen Strategiechecks der Stadtwerke Köln GmbH erneut evaluiert. Die Fortführung der vorgestellten Wachstumsstrategie wurde im Anschluss durch den Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der aufgezeigten Rahmenbedingungen und Entwicklungen bestätigt. Dem aktuellen Strategiepapier der KVB „Profil Zukunft – Strategie 2030+“ liegen unter anderem auch das Papier „Köln mobil 2025“ sowie die „Kölner Perspektiven 2030“ zugrunde, welche die Leitziele für die urbane Mobilität in Köln sowie Schwerpunkte im Bereich der Stadt- und Quartiersentwicklungen abbilden. Das Strategiepapier der KVB richtet sich an den veränderten 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.

Aktuell haben sich die Fahrgastzahlen aufgrund der lang anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich reduziert. Insbesondere stiegen die Nutzung von Homeoffice und das Onlineshopping massiv an. In Verbindung mit zunehmenden Alternativen auf dem Mobilitätsmarkt wirken diese Entwicklungen zunächst dämpfend auf das Fahrgastpotenzial. Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt noch unklar ist, wie nachhaltig sich die aktuellen Entwicklungen auf die Nachfrage nach Mobilität auswirken, so wird von einer zumindest kurzfristig reduzierten Mobilitätsnachfrage ausgegangen. Sowohl kurz- als auch langfristig ist die Fahrgastrückgewinnung das vorrangige Ziel, um neben der damit verbundenen Sicherung der Einnahmen auch den Beitrag zur Erreichung der Verkehrswende zu leisten. Der strategische Schwerpunkt der KVB liegt folglich darauf, das Unternehmen zukunftsorientiert auszurichten und die Mobilitätswende in Köln vor dem Hintergrund des veränderten Mobilitätsverhaltens voranzutreiben. Die Fortführung der bisherigen Wachstumsstrategie sieht bei unveränderten Rahmenbedingungen ein Fahrgastpotenzial von 320 Mio. Fahrgästen bis zum Jahr 2030 vor.

Zur Erreichung dieses Ziels stehen der notwendige Kapazitätsausbau, die stärkere Vernetzung sowie die Weiterentwicklung der bestehenden Angebote im Vordergrund. Wichtige Schwerpunkte bleiben daher die zeitnahe Umsetzung der ÖPNV-Roadmap und der damit verbundene Netzausbau zur langfristigen Kapazitätserweiterung, der im Einklang mit den Quartiersentwicklungen der städtischen Strategie steht. Neben den Maßnahmen der ÖPNV-Roadmap werden durch langfristige Fahrzeugneubeschaffungen wichtige Rahmenbedingungen geschaffen, um Kapazitätserweiterungen zu erreichen und die Netzentwicklung zukunftsfähig zu gestalten. Zusätzlich bildet die KVB mit ihren Mobilitätsangeboten den Hauptzugang zur Quartiersentwicklung. Die Attraktivität der Angebote wird dabei durch ein Netz von Mobilstationen, die Erweiterung des KVB-Rad-Angebotes und die Verprobung von innovativen Angeboten, wie On-Demand-Verkehren, kontinuierlich gesteigert. Für einen einfachen Zugang zu den jeweiligen Angeboten baut die KVB die digitale Mobilitätsplattform (KVB-App) als umfassendes Mobilitätsökosystem weiter aus. Zusätzlich bedarf es der Entwicklung neuer und flexiblerer Tarifangebote in Abstimmung mit dem VRS. Umwelt- und Klimaschutz sowie nachhaltiges Handeln sind ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Ausrichtung der KVB und haben vor dem Hintergrund der Klima- und Umweltschutzziele der Stadt Köln eine zunehmend hohe Bedeutung. Die KVB unterstützt die Stadt bei der Erreichung ihrer Ziele als Partner und strebt hierzu unter anderem die Erreichung der lokalen Klimaneutralität bis 2035 an. Die vollständige Umstellung der Busflotte bis 2030 auf elektrische Antriebe leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Weiterhin setzt sich die KVB für die Gewinnung von qualifizierten Fachkräften ein und bietet als attraktive Arbeitgeberin ein gutes Arbeits- und Betriebsklima. Da motivierte und engagierte Mitarbeitende einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg des Unternehmens leisten, haben unter anderem eine gelebte werteorientierte Führungskultur und häufige Mitarbeiterbefragungen eine hohe Bedeutung für die KVB.

Die KVB sieht sich mit ihrem Strategiekonzept „Profil Zukunft – Strategie 2030+“, den vielfältigen Umsetzungsmaßnahmen, ihren engagierten und gut ausgebildeten Mitarbeitenden und einer hohen Veränderungsbereitschaft gut aufgestellt für die derzeitigen und künftigen Herausforderungen. Die Strategie wird im Rahmen des regelmäßigen Strategiechecks im Jahr 2023 fortgeschrieben.

## Wirtschaftsbericht \*

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

#### KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung der deutschen Konjunktur war im vergangenen Geschäftsjahr – wie die ganze Weltwirtschaft – geprägt von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Trotz massiver Einschränkungen des Wirtschaftslebens infolge staatlicher Maßnahmen zur Krisenbewältigung stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 2,8 % im Vergleich zum Vorjahr (Vorjahr -4,6 %).

Hatte die Arbeitslosenquote in Deutschland zum Ende des Jahres 2020 noch bei 5,9 % gelegen, so sank sie trotz der Auswirkungen der Corona-Krise leicht und lag zum Ende des Jahres 2021 bei 5,7 %.

Die Arbeitslosenzahl in Deutschland lag zu Beginn des Jahres 2021 bei 2,7 Mio. Trotz anhaltender Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sank die Zahl der als arbeitslos gemeldeten Personen zum Jahresende 2021 leicht auf rund 2,6 Mio.

Das Konjunkturklima in der Region hat im Geschäftsjahr trotz der Auswirkungen der Corona-Krise früher als erwartet einen Aufschwung genommen, auch wenn im Winter – aufgrund von Verknappungen bei Rohstoffen und Vorprodukten, der hohen Energie- und Rohstoffpreise sowie von fehlenden Fachkräften – dieser Aufschwung gedämpft wurde. Der Konjunkturklima-Indikator liegt erstmals seit Frühjahr 2020 wieder über dem langjährigen Durchschnitt. Versicherungswirtschaft, Kreditwirtschaft, Immobilienwirtschaft, chemische und pharmazeutische Industrie sowie der Einzelhandel schauen positiver in die Zukunft. Nur das Hotel- und Gaststättengewerbe bewertet seine Lage deutlich pessimistischer.

Die Arbeitslosenquote in Köln lag im Jahresdurchschnitt bei 9,3 %.

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

Die mit der Covid-19-Pandemie einhergehenden Beschränkungen haben die Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auch im vergangenen Jahr hart getroffen. Nach aktuellen Berechnungen des Branchenverbands VDV liegen die Einnahmeverluste bei rund 4,0 Mrd. € für das Geschäftsjahr 2021. Ursprünglich hatte man mit 3,6 Mrd. € Verlusten kalkuliert. Durch die im Herbst stark gestiegenen Inzidenzen und wieder zunehmenden Beschränkungen des öffentlichen Lebens im Rahmen der Omikronwelle sind die Fahrgeldeinnahmen allerdings nochmal um etwa 0,4 Mrd. € mehr zurückgegangen als ursprünglich prognostiziert. Die Fahrgastzahlen im deutschen ÖPNV liegen aktuell weit hinter dem Niveau vor der Corona-Pandemie zurück. Analog zum Vorjahr wurde im Geschäftsjahr nochmals ein ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Ländern bereitgestellt und somit wurden größere und nachhaltige wirtschaftliche Schäden für die Branche verhindert.

Auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg waren im Geschäftsjahr 2021 die Auswirkungen der Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sowie der Flutkatastrophe im Sommer in einem deutlichen Fahrgastrückgang zu spüren. Damit verbunden sanken die Einnahmen der VRS-Unternehmen um ca. 20 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr.

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

## Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2021 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) war durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie geprägt. Nachdem am 11. März 2020 die Weltgesundheitsorganisation die Ausbreitung von Covid-19 (coronavirus disease 2019) zur Pandemie erklärt hatte, hielten die zur Eindämmung der Pandemie von Bund und Ländern verhängten einschneidenden Maßnahmen im öffentlichen Leben zur Vermeidung sozialer Kontakte auch im Geschäftsjahr 2021 weiter an. Trotz weiterer Lockdowns im Geschäftsjahr hat die KVB ihre Bus- und Bahnangebote in vollem Umfang – wie in der Zeit vor der Corona-Pandemie – aufrechterhalten, um die Mobilität von Menschen in systemrelevanten Berufen und die Mindestabstände in den Fahrzeugen sicherzustellen. Dabei wurden die vom internen Krisenstab der KVB entwickelten umfangreichen Schutzvorkehrungen für Fahrerinnen, Fahrer und Fahrgäste sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der KVB konsequent umgesetzt. Dadurch konnte das Infektionsniveau innerhalb der KVB kontinuierlich auf sehr niedrigem Niveau gehalten werden.

Trotz der schwierigen Entwicklung in 2021 konnte die KVB im Geschäftsjahr 2021 bei den Fahrgastzahlen einen Anstieg von 167,7 Mio. auf 171,8 Mio. Fahrgäste verzeichnen. Dieser Anstieg konnte aber die starken Verluste des Jahres 2020 nicht ausgleichen, so dass die Werte aus der Vor-Corona-Zeit noch nicht wieder erreicht wurden.

Die Kunden, die der KVB treu geblieben sind, haben die Verkehrsmittel der KVB wieder vermehrt genutzt. Gleichzeitig sind ein absoluter Rückgang bei den ZeitTickets für Erwachsene (-13,5 Mio. €) und ein Wechsel in den Bartarif zu verzeichnen. Die Erlösverluste im Bereich der ZeitTickets für Erwachsene konnten durch den Zuwachs im Bereich des Bartarifs allerdings nicht kompensiert werden. Vor diesem Hintergrund erklärt sich die Entwicklung der Verkehrserlöse der Periode von 230,4 Mio. € im Vorjahr auf 219,6 Mio. € im Geschäftsjahr.

Die gesamten Umsatzerlöse liegen ungefähr auf dem niedrigen – ebenfalls durch die Corona-Pandemie negativ geprägten – Vorjahresniveau, so dass von einer Entspannung bei den stark zurückgegangenen Fahrgastzahlen noch nicht gesprochen werden kann.

Zusätzlich negativ beeinflusst wurde das Ergebnis durch gestiegene Kosten im Personal- und Materialbereich sowie erhöhte Abschreibungen des Anlagevermögens.

Der von der Bundesregierung beschlossene „ÖPNV-Rettungsschirm“ zur Abmilderung der Belastungen infolge der Covid-19-Pandemie trug entscheidend dazu bei, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die KVB im abgelaufenen Geschäftsjahr gedämpft werden konnten. Das Unternehmensergebnis – vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH (SWK) – sank trotzdem von -109,9 Mio. € im Vorjahr auf -144,9 Mio. €. Das Planergebnis in Höhe von -151,6 Mio. € konnte hingegen übertroffen werden.

## ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahr 2021, zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen:

Fahrgäste in Mio.			
	2021	2020	Veränderung in %
ZeitTickets Erwachsene	93,8	93,8	0,0
ZeitTickets Auszubildende	44,6	42,7	4,4
BarTickets	14,9	13,7	8,9
Sonstige Tickets	6,3	6,8	-7,4
Entgeltlicher Linienverkehr	159,6	157,0	1,6
Übriger Verkehr	12,1	10,7	13,8
<b>Gesamt</b>	<b>171,7</b>	<b>167,7</b>	<b>2,4</b>

Nachdem die KVB in den Jahren vor der Corona-Pandemie regelmäßig Fahrgastrekorde verzeichnen konnte, sank die Fahrgastzahl im Vorjahr auf 167,7 Mio. Im Geschäftsjahr stiegen die ausgewiesenen Fahrgastzahlen auf 171,7 Mio. – und dies trotz weiter anhaltender von der Politik zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie beschlossener Lockdowns mit geschlossenen Schulen, Kitas, Geschäften und Freizeiteinrichtungen, weitreichenden Homeoffice- und Kurzarbeitsregelungen sowie der Sorge vor einer Ansteckung in Bus und Bahn. Das entspricht einer Steigerung von rund 4,0 Mio. Fahrgästen beziehungsweise 2,4 %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ermittlung der Fahrgastzahlen auf einer neuen – vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen – Übergangs-Berechnungsmethode beruht.

Viele Stammkundinnen und Stammkunden blieben der KVB weiterhin treu, dennoch ging im Geschäftsjahr die Zahl der Stammkundinnen und Stammkunden um 8,1 % von 303.200 auf 278.500 zurück. Für die KVB bleibt es auch in den nächsten Jahren ein wesentliches Ziel, Stammkundinnen und Stammkunden zu binden und wiederzugewinnen.

Insbesondere die – im Vorjahr besonders stark vom Einbruch der Fahrgastzahlen betroffene – Zahl der Nutzerinnen und Nutzer der ZeitTickets Auszubildende konnte im Geschäftsjahr um 1,9 Mio. Fahrgäste beziehungsweise 4,4 % gesteigert werden.

Erfreulich ist zudem die Entwicklung der unter den BarTickets ausgewiesenen HandyTickets. Trotz Corona stieg die Anzahl der verkauften Handytickets von 3,5 Mio. auf 4,3 Mio. Stück. Die sonstigen Tickets mit ihrem Anteil von 4,1 % enthalten insbesondere Sonderangebote, Kooperationen, Kinderfreifahrten und verbundübergreifende Tickets.

Die Zahl der Fahrgäste im entgeltlichen Linienverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 2,6 Mio. Fahrgäste gestiegen. Auch die Zahl der Fahrgäste des übrigen Verkehrs stieg (1,4 Mio. Fahrgäste).

Die Schwarzfahrerquote erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 3,3 %.

## ENTWICKLUNG DER BETRIEBSLEISTUNG

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

		<b>Betriebsleistung</b>		
		<b>2021</b>	2020	<i>Veränderung in %</i>
<b>Stadtbahnbetrieb</b>				
Wagenkilometer	in Tsd. km	37.036	34.624	7,0
Platzkilometer	in Mio. km	6.666	6.232	7,0
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		97	94	3,2
<b>Omnibusbetrieb</b>				
Wagenkilometer	in Tsd. km	22.548	21.438	5,2
Platzkilometer	in Mio. km	2.142	1.986	7,9
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		31	30	3,3
<b>Gesamt</b>				
Wagenkilometer	in Tsd. km	<b>59.584</b>	<b>56.062</b>	<b>6,3</b>
Platzkilometer	in Mio. km	<b>8.808</b>	<b>8.218</b>	<b>7,2</b>
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		<b>128</b>	<b>124</b>	<b>3,2</b>

Die Veränderungen der insgesamt gefahrenen Wagen- und Platzkilometer gegenüber dem Vorjahr bewegen sich im Rahmen eines üblichen Betriebsablaufes und sind unter anderem auf Baumaßnahmen und Optimierungen in den Linienverläufen sowie Leistungsanpassungen während der Lockdowns zurückzuführen.

## ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE

Umsatzerlöse in Mio. €			
	2021	2020	Veränderung in %
ZeitTickets Erwachsene	129,0	142,5	-9,5
ZeitTickets Auszubildende	46,9	47,6	-1,5
BarTickets	36,0	33,3	8,0
Sonstige	5,5	7,0	-22,0
VRS-Ausgleich	-11,8	-14,6	19,5
Landeszuschüsse NRW-Sozialticket	2,5	2,4	2,5
Mindererlöse KölnPass	-0,7	-0,7	-6,7
Fahrgelderlöse	207,4	217,5	-4,7
Abgeltungszahlungen	10,5	11,2	-5,7
Erhöhtes Beförderungsentgelt	1,6	1,6	0
Sonderverkehr	0,1	0,1	0
Verkehrserlöse der Periode	219,6	230,4	-4,7
Periodenfremde Verkehrserlöse	6,4	-2,7	>100
Verkehrserlöse gesamt	226,0	227,7	-0,7
Sonstige Umsatzerlöse	25,0	23,1	8,4
<b>Umsatzerlöse gesamt</b>	<b>251,0</b>	<b>250,8</b>	<b>0,1</b>

Die gesamten Umsatzerlöse des Geschäftsjahres in Höhe von 251,0 Mio. € (Vorjahr 250,8 Mio. €) liegen – mit einer moderaten Steigerung um insgesamt 0,2 Mio. € oder 0,1 % – nahezu auf Vorjahresniveau.

Innerhalb der Umsatzerlöse sanken die Verkehrserlöse der Periode von 230,4 Mio. € um 10,8 Mio. € oder 4,7 % auf 219,6 Mio. € im Geschäftsjahr. Durch eine Erhöhung der periodenfremden Verkehrserlöse (+9,1 Mio. €) lagen die Verkehrserlöse gesamt mit 226,0 Mio. € um 1,7 Mio. € oder 0,7 % unter dem Wert des Vorjahrs (227,7 Mio. €), das entspricht 90,0 % (Vorjahr 90,8 %) des Gesamtumsatzes.

Der größte Teil des Rückgangs der Fahrgelderlöse betrifft im Geschäftsjahr mit -13,5 Mio. € beziehungsweise -9,5 % den Rückgang bei den ZeitTickets Erwachsene, die einen Anteil von über 50 % an den gesamten Umsatzerlösen haben. Der Rückgang der Umsatzerlöse bei den darin enthaltenen Job- und GroßkundenTickets fiel im Geschäftsjahr – dank der engen Kundenbindung – mit 6,5 % etwas geringer aus als im Durchschnitt.

Bei den BarTickets verzeichnete die KVB hingegen einen Anstieg. Die dort erzielten Fahrgelderlöse lagen um 2,7 Mio. € (8,0 %) über dem Vorjahresniveau.

