

GESCHÄFTSBERICHT  
**2022**

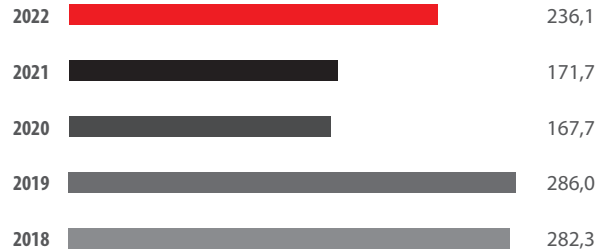
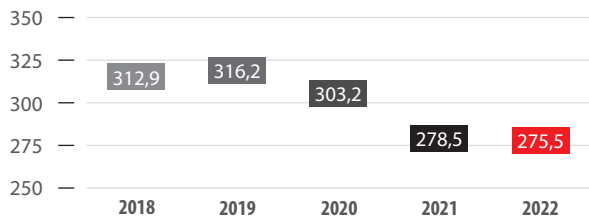
# KENNZAHLEN

01

## FAHRGÄSTE

IN MIO.

Nach zwei Jahren mit teils massiven Beschränkungen wegen der Covid-19-Pandemie haben sich die **FAHRGASTZAHLEN** im Lauf des Jahres 2022 **ERHOLT**. Ob die Vor-Corona-Zahlen wieder erreicht werden, wird davon abhängen, ob sich das Mobilitätsverhalten dauerhaft verändert.

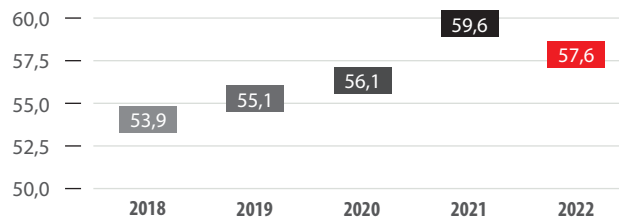


02

## STAMMKUNDSCHAFT

IN TSD.

Die **STAMMKUNDSCHAFT** hat sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahrs **STABILISIERT**. In den kommenden Jahren will die KVB vorhandene Stammkundinnen und Stammkunden binden und neue gewinnen.



03

## WAGENKILOMETER

IN MIO. KM

Nach dem Rekordhoch im Vorjahr ist die Betriebsleistung von Stadtbahnen und Omnibussen **LEICHT ZURÜCKGEGANGEN**, vor allem durch krankheitsbedingte Ausfälle in der zweiten Jahreshälfte.



04

## BESCHÄFTIGTE

ANZAHL (JAHRESDURCHSCHNITT)

Zum Jahresende beschäftigte die KVB **4.052 MENSCHEN**, darunter wie im Vorjahr **195 AUSZUBILDENDE**.

Damit liegt die Zahl der Beschäftigten ungefähr auf dem Vorjahresniveau.

# INHALTSVERZEICHNIS

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

## **LAGEBERICHT**

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

## **JAHRESABSCHLUSS**

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

## **BESTÄTIGUNGSVERMERK**

73	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
----	---

## **ANLAGEN**

78	Zehnjahresübersichten
----	-----------------------

# SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

das Jahr 2022 war erneut ein herausforderndes Jahr für die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB). Nach wie vor waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu spüren, wenn auch in geringerem Maße als in den beiden Jahren zuvor. Überlagert wurde diese Entwicklung aber durch die Folgen des Krieges in der Ukraine mit stark steigenden Energie- und Rohstoffpreisen und einer damit einhergehenden Rekordinflation. Hinzu kam eine vor allem in der zweiten Jahreshälfte angespannte Personalsituation in unserem Fahrbetrieb. Es waren schwierige Rahmenbedingungen, unter denen unser Unternehmen alle Anstrengungen unternommen hat, seinen Platz als der zentrale Mobilitätsdienstleister und einer der größten Arbeitgeber in Köln und der Region zu behaupten und zu stärken.

**»DIE DEUTLICH GESTIEGENE ZAHL DER FAHRGÄSTE IST EIN SIGNAL, DASS WIR NACH DER PANDEMIE AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSWENDE WIEDER EINEN GUTEN SCHRITT VORANGEKOMMEN SIND.«**

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



Sehr erfreulich ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen: Im Geschäftsjahr 2022 waren 236,1 Mio. Menschen mit unseren Bussen und Bahnen unterwegs, das ist ein Plus von 64,4 Mio. oder 37,5 % gegenüber dem Vorjahr. Zurückzuführen ist diese Entwicklung in erster Linie auf die Lockerungen der pandemiebedingten Einschränkungen, aber auch das 9-Euro-Ticket, mit dem viele Menschen im Sommer drei Monate lang sehr kostengünstig und unkompliziert Bus und Bahn nutzen konnten, hatte positive Effekte. Dieser Anstieg spiegelt sich allerdings nicht in den Fahrgelderlösen wider: Sie sanken um 17,7 Mio. € (-8,0 %) auf 201,9 Mio. €. Die gesamten Umsatzerlöse lagen bei 226,9 Mio. € und damit um 24,1 Mio. € niedriger als im Jahr 2021. Die entgangenen Einnahmen aus dem 9-Euro-Ticket – die sich alleine auf 38,4 Mio. € beliefen – und die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wurden aber durch staatliche Zuschüsse im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms ausgeglichen.

**»UNTER SCHWIERIGEN RAHMENBEDINGUNGEN IST ES UNS GELUNGEN,  
WICHTIGE PROJEKTE FÜR DEN ERHALT DER INFRASTRUKTUR  
ZEITGERECHT ZU REALISIEREN.«**

Jörn Schwarze,  
VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG



Das Unternehmensergebnis lag mit einem Fehlbetrag von 143,5 Mio. € um 1,4 Mio. € besser als im Jahr 2021. Damit wurde das Planergebnis in Höhe von -150,7 Mio. € übertroffen.

Aber so schwierig die Rahmenbedingungen auch waren: Unsere Mitarbeitenden – das „Team Herzschlag“ – haben auch im Geschäftsjahr 2022 Enormes geleistet. Es seien nur einige Projekte genannt: Die Flotte der E-Busse und der neuen Hochflur-Stadtbahnen ist kontinuierlich gewachsen, das Pilotprojekt Bodycams wurde gestartet, der neue Betriebshof in Porz nahm Gestalt an, im Sommer haben wir mit einem „kleinen Fahrplanwechsel“ unser Busangebot vor allem im Kölner Westen ausgebaut. Die ersten Radstationen wurden eröffnet, das KVB-Lastenrad ist als Pilotprojekt gestartet, das Erneuerungsprogramm für unsere Rolltreppen wurde fortgesetzt. Große Gleisbaumaßnahmen konnten erfolgreich abgeschlossen werden, das sanierte Kundencenter Ehrenfeld öffnete wieder seine Türen, das KVB-Leihradsystem legte ein Rekordjahr hin – und die Post widmete unserer Haltestelle „Heumarkt“ sogar eine Briefmarke. Eine Bilanz, die sich sehen lassen kann.

**»MIT DEM UNTERNEHMENSERGEBNIS KONNTEN WIR FAST EINE PUNKTLANDUNG MIT BLICK AUF DAS PLANERGEBNIS ERREICHEN – NÄCHSTES JAHR STEHEN WIR ABER AUCH MIT DEM DEUTSCHLANDTICKET VOR GROSSEN HERAUSFORDERUNGEN.«**

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



Leider mussten wir im Herbst die Stadtbahnen der Baureihe 2300 vorübergehend aus dem Betrieb nehmen – aus Gründen, die wir selbst nicht zu verantworten hatten. In der zweiten Jahreshälfte wurde die Personalsituation im Fahrbetrieb zunehmend angespannt – Grund war in erster Linie eine anhaltende, ungewöhnlich hohe Krankenstandsquote. Die zeitweise hohe Zahl der Fahrtausfälle sorgte für große Verärgerung bei den Fahrgästen und führte zu einer zunehmenden Belastung für unsere Fahrerinnen und Fahrer.

Unser Unternehmen hat darauf mit einer groß angelegten Recruiting-Kampagne reagiert, die allerdings erst mittel- bis langfristig spürbare Erfolge zeigen wird. Darüber hinaus wurde eine mehrstufige Anpassung des Fahrplans beschlossen, um mit diesem Notfahrplan den Fahrgästen ein stabileres, verlässlicheres Angebot machen zu können.

**»MIT EINER AUF DIE FOKUSTHEMEN MITARBEITERGEWINNUNG UND –  
BINDUNG ANGELEGTEN RECRUITING-KAMPAGNE STELLEN WIR UNS DER  
SICH RASCH VERÄNDERNDEN ARBEITSMARKTWELT DER ZUKUNFT«**

Peter Densborn,  
**VORSTAND DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG**



Zum Jahresende hatte die KVB 4.052 Mitarbeitende, 32 weniger als am Jahresende 2021. Mit dem großen Einsatz der gesamten Belegschaft haben wir auch in schwierigen Zeiten unsere Wachstumsstrategie fortgesetzt – dafür ein ganz herzlicher Dank an alle Kolleginnen und Kollegen.

Köln, im Juni 2023

**Der Vorstand**

Stefanie Haaks    Jörn Schwarze    Dr. Thomas Schaffer    Peter Densborn

# SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben unter Beachtung des Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln (PCGK Köln) wahrgenommen. Er hat den Vorstand entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben regelmäßig beraten und sich von der Zweck- und Ordnungsmäßigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung überzeugt. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung und der strategischen Grundausrichtung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle oder Ad-hoc-Risikomeldungen eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat ferner den Compliance-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum 2022 wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

Lino Hammer,  
**VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATES**



Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, gegenüber dem Aufsichtsrat etwaige Interessenkonflikte offenzulegen. Dieser berichtet über offengelegte Interessenkonflikte sowie deren Behandlung in der Hauptversammlung. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates haben die jährliche Erklärung nach Ziffer 2.9.3 des PCGK Köln darüber abgegeben, ob Interessenkonflikte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde ein möglicher Interessenkonflikt bekannt. Das betroffene Mitglied des Aufsichtsrates enthielt sich bei der fraglichen Abstimmung.



### Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2022 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 17. März, 8. Juni, 25. August und 1. Dezember sowie vier außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 6. Mai, 7. Juni, 15. Juni und 7. September stattgefunden.

Ein Schwerpunkt im Aufsichtsrat war im Berichtszeitraum weiterhin unverändert das Projekt Nord-Süd Stadtbahn und damit verbunden die Aufarbeitung des Unglücks am Waidmarkt. Die jeweils aktuell vorliegenden Erkenntnisse und Sachstände zu den Folgen des Stadtarchiv-Einsturzes wurden durch den Vorstand ausführlich erläutert.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren gemäß den rechtlichen und satzungsgemäßen Vorgaben im Berichtszeitraum vor allem folgende Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens,
- die Vorbereitung des Strategiechecks 2023,
- Versorgungssicherheit und Lieferkettenstabilität,
- die Auswirkungen der Corona-Pandemie,
- die Beschaffung verschiedener Stadtbahnwagentypen und Busse,
- die Entwicklung und Projektierung der Betriebshof- und Netzinfrastruktur,
- die Auswirkungen der Starkregenereignisse im Juli 2021,
- die Entwicklung und der Bau der Nord-Süd Stadtbahn,
- der ÖDLA-Qualitätsbericht,
- der KVB-Beteiligungsbericht,
- die Anpassung der Satzung,
- die Festlegung von Zielgrößen für Frauen und Männer in Führungspositionen,
- die wesentlichen Grundstücksangelegenheiten,
- Neubestellung eines Wirtschaftsprüfers,
- die Nachwahl von Mitgliedern in den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates, insbesondere die Wahl des Arbeitnehmervertreters,
- die Wahl eines stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden,
- Personalangelegenheiten und
- Vorstandsangelegenheiten, insbesondere die Wiederbestellung eines Vorstandsmitgliedes und Arbeitsdirektors.

In der Sitzung am 8. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2021 ausführlich beraten und gebilligt. Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat – gemeinsam mit dem Vorstand – zudem für das Geschäftsjahr 2021 erstmalig die Entsprechenserklärung im Zusammenhang mit der Erklärung der Geschäftsführung über die Corporate Governance des Unternehmens gemäß dem PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung abgegeben.

Den Wirtschaftsplan 2023 mit den wesentlichen Daten für die Ergebnis-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 1. Dezember 2022 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über bestehende Risiken und das Risikomanagement der Gesellschaft, insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und der Energiekrise, informiert.

Im Berichtsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion die Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung berücksichtigt, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Zur Anwendung der Regeln des PCGK Köln, zu Abweichungen von diesen und Begründungen für diese Abweichungen wird auf die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat gemeinschaftlich abgegebene Entsprechenserklärung in der Anlage zum Jahresabschluss verwiesen.

### Ausschuss des Aufsichtsrates

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Kölner Verkehrs-Betriebe AG hat im Geschäftsjahr 2022 sechsmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten.

Mitglieder des Vorstandes nahmen an den Ausschusssitzungen regelmäßig teil, sofern sie nicht selbst betroffen waren.

Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit im Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates durch den Aufsichtsratsvorsitzenden regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

### **Jahresabschlussprüfung**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der Deloitte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses durch den Aufsichtsrat einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2022 am 7. Juni 2023 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung.

Der Verlust wird gemäß § 4 des Organschaftsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH abgedeckt.

### **Veränderungen im Aufsichtsrat und im Ständigen Ausschuss**

Im Aufsichtsrat der Kölner Verkehrs-Betriebe AG gab es im Jahr 2022 mehrere Veränderungen:

Frau Monique Steeger ist seit dem 1. Januar 2022 Mitglied des Aufsichtsrates. Herr Michael Nettesheim ist zum 23. Februar 2022 aus dem Gremium ausgeschieden. Herr Oliver Czernik ist als Ersatzmitglied in das Mandat im Aufsichtsrat am 24. Februar 2022 nachgerückt. Nach Ausscheiden von Frau Andrea Blome am 17. März 2022 wurde Herr Ascan Egerer mit Wirkung vom 17. März 2022 in den Aufsichtsrat gewählt. Zum 30. April 2022 ist Herr Detlef Friesenhahn aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ab dem 1. Mai 2022 wurde Herr Christian Burk in dessen Nachfolge zum Mitglied des Aufsichtsrates bestellt. Zum 31. Mai 2022 ist Herr Ralf Finkensieper aus dem Gremium ausgeschieden. Ab dem 1. Juni 2022 ist Herr Paul Cichos zwischenzeitlich als Ersatzmitglied in den Aufsichtsrat nachgerückt.

Nach der Wahl der Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der Kölner Verkehrs-Betriebe im Jahr 2022 begann die Amtszeit der neu gewählten bzw. wiedergewählten Personen im Aufsichtsrat mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 15. Juni 2022.

Nach Ausscheiden von Herrn Dr. David Lutz am 1. Dezember 2022 wurde Herr Lars Wahlen mit Wirkung vom 1. Dezember 2022 in den Aufsichtsrat gewählt.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den ausgeschiedenen Mitgliedern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im Gremium zum Wohle des Unternehmens.

Für die im Geschäftsjahr 2022 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2023

### **Der Vorsitzende des Aufsichtsrates**

Lino Hammer

# AUFSICHTSRAT

<b>Lino Hammer, MdR</b>	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Köln Vorsitzender		
<b>Marco Steinborn *)</b>	Betriebsratsvorsitzender Stellvertretender Vorsitzender		
<b>Andrea Blome</b>	Stadtdirektorin der Stadt Köln, Dezernentin Allgemeine Verwaltung und Ordnung bis 17.03.2022	<b>Mike Homann, MdR</b>	Rechtsanwalt, selbstständig Geschäftsführer, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Christian Burk *)</b>	Bauingenieur, Bereichsleiter „Fahrweg“ seit 01.05.2022	<b>Christiane Jäger, MdR</b>	Verwaltungsangestellte, Stadt Leverkusen
<b>Paul Cichos *)</b>	Verkehrsmeister 01.06.2022 bis 15.06.2022	<b>Daniel Kolle *)</b>	Bezirksgeschäftsführer, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen
<b>Oliver Czernik *)</b>	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender seit 24.02.2022	<b>Ralf Lion</b>	Verkehrs-/Stellwerksmeister seit 15.06.2022
<b>Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR</b>	Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig; Mitarbeiterin bei MdB D. Seif	<b>Dr. David Lutz, MdR</b>	Specialist Lead, Deloitte Consulting GmbH bis 01.12.2022
<b>Ascan Egerer</b>	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität seit 17.03.2022	<b>Frank Michael Munkler *)</b>	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen
<b>Mustafa Ekit *)</b>	KOM-Fahrer seit 15.06.2022	<b>Michael Nettesheim *)</b>	Passive Altersteilzeitphase bis 23.02.2022
<b>Ralf Finkensieper *)</b>	Rentner bis 31.05.2022	<b>Thomas Oberwinter *)</b>	Freigestelltes Betriebsratsmitglied
<b>Detlef Friesenhahn *)</b>	Passive Altersteilzeitphase bis 30.04.2022	<b>Monique Steeger *)</b>	Landesfachbereichsleiterin, ver.di Landesbezirk NRW seit 01.01.2022
<b>Markus Fürst-Reichelt *)</b>	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	<b>Ralph Sterck, MdR</b>	Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>Eric Haeming, MdR</b>	Corporate Business Development Manager, Prokurist, DACHSER SE	<b>Güldane Tokyürek, MdR</b>	Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach

**Lars Wahlen**

Student  
seit 01.12.2022

**Andreas Wolter, MdR**

Bürgermeister der Stadt Köln;  
Controller, BRUNATA-METRONA  
GmbH

**Stefan Weyers <sup>\*)</sup>**

Mitarbeiter Fahrgastsicherheit/  
-service  
bis 15.06.2022

<sup>\*)</sup> Arbeitnehmersvertreter/-in  
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Stand: 01.03.2023

# VORSTAND

**Stefanie Haaks**

Vorstandsvorsitzende,  
Vorstandsbereich I

**Jörn Schwarze**

Vorstandsbereich II

**Dr. Thomas Schaffer**

Vorstandsbereich III

**Peter Densborn**

Vorstandsbereich IV

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



# UNTERNEHMENSSTRUKTUR DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2022

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG  
Der Vorstand

Bereich I  
Fr. Haaks

Bereich II  
Hr. Schwarze

Bereich III  
Hr. Dr. Schaffer

Bereich IV  
Hr. Densborn

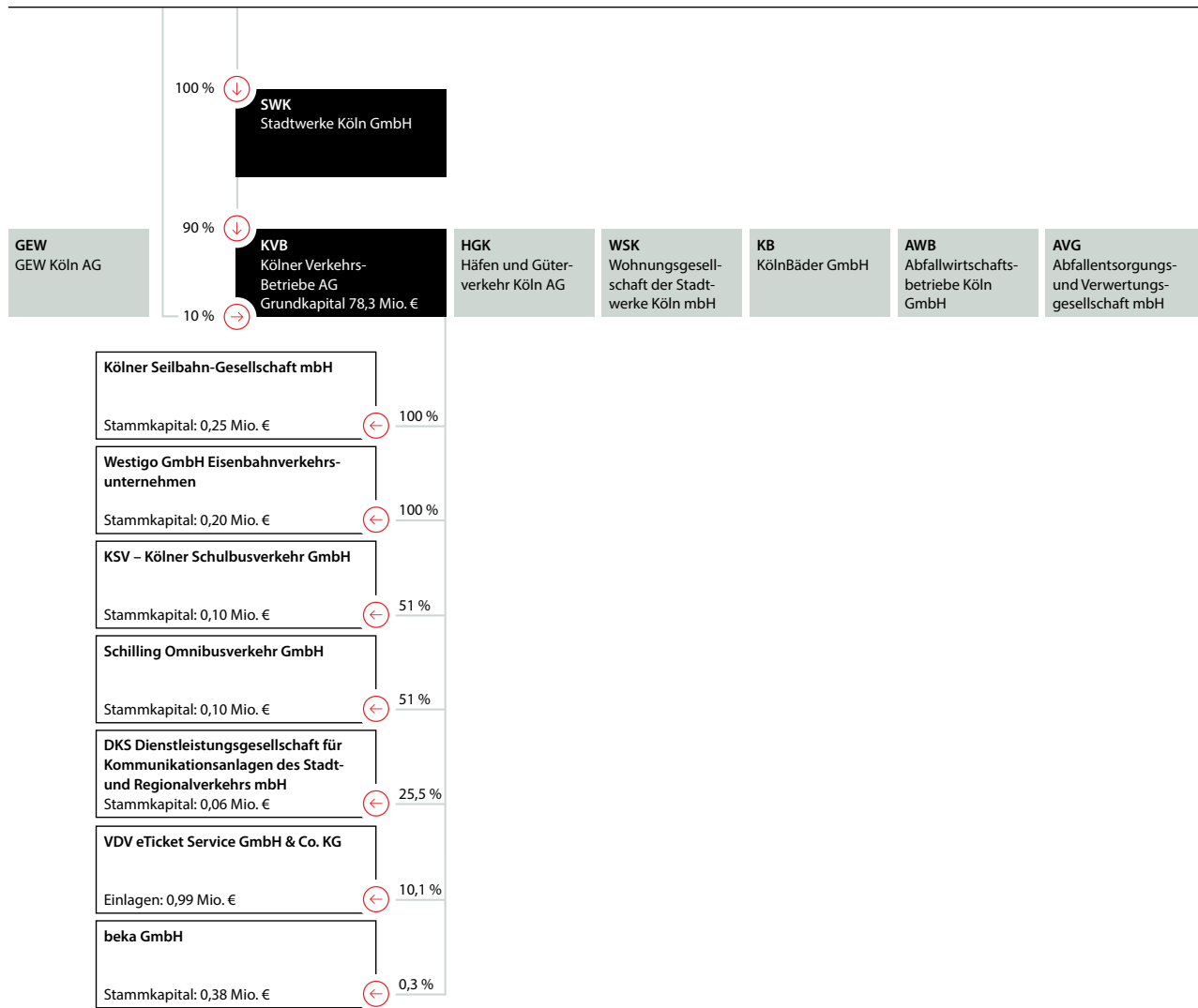
101 Unternehmenskommunikation Hr. Pesch	201 Zentraler Brandschutz / Umweltschutz Hr. Dr. Klumpe *	301 Fördermittel Hr. Zistel	401 Datenschutzbeauftragter Hr. Schmitt
	202 Projektleitung Nord-Süd Stadtbahn Hr. Heinrichs		402 Arbeitssicherheit Hr. Dr. Klumpe *
	203 Städtebauliche ÖPNV-Anforderungen N.N.		404 Compliance Fr. Dr. Hahn
			14 Fahrgastsicherheit / -service Hr. Dr. Brauner
			41 Personalmanagement Fr. Winkelmann
			42 Informationsmanagement Hr. Endruscheit
			43 Inhouse Consulting / Organisation Fr. Reuter

\* Personalunion 201 und 402

Stand: 31. Dezember 2022

# UNTERNEHMENS BETEILIGUNGEN DER KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG ZUM 31.12.2022

## STADT KÖLN



● Schwesterunternehmen im Stadtwerke Köln Konzern

Stand: 31. Dezember 2022

# UNTERNEHMENSLEITBILD

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

## WIR BIETEN MOBILITÄT IN STADT UND UMLAND.

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, bieten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln und ihres Umlandes nachhaltige Mobilität. Unsere Bahnen und Busse verbessern die Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Wir bieten umweltfreundliche Mobilität, indem wir auch unsere Umweltaspekte regelmäßig bewerten, mit dem Ziel, unsere Energieeffizienz stetig zu steigern.

Wir bieten ein leistungsfähiges, attraktives und zuverlässiges Mobilitätsangebot.

Wir wollen damit mehr Fahrgäste für den Öffentlichen Personennahverkehr gewinnen und seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich und stetig erhöhen.

## WIR ORIENTIEREN UNS AN DEN WÜNSCHEN UNSERER KUNDINNEN UND KUNDEN.

Dies gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Aufgabenbereichen. Technik, Anlagen und Service sind auf die Anforderungen unserer Fahrgäste ausgerichtet.

Zufriedene Kundinnen und Kunden sichern unsere Marktposition und bilden die Basis für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

## WIR HANDELN WIRTSCHAFTLICH.

Unser Unternehmen befindet sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern und vor allem dem Pkw. Deshalb handeln wir wirtschaftlich und kostenbewusst.

Wir nutzen alle Möglichkeiten, Produktivität und Erträge zu steigern sowie Kosten zu senken.

## WIR HANDELN RECHTSKONFORM.

Unsere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beachten alle relevanten gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Vorschriften sowie internen Anweisungen, Richtlinien, Betriebsvereinbarungen, Tarifverträge und Arbeitsschutzbestimmungen.

## WIR SIND MOTIVIERT UND ENGAGIERT.

Durch unsere Leistungen bestimmen wir Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes, den Erfolg unseres Unternehmens und die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.

Wir wissen, dass gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sind. Durch Aus- und Weiterbildung fördert unser Unternehmen unsere persönliche und berufliche Entwicklung.

Wir verpflichten uns, selbstständig, kollegial und verantwortungsbewusst zu handeln.



Unser Unternehmen strebt weiterhin sichere Arbeitsplätze und humane Arbeitsbedingungen sowie eine Bezahlung an, die die Leistung des Einzelnen anerkennt. Unser Unternehmen positioniert sich als familienbewusster Arbeitgeber. Wir schaffen Rahmenbedingungen, die zu besserer Vereinbarkeit von Familie und Beruf führen.

Auch die Sicherheit unserer Beschäftigten und der Schutz ihrer Gesundheit ist für unser Unternehmen ein Anliegen höchster Priorität.

All diese Herausforderungen lassen sich nur auf Basis einer wertorientierten Zusammenarbeit bewältigen.

Diese äußert sich in einem respektvollen, offenen, partnerschaftlichen „MITEINANDER.FÜREINANDER.“. Damit schaffen wir die wesentliche Voraussetzung dafür, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motiviert und engagiert arbeiten und so nachhaltig zum Erