

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 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 22 Partnern im Verkehrsverbund Rhein-Sieg bedient, betreibt sie mit ihren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der Kölner Verkehrs-Betriebe AG wird alle zwei Jahre im Rahmen eines konzernweiten Strategiechecks evaluiert und dem Aufsichtsrat vorgestellt. Der letzte Strategiecheck und die Verabschiedung des Strategiepapiers „Profil Zukunft 2030+“ erfolgte im Frühjahr 2021. Darin wurde die Fortführung der bisherigen Wachstumsstrategie beschlossen.

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

Sowohl kurz- als auch langfristig ist die Fahrgastgewinnung 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.

Im Geschäftsjahr 2022 zeichneten sich Veränderungen der Rahmenbedingungen ab, die sich insbesondere in einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit auswirkten. Auf der Nachfrageseite hat die Corona-Pandemie dauerhafte Spuren hinterlassen. Trotzdem ist davon auszugehen, dass das Vor-Corona-Niveau von 2019 wieder erreicht wird, womit sich die bekannten Kapazitätsengpässe erneut einstellen werden. Der Ausbau der Infrastruktur, der Betriebshöfe und der Abstellanlagen bleibt insofern weiter erforderlich. Mit den zunehmenden Herausforderungen auf Seiten der KVB geht ein wachsender Finanzierungsbedarf für die Mobilitätswende einher, gleichzeitig ist die Haushaltssituation von Bund, Ländern und Kommunen deutlich angespannter. Weitere veränderte Rahmenbedingungen des Geschäftsjahres sind die steigende Inflation und die damit verbundene allgemeine Kostenerhöhung sowie die Problematik von Lieferkettenstörungen und Lieferengpässen. Daneben besteht aktuell ein Engpass im Faktor Personal, bedingt durch den demographischen Wandel, der mit einem Arbeitskräftemangel einhergeht. Aber auch die gestiegene Bedeutung der Digitalisierung und die digitale Vernetzung von Mobilstationen sind zu berücksichtigen.

Diese sich abzeichnenden Änderungen der Rahmenbedingungen wurden in einer Sondersitzung des Aufsichtsrates am 7. Juni 2022 behandelt. Der Aufsichtsrat hat trotz der geänderten Rahmenbedingungen und der negativen wirtschaftlichen Entwicklung die strategische Ausrichtung der KVB hinsichtlich der 2021 beschlossenen Wachstumsstrategie erneut bestätigt. Über die Entwicklung ausgewählter Einsparmöglichkeiten durch Projekte und Effizienzmaßnahmen wurde regelmäßig in den Aufsichtsratssitzungen berichtet.

Die Strategie wird im Rahmen des regelmäßigen Strategiechecks im Jahr 2023 fortgeschrieben. Beim diesjährigen Strategiecheck der Stadtwerke wurde die strategische Ausrichtung der KVB vor dem Hintergrund der aktuellen Rahmenbedingungen und der daraus resultierenden Herausforderungen und regulierenden Einflüsse wie beispielsweise der Umsetzung des Deutschlandtickets oder der Clean Vehicle Directive erneut bewertet und weiterentwickelt, indem beispielsweise der Betrachtungszeitraum bis 2035 erweitert wurde. Das Strategiepapier „Profil Zukunft 2035+“ wurde den Mitgliedern des Aufsichtsrates in der Aufsichtsratssitzung am 30. März 2023 erstmalig vorgestellt. Der Vorstand ist insbesondere auf die erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen eingegangen, die hinsichtlich der Finanzierung der Verkehrswende in Abstimmung zwischen Stadt, SWK und KVB betrachtet werden müssen. Voraussichtlich wird im Mai 2023 das neue Strategiepapier „Profil Zukunft 2035+“ beschlossen.

Wirtschaftsbericht *

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung der deutschen Konjunktur war – wie die ganze Weltwirtschaft – im vergangenen Geschäftsjahr geprägt von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und vom Krieg in der Ukraine. Positive Effekte, die im Zusammenhang mit dem Ende der massiven Einschränkungen zur Bewältigung der Coronakrise eintraten, wurden durch negative Auswirkungen des Krieges in der Ukraine überschattet. Stark steigende Energie- und Rohstoffpreise und die damit einhergehende Rekordinflation bremsen die wirtschaftliche Erholung. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,9 % (Vorjahr +2,8 %).

Die Arbeitslosenquote in Deutschland sank von 5,7 % im Jahr 2021 auf durchschnittlich 5,3 % im Geschäftsjahr. Analog zu dieser Entwicklung sank die Arbeitslosenzahl in Deutschland auf durchschnittlich 2,4 Mio. Arbeitslose (Vorjahr 2,6 Mio.).

Das Konjunkturklima in der Region hängt – wie in ganz Deutschland – von den weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab. Es hat sich aufgrund des anhaltenden Krieges in der Ukraine und der enorm gestiegenen Energiepreise im Herbst 2022 deutlich verschlechtert. Die Beurteilung der Geschäftslage bleibt jedoch nahezu unverändert. Fast jedes dritte Unternehmen meldet nach wie vor eine gute Geschäftslage. Rund die Hälfte der Unternehmen bezeichnen die Lage als befriedigend. Die Unternehmen befürchten im kommenden Jahr mehrheitlich eine ungünstigere Entwicklung ihrer Lage, ihre Investitionsbereitschaft hat sich deutlich verringert.

Die Arbeitslosenquote in Köln lag im Jahresdurchschnitt bei 8,6 % (Vorjahr: 9,3 %).

ÖPNV-ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND UND IM VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG

Das Geschäftsjahr 2022 war geprägt durch Sondereffekte. Auch im Geschäftsjahr 2022 gab es bestimmte Maßnahmen der Regierung zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie, wie beispielsweise die bis zum 19. März 2022 geltende Homeoffice-Pflicht, nach der Arbeitgeber verpflichtet waren, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Homeoffice-Arbeitsplatz anzubieten. Ab 20. März 2022 fielen dann die meisten bundesweiten Corona-Schutzmaßnahmen weg.

Einen weiteren Sondereffekt stellte die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August 2022 dar. Für jeweils neun Euro konnten die Fahrgäste einen Monat lang bundesweit sämtliche Busse und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr nutzen.

Diese Maßnahmen haben das Fahrgastverhalten der Kundinnen und Kunden des ÖPNV so beeinflusst, dass gemäß einer aktuellen Rechengröße des VDV der ÖPNV-Verkehr deutschlandweit wieder einen hohen Anteil der Nachfrage erreichte, die vor der Pandemie im Geschäftsjahr 2019 verzeichnet wurde.

Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg wird sich – wie in ganz Deutschland – durch die voranschreitende Digitalisierung zukünftig der Anteil an digitalen Tickets weiter erhöhen. Das zeigen die Verkaufszahlen der HandyTickets im VRS im Jahre 2022. Noch nie seit Start des Onlinevertriebssystems wurden so viele Handytickets verkauft – in einigen Segmenten, z.B. beim 24StundenTicket, werden schon fast die Hälfte aller Tickets über das Smartphone gekauft.

Ansonsten gelten für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg im Geschäftsjahr 2022 dieselben Sondereffekte wie in der gesamten Branche, die mit steigenden Fahrgastzahlen und sinkenden Einnahmen der VRS-Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr einhergehen.

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

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr war ein Fahrgastzuwachs von 64,4 Mio. Fahrgästen auf 236,1 Mio. Fahrgäste zu verzeichnen. Das entspricht einer Steigerung von 37,5 %. Trotz steigender Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr hat die Corona-Pandemie auf der Nachfrageseite dauerhafte Spuren hinterlassen. Auch wenn eine langsame Erholung der Nachfrage zu verzeichnen ist, liegt die aktuelle Fahrgastzahl nach wie vor erst bei durchschnittlich rund 82,5% im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau. Zudem scheint sich ein dauerhaft verändertes Mobilitätsverhalten abzuzeichnen, welches sich vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie entwickelt hat. Als zentraler Einflussfaktor wirkt die Homeoffice-Nutzung dabei wesentlich stärker als noch vor zwei Jahren angenommen und auch der Trend zum Onlineshopping setzt sich weiter fort.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr entstand neben Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie vor allem durch das temporäre 9-Euro-Ticket. Unsere Kundinnen und Kunden nutzten darüber hinaus wieder vermehrt ZeitTickets: Der Umsatz mit ZeitTickets für Erwachsene stieg um 30,9 Mio. € und der mit den ZeitTickets Azubis um 26,6 Mio. €.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen spiegelt sich – insbesondere wegen der Begrenzung der Fahrgeldpreise auf 9 € pro Monatsticket von Juni bis August 2022 – nicht in den Fahrgelderlösen wider. Die Verkehrserlöse des Geschäftsjahres sind insgesamt um 17,7 Mio. € oder 8,0 % auf 201,9 Mio. € gesunken. Die Umsatzerlöse beliefen sich insgesamt auf 226,9 Mio. €. Sie lagen damit um 24,1 Mio. € niedriger als im Vorjahr.