Die zum 1. Januar 2021 erfolgte allgemeine Tarifierhöhung im VRS um 2,5 % konnte die insgesamt negative Entwicklung der Fahrgelderlöse nicht kompensieren. Im Ergebnis vereinnahmte die KVB im Geschäftsjahr 2021 Fahrgelderlöse von insgesamt 207,4 Mio. € (Vorjahr 217,5 Mio. €). Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Mio. € (Vorjahr 42,8 Mio. €) beziehungsweise 4,7 % (Vorjahr 16,4 %). Hierbei ist zu beachten, dass im Vorjahr noch die zwei nicht von der Corona-Pandemie beeinflussten umsatzstarken Monate Januar und Februar enthalten sind.

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen vor allem Werbeerlöse, Leistungen für Dritte, 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)

	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	866,4	85,9	875,5	84,8
Vorräte	30,2	3,0	31,5	3,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände, RAP	110,7	10,9	122,9	11,9
Flüssige Mittel	1,8	0,2	1,8	0,2
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>1.009,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1.031,7</b>	<b>100,0</b>
Eigenkapital	384,5	38,1	365,8	35,5
Sonderposten Investitionszuschüsse	59,4	5,9	85,6	8,3
Rückstellungen	150,1	14,9	137,8	13,3
Finanzschulden	364,3	36,1	393,1	38,1
Andere Verbindlichkeiten, RAP	50,8	5,0	49,4	4,8
<b>Gesamtkapital</b>	<b>1.009,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1.031,7</b>	<b>100,0</b>

Das bilanzielle Gesamtvermögen sank im Geschäftsjahr von 1.031,7 Mio. € auf 1.009,1 Mio. € (-22,6 Mio. €).

Dazu trugen auf der Aktivseite eine Minderung des Anlagevermögens um 9,1 Mio. €, der Vorräte um 1,3 Mio. € sowie der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 12,2 Mio. € bei. Die flüssigen Mittel blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Innerhalb der Forderungen stiegen die Forderungen gegen verbundene Unternehmen insgesamt um 24,8 Mio. €, bedingt durch einen höheren Verlustausgleich (+35,0 Mio. €) bei gleichzeitigem Rückgang der Forderungen aus dem SWK-Verrechnungskonto im Cash-Pooling (-10,2 Mio. €). Die sonstigen Vermögensgegenstände reduzierten sich insgesamt um 32,9 Mio. €. Dabei reduzierte sich im Geschäftsjahr durch erhaltene Finanzierungsleistungen in Höhe von 83,3 Mio. € insbesondere eine Forderung gegen die Stadt Köln für die Kosten im Zusammenhang mit dem Unglücksfall Waidmarkt, wohingegen eine Forderung aus der Spitzabrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms in Höhe von 28,1 Mio. € entstand.

Auf der Passivseite erhöhten sich im Geschäftsjahr das Eigenkapital (+18,7 Mio. €), die Rückstellungen (+12,3 Mio. €) und die anderen Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten (+1,4 Mio. €), wohingegen sich der Sonderposten für Investitionszuschüsse (-26,1 Mio. €) und die Finanzschulden (-28,8 Mio. €) verminderten.

Der weiterhin hohe Anteil des Anlagevermögens von 85,9 % (Vorjahr 84,8 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität der KVB wider. Das gesamte Anlagevermögen war am 31. Dezember 2021 zu 51,2 % (Vorjahr 51,6 %) durch Eigenkapital einschließlich des Sonderpostens für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

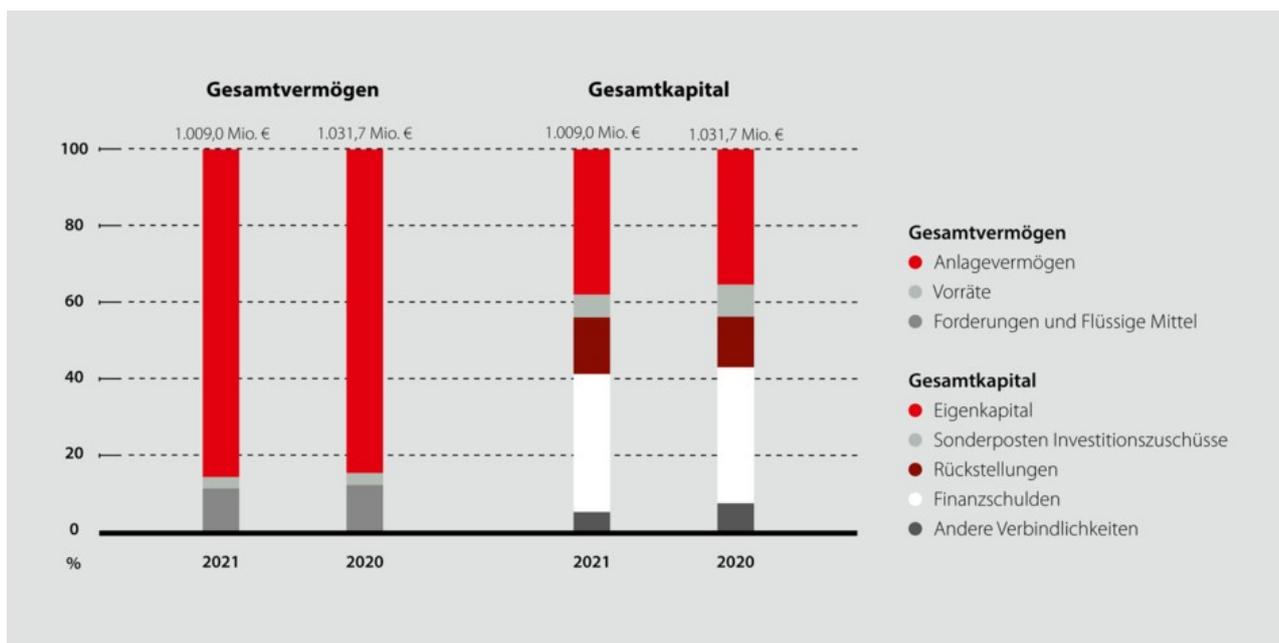
Die bilanzielle Eigenkapitalquote stieg durch die Erhöhung der Kapitalrücklage leicht von 35,5 % im Vorjahr auf 38,1 % zum 31. Dezember 2021. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zuzurechnen. Bedingt durch einen gesunkenen Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse sank auch das wirtschaftliche Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahr von 451,4 Mio. € auf 443,9 Mio. € zum 31. Dezember 2021. Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote stieg – beeinflusst durch eine gesunkene Bilanzsumme im Geschäftsjahr – von 43,7 % im Vorjahr zum Geschäftsjahresende auf 44,0 %.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital belief sich im Berichtsjahr auf 14,9 % (Vorjahr 13,4 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 364,3 Mio. € (Vorjahr 393,1 Mio. €) aus. Das waren 36,1 % (Vorjahr 38,1 %) des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung sank im Jahr 2021 auf 362,5 Mio. € (Vorjahr 391,3 Mio. €).

Beim Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten hatten 428,6 Mio. € (Anteil 75,8 %) langfristigen Charakter, 136,6 Mio. € (Anteil 24,2 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr sank das langfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 28,2 Mio. €, das kurzfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 13,1 Mio. €.

## BILANZSTRUKTUR

### Bilanzstruktur



## FINANZLAGE

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

	<b>2021</b>	2020
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-26,6	8,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-97,8	-162,1
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	124,4	153,8
Veränderung der Zahlungsmittel	0,0	-0,2
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	1,8	2,0
Zahlungsmittel am Ende der Periode	1,8	1,8

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

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit der KVB ergab sich im Berichtsjahr ein Mittelabfluss von 26,6 Mio. €. Im Vorjahr war ein Mittelzufluss von 8,1 Mio. € (Veränderung -34,7 Mio. €) zu verzeichnen gewesen. Der Cashflow ergibt sich im Wesentlichen aus der Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva (48,5 Mio. €) und Abschreibungen (51,4 Mio. €), denen das Periodenergebnis (-144,9 Mio. €) gegenübersteht.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 97,8 Mio. € ab. Ursache dafür waren im Wesentlichen verstärkte Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 96,0 Mio. €.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 124,4 Mio. €. Einzahlungen resultierten aus dem Ausgleich des Unternehmensergebnisses des Jahres 2020 in Höhe von 109,9 Mio. € durch die Konzernmutter, Eigenkapitalzuführungen in Höhe von 18,6 Mio. €, Darlehensaufnahmen in Höhe von 28,4 Mio. € sowie erhaltenen Investitionszuschüssen in Höhe von 30,4 Mio. €. Dem standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen in Höhe von 58,0 Mio. € und gezahlte Zinsen in Höhe von 4,9 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnte der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Abflüsse aus dem operativen Geschäft und der Investitionstätigkeit vollständig decken, so dass der Zahlungsmittelbestand im Geschäftsjahr unverändert blieb.

<b>Investitionen</b> in Mio. €			
	<i>2021</i>	<i>2020</i>	<i>Veränderung in %</i>
Stadtbahn	51,1	107,9	-52,6
Omnibus	29,6	42,2	-29,9
Gemeinsame Vorhaben	19,0	13,7	+38,7
<b>Gesamt</b>	<b>99,7</b>	<b>163,8</b>	<b>-39,1</b>

Die KVB hat im Geschäftsjahr 2021 im Wesentlichen in den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens investiert. Die Investitionsausgaben lagen dabei mit 99,7 Mio. € unterhalb des Vorjahreswerts (163,8 Mio. €). Die Abnahme im Bereich Stadtbahn resultiert hauptsächlich aus der verzögerten Beschaffung neuer Stadtbahnwagen (-59,2 Mio. €). Zudem gab es Verzögerungen bei dem Projekt ITCS (-4,8 Mio. €), der Erneuerung der P+R-Anlagen (-7,3 Mio. €) und verschiedenen Maßnahmen der Schieneninfrastruktur. Die Generalsanierungen der Bahnen der Serie 2100 wurden im Jahr 2020 weitestgehend abgeschlossen, hier wurden im Geschäftsjahr 2021 nur noch Restzahlungen geleistet.

Im Bereich Omnibus hat die KVB insbesondere in die Beschaffung neuer Elektrobusse (21,1 Mio. €) sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof Nord (5,2 Mio. €) investiert. Im Vergleich zum Vorjahr ist das Investitionsvolumen bei der Beschaffung neuer Elektrobusse deutlich angestiegen. Dennoch konnten die Planansätze für die Busbeschaffung im Geschäftsjahr 2021 nicht vollständig ausgeschöpft werden, was mit einer verzögerten Fahrzeugauslieferung durch den Hersteller zusammenhängt.

Im Bereich Gemeinsame Vorhaben hat die KVB im Geschäftsjahr 2021 insbesondere in die Modernisierung von Betriebsanlagen und -gebäuden auf den Betriebshöfen investiert. Hinzu kommt die weitere Umsetzung des Bauprojektes „Hermeskeiler Platz“, wo durch die WSK Betriebswohnungen für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der KVB errichtet werden.

## ERTRAGSLAGE

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

	<b>2021</b>	2020	<i>Veränderung in %</i>
Gesamtleistung	261,3	258,7	1,1
Sonstige betriebliche Erträge	111,7	102,6	8,8
Materialaufwand	-166,6	-153,8	8,4
Personalaufwand	-253,7	-234,4	8,3
Abschreibungen	-51,4	-41,5	24,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-34,8	-29,7	17,1
Finanzergebnis	-10,6	-11,5	-11,7
Ergebnis nach Steuern	-144,1	-109,6	31,5
Steuern	-0,8	-0,3	>100
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>-144,9</b>	<b>-109,9</b>	<b>31,9</b>

Im Geschäftsjahr sank das Unternehmensergebnis um 31,9 % beziehungsweise 35,0 Mio. € auf rund -144,9 Mio. € und fiel damit besser aus als das geplante Unternehmensergebnis von -151,6 Mio. €. Die Umsatzerlöse blieben im Vergleich zum Vorjahr aufgrund weiterhin anhaltender Corona-Einschränkungen auf niedrigem Niveau. Trotz der in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthaltenen Zuwendungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 58,3 Mio. € konnte das Ergebnis des Vorjahres nicht wieder erreicht werden. Der Grund dafür waren die insgesamt gestiegenen Aufwendungen (+47,5 Mio. €).

Drei Posten haben den Gesamtaufwand im Wesentlichen steigen lassen: Steigende Lohnkosten – aufgrund der Tarifeinigung der Tarifvertragsparteien zum 1. April 2021 (+1,4 %), einer Verstärkung des Mitarbeiterbestandes sowie aufgrund von Rückstellungsbildungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Integrationspools und im Rahmen eines Freiwilligenprogramms für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – haben den Personalaufwand um 19,3 Mio. € erhöht. Ferner stieg der Materialaufwand im Vergleich zum Vorjahr um 12,8 Mio. € insbesondere aufgrund vermehrter Anmietungen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten sowie gestiegener Instandhaltungsaufwendungen und Reinigungskosten. Verstärkte Investitionen und außerplanmäßige Abschreibungen auf Stadtbahnwagen ließen die Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr um 9,9 Mio. € steigen.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen im Berichtsjahr mit einem Volumen von 34,8 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Mio. €.

Der Aufwanddeckungsgrad sank von 76,7 % im Vorjahr um 4,6 Prozentpunkte auf 72,1 % im Berichtsjahr. Die Stadtwerke Köln GmbH gleicht als Muttergesellschaft das Unternehmensergebnis gemäß dem Organschaftsvertrag aus.

## SPONSORING

Im Geschäftsjahr hat die KVB 20 Sponsoringmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 40.930 € durchgeführt:

- Weihnachtsbaum IG Severinsviertel Fa. Doepel Straßendekoration Baum Nordmann aufstellen, mit Deko/LED bestücken, Abschmücken und Entsorgung, 4.400 €,
- Mitarbeiter-Centspende (6.000 €) an „Frauen helfen Frauen e.V.“. Die Spende wurde durch die Freundschaftskasse Betriebshof Thielenbruch (4.704,72 €) aufgestockt, insgesamt 10.705 €,
- Verkehrswacht Köln e. V., Aktion „Schule hat begonnen“, Logo auf 100 Spanntüchern, davon 20 neu gedruckte, 5.000 €,
- Freifahrt für NRW-Ehrenamtskarteninhaber in Köln am Kölner und Internationalen Ehrenamtstag, 4.441 €,
- FC Viktoria Köln 1904 Spielbetriebs GmbH, PSD Bank-Cup, Anteil Sammlung für Obdachlosenhilfe, 2.521 €,
- VDV-Personalkongress, Kosten Kongressticket von KVB übernommen, 1.144 €,
- Freifahrt für Kölner Feger/Streetworker (Stadt Köln bzw. SKM), 5.950 €
- Stadtmarketing Köln, Digitaler Adventskalender, Teilnahme mit einem Jahresabonnement 1b Stadtgebiet Köln, 1.003 €,
- Event Köln e.V. am Joseph DuMont-Berufskolleg, Charity-Veranstaltung für Kinderheime, 1.245 €,
- elf weitere Spenden mit Einzelwerten unter 1.000 €, insgesamt 4.522 €.

## 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>	<b>2021</b> <i>Gesamt</i>	<i>2020</i> <i>Gesamt</i>
Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (inkl. Vorstand)	3.158	731	3.889	3.803
Auszubildende	162	33	195	184
<b>Gesamt</b>	<b>3.320</b>	<b>764</b>	<b>4.084</b>	<b>3.987</b>
in %	81,3	18,7	100,0	100,0

Die Zahl der KVB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter einschließlich der Auszubildenden ist zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 97 (2,4 %) gestiegen. Auch im Jahresdurchschnitt erhöhte sich die Mitarbeiterzahl (inklusive Vorstand), und zwar um 162 auf insgesamt 4.047, davon 174 Auszubildende.

Im Berichtsjahr 2021 hat die KVB insgesamt 244 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und 62 Auszubildende eingestellt. Im gleichen Zeitraum sind 199 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und zehn Auszubildende fluktuations- und altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden. Die KVB hat den Personalbestand vor allem erhöht, um den gestiegenen Bedarf im Fahrdienst decken zu können. Darüber hinaus erfolgten viele Einstellungen für den Bereich Fahrweg.

Von den 4.084 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am 31. Dezember 2021 hatten 48 einen befristeten Arbeitsvertrag, 667 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren teilzeitbeschäftigt. 128 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhielten aus unterschiedlichen Gründen – wie 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 3.773 aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vorjahr 3.621).

Am 31. Dezember 2021 beschäftigte die KVB 353 (Vorjahr 336) schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einschließlich der ihnen Gleichgestellten. Die vom Gesetzgeber geforderte Mindestquote von 5 % war im gesamten Geschäftsjahr 2021 mehr als erfüllt.

Die KVB hat im Geschäftsjahr zahlreiche Maßnahmen zum Schutz ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor dem Coronavirus ergriffen. Bereits zu Beginn der Pandemie wurde ein Krisenstab installiert, dem rund zehn Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus nahezu allen Fachbereichen angehören. Flächendeckend wurde persönliche Schutzausrüstung (FFP2-Masken, Desinfektionsmittel und Selbsttests) an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilt. Zum Schutz der Fahrerinnen und Fahrer wurden zunächst Folien und später stabile Fahrertrennscheiben in die Busse verbaut. In den Werkstätten und Bautrupps wurden die Gruppen verkleinert. In der Verwaltung wurde ein Konzept zur Raumbelastung erarbeitet und das Arbeiten im Homeoffice stark ausgeweitet. Darüber hinaus wurden nahezu alle Besprechungen auf digitale Medien umgestellt.

## 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 2022 erreicht werden sollen:

Frauenanteil in %			
	<i>Zielgröße</i>	<i>Stand 31.12.2021</i>	<i>Stand 31.12.2020</i>
Aufsichtsrat	30,0	25,0	25,0
Vorstand	25,0	25,0	25,0
2. Führungsebene (Bereichs- und Stabsstellenleiter)	30,0	15,8	16,7
3. Führungsebene	30,0	29,2	27,1

Der Frauenanteil gemäß Zielgröße im Aufsichtsrat soll sich zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen der Anteilseigner und der Arbeitnehmerinnen zusammensetzen. Zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2021 sind es vier Vertreterinnen der Anteilseigner sowie eine Arbeitnehmervertreterin. Die Zielgröße wurde im Aufsichtsrat nicht erreicht.

Die Zielgröße im Vorstand wurde erreicht. Auf der 2. Führungsebene sind wir derzeit leicht rückläufig, erwarten aber in den nächsten Jahren aufgrund rentenbedingter Austritte hier weitere Veränderungen. Bei der 3. Führungsebene liegt die Quote Stand 31. Dezember 2021 leicht unter dem Zielwert; aufgrund einer Besetzung seit dem 1. Januar 2022 wurde dieser jedoch zwischenzeitlich erreicht.

## TARIFSTEIGERUNG

Aufgrund der Tarifeinigung der Tarifvertragsparteien vom 6./7. November 2020 erhöhten sich die Tabellenentgelte für die unter dem Geltungsbereich des TV-N NW beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer seit 1. April 2021 um 1,4 %, mindestens um 50,00 €.

## AUSBILDUNG UND PERSONALFÖRDERUNG

Mit 195 (Vorjahr 184) Ausbildungsplätzen über alle Ausbildungsjahre hat die KVB auch im Geschäftsjahr 2021 wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 74 (Vorjahr 72) auf kaufmännische und 121 (Vorjahr 112) auf technische Berufe. Zudem absolvierten 15 (Vorjahr 13) Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten ein Berufspraktikum bei der KVB.

Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 135 Fahrschüler und Fahrschülerinnen (Vorjahr 196) ihre Straßenbahn-Fahrerausbildung erfolgreich ab. Ferner hat die KVB im aktuellen Geschäftsjahr 20 Busfahrschüler und Busfahrschülerinnen in ihrer Fahrschule und weitere 34 Busfahrschüler und Busfahrschülerinnen in zwei Fremdfahrschulen ausgebildet. Zusätzlich wurden vier Teilnehmer und Teilnehmerinnen, die schon im Besitz des Busführerscheins waren, auf Gelenkbusse eingewiesen.

Die Weiterbildung hatte auch im Jahr 2021 bei der KVB einen hohen Stellenwert.

Wenngleich coronabedingt weniger Veranstaltungen geplant und auch einige abgesagt wurden, gab es insgesamt 3.366 Teilnahmen an Veranstaltungen, wobei einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gleich mehrere Veranstaltungen besuchten. Die Dauer der einzelnen Veranstaltungen variierte zwischen 0,5 und 19 Tagen. Im Durchschnitt nahm jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter an 1,2 Schulungstagen teil (Summe aller Schulungstage / Anzahl Mitarbeitende).

Wo es möglich war, wurden die Schulungen in Online-Formate übertragen. Dabei standen neben fachlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen die Themen Führung, Projektleitung und Digitalisierung im Mittelpunkt.

Insgesamt investierte die KVB rund 1,5 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 243,1 Mio. € beauftragt. Die Ausschreibungen nach Sektorenverordnung umfassen 48 Positionen im Gesamtwert von rund 83,1 Mio. €. Davon wiederum entfielen 54,6 Mio. € auf Lieferaufträge, 15,0 Mio. € auf Bauleistungen und rund 13,5 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge.

Der Lagerbestand sank im Berichtsjahr von 31,1 Mio. € auf 29,5 Mio. €.

## Umwelt- und Klimaschutz

Zu den wichtigen Aufgaben in der heutigen Zeit zählt es, Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz in Einklang zu bringen – insbesondere in einem Ballungsraum wie Köln mit mehr als einer Million Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 200.000 Pendlerinnen und Pendlern werktäglich. Darum ist die KVB umso mehr gefordert, eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität anzubieten. Das Unternehmen unternimmt seit langem vielfältige Anstrengungen, um Emissionen zu reduzieren, ressourcenschonend vorzugehen und gleichzeitig mehr Fahrgäste befördern zu können. Hierbei verfolgt die KVB eine Strategie der schrittweisen Verbesserungen und versteht sich als aktiver Partner der Stadt Köln.

Seit dem Jahr 2016 nutzt die KVB ausschließlich zertifizierten Ökostrom. Im Berichtsjahr hat die KVB den Aufbau ihrer Ladeinfrastruktur für E-Busse im Stadtgebiet fortgesetzt und auf dem Betriebshof Nord die erste Ausbaustufe der dort installierten Ladeinfrastruktur in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden im Jahr 2021 die nächsten Buslinien auf den Betrieb mit Batteriebussen umgestellt. Diese E-Busse der KVB werden ebenfalls ausschließlich mit Ökostrom geladen.

Abgerundet wird das attraktive Beförderungsangebot der KVB durch das Angebot von Leihrädern, die seit dem Jahr 2015 als ressourcenschonendes Beförderungsmittel hinzugekommen sind. Im Berichtsjahr wurde die Flotte von 1.500 auf 3.000 Leihräder vergrößert und mit dem Aufbau von KVB-Rad-Stationen in Vororten Kölns begonnen.

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 herausgegeben und im Internet veröffentlicht.

## Nachhaltigkeit

In der internationalen Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) haben sich zahlreiche Unternehmen verschiedener Länder dazu verpflichtet, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG ist der Charta im Mai 2003 beigetreten und verpflichtet sich seit diesem Zeitpunkt,

- 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.

Die KVB informiert über Themen der Nachhaltigkeit und pflegt den Dialog mit allen relevanten Gruppen durch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und die Veröffentlichung von Beiträgen im KVB-Blog.

Ein eigener Nachhaltigkeitsbericht der Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns, in dem eine Gesamtdarstellung der vielfältigen Nachhaltigkeitsaktivitäten erfolgt, liegt seit dem Jahr 2014 jährlich vor. Seit dem Jahr 2018 wird im Stadtwerke Köln Konzern ein Nachhaltigkeits-Managementsystem aufgebaut, an dem sich die KVB aktiv beteiligt. Die KVB ergänzt die Ziele des Konzerns durch eigene unternehmensspezifische Ziele. Im Berichtsjahr hat die KVB ihr eigenes Konzept für ein Nachhaltigkeits-Managementsystem entwickelt und durch Beschluss des Vorstandes die Umsetzung beauftragt. Derzeit wird die Funktion der Nachhaltigkeitskoordination weiterentwickelt und als strategische Funktion des Unternehmens gestärkt.

## 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 wird ein maximaler Ausgleichsbetrag festgelegt („Soll-Ausgleich“). Sollte der Ist-Ausgleichsbetrag über dem Soll-Ausgleich liegen, liegt der Fall einer Überkompensation vor und die zu viel erhaltenen Ausgleichsleistungen müssen zurückgezahlt werden. Für das Geschäftsjahr 2021 wird das Ergebnis der Prüfung, dass keine Überkompensation vorliegt, Ende Mai 2022 erwartet. Wir stellen diesbezüglich fest, dass der von uns auf Basis des Jahresabschlusses 2021 im Rahmen einer überschlägig durchgeführten beihilferechtlichen Abrechnung ermittelte Ist-Ausgleich den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgegebenen Soll-Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Jahr 2021 nicht überschreitet.

### NORD-SÜD STADTBAHN – BAUFORTSCHRITTE AM WAIMARKT

Die Arbeitsgemeinschaft ARGE Los Süd hat sich im Rahmen der Vergleichsvereinbarung aus dem Juni 2020 verpflichtet, ohne Vergütung das Gleiswechselbauwerk zu sanieren und anschließend fertigzustellen. Fast zwölf Jahre nach dem Einsturz des Stadtarchivs wird seit November 2020 am Waidmarkt weitergebaut. Aus statischen Gründen wurde vor der eigentlichen Sanierung und dem anschließenden Weiterbau des Bauwerks im Geschäftsjahr mit umfassenden Vorarbeiten begonnen, so dass die Sanierung des Gleiswechselbauwerks Waidmarkt der Nord-Süd Stadtbahn Köln voraussichtlich im Jahr 2022 beginnen kann.

In einem ersten Schritt wurde die Straßenbrücke, die über den Randbereich der U-Bahn-Baugrube führte und zum Teil auf der Baugrubenumschließung des Bauwerks aufgelagert war, zurückgebaut. Auf dieser sogenannten Schlitzwand, die das Bauwerk vollständig umgibt, musste im Vorweg der Sanierung ein Stahlbetonbalken (Kopfbalken) hergestellt werden. Er dient der notwendigen Sicherung der Baugrube vor der Ausführung weiterer Arbeiten im Inneren des Bauwerks im Zug der Sanierung. Im Anschluss wird die Baugrube Schritt für Schritt leergeräumt, um zuerst die Sanierung ausführen und dann von unten nach oben das Gleiswechselbauwerk errichten zu können.

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 die Sicherheit an vorderster Stelle. Ein konkretes Datum zu nennen, an dem die Bauarbeiten abgeschlossen sind, ist daher nicht möglich. Gerechnet wird derzeit mit einer Bauzeit von voraussichtlich acht bis neun Jahren, also bis zu den Jahren 2028/2029. Im Anschluss muss noch die KVB-Betriebstechnik ausgeführt werden. Hierzu gehören unter anderem der Einbau des Unterwerks und die Anpassung der Zugsicherungstechnik.

## ABSTELLANLAGE IN KÖLN-WEIDENPESCH

Auf dem Gelände der Hauptwerkstatt in Köln-Weidenpesch hat die KVB zwischen den Straßen Simonskaul und Ginsterpfad eine neue Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge errichtet. Nachdem im Jahr 2020 die (Roh-)Bauarbeiten an der Abstellanlage HW abgeschlossen werden konnten, folgten im Geschäftsjahr 2021 der betriebstechnische Ausbau und die Inbetriebnahme. Mit der neuen Anlage werden die Abstellkapazitäten erweitert, um die derzeit 382 Stadtbahnwagen und die zukünftige, ausgeweitete Stadtbahnflotte unterzubringen. Zur neuen Abstellanlage gehören eine Abstellhalle mit 16 Gleisen, eine Waschhalle, verschiedene Technikräume, ein Fahrdienstgebäude und Abstellgleise auf dem Außengelände. Darüber hinaus wurde eine Lagerhalle als Ersatz für ein altes Holzlager errichtet, das dem Bau der Abstellhalle weichen musste.

## STARKREGEN / HOCHWASSERSCHÄDEN

Der Starkregen am 14. Juli 2021 hat den Betrieb der KVB stark beeinträchtigt. Tagsüber hatte es, zum Beispiel durch überflutete Bahnunterführungen, lediglich Beeinträchtigungen auf einigen Bus-Linien gegeben. Abends, ab ca. 19.30 Uhr, führten die Wassermassen dann zur Störung des gesamten Betriebs.

Von dem Starkregen waren insbesondere Fahrzeuge betroffen: Zwei Stadtbahnen und zwei Gelenkbusse haben Totalschaden erlitten. Dies wurde nach Begutachtung durch einen Sachverständigen festgestellt. Die Schäden an weiteren Stadtbahnen sind durchaus groß, die Fahrzeuge standen aber nach einigen Wochen wieder für den Betrieb zur Verfügung. Im Bereich Infrastruktur war insbesondere die Haltestelle Geldernstraße/Parkgürtel betroffen. Kleinere Schäden an Gleisen und elektrotechnischen Anlagen waren im ganzen Stadtgebiet zu verzeichnen. Auch in den Bereichen der Betriebshöfe und Werkstätten waren Schäden durch den Starkregen zu verzeichnen, die aber bis zum Jahresende behoben werden konnten. Durch entsprechende Versicherungsleistungen konnte der finanzielle Schaden auf ein Minimum reduziert werden.

## Innovationen

### NEUE STADTBAHNEN

Die neue Stadtbahn-Generation – HF6 – ist im Fahrgasteinsatz. Am 28. Dezember 2021 war erstmals auf der Linie 3 eine Doppeltraktion, bestehend aus den Fahrzeugen 5301 und 5302, im Einsatz. Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) hatte für die ersten sechs Fahrzeuge eine zeitlich befristete, an bestimmte Auflagen geknüpfte Inbetriebnahmegenehmigung erteilt. Seit dem waren die Fahrzeuge überwiegend am Wochenende im Fahrgasteinsatz, da die Wagen in der Woche für die Ausbildung der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Werkstattmitarbeiterinnen und Werkstattmitarbeiter zur Verfügung stehen mussten. Ab März 2022 werden voraussichtlich auch in der Woche weitere neue Fahrzeuge der HF6 im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Bis Mitte 2023 sollen alle 27 bestellten Fahrzeuge in Köln eingetroffen sein. Die neuen Bahnen werden zunächst den vorhandenen Fahrzeugpark aufstocken. Eine hochwertige Ausstattung mit beispielsweise Klimaanlage, Luftfederung und Multifunktionsanzeiger im Innenraum soll wesentlich zur Verbesserung der Betriebsqualität beitragen, um damit den ÖPNV in Köln noch attraktiver zu machen.

### E-BUSSE

Am 29. Juni 2021 nahm die KVB auf dem Betriebshof Nord die Ladeinfrastruktur für ihre Elektrobusse offiziell in Betrieb. Damit konnte ein weiterer großer Meilenstein in Richtung emissionsfreie Beförderung von Fahrgästen umgesetzt werden. Mit dem Ladekonzept für die Linie 133, die Ende 2016 auf Elektrobetrieb umgestellt wurde, hat die KVB gute Erfahrungen gemacht. Nachts werden die Busse auf dem Betriebshof Nord unter Carports abgestellt und über Ladehauben zeitgleich aufgeladen. Im Linienbetrieb werden sie an den Endhaltestellen im Schnellladeverfahren mit Energie versorgt. Auf diese Weise kann der gesamte Strombedarf der Busse mit Ökostrom gedeckt werden, den die KVB bei ihrem Schwesterunternehmen RheinEnergie bezieht.

Darüber hinaus wird die KVB in Köln-Porz einen neuen Betriebshof für Elektrobusse errichten, einschließlich der entsprechenden Infrastruktur. Dazu hat 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.

Bis Ende 2022 sind bei der KVB 69 E-Busse in der Flotte geplant, bis Ende 2023 sollen es 113 E-Busse sein. Es ist geplant, bis zum Jahr 2030 die gesamte Busflotte auf Elektroantrieb umzustellen.

### ON-DEMAND-SERVICE „ISI“

Der im Dezember 2020 gestartete On-Demand-Service „Isi“ hat sich im Geschäftsjahr 2021 positiv entwickelt, obwohl aufgrund der Covid-19-Pandemie mit dem Nachtangebot erst im Juni begonnen wurde und nur maximal drei Fahrgäste gleichzeitig im Fahrzeug mitgenommen werden konnten. Anfängliche Schwierigkeiten insbesondere mit dem elektrischen Antriebssystem der eingesetzten Fahrzeuge von LEVC konnten im Laufe des Jahres durch den Hersteller behoben werden. Zwei der Fahrzeuge wurden wegen gravierender Defekte von LEVC ausgetauscht. Zeitweilige Softwareprobleme im Via-System wurden vom Anbieter weitgehend behoben. Während des Geschäftsjahres wurde der Service kontinuierlich weiter optimiert. Seit Juli haben Fahrgäste nun auch die Möglichkeit, eine Fahrt bis zu drei Tage vorzubuchen. Darüber hinaus wurde die Zahlungsmöglichkeit per SEPA-Lastschriftverfahren ergänzt und die Lage der virtuellen Haltestellen verbessert. Von anfänglich 450 Fahrten pro Monat hat sich die Nutzung von „Isi“ auf 1.200 Fahrten pro Monat im Dezember 2021 beinahe verdreifacht. Insbesondere das Serviceangebot im Bezirk Porz wurde intensiv genutzt. Zwei Drittel der Buchungen erfolgten per App und ein Drittel telefonisch. Vorausgebucht werden ca. 20 % aller Fahrten, 80 % der Fahrtbuchungen erfolgen ad hoc. Insgesamt haben sich rund 7.000 Kundinnen und Kunden für den „Isi“-Service registriert und 750 Kundinnen und Kunden haben das Angebot mindestens einmal genutzt.

## KVB-RAD

Nach der Neuvergabe des KVB-Leihradangebotes im Jahr 2020 erfolgte die Betriebsaufnahme planmäßig Ende März 2021 mit zunächst 1.500 Rädern und weiteren 1.500 Rädern bis Juni 2021. Zudem konnte die Flexzone in der Innenstadt um eine Stationszone bis zum Stadtrand erweitert werden. Hierzu wurde im Auftrag der Stadt Köln ein Basisnetz aus 50 Stationen geplant, abgestimmt und zur Genehmigung vorgelegt. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2021 waren insgesamt 41 Stationen in allen Stadtbezirken Kölns außerhalb der Flexzone in Betrieb.

Das verbesserte Angebot wurde von Beginn an, trotz pandemie- und wetterbedingter Einflüsse, außerordentlich gut angenommen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr rund 1,5 Mio. CO<sub>2</sub>-freie Fahrten gezählt. Damit wurden die nachfragestärksten Jahre seit 2015 um fast 25 % übertroffen. Rund 35.000 neue Kundinnen und Kunden haben sich im Geschäftsjahr 2021 registriert, um dieses Angebot zu nutzen.

Für das Jahr 2022 ist die Ausweitung des Stationsnetzes auf bis zu 100 Stationen geplant.

## ITCS

Mit der Produktivsetzung des neuen Auskunftssystems ist im November 2021 ein großer Schritt für das Projekt „Intermodal Transport Control System“ (ITCS) gemacht worden. Diese öffentlichkeitswirksame Maßnahme stellt eine deutliche Verbesserung im Vergleich zu dem alten System dar.

Das Projekt ITCS soll den Informationsaustausch und die Kommunikation zwischen den Fahrerinnen und Fahrern auf der Strecke und der Leitstelle verbessern. Zudem soll das neue Fahrgastinformationssystem zeitgleich auch die Fahrgäste über aktuelle Fahrzeiten – insbesondere im Störfall – informieren. Der im Jahr 2019 beauftragte Austausch von rund 450 Fahrgastinformationsanzeigern im Stadtbahnbereich wurde im Berichtsjahr zum größten Teil umgesetzt. Die neuen Anzeigesysteme werden den Fahrgästen mehr Service und Komfort bieten. Farbige Darstellungen und Piktogramme werden relevante Informationen klar strukturiert und schnell erfassbar vermitteln.

Im Berichtsjahr wurde ferner die Ausrüstung der Stadtbahnserie 4500 und von 100 Bussen mit modernen Multifunktionsanzeigern, welche die Fahrgäste umfangreich informieren, umgesetzt.

Weiterhin ist im Berichtsjahr das neue Fahrplanauskunftssystem, das Kundinnen und Kunden bei der Reiseplanung von zu Hause oder unterwegs über die KVB-App mehr Service und Komfort bietet, in Betrieb gegangen.

Mit der Inbetriebnahme der VDV-Datendrehscheibe ist ein großer Schritt hin zu einem geregelten und stabilen Datenaustausch zwischen den einzelnen Bereichen der Systemarchitektur erreicht worden. Damit ist die Voraussetzung dafür geschaffen, dass den Kundinnen und Kunden zukünftig – egal über welches Endgerät sich diese informieren wollen – sichere und konsistente Informationen zur Verfügung gestellt werden können.

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

Seit dem 1. Januar 2021 nimmt die KVB als Praxispartner am Forschungsprojekt MIAAS teil. Dieses Projekt wird von verschiedenen Partnern aus Wissenschaft und Industrie durchgeführt und ist Teil des datenbasierten Forschungs- und Entwicklungs-Förderprogramms (Modernitätssfonds mFUND) unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Das Projekt hat zum Ziel, Antworten auf die Fragestellungen zum Monitoring und zur Steuerung von Shared-Mobility-Angeboten, deren KI-basierter Bedarfsprognose und Planung sowie der multimodalen Mobilitätsplanung und ÖPNV-Integration zu finden. Im Rahmen des Projektes wird am Aufbau standardisierter Schnittstellen für den Austausch von Daten zwischen Städten und Shared-Mobility-Anbietern gearbeitet und ein Dashboard für einen angebotsübergreifenden Zugang zu (Mobilitäts-)Daten inklusive eines mobilitätsspezifischen Analysewerkzeugs entwickelt. Das Projekt ist bis zum 31. Dezember 2023 terminiert.

# 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 aktuell gemäß nachfolgender Tabelle:

Gravierend	über 100 Mio. €
Wesentlich	über 50 Mio. € bis 100 Mio. €
Moderat	über 25 Mio. € bis 50 Mio. €
Niedrig	bis 25 Mio. €

In den Risikomanagementprozess sind Vorstand, Konzernleitung und Aufsichtsrat durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden. Die Meldeschwelle für diese Berichterstattung beträgt 3 Mio. € Netto-Schadenswert (sowohl bei Ergebnisrisiken als auch bei reinen Cashflow-Risiken). Diese Meldeschwelle wird auch dem hier vorliegenden Risikobericht hinsichtlich des Ausweises konkreter Risiken zugrunde gelegt.

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

## RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Im Folgenden werden alle bedeutsamen Risiken der KVB – bezogen auf den Zeitraum der aktuell gültigen Mittelfristplanung von 2022 bis 2026 – aufgeführt.

### Marktrisiken

#### ***Mindereinnahmen aufgrund der Covid-19-Pandemie***

Die Covid-19-Pandemie hat seit Beginn im Jahr 2020 negative Auswirkungen auf die gesamte ÖPNV-Branche und wird auch im Jahr 2022 das Kundenverhalten signifikant prägen. Das daraus resultierende Marktrisiko, bezogen auf die zu erzielenden Verkehrserlöse, hat demnach weiterhin Bestand.

Während der Pandemie sind vor allem die wahlfreien Kundinnen und Kunden vom ÖPNV vermehrt auf andere Verkehrsmittel umgestiegen. Die verbleibenden ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzer sind weniger mobil als vor der Pandemie. Freizeitverkehre fehlen in weiten Teilen vollständig, zudem wird verstärkt im Homeoffice gearbeitet. Vor dem Hintergrund einer zu erwartenden Etablierung einer verstärkten Nutzung des Homeoffice sowie einer dauerhaften Steigerung des Online-Handels ist davon auszugehen, dass auch in den Folgejahren nach der Pandemie eine dauerhafte Veränderung des Mobilitätsverhaltens eintreten wird.

Das Fahrgastniveau vom Jahr 2019 wird voraussichtlich frühestens im Jahr 2023 wieder erreicht sein. Zum einen wird hierfür angenommen, dass sich die Freizeitverkehre nach Aufhebung der Corona-Maßnahmen wieder einpendeln und die ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzer generell trotz einer verstärkten Homeoffice-Nutzung wieder häufiger unterwegs sein werden. Zusätzlich sind zur Kundenrückgewinnung neue Ticketangebote im Markt eingeführt worden. Insgesamt vier tarifliche Änderungen – ein neues JobTicket-Modell, das Pilotprojekt MieterTicket, ein 10-Tage-FlexTicket sowie der landesweite eTarif eezy.nrw mit Check-in-/Check-out-Funktion und automatisierter Preisfindung – wurden hierfür bereits auf den Weg gebracht.

Im Koalitionsvertrag haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP auf der Ebene des Bundes vereinbart, die pandemiebedingten Einnahmeausfälle im ÖPNV im Jahr 2022 wie bisher auszugleichen. Auf der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Dezember 2021 haben sich auch die Länder bereiterklärt, ihren Anteil am ÖPNV-Rettungsschirm weiterhin zu leisten. Da die Koalition im Bund zudem eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2022 vereinbart hat, ist erst im späteren Jahresverlauf mit einer Einigung der Bundesmittel für den ÖPNV-Rettungsschirm zu rechnen, die ebenfalls über das Regionalisierungsgesetz vom Bund an die Länder fließen.

#### ***Änderung VRS-Tariffortschreibungsmodell***

Bereits seit dem Jahr 2020 wird das Tariffortschreibungsverfahren in seiner Struktur überprüft. Kern der Prüfung ist die Systematik, nach der eine notwendige Preismaßnahme ermittelt wird. Die politischen Beratungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Daneben prüft die Zweckverbandsversammlung ihrerseits entsprechende Möglichkeiten, um die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV weniger stark zu belasten. In der Folge kann es zu niedrigeren Preismaßnahmen kommen. Die dafür notwendigen Finanzierungssäulen und Ausgleichsmechanismen stehen dabei zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Hier ist im Laufe des Jahres 2022 mit einer Entscheidung zu rechnen, die dann voraussichtlich Auswirkungen auf die Tarifierpassungen ab 2023 hätte.

### **Rahmenbedingungen und rechtliche Risiken**

Zum 31. Dezember 2021 existieren für die KVB keine wesentlichen Risiken, die rechtliche Rahmenbedingungen beziehungsweise bestehende Verträge betreffen.

### **Betriebsrisiken**

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. Zum 31. Dezember 2021 werden folgende konkrete Betriebsrisiken ausgewiesen:

#### ***Risiken im Rahmen des E-Bus-Projektes***

Bei der Herrichtung des geplanten neuen Betriebshofes Ost wurden im Rahmen des Grundstückskaufs bei Bodenproben erhöhte Schadstoffbelastungen im Grundwasser festgestellt. Die Werte sind abhängig vom Grundwasserstand, weshalb während der Bauphase regelmäßige Proben stattfinden. Es besteht das Risiko, dass die Schadstoffbelastung über den zulässigen Grenzwert steigt und damit aufwendige Filter- und Reinigungsarbeiten seitens der KVB notwendig werden.

#### ***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**

Zum 31. Dezember 2021 besteht folgendes konkretes Risiko:

#### ***Wirtschaftliche Konsequenzen aus dem Ausbruch des Ukraine-Krieges***

Durch die im Zusammenhang mit dem Kriegsausbruch in der Ukraine beschlossenen Sanktionen des Westens gegenüber Russland steigen seit Kriegsbeginn die Rohstoffpreise, was insbesondere die Höhe der Strom-, Diesel- und Materialkosten der KVB zukünftig negativ beeinflussen könnte. Bis Ende des Jahres 2024 bestehen bereits feste Stromlieferverträge mit der RheinEnergie. Darin konnte sich die KVB für die Jahre 2022 und 2023 eine festgeschriebene Preisbindung auf Vorkriegsniveau sichern. Inwieweit das finanzielle Risiko aus steigenden Rohstoffpreisen das Unternehmensergebnis der KVB zukünftig beeinflussen wird, ist zurzeit nicht absehbar.

#### ***Zuschussminderung durch fehlende Aufteilung in begünstigten und nicht begünstigten Strom***

Am 1. Januar 2019 ist das sogenannte Energiesammelgesetz in Kraft getreten. Der neu eingepflegte § 62b EEG stellt klar, dass sämtliche Strommengenbezüge durch mess- und eichrechtskonforme Messeinrichtungen zu erfassen sind. Dies gilt insbesondere für die Aufteilung von Mischstrom in EEG-begünstigten Fahrstrom und voll EEG-belasteten Reststrom. Wird keine gesetzeskonforme messtechnische Abgrenzung durchgeführt, ist für die gesamte nicht abgegrenzte Strommenge der höchstgeltende EEG-Umlagesatz zu zahlen. In der Konsequenz würde die KVB die EEG-Vergünstigungen für Fahrstrom verlieren. Eine Auswirkung auf das Ergebnis der KVB wäre frühestens im Jahr 2024 gegeben. Aufgrund rechtzeitig eingeleiteter Maßnahmen seitens der KVB wird die Wahrscheinlichkeit für einen Eintritt des Risikos als gering eingeschätzt. Der Koalitionsausschuss hat am 23. Februar 2022 eine vorgezogene Abschaffung der EEG-Umlage zum 1. Juli 2022 beschlossen. Vor diesem Hintergrund hat das aufgezeigte Risiko nur Bestand, sofern das Beschlusspapier nicht im anstehenden Rahmen der Gesetzesbildungen umgesetzt wird.

#### ***Finanzielle Risiken des operativen Geschäftes***

Grundsätzlich sind durch den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit dem Stadtwerke Köln Konzern (SWK) 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 finanzieller 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 Geschäftes wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Um auch unvorhergesehene zukünftige Herausforderungen bewältigen zu können, setzt die KVB darauf, langfristig gegebenes Wachstumspotenzial auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kostenseite weiter zu optimieren. So wird die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich verbessert und weiterhin Mobilität auf hohem Niveau gewährleistet.

## Prognosebericht

### KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die konjunkturelle Dynamik war zum Jahresauftakt 2022 insbesondere aufgrund der andauernden Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie verhalten. Inwieweit der ÖPNV durch den Krieg in der Ukraine beeinträchtigt wird, lässt sich derzeit noch nicht abschließend absehen. Kurz nach Kriegsbeginn zeichnen sich aber bereits massive Auswirkungen auf diverse Rohstoffpreise ab. In Verbindung mit der bereits vor Kriegsausbruch hohen Inflationsrate ist mit deutlich höheren Material- und Energiekosten zu rechnen. Zudem bestehen signifikante Beeinträchtigungen von internationalen Lieferketten, die auch auf der Beschaffungsseite zu Engpässen führen können. Wie nachhaltig die ökonomische Entwicklung in Deutschland und Europa von den aktuellen Entwicklungen betroffen ist, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehen. Sicher ist, dass mit der Länge des militärischen Konflikts auch das Risiko einer längerfristigen negativen Beeinflussung der konjunkturellen Entwicklung zu rechnen ist.

### ÖPNV-NACHFRAGE

Da wegen der anhaltenden Pandemie auch für das Jahr 2022 mit erheblichen Einnahmeverlusten zu rechnen ist, hat die Regierungskoalition im Bund im Koalitionsvertrag vereinbart, die pandemiebedingten Einnahmefälle im Jahr 2022 wie bisher über einen „ÖPNV-Rettungsschirm“ auszugleichen. Die Verkehrsminister und Senatoren der Länder haben sich in einer Sondersitzung Ende Februar 2022 ebenfalls einstimmig für die Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms ausgesprochen.

Im Rahmen der Verkehrserlös-Planung 2022 der KVB wurde kein harter Lockdown unterstellt. Zudem wurde davon ausgegangen, dass die Fahrgastzahlen im Laufe des Jahres 2023 wieder das Fahrgastniveau des Jahres 2019 erreichen. Grundsätzlich ist es fraglich, ob und in welchem Umfang sich das Nachfrageverhalten durch die Pandemie strukturell verändert hat beziehungsweise verändern wird – wir verweisen auf unsere Ausführungen im Risiken- und Chancenbericht.

### UNTERNEHMENSENTWICKLUNG

Für das Geschäftsjahr 2022 plante die KVB im Herbst 2021 unter Berücksichtigung der Risiken aus der Pandemie, der Erhöhung der VRS-Ticketpreise zum 1. Januar 2022 und der erwarteten Kostensteigerungen ein Unternehmensergebnis von -150,7 Mio. €. Wie von VRS-Beirat und VRS-Zweckverband beschlossen, wurden die Ticketpreise zum Jahresbeginn 2022 um durchschnittlich 1,5 % erhöht.

Für das Geschäftsjahr 2022 wurden im Herbst 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 290,0 Mio. € geplant, wovon 269,5 Mio. € den Verkehrserlösen zugeordnet werden können. Eine aktualisierte Prognose erfolgt Mitte April 2022 nach dem ersten Quartal 2022.

## INVESTITIONEN

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2022 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen in Höhe von 241,1 Mio. € ab.

Investitionsschwerpunkte liegen im Jahr 2022 darin, neue Elektrobusse und Bahnen zu beschaffen sowie die Infrastruktur auszubauen und zu erneuern.

Die für das Jahr 2022 geplanten Betriebsinvestitionen betreffen:

Infrastruktur Fahrweg	79,2 Mio. €
Stadtbahnfahrzeuge	58,4 Mio. €
Elektromobilität	50,6 Mio. €
Modernisierung Betriebshöfe, Werkstätten u. Ä.	18,0 Mio. €
Kapazitätserweiterung Linien 4, 13, 18 u. a.	12,4 Mio. €
Übrige Investitionen	22,5 Mio. €

## FINANZIERUNG

Die KVB kann die Ausgaben für Investitionen inklusive Darlehenstilgung voraussichtlich nur zu 25,8 % aus eigenen Mitteln finanzieren, einschließlich einer Eigenkapitalzuführung von 19,9 Mio. €. Deshalb kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 20,3 % eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden geplanten Investitionsausgaben einschließlich der kurzzeitigen Vorfinanzierung von Zuschüssen werden durch Fremdmittel gedeckt.

Köln, den 31. März 2022

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>2021</i> <i>männlich</i>	<i>2021</i> <i>weiblich</i>	<i>2021</i> <i>gesamt</i>	<i>2020</i> <i>männlich</i>	<i>2020</i> <i>weiblich</i>	<i>2020</i> <i>gesamt</i>
<b>Gesamtzahl</b>	3.149	731	3.880	3.083	713	3.796
<b>Zahl der Vollzeitbeschäftigten</b>	2.769	453	3.222	2.728	453	3.181
<b>Zahl der Teilzeitbeschäftigten</b>	380	278	658	355	260	615

Die KVB fördert als Arbeitgeber durch diverse Maßnahmen die Gleichstellung von Frauen und Männern. Im Geschäftsjahr 2022 wird nach coronabedingter Pause das Cross-Mentoring-Programm wieder starten, um die Qualifizierung für Frauen in Führungspositionen und die Chancengleichheit sicherzustellen. Dabei tauschen Führungskräfte von Unternehmen ihr Wissen und ihre Erfahrungen über Unternehmens- und Hierarchiegrenzen hinweg für ein Jahr praxisnah mit den Nachwuchsführungskräften aus anderen Unternehmen aus.

Daneben haben alle Mitarbeiterinnen die Möglichkeit, sich über das KVB-Frauen Netzwerk innerhalb des Unternehmens zu vernetzen. Dort unterstützen sich die Mitglieder gegenseitig dabei, ihre Potenziale und Kompetenzen optimal einzusetzen. Dabei geht es regelmäßig um Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Pflege, Führung und Karriere. Leider mussten die für das Geschäftsjahr 2021 geplanten Veranstaltungen pandemiebedingt verschoben werden.

Flexible Arbeitszeitmodelle wie das sogenannte „AZ Flex Modell“ ermöglichen es einem Teil der Belegschaft, ihre Arbeitszeit innerhalb eines großen Zeitfensters frei zu planen. So können sie beispielsweise entscheiden, auf freiwilliger Basis an Samstagen zu arbeiten. Mögliche Mindestbesetzungs- oder Kernarbeitszeiten stimmen die Beschäftigten eigenverantwortlich untereinander ab.

Die KVB entspricht dem verstärkten Wunsch nach Teilzeitbeschäftigung in allen Bereichen, soweit das betrieblich umsetzbar ist. Obwohl Teilzeit im Schichtdienst bzw. 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. Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen 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.

	2021	2020	2019	2018	2017
Teilzeitbeschäftigte	658	615	590	558	525
davon Führungskräfte (bis einschließlich 3. Führungsebene)	5	10	6	4	5
Weibliche Teilzeitbeschäftigte	4	7	4	4	5

Um ihre 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 Ferienprogramme. Für Betreuungsnotfälle können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das eigens zur Verfügung stehende Eltern-Kind-Büro nutzen.

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der KVB können auch im Homeoffice arbeiten, um Familie und Beruf besser zu vereinbaren. Sie können grundsätzlich bis zu 50 % der wöchentlichen Arbeitszeit von zu Hause aus für das Unternehmen arbeiten. Bedingt durch die Covid-19-Pandemie war es im Geschäftsjahr 2021 vielen Beschäftigten – sofern betrieblich durchführbar – sogar möglich, unbegrenzt im Homeoffice zu arbeiten.