

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.