Dies zeigt, dass die Nachfrage nach dem 9-Euro-Ticket den gewährten hohen Rabatt nicht ausgleichen konnte. Dem 9-Euro-Ticket ist ein Erlösausfall in Höhe von 38,4 Mio. € zuzuschreiben. Streng wirtschaftlich gesehen war das 9-Euro-Ticket ein Misserfolg.

Deswegen war und ist es nur zwangsläufig richtig, dass die entgangenen Erlöse aus dem 9-Euro-Ticket sowie die pandemiebedingten Ausfälle durch staatliche Zuschüsse im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms mit 92,9 Mio. € ausgeglichen wurden.

Auf der Aufwandsseite wurde das Gesamtergebnis insbesondere durch den um 17,3 Mio. € gestiegenen Materialaufwand (10,4 %) belastet, bedingt durch Zuführungen zur Rückstellung für Erneungsverpflichtungen aus dem U-Bahn- beziehungsweise Stadtbahnvertrag. Der Personalaufwand blieb gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Das Unternehmensergebnis der KVB – vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH (SWK) – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Mio. € auf -143,5 Mio. €. Damit wurde das Planergebnis in Höhe von -150,7 Mio. € übertroffen.

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahr 2022, zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen:

Fahrgäste in Mio.			
	2022	2021	Veränderung in %
ZeitTickets Erwachsene	124,7	93,8	32,9
ZeitTickets Auszubildende	71,2	44,6	59,7
BarTickets	16,3	14,9	9,8
Sonstige Tickets	8,3	6,3	31,6
Entgeltlicher Linienverkehr	220,5	159,6	38,2
Übriger Verkehr	15,6	12,1	27,7
Gesamt	236,1	171,7	37,5

Nachdem die KVB in den Jahren vor der Corona-Pandemie regelmäßig Fahrgastrekorde verzeichnen konnte, sank die Fahrgastzahl nach Ausbruch der Pandemie stark. Bereits im Vorjahr erholten sich die ausgewiesenen Fahrgastzahlen leicht auf 171,7 Mio. Im Geschäftsjahr war dann erneut ein deutlicher Fahrgastzuwachs um 64,4 Mio. Fahrgäste auf 236,1 Mio. Fahrgäste zu verzeichnen. Das entspricht einer Steigerung von 37,5 %.

Im Geschäftsjahr ging die Zahl der Stammkundinnen und Stammkunden leicht um 1,1 % von 278.500 auf 275.500 zurück. Für die KVB bleibt es auch in den nächsten Jahren ein wesentliches Ziel, Stammkundinnen und Stammkunden zu binden und wiederzugewinnen.

Die besonders stark vom Einbruch der Fahrgastzahlen betroffene Zahl der Nutzerinnen und Nutzer des ZeitTickets Auszubildende konnte im Geschäftsjahr um 59,7 % beziehungsweise 26,6 Mio. Fahrgäste gesteigert werden. Auch die Zahl der ZeitTickets Erwachsene legte deutlich zu, um 32,9 % beziehungsweise 30,9 Mio. Fahrgäste.

Erfreulich ist die Entwicklung der Bar- und HandyTickets, deren Verkauf im Geschäftsjahr um 9,8 % von 14,9 Mio. auf 16,3 Mio. Stück stieg.

Die sonstigen Tickets, die einen Anteil von 3,5 % am Fahrgastaufkommen haben, enthalten insbesondere Sonderangebote, Kooperationen, Kinderfreifahrten und verbundübergreifende Tickets.

Die Schwarzfahrerquote sank im Vergleich zum Vorjahr auf 2,8 %.

ENTWICKLUNG DER BETRIEBSLEISTUNG

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

Betriebsleistung				
		2022	2021	Veränderung in %
Stadtbahnbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	35.412	37.036	-4,4
Platzkilometer	in Mio. km	6.374	6.666	-4,4
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		132	97	35,7
Omnibusbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	22.194	22.548	-1,6
Platzkilometer	in Mio. km	2.101	2.142	-1,9
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		42	31	36,1
Gesamt				
Wagenkilometer	in Tsd. km	57.606	59.584	-3,3
Platzkilometer	in Mio. km	8.475	8.808	-3,8
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		174	128	35,8

Die Veränderungen der insgesamt gefahrenen Wagen- und Platzkilometer gegenüber dem Vorjahr sind im Wesentlichen auf krankheitsbedingte Ausfälle von Fahrten insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 zurückzuführen. Im Omnibusbetrieb wirkte sich zudem die temporäre Leistungsreduktion der Linien 171, 172 und 173 aus.

ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE

	Umsatzerlöse in Mio. €		
	2022	2021	Veränderung in %
Bartarif	39,8	36,0	10,6
ZeitTickets Erwachsene	112,2	129,0	-13,0
ZeitTickets Auszubildende	38,5	46,9	-17,9
Kooperationen und Sonstige	3,3	1,4	>100,0
Verkaufserlöse	193,8	213,3	-9,1
VRS-Ausgleich und Direktzuscheidungen	-4,8	-7,7	-38,2
Sonstige fahrgastbezogene Einnahmen	2,3	2,5	-8,1
Mindererlöse KölnPass	-0,8	-0,7	-13,0
Abgeltungszahlungen	9,8	10,5	-7,3
Erhöhtes Beförderungsentgelt	1,5	1,6	-12,5
Sonderverkehr	0,2	0,1	>100,0
Verkehrserlöse der Periode	201,9	219,6	-8,0
Periodenfremde Verkehrserlöse	0,0	6,4	>-100,0
Verkehrserlöse gesamt	201,9	226,0	-10,7
Sonstige Umsatzerlöse	25,0	25,0	-0,1
Umsatzerlöse gesamt	226,9	251,0	-9,6

Die Umsatzerlöse sind trotz stark gestiegener Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 24,1 Mio. € beziehungsweise 9,6 % gesunken auf 226,9 Mio. € (Vorjahr 251,0 Mio. €). Diese Entwicklung begründet sich durch Ausfälle bei Fahrgeldeinnahmen in den Monaten Juni bis August 2022 wegen der sogenannten 9-Euro-Tickets. Während dieser drei Monate sind auch die Preise sämtlicher Abonnements, Job- und Großkudentickets auf 9 € pro Monat begrenzt worden. Entsprechende Ausgleichszahlungen sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten.

Innerhalb der Umsatzerlöse sanken die Verkehrserlöse von 226,0 Mio. € um 24,1 Mio. € oder 10,7 % auf 201,9 Mio. €. Das entspricht 89,0 % (Vorjahr 90,0 %) des Gesamtumsatzes. Da im Geschäftsjahr kaum periodenfremde Verkehrserlöse angefallen sind, stellen die oben genannten 201,9 Mio. € auch die Verkehrserlöse der Periode dar (Vorjahr 219,6 Mio. €).

Der größte Teil des Rückgangs bei den Fahrgelderlösen betrifft im Geschäftsjahr mit -16,8 Mio. € beziehungsweise -13,0 % die ZeitTickets Erwachsene, die einen Anteil von nahezu 50 % an den Umsatzerlösen haben. Überdurchschnittlich groß war der Rückgang bei den darin enthaltenen Job- und Großkudentickets (-15,1 Mio. €, -20,8 %) und bei den Abos für Erwachsene (-8,8 Mio. €, -22,3 %). Grund für den Rückgang sind veränderte Lebensweisen bedingt durch die Corona-Einschränkungen, darunter die verstärkte Nutzung von Homeoffice und von Videokonferenzen.

Bei den ZeitTickets Erwachsene im Einzelverkauf verzeichnete die KVB hingegen einen Anstieg um 7,2 Mio. € beziehungsweise 42,7 %, der vor allem auf das temporäre 9-Euro-Ticket zurückzuführen ist. Auch die Fahrgelderlöse der BarTickets lagen mit einem Plus von 3,8 Mio. € (10,6 %) über dem Vorjahresniveau.

Zum 1. Januar 2022 erfolgte eine Tarifierpassung im VRS. Vor allem mit Rücksicht auf Belastungen der Fahrgäste durch die Corona-Pandemie in den vergangenen Monaten wurde dabei nicht das bisher praktizierte Indexverfahren angewendet. Stattdessen hat der VRS neue Wege beschritten und alle Tarifsegmente einzeln betrachtet. Dabei herausgekommen ist eine punktuelle Anpassung nur bei ausgewählten Ticketarten. Konkret gab es keine Preiserhöhungen bei den Abonnements des Erwachsenentarifs wie dem Formel9Ticket oder dem Aktiv60Ticket, beim AzubiTicket und beim JobTicket. Auch die EinzelTickets als PapierTickets und 4erTickets blieben im Preis konstant, beim 10Tage-FlexTicket und beim VRS-eTarif gab es ebenfalls keine Änderungen. Preiserhöhungen gab es dagegen bei Einzelfahrscheinen des Bartarifs sowie bei einigen Zeitkarten. Wenn man daraus wie in den Vorjahren einen Durchschnittswert berechnet, beläuft sich die Tarifierpassung auf durchschnittlich 1,5 %.

Dies konnte die insgesamt negative Entwicklung der Fahrgelderlöse nicht kompensieren.

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)

	31.12.2022		31.12.2021	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	898,7	88,5	866,4	85,9
Vorräte	31,0	3,1	30,2	3,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände, RAP	84,7	8,3	110,6	10,9
Flüssige Mittel	1,2	0,1	1,8	0,2
Gesamtvermögen	1.015,6	100,0	1.009,0	100,0
Eigenkapital	404,4	39,8	384,4	38,1
Sonderposten Investitionszuschüsse	45,6	4,5	59,4	5,9
Rückstellungen	182,1	17,9	150,1	14,9
Finanzschulden	325,0	32,0	364,3	36,1
Andere Verbindlichkeiten, RAP	58,5	5,8	50,8	5,0
Gesamtkapital	1.015,6	100,0	1.009,0	100,0

Das bilanzielle Gesamtvermögen stieg im Geschäftsjahr von 1.009,0 Mio. € auf 1.015,6 Mio. € (+6,6 Mio. €).

Dazu trugen auf der Aktivseite Erhöhungen des Anlagevermögens um 32,3 Mio. € sowie der Vorräte um 0,8 Mio. € bei. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und flüssiger Mittel sanken um 26,6 Mio. €.

Innerhalb der Forderungen stiegen die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 9,2 Mio. € und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 6,3 Mio. €. Die sonstigen Vermögensgegenstände reduzierten sich insgesamt um 40,8 Mio. €, bedingt durch den Wegfall der im Vorjahr bilanzierten Forderung für Erstattungsansprüche aus dem ÖPNV-Rettungsschirm.

Einstellungen in die Kapitalrücklage verstärkten auf der Passivseite im Geschäftsjahr das Eigenkapital um 20,0 Mio. €. Die Rückstellungen stiegen um 32,0 Mio. €, insbesondere durch eine Höherdotierung der Rückstellung für Erneuerungsverpflichtungen. Dahingegen verminderten sich der Sonderposten für Investitionszuschüsse (-13,8 Mio. €) und die Finanzschulden (-39,3 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurde ein Darlehen prolongiert; neue Darlehen wurden nicht aufgenommen. Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen hat im Wesentlichen zu einer Erhöhung der anderen Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten (+7,7 Mio. €) beigetragen.

Der weiterhin hohe Anteil des Anlagevermögens von 88,5 % (Vorjahr 85,9 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität der KVB wider. Das gesamte Anlagevermögen war am 31. Dezember 2022 zu 50,1 % (Vorjahr 51,2 %) durch Eigenkapital einschließlich des Sonderpostens für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

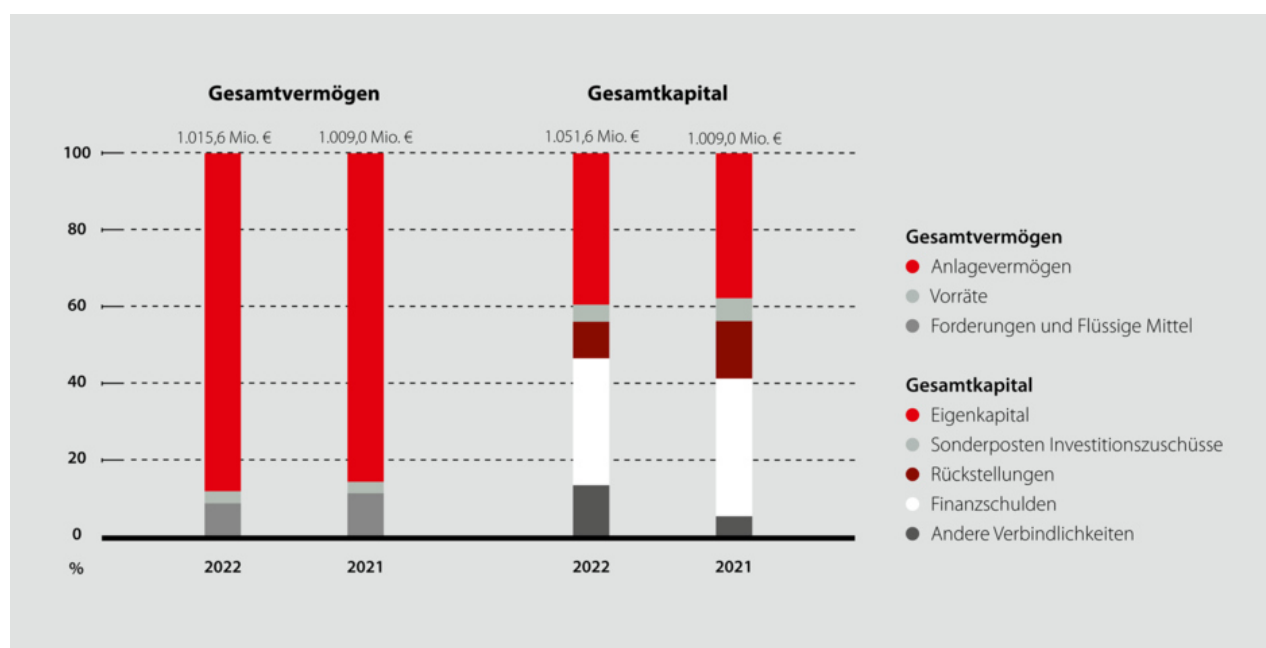
Die bilanzielle Eigenkapitalquote stieg durch die Erhöhung der Kapitalrücklage von 38,1 % im Vorjahr auf 39,8 % zum 31. Dezember 2022. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zuzurechnen. Trotz eines verringerten Sonderpostens erhöhte sich das wirtschaftliche Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahr von 443,9 Mio. € auf 450,1 Mio. € zum 31. Dezember 2022. Dies führte auch zu einer leichten Verbesserung der wirtschaftlichen Eigenkapitalquote von 44,0 % im Vorjahr zum Geschäftsjahresende auf 44,3 %.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital belief sich im Berichtsjahr auf 17,9 % (Vorjahr 14,9 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 325,0 Mio. € (Vorjahr 364,3 Mio. €) aus. Das waren 32,0 % (Vorjahr 36,1 %) des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung sank im Jahr 2022 auf 323,8 Mio. € (Vorjahr 362,5 Mio. €).

Beim Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten hatten 444,4 Mio. € (Anteil 78,6 %) langfristigen Charakter, 121,2 Mio. € (Anteil 21,4 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr stieg das langfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 15,9 Mio. €, das kurzfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten sank hingegen um 15,5 Mio. €.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur



FINANZLAGE

Kapitalflussrechnung (Kurzfassung)
in Mio. €

	<i>2022</i>	<i>2021</i>
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-30,7	-26,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-122,3	-97,8
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	152,4	124,4
Veränderung der Zahlungsmittel	-0,6	0,0
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	1,8	1,8
Zahlungsmittel am Ende der Periode	1,2	1,8

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 Berichtsjahr ein Mittelabfluss von 30,7 Mio. €, im Vorjahr hatte er bei 26,6 Mio. € gelegen (Veränderung 4,1 Mio. €). Der Cashflow ergibt sich im Wesentlichen aus der Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva (23,7 Mio. €) und Abschreibungen (46,5 Mio. €), denen das Periodenergebnis (-143,5 Mio. €) gegenübersteht.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 122,3 Mio. € ab. Ursache dafür waren im Wesentlichen verstärkte Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 122,6 Mio. €.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 152,4 Mio. €. Einzahlungen resultierten aus dem Ausgleich des Unternehmensergebnisses des Jahres 2021 in Höhe von 144,9 Mio. € durch die Konzernmutter, aus Eigenkapitalzuführungen in Höhe von 20,0 Mio. €, Darlehensaufnahmen in Höhe von 8,0 Mio. € sowie erhaltenen Investitionszuschüssen in Höhe von 31,9 Mio. €. Dem standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen in Höhe von 46,5 Mio. € und Zinsaufwendungen in Höhe von 5,9 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnte der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Abflüsse aus dem operativen Geschäft und der Investitionstätigkeit nahezu decken, so dass sich der Zahlungsmittelbestand im Geschäftsjahr nur leicht (um -0,6 Mio. €) veränderte.

Investitionen in Mio. €			
	2022	2021	Veränderung in %
Infrastruktur Fahrweg	45,4	49,8	-8,9
Elektromobilität	27,6	29,6	-6,5
Stadtbahnfahrzeuge	26,5	0,9	> 100,0
Infrastruktur Allgemein	5,3	5,8	-8,2
Angebotserweiterung	2,7	0,4	> 100,0
Sonstiges	17,6	13,3	32,4
Gesamt	125,1	99,7	25,5

Die KVB hat im Geschäftsjahr 2022 im Wesentlichen in den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens investiert. Die Investitionsausgaben lagen dabei mit 125,1 Mio. € über dem Vorjahreswert (99,7 Mio. €). Bei den Angebotserweiterungen wurden die Planungsleistungen für die Kapazitätsausweitung der Linien 4, 13 und 18 vergeben.

Die Investitionen in Elektromobilität bewegten sich in etwa auf Vorjahresniveau, wobei im Geschäftsjahr 2022 ein Schwerpunkt auf der Erweiterung der erforderlichen Infrastruktur (Betriebshof Ost) lag, während die Auszahlungen für E-Busse rund 10,1 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen.

Auch für die Infrastruktur Allgemein lagen die Auszahlungen auf Vorjahresniveau, hier wurden insbesondere die Arbeiten auf dem Betriebshof West fortgeführt.

Die Investitionen in die Infrastruktur Fahrweg lagen leicht unter dem Vorjahresniveau. Das Projekt ITCS wurde in ähnlichem Umfang wie im Vorjahr vorangetrieben. Während die Ausgaben für die Abstellanlage in Weidenpesch nach deren Fertigstellung deutlich zurückgingen, war bei den Fahrwegausrüstungen ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Unter der Position Sonstiges entfallen auf die Werkswohnungen Ausgaben von 8,8 Mio. € für das neue Gebäude am Hermeskeiler Platz. Die übrigen Auszahlungen erfolgten im Wesentlichen für IT und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Der Anstieg der Investitionen für Stadtbahnwagen resultiert aus den ursprünglich für das Jahr 2021 vorgesehenen Auszahlungen für die Fahrzeuge der Serie HF6. Die für das Geschäftsjahr 2022 geplante Meilensteinzahlung für die Fahrzeugserie HFX wurde aufgrund der Verzögerungen im Projektablauf nicht vorgenommen.

ERTRAGSLAGE

Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung)
in Mio. €

	2022	2021	Veränderung in %
Gesamtleistung	239,9	261,3	-8,2
Sonstige betriebliche Erträge	145,8	111,7	30,5
Materialaufwand	-183,9	-166,6	10,4
Personalaufwand	-254,4	-253,7	0,3
Abschreibungen	-46,5	-51,4	-9,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-39,1	-34,8	12,2
Finanzergebnis	-5,0	-10,6	-53,5
Ergebnis nach Steuern	-143,2	-144,1	-0,7
Steuern	-0,3	-0,8	-61,3
Unternehmensergebnis	-143,5	-144,9	-1,0

Im Geschäftsjahr verbesserte sich das Unternehmensergebnis um 1,0 % beziehungsweise 1,4 Mio. € auf rund -143,5 Mio. €. Damit konnte das geplante Unternehmensergebnis von -150,7 Mio. € um 7,2 Mio. € übertroffen werden. Die Stadtwerke Köln GmbH gleicht als Muttergesellschaft das Unternehmensergebnis gemäß dem Organschaftsvertrag aus.

Die Umsatzerlöse sanken im Geschäftsjahr trotz steigender Fahrgastzahlen um 9,6 % beziehungsweise 24,1 Mio. € auf 226,9 Mio. €, bedingt durch den Fahrgeldausfall aufgrund des 9-Euro-Tickets. Die bundesweiten Zuschüsse zum 9-Euro-Ticket sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Geschäftsjahr insgesamt um 30,5 % beziehungsweise 34,1 Mio. € auf 145,8 Mio. €.

Den Erträgen stehen vor allem der Material- und der Personalaufwand gegenüber. Eine Höherdotierung der Rückstellung für Erneungsverpflichtungen war für den Anstieg des Materialaufwandes verantwortlich, der im Vergleich zum Vorjahr um 17,3 Mio. € stieg. Der Personalaufwand blieb nahezu auf Vorjahresniveau (+0,7 Mio. €).

Nach einer außerplanmäßigen Abschreibung im Vorjahr sanken die Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr um 4,9 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen im Berichtsjahr mit einem Volumen von 4,3 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis verbesserte sich aufgrund verminderter Aufwendungen für die Aufzinsung von Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr um 5,6 Mio. €.

Der Aufwanddeckungsgrad stieg von 72,1 % im Vorjahr um 0,9 Prozentpunkte auf 73,0 % im Berichtsjahr.

SPONSORING

Im Geschäftsjahr hat die KVB drei Sponsoringmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 18.553,31 € durchgeführt:

- Verkehrswacht Köln e.V., Aktion „Schule hat begonnen“, Logo auf 100 Spanntüchern, 3.000,00 €,
- Freifahrt für NRW-Ehrenamtskarteninhaber in Köln am Kölner und Internationalen Ehrenamtstag, 9.491,63 €,
- Freifahrt für Kölner Feger/Streetworker (Stadt Köln bzw. SKM), 6.061,68 €.

CORPORATE GOVERNANCE

Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG bekennt sich insoweit zu der im Deutschen Corporate Governance Kodex enthaltenen Aussage, dass Unternehmen verantwortungsvoll und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtet zu leiten und zu kontrollieren sind.

Arbeiten bei der KVB

Personalbestand (31.12.)

	<i>männlich</i>	<i>weiblich</i>	<i>2022</i> <i>Gesamt</i>	<i>2021</i> <i>Gesamt</i>
Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (inkl. Vorstand)	3.128	729	3.857	3.889
Auszubildende	158	37	195	195
Gesamt	3.286	766	4.052	4.084
in %	81,1	18,9	100,0	100,0

Die Zahl der KVB-Mitarbeiterinnen und KVB-Mitarbeiter einschließlich der Auszubildenden ist zum 31. Dezember 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 32 (0,8 %) gesunken. Im Jahresdurchschnitt stieg die Mitarbeiterzahl (inklusive Vorstand) um 11 auf insgesamt 4.058, davon 178 Auszubildende.

Im Berichtsjahr 2022 hat die KVB insgesamt 214 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und 63 Auszubildende eingestellt. Im gleichen Zeitraum sind 294 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 15 Auszubildende fluktuations- oder altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Von den 4.052 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am 31. Dezember 2022 hatten 40 einen befristeten Arbeitsvertrag, 688 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren teilzeitbeschäftigt. 152 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 3.762 aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vorjahr 3.773).

Am 31. Dezember 2022 beschäftigte die KVB 350 (Vorjahr 353) schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einschließlich der ihnen Gleichgestellten. Die vom Gesetzgeber geforderte Mindestquote von 5 % wurde im gesamten Geschäftsjahr 2022 um mehr als 80,0 % übererfüllt.

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. Flächendeckend wurde persönliche Schutzausrüstung (FFP2-Masken, Desinfektionsmittel und Selbsttests) an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilt. Zum Schutz der Fahrerinnen und Fahrer wurden zunächst Folien, später dann stabile Fahrertrennscheiben in den Bussen verbaut. In Werkstätten und Bautrupps wurden die Gruppen verkleinert. In der Verwaltung wurde ein Konzept zur Raumbelegung erarbeitet und das Arbeiten im Homeoffice stark ausgeweitet. Darüber hinaus wurden nahezu alle Besprechungen auf digitale Medien umgestellt.

Mit Inkrafttreten der Coronaschutzverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen am 3. April 2022 wurden viele Corona-Regeln gelockert oder sind komplett entfallen – auch bei der KVB. Seit dem 2. Mai 2022 gilt zudem eine neue Homeoffice-Regelung. Seit 1. Juni 2022 gibt es weitere Corona-Lockerungen: So wurde die maximale Belegungszahl in Besprechungsräumen, Toiletten und Aufzügen aufgehoben, interne und externe Veranstaltungen und Dienstreisen sind seitdem wieder möglich. Seit Februar 2023 sind fast sämtliche Corona-Maßnahmen beendet.

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

Im Rahmen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat die KVB die Zielgrößen wie folgt formuliert, die bis zum 30. Juni 2022 erreicht werden sollten:

Frauenanteil in %			
	<i>Zielgröße</i>	<i>Stand 31.12.2022</i>	<i>Stand 31.12.2021</i>
Aufsichtsrat	30,0	20,0	25,0
Vorstand	25,0	25,0	25,0
2. Führungsebene (Bereichs- und Stabsstellenleiter)	30,0	15,0	15,8
3. Führungsebene	30,0	38,5	29,2

Der Frauenanteil gemäß Zielgröße im Aufsichtsrat soll sich zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen der Anteilseigner und der Arbeitnehmerinnen zusammensetzen. Zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2022 sind es drei Vertreterinnen der Anteilseigner sowie eine Arbeitnehmervertreterin. Die Zielgröße wurde im Aufsichtsrat nicht erreicht.

Die Zielgröße im Vorstand wurde erreicht. Auf der 2. Führungsebene ist die Frauenquote derzeit leicht rückläufig; aufgrund rentenbedingter Austritte werden hier aber in den nächsten Jahren weitere Veränderungen erwartet. Bei der 3. Führungsebene liegt die Quote Stand 31. Dezember 2022 über dem Zielwert.

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 2022 um 1,8 %. Die Jahressonderzahlung wurde für alle Beschäftigten von 82,1 % auf 87,1 % (des durchschnittlich in den Kalendermonaten Juli, August und September gezahlten monatlichen Entgelts) angehoben.

AUSBILDUNG UND PERSONALFÖRDERUNG

Mit 195 Ausbildungsplätzen über alle Ausbildungsjahre hat die KVB im Geschäftsjahr 2022 ein ebenso großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt wie im Vorjahr. Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 72 (Vorjahr 74) auf kaufmännische und 123 (Vorjahr 121) auf technische Berufe. Zudem absolvierten 6 (Vorjahr 15) Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten ein Berufspraktikum bei der KVB.

Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 66 Fahrschüler und Fahrschülerinnen (Vorjahr 135) ihre Straßenbahn-Fahrerausbildung erfolgreich ab. Ferner hat die KVB im aktuellen Geschäftsjahr 45 (Vorjahr 20) Busfahrschülerinnen und Busfahrschüler in ihrer Fahrschule und weitere 6 (Vorjahr 34) Busfahrschülerinnen und Busfahrschüler in zwei Fremdfahrschulen ausgebildet.

Die Weiterbildung hatte auch im Jahr 2022 bei der KVB einen hohen Stellenwert. 1.925 Mitarbeitende, also 47,5 % der Belegschaft, erhielten mindestens eine Weiterbildungsmaßnahme. Jeder Mitarbeitende nahm durchschnittlich an 1,6 Schultagen teil. Es wurde sowohl in Präsenz als auch online und in E-Learnings geschult. Dabei standen neben fachlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen die Themen Führung, Projektleitung und Deeskalation im Mittelpunkt. Zudem wurden mehr als 2.800 E-Learnings zu den Themen IT-Sicherheit und Datenschutz absolviert. In Summe gab es 6.026 Teilnahmen an Weiterbildungsmaßnahmen.

Insgesamt investierte die KVB rund 1,9 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 299,3 Mio. € beauftragt. Die Ausschreibungen nach Sektorenverordnung umfassten 79 Positionen im Gesamtwert von rund 129,4 Mio. €. Davon wiederum entfielen rund 59,5 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge, 47,1 Mio. € auf Lieferaufträge und 22,8 Mio. € auf Bauleistungen.

Der Lagerbestand blieb im Berichtsjahr mit 29,5 Mio. € unverändert im Vergleich zum Vorjahr.

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 300.000 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 dritten Car-Port auf dem Betriebshof Nord in Betrieb genommen und in Köln-Porz mit dem Bau eines neuen Betriebshofs für die erweiterte E-Busflotte begonnen. Im Geschäftsjahr wurden weitere Buslinien auf den Betrieb mit Batteriebussen umgestellt. Diese E-Busse der KVB werden ebenfalls ausschließlich mit Ökostrom geladen. Zusätzlich wurde die Erneuerung von Beleuchtungsanlagen mit dem Einbau von energieeffizienteren LED-Leuchten fortgesetzt.

Abgerundet wird das Beförderungsangebot durch das Angebot von Leihrädern, die seit dem Jahr 2015 als ressourcenschonendes Beförderungsmittel hinzugekommen sind. Im Berichtsjahr wurde die Anzahl der für unsere Kundinnen und Kunden zur Verfügung stehenden KVB-Räder erhöht und das Stationsnetz des KVB-Rades weiter ausgebaut. Dazu baute die KVB seit Herbst 2021 in den Vororten Kölns Stationen für das KVB-Rad auf. Hierdurch wird das Angebot bis zur Stadtgrenze ausgerollt. Die Stationszone ergänzt die Flexzone in der Kölner Innenstadt. Darüber hinaus hat der Rat der Stadt Köln am 20. Juni 2022 ein Pilotprojekt mit 15 KVB-Lastenrädern in den Kölner Stadtteilen Deutz, Neubrück und Nippes beschlossen, das im Dezember 2022 gestartet ist.

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 Umwelterklärung herausgegeben und im Internet veröffentlicht.

Nachhaltigkeit

In der internationalen Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) haben sich 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 relevanten Gruppen durch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und die Veröffentlichung von Beiträgen im KVB-Blog.

Seit dem Jahr 2014 liegt jährlich ein eigener Nachhaltigkeitsbericht der Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns vor, in dem eine Gesamtdarstellung der vielfältigen Nachhaltigkeitsaktivitäten erfolgt. 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 Jahr 2021 hat die KVB ihr eigenes Konzept für ein Nachhaltigkeits-Managementsystem entwickelt und durch Beschluss des Vorstandes die Umsetzung beauftragt und mit dem Aufbau des Nachhaltigkeits-Managementsystems und der methodischen und organisatorischen Vorbereitung der Berichterstellung begonnen.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

BETRAUUNG / DIREKTVERGABE DURCH DEN RAT DER STADT KÖLN

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

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

Der von uns auf Basis des Jahresabschlusses 2022 im Rahmen einer überschlägig durchgeführten beihilferechtlichen Abrechnung ermittelte Ist-Ausgleich überschreitet den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgegebenen Soll-Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Jahr 2022 nicht. Das Ergebnis der entsprechenden Prüfung für das Geschäftsjahr 2022 wird Ende Mai 2023 erwartet.

NORD-SÜD STADTBAHN – BAUFORTSCHRITTE AM WAIDMARKT

Die Arbeitsgemeinschaft ARGE Los Süd hat sich im Rahmen einer Vergleichsvereinbarung aus dem Juni 2020 verpflichtet, das Gleiswechselbauwerk ohne Vergütung zu sanieren und anschließend fertigzustellen. 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.

In einem ersten Schritt wurde die Straßenbrücke zurückgebaut, die über den Randbereich der U-Bahn-Baugrube führte und zum Teil auf der Baugrubenumschließung des Bauwerks aufgelagert war. Auf der sogenannten Schlitzwand, die das Bauwerk vollständig umgibt, musste im Vorweg der Sanierung ein Stahlbetonbalken als Kopfbalken hergestellt werden. Er dient der Sicherung der Baugrube vor Ausführung weiterer Arbeiten im Inneren im Zuge 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.

Zu Beginn des Jahres 2022 wurde ein umfangreiches Erkundungsprogramm im Inneren der mit Grundwasser gefüllten Baugrube durchgeführt. Dabei waren mehrere Taucherteams im Einsatz, die die Schlitzwände säuberten, untersuchten und den Zustand dokumentierten. Durch einen Gutachter werden Stellen ermittelt, an denen Bohrkern aus der Schlitzwand entnommen werden können, um die Betonqualität und Überdeckung der Bewehrung zu bestätigen. Konkrete Zeitpläne für den weiteren Bauablauf können erst nach Abschluss der Untersuchungen und Vorliegen des Gutachtens erarbeitet werden.

Die Arbeiten bis zur Fertigstellung des Gleiswechselbauwerks und einer möglichen Gesamtinbetriebnahme sind extrem aufwendig und komplex. Bei allen Arbeiten, die am Gleiswechsel Waidmarkt ausgeführt werden, steht Sicherheit an oberster Stelle. Ein konkretes Datum zu nennen, an dem die Bauarbeiten abgeschlossen sind, ist nicht möglich, gerechnet wird derzeit mit einer Bauzeit von acht bis neun Jahren, also bis 2028/2029. Im Anschluss muss noch die KVB-Betriebstechnik ausgeführt werden. Hierzu gehören unter anderem der Einbau des Unterwerks und die Anpassung der Zugsicherungstechnik.

Innovationen

NEUE STADTBAHNEN

Die neuen Stadtbahnen HF6 sind immer häufiger im Fahrgasteinsatz zu sehen. Bis Juli 2022 waren sechs Fahrzeuge in Doppeltraktion auf der Linie 3 unterwegs. Der Einsatz der Fahrzeuge erfolgte auf Grundlage der im Dezember 2021 durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) erteilten und auf die Linie 3 beschränkten zeitlich befristeten Zulassung. Im Juli 2022 wurde von der TAB eine unbefristete und uneingeschränkte Zulassung erteilt. Von diesem Zeitpunkt an war es möglich, die HF6 im gesamten Hochflurnetz innerhalb des Kölner Stadtgebietes einzusetzen.

Die Zahl der ausgelieferten und dem Fahrgastbetrieb übergebenen Fahrzeuge stieg im Laufe des Jahres stetig an. Zum Jahresende verfügte die KVB bereits über 18 Fahrzeuge, von denen 14 auch bereits im Fahrgasteinsatz waren. Im Dezember 2022 erteilte die Landeseisenbahnverwaltung die Zulassung nach Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung. Damit erweitert sich das befahrbare Streckennetz für die HF6 auf die Strecken der Häfen und Güterverkehr Köln AG in Richtung Bonn. Im nächsten Schritt wird in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Bonn der Netzzugang der HF6 für das Stadtgebiet Bonn erwirkt werden, um die Fahrzeuge wie vorgesehen auch auf den Linien 16 und 18 einsetzen zu können.

Im Laufe des Jahres 2022 erhöhte sich die Zahl der bestellten Fahrzeuge von 27 auf 30. Das 29. Fahrzeug soll im August 2023 geliefert werden. Aufgrund der späteren Bestellung ist die Lieferung des 30. und damit letzten Fahrzeuges der Serie für spätestens Juni 2025 geplant.

E-BUSSE

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

Derzeit wird in Köln-Porz ein neuer Betriebshof für Elektrobusse errichtet, einschließlich entsprechender Infrastruktur. Dazu hatte der Rat der Stadt Köln im Juni 2021 den Bauplänen der KVB zugestimmt. Auf diesem Betriebshof sollen im ersten Schritt 51 E-Busse abgestellt und geladen werden. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts ist für Ende 2023 geplant.

Ende 2022 waren insgesamt 62 E-Busse in der KVB-Busflotte im Einsatz, bis Ende 2023 sollen es 118 sein. Es ist geplant, bis zum Jahr 2030 die gesamte Busflotte auf Elektroantrieb umzustellen.

ON-DEMAND-SERVICE „ISI“

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

Bis zum 31. Dezember 2022 haben sich circa 12.500 Kundinnen und Kunden registriert. Durchgeführt wurden insgesamt rund 35.000 Fahrten. Insbesondere in den Porzer Stadtteilen liegt die Nachfrage mit durchschnittlich 75 Fahrten pro Tag sehr hoch. An nachfragestarken Tagen nutzten über 100 Fahrgäste das Service-Angebot mindestens einmal. Rund 74 % der Buchungen erfolgten per App, 26 % telefonisch. Etwa eine von fünf Fahrten wurde bis zu drei Tage im Voraus gebucht, die vier anderen wurden kurzfristig angetreten. Hierbei lag die durchschnittliche Wartezeit bis zum Fahrtantritt bei rund zehn Minuten.

Rund 40 % aller Fahrten wurden geteilt. Das bedeutet, dass mehrere Fahrgäste mit einzeln gebuchten Fahrten gleichzeitig befördert wurden. Die Tendenz dieser Quote ist seit Angebotsbeginn steigend. In einer Kundenbefragung gaben rund 80 % der Nutzer und Nutzerinnen an, dass sie sehr zufrieden oder zufrieden mit dem Angebot sind.

KVB-RAD

Das KVB-Rad verzeichnete im Jahr 2022 erneut ein Rekordjahr, und das trotz einer Vandalismus-Welle, die im März innerhalb von 14 Tagen rund 1.800 Räder für mehrere Monate außer Betrieb setzte. Von März bis Anfang Juni war der Betrieb daher nur noch in der linksrheinischen Flexzone (Innenstadt) mit im Schnitt 500 Rädern möglich. Mit der schnellen Entwicklung robuster Schlösser und dem zügigen Einbau in die Flotte konnte im zweiten Halbjahr ein neuer Spitzenwert von rund 1,9 Mio. Ausleihen erreicht werden. Das Jahresziel von 2 Mio. Ausleihen wurde nur knapp verfehlt. Erstmals wurde ab Oktober an mehreren Tagen die Marke von 10.000 Fahrten/Tag übertroffen. Zudem vergrößerte sich der Nutzerkreis des KVB-Rades mit über 45.000 Neuanmeldungen deutlich. 750 Nutzerinnen und Nutzer meldeten sich ab. Das Stationsnetz blieb dagegen mit 44 Stationen deutlich hinter der Zielmarke von 100 Stationen zurück. Grund hierfür waren Verzögerungen im Genehmigungsverfahren sowie Belastungen durch die Vandalismus-Schäden.

Für das Jahr 2023 ist die zügige Erweiterung auf 100 Stationen sowie die Steigerung der Fahrten auf 2,5 Mio. geplant.

BETRIEB STADTBahn UND BUS

Im Bereich Betrieb Stadtbahn und Bus wurde mit der Einführung der unternehmensweiten mobilen Kommunikationsplattform KVB2go eine Möglichkeit geschaffen – vor allem für die über 1.600 Mitarbeitenden im Fahrdienst ohne festen Arbeitsplatz –, aktuelle Informationen und notwendige Arbeitsunterlagen mobil abzurufen. Ein Testbetrieb mit digitalen Großbildschirmen („Touchscreens“) verlief im Busbereich positiv, so dass künftig gezielt betriebliche Anweisungen und Fachinformationen für den Fahrdienst nicht nur in Papierform, sondern einfach elektronisch zur Einsicht in den Fahrdienstgebäuden zur Verfügung stehen. Im Teilbereich der Betriebsaufsicht wurde die Grundlage geschaffen, um im Jahr 2023 durch den Einsatz von mobilen Endgeräten die Arbeitsqualität zu steigern und die Betriebsabläufe für die Verkehrsmeisterinnen und Verkehrsmeister im Außendienst zu vereinfachen.

Das Potenzial an Innovation und Vereinfachung von Arbeitsabläufen im Fahrdienst durch Digitalisierung ist enorm und wird in den kommenden Jahren schrittweise durch geeignete Projekte ausgeschöpft werden.

FAHRWEG

Der Bereich Fahrweg hat sich entschieden, durch Veränderungen der Rahmenbedingungen in Bereichen der Infrastruktur – wie beispielsweise steigendes Anlagenalter, abgekündigte Bauteile und Technologien, zunehmende Belastungen der Anlagen durch zunehmende Verkehrsbelastungen, zusätzliche Neuanlagen und den steigenden Fachkräftemangel – die Werkzeuge der Digitalisierung immer mehr zu nutzen. Daraufhin wurde das Projekt Move i2 (Mobile, offensive vorausschauende Entwicklung, intelligente Instandhaltung) im Fahrweg installiert. Die Fachbereiche lieferten mögliche Anwendungsfälle, wie

- ein Weichendiagnosesystem,
- Sensorik an Fahrtreppen zur Erfassung des Anlagenverhaltens (4.0-Fahrtreppen),
- Beschleunigungssensorik auf den Achsen der Stadtbahnen zur Erfassung der Erschütterungen (Track- und Noisemonitoring),
- ein Funksystem zur Erfassung diverser klimatischer und räumlicher Daten (LoRaWAN),

die zurzeit in Form von Pilotprojekten intensiv über mehrere Jahre in Begleitung der Industrie innovativ betrachtet werden – mit dem Fokus, die Anlagen-Daten zentral über Sensoriken auf eine IT-Systemarchitektur der KVB zu überführen, um weitere Schritte wie Archivierung und Analyse der Daten durchführen zu können. Somit wird die Verfügbarkeit der Anlagen durch vorzeitige Instandhaltung (Predictive Maintenance) erhöht. Eine „zustandsorientierende Wartung/Instandhaltung“ wird ein weiteres Ziel sein. Das Anlagenverhalten beziehungsweise Anlagenstörungen sollen über ein einheitliches Dashboard dargestellt bzw. gemeldet werden. Die KVB hat diese Vorgehensweise im VDV ATI (Ausschuss für Telematik und Informationssysteme) und den VDV-Unterausschüssen Telematik, ITCS und Zugsicherung vorgestellt. Verschiedene Verkehrsbetriebe wie die Verkehrsbetriebe in Berlin, Frankfurt und Stuttgart interessieren sich bereits für die Projekte Track- und Noisemonitoring, Weichendiagnosesystem und 4.0-Fahrtreppen.

WERKSTÄTTEN

Der Bereich der Werkstätten Stadtbahn und Bus setzt mit dem Zulauf der Stadtbahnneufahrzeuge HF6 eine neue Instandhaltungsstrategie mit gleichbleibendem personellem Kapazitätsbedarf je Frist- beziehungsweise Inspektionsstufe sowie Infrastrukturbelegung um. Diese erhöht die Planbarkeit sowie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Infolgedessen wird auch die Materialverfügbarkeit aufgrund der Planbarkeit optimiert. In verschiedenen Fahrzeugen werden darüber hinaus Schwingungssensoren in den Fahrwerken verbaut, um den Zustand der Antriebssysteme sowie der Fahrwege (Gleis) zu überwachen.

ITCS

Im Geschäftsjahr 2022 wurde die Umrüstung der Busse mit Multifunktionsanzeigern sowie mit allen notwendigen ITCS-Komponenten abgeschlossen. Die Stadtbahnserien 4500, 5100, 5200 und 2400 sind ebenfalls zu 95 % mit den genannten Komponenten ausgerüstet. Durch die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Multifunktionsanzeigern ist es möglich, die Fahrgäste mithilfe der Darstellung als „Perlenschnur“ über den Streckenverlauf zu informieren.

In den kommenden Jahren wird die Darstellung mit Auskünften über Störungen, Umleitungen, Barrierefreiheit, Veranstaltungen und anderen Informationen erweitert.

Weiterhin ist im Berichtsjahr die Modernisierung der Leitstellenarbeitsplätze durch Beschaffung neuer Hardware vorangeschritten. Durch die Einführung eines Redaktionssystems wurde die Basis für eine moderne Kundeninformation bei Störfällen gelegt. Ziel der kommenden Jahre ist es, das Redaktionssystem durch Softwareerweiterungen so zu ertüchtigen, dass Störungen und alternative Verbindungen zeitnah auf den Fahrgastinformationsanzeigern an den Haltestellen, auf Multifunktionsanzeigern in den Fahrzeugen, in der KVB-App sowie auf anderen Ausgabemedien dargestellt werden können.

Der Austausch der Fahrgastinformationsanzeiger auf den Haltestellen durch moderne RGB-Anzeiger erfolgte bereits im Geschäftsjahr 2021. Diese sollen durch weitere Anzeiger ergänzt werden, die Kunden an den Zugängen zu Zwischenebenen über die Abfahrtszeiten der Fahrzeuge informieren. Die nötigen Abstimmungen zwischen KVB und Stadt sowie Planungsarbeiten waren gegen Ende des Berichtsjahres zu rund 90 % abgeschlossen.

FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITY INTELLIGENCE AS A SERVICE“ (MIAAS)

Als aktiver Praxispartner übernimmt die KVB weiterhin eine gestaltende Funktion beim Forschungsprojekt MIAAS und unterstützt die Partner aus Wissenschaft und Industrie bei der Entwicklung eines mobilitätsbasierten und nachfrageorientierten Prognosemodells.

Dabei konnten bereits die vorhandenen KVB-Rad-Stationen in das Dashboard übernommen werden, um darauf aufbauend im nächsten Schritt mithilfe von Praxistests und in Zusammenarbeit mit der Firma Nextbike die Prognosegenauigkeit zu erhöhen und das KI-System weiterzuentwickeln. Des Weiteren wurden Mobilstationen in das Dashboard eingepflegt und erste Tests bezüglich der Einzugsradien vorgenommen. Ein weiteres Ergebnis ist die Erarbeitung von Standards bei der Schnittstellenbeschreibung zur Kommunikation mit Mobilitätspartnern. Die KVB wird auch künftig einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des KI-basierten Prognosemodells leisten.

Risiken- und Chancenbericht

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

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

Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten:

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

Die Klassifizierung der Schadenshöhen orientiert sich an der Höhe des Jahresergebnisses und erfolgt für die KVB zum Stichtag 31. Dezember 2022 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

Marktrisiken

Infolge der Entwicklungen im Jahre 2022 in Bezug auf die andauernde Covid-19-Pandemie sowie des Ukraine-Krieges und der damit verbundenen Lieferengpässe sind insbesondere die Rohstoff- und Materialkosten signifikant gestiegen. Diese könnten das Ergebnis der KVB auch zukünftig negativ beeinflussen, falls keine Rückkehr zu den alten Preisniveaus stattfinden sollte. Die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Mittelfristplans für die Jahre 2023 bis 2027 erwarteten Kostensteigerungen wurden in diesem Plan berücksichtigt. Weitere mögliche Ergebnisbelastungen werden im Folgenden mit Stand zum 31. Dezember 2022 als Risiken aufgeführt.

Grundsätzlich existieren für die KVB Risiken bezüglich eventueller Einschränkungen in der Energieversorgungssicherheit sowie potenzielle Lieferkettenstörungen und -ausfälle, die aktuell – aufgrund des Vorliegens komplexer Wechselwirkungen – bezüglich der potenziellen Auswirkungen nicht konkret kalkulierbar sind. Es werden daher die Entwicklungen am Markt regelmäßig beobachtet und – sofern nötig – frühzeitig entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.

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

Intensiv diskutiert wurde zudem die Einführung eines Nachfolgetickets zum 9-Euro-Ticket. Dazu haben sich die Verkehrsministerinnen und -minister von Bund und Ländern am 27. Januar 2023 geeinigt. Das sogenannte Deutschlandticket soll zum 1. Mai 2023 eingeführt werden.

Bund und Länder haben bislang für die Jahre 2023 und 2024 zusammen jeweils 3,0 Mrd. € zugesagt, um finanzielle Schäden, die durch die Einführung des Deutschlandtickets bei den Verkehrsunternehmen anfallen, zu übernehmen. Derzeit konnte allerdings noch keine finale Einigung darüber erzielt werden, dass die Mindereinnahmen dauerhaft von Bund und Ländern ausgeglichen werden, insbesondere falls sie die genannten 3,0 Mrd. € übersteigen sollten. Zudem fehlt noch eine Lösung zur Fortschreibung der Tarife, um entsprechend den bisherigen Regelungen die Kostensteigerungen aufzufangen. Ohne Klärung dieser Punkte könnten bei der KVB erhebliche negative Ergebniswirkungen entstehen, die frühestens nach Abschluss einer dauerhaft wirksamen Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zur Finanzierung des Deutschlandtickets beziffert werden können.

Stromkostenrisiko

Bis Ende des Jahres 2023 bestehen Stromlieferverträge mit festen Bezugskonditionen. Durch die Kopplung des neuen Stromliefervertrags an Stromhandelspreise drohen auf Basis des aktuellen Strompreisniveaus Ergebnisbelastungen ab dem Jahr 2024.

Mindereinnahmen aufgrund der Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat seit Beginn im Jahr 2020 negative Auswirkungen auf die gesamte ÖPNV-Branche. Die Virusverbreitung des Erregerstammes SARS-COV-2 ist auch zum Ende des Jahres 2022 noch aktiv und wird das Kundenverhalten im Jahr 2023 weiter beeinflussen, wenn auch nicht mehr so stark wie in den vergangenen Jahren.

Das daraus resultierende Marktrisiko, bezogen auf die zu erzielenden Verkehrserlöse, hat demnach weiterhin Bestand. Aktuell ist seitens des Bundes kein weiterer Rettungsschirm für pandemiebedingte Erlösausfälle im ÖPNV vorgesehen, der zusätzliche Ergebnisbelastungen der KVB ausgleichen würde.

Es wird erwartet, dass das Fahrgastniveau vom Jahr 2019 wieder Mitte 2023 erreicht wird. Hierfür wird angenommen, dass die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV trotz der Etablierung der verstärkten Homeoffice-Nutzung und des dauerhaften Anstiegs der Menge der Käufe via Onlinehandel wieder häufiger mobil sein werden.

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. Dabei geht es einerseits um den Wunsch, die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV in Zukunft weniger stark zu belasten. Andererseits müssen dann zur Stabilisierung der Ergebnissituation der im VRS tätigen Verkehrsunternehmen für die fehlenden Einnahmen weitere Finanzierungssäulen und Ausgleichsmechanismen geschaffen werden, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehen. Hier ist im Laufe des Jahres 2023 mit einer Entscheidung zu rechnen. Die Änderung des Tariffortschreibungsmodells hätte nach aktueller Einschätzung frühestens ab 2025 finanzielle Auswirkungen auf die KVB.

Zuschussrisiko durch Lieferverzug bei geplanten E-Bus-Auslieferungen

Aufgrund möglicher Versorgungsengpässe durch die oben erwähnten Entwicklungen sind auch geplante Auslieferungen im E-Bus-Bereich gefährdet. Die Bezuschussung der E-Busse ist an einen festen Lieferzeitraum geknüpft. Eine Verzögerung der Auslieferung ohne Verlängerung des Förderzeitraums kann zur Folge haben, dass bewilligte Fördermittel anteilig nicht abgerufen werden können. Der Antrag auf die Verlängerung des Bewilligungszeitraums ist bereits gestellt. Eine schriftliche Bestätigung wird im Jahr 2023 erwartet.

Lieferverzögerungen bei der Straßenbahnbeschaffung

Im Rahmen eines Beschaffungsprojektes wird eine Vielzahl von Straßenbahnen neu beschafft. Die Beschaffungspläne und -zeiträume unterliegen verschiedenen Risiken, die bei Eintreten für erhebliche Verzögerungen der Lieferungen und damit zu hohen Folge- bzw. Zusatzkosten führen können.

Auch dieses Projekt ist von den vorher genannten Entwicklungen des Jahres 2022 betroffen, sodass derzeit Verzögerungen bei der Auslieferung der neuen Fahrzeuge wahrscheinlich sind. Diese könnten grundsätzlich durch die Bereitstellung von Alt-Fahrzeugen ausgeglichen werden, was mit Mehrkosten im Bereich der Fahrzeugwartung verbunden wäre.

Rahmenbedingungen und rechtliche Risiken**KVB-Datenschutzrisiko**

Mit Umsetzung der Novelle der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zum Mai 2018 haben sich die rechtlichen Anforderungen im Fall von Datenschutzvorfällen grundlegend geändert. Bei Verstößen gegen die Datenschutzgrundverordnung können Aufsichtsbehörden im Einzelfall Geldbußen verhängen. Somit besteht für die KVB grundsätzlich ein Datenschutzrisiko, dem durch die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen sowie eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Aufsichtsbehörde entgegengewirkt wird.

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 2022 werden folgende konkrete Betriebsrisiken ausgewiesen:

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 als gering eingeschätzt.

Finanzrisiken***Refinanzierungsrisiken***

Vor dem Hintergrund des Organschaftsvertrages 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 2023 bis 2027 abweichen. Derzeit ist eine weiter ansteigende Entwicklung des Zinsniveaus zu verzeichnen, weshalb für die KVB ein Refinanzierungsrisiko besteht.

Finanzielle Risiken des operativen Geschäftes

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

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

FAZIT

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der KVB gefährden. Gegen alle heute bereits erkennbaren Risiken des operativen und strategischen Geschäftes wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Um auch unvorhergesehene zukünftige Herausforderungen bewältigen zu können, setzt die KVB darauf, langfristig das Wachstumspotenzial auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kosten weiter zu optimieren. So wird die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich verbessert und Mobilität auf hohem Niveau dauerhaft gewährleistet.

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die zum Teil massiven konjunkturellen Auswirkungen durch den Ukraine-Krieg im Jahr 2022 wirken auch im Jahr 2023 nach. Zwar zeichnet sich allmählich ein Rückgang der zwischenzeitlich stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise und der Inflation ab, diese liegen jedoch weiterhin deutlich über dem Vorkriegsniveau. Auch bestehen zum Teil noch erhebliche Beeinträchtigungen von Lieferketten, die zu Engpässen und Preissteigerungen in der Beschaffung führen können. Die konjunkturellen Entwicklungen in Deutschland und Europa werden neben den anhaltenden Ereignissen im Ukraine-Krieg von anderen geopolitischen Entwicklungen – wie beispielsweise dem Handelskonflikt zwischen China und den USA – beeinflusst. In welcher Art und wie lange sich diese Entwicklungen auswirken, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehen. Es muss jedoch damit gerechnet werden, dass es kurz- und mittelfristig nicht zu einer Erholung der Konjunktur auf das Vorkriegsniveau kommen wird.

ÖPNV-NACHFRAGE

Im Rahmen der Verkehrserlös-Planung 2023 der KVB wurde ein weiterer Anstieg der Fahrgastzahlen unterstellt, danach wird Mitte 2023 wieder das Fahrgastniveau des Jahres 2019 erreicht. Mögliche Auswirkungen aus dem DeutschlandTicket sind in der Planung nicht berücksichtigt. Aufgrund der von Bund und Land zugesagten Ausgleichszahlungen bewerten wir die Einführung des DeutschlandTickets für 2023 als ergebnisneutral – wir verweisen auf unsere Ausführungen im Risiken- und Chancenbericht.

UNTERNEHMENSENTWICKLUNG

Für das Geschäftsjahr 2023 plante die KVB im Herbst 2022 unter Berücksichtigung der Auswirkungen aus der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise, der Erhöhung der VRS-Ticketpreise und der erwarteten Kostensteigerungen ein Unternehmensergebnis von -141,2 Mio. €. Wie von VRS-Beirat und VRS-Zweckverband beschlossen, wurden die Ticketpreise zum Jahresbeginn 2023 um durchschnittlich 3,5 % erhöht, eine zweite Tarifsteigerung um 3,87 % wird zum 1. Juli 2023 folgen.

Für das Geschäftsjahr 2023 wurden im Herbst 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 322,1 Mio. € geplant, darin enthalten sind 300,8 Mio. € Verkehrserlöse. Eine aktualisierte Prognose erfolgt Mitte April 2023 nach dem ersten Quartal 2023.

INVESTITIONEN

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2023 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen in Höhe von 280,1 Mio. € ab.

Investitionsschwerpunkte liegen im Jahr 2023 weiterhin darin, neue Elektrobusse und Bahnen zu beschaffen sowie die Infrastruktur auszubauen und zu erneuern.

Die für das Jahr 2023 geplanten Betriebsinvestitionen betreffen:

Infrastruktur Fahrweg	59,8 Mio. €
Stadtbahnfahrzeuge	72,1 Mio. €
Elektromobilität	79,2 Mio. €
Modernisierung Betriebshöfe, Werkstätten u. Ä.	36,9 Mio. €
Angebotsausweitungen, Kapazitätserweiterungen Linien 4, 12, 18 u.ä.	8,4 Mio. €
Übrige Investitionen	23,7 Mio. €

FINANZIERUNG

Die KVB kann die Ausgaben für Investitionen inklusive Darlehenstilgung voraussichtlich nur zu 23,0 % aus eigenen Mitteln finanzieren, einschließlich einer Eigenkapitalzuführung von 20,3 Mio. €. Deshalb kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 23,7 % eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden geplanten Investitionsausgaben einschließlich der kurzzeitigen Vorfinanzierung von Zuschüssen werden durch Fremdmittel gedeckt.

Köln, den 31. März 2023

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)

	2022 männlich	2022 weiblich	2022 gesamt	2021 männlich	2021 weiblich	2021 gesamt
Gesamtzahl	3.111	728	3.839	3.149	731	3.880
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	2.715	454	3.169	2.769	453	3.222
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	396	274	670	380	278	658

Die KVB fördert als Arbeitgeber durch diverse Maßnahmen die Gleichstellung von Frauen und Männern. Im Geschäftsjahr 2022 ist nach coronabedingter Pause das Cross-Mentoring-Programm wieder gestartet, um die Qualifizierung von Frauen in Führungspositionen und die Chancengleichheit sicherzustellen. Dabei tauschen Führungskräfte von Unternehmen Wissen und Erfahrungen über Unternehmens- und Hierarchiegrenzen hinweg für ein Jahr mit Nachwuchsführungskräften aus anderen Unternehmen aus. Von der KVB AG nehmen derzeit drei Mitarbeiterinnen als Mentees teil.

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

Flexible Arbeitszeitmodelle wie das sogenannte „AZ Flex Modell“ ermöglichen es einem Teil der Belegschaft, Arbeitszeiten innerhalb eines großen Zeitfensters frei zu planen. 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 und im Fahrdienst für das Unternehmen eine Herausforderung ist, achtet die KVB gerade hier darauf, die Bedürfnisse der Beschäftigten mit den betrieblichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. So gibt es für Fahrdienstbeschäftigte seit dem Jahr 2005 im Rahmen des sogenannten Wunschdienstplanes ein Punktesystem. Mitarbeitende können eine bestimmte Anzahl von Punkten erlangen und für bestimmte Tage verwenden, um dort die gewünschte Dienstlage – beispielsweise Frühdienst – zu beantragen. Sofern es die dienstlichen Belange ermöglichen, wird den jeweiligen Wünschen entsprochen. Mit diesem Instrument wird angestrebt, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, insbesondere an sozialen Aktivitäten, familiären Anlässen sowie schulischen oder sonstigen Veranstaltungen, zu ermöglichen.

Wir bieten auch Führungskräften ganz bewusst Teilzeit an.

	<i>2022</i>	<i>2021</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>
Teilzeitbeschäftigte	670	658	615	590	558
davon Führungskräfte (bis einschließlich 3. Führungsebene)	4	5	10	6	4
Weibliche Teilzeitbeschäftigte	4	4	7	4	4

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

Im Sommer 2022 konnte die KVB allen interessierten Eltern einen von insgesamt 28 exklusiven, zusatzkostenfreien KVB-Kitaplätzen in der neuen Kita der Elterninitiative Simalabim e.V. in Sülz anbieten. Die neue Kita entsteht derzeit im Neubau der WSK am Hermeskeiler Platz, in dem auch Wohnungen für KVB-Mitarbeitende gebaut werden.

Mitarbeitende 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 arbeiten. Bedingt durch die Covid-19-Pandemie war es in den ersten Monaten des Geschäftsjahres 2022 vielen Beschäftigten – sofern betrieblich durchführbar – sogar möglich, unbegrenzt im Homeoffice zu arbeiten, sofern dies betrieblich machbar war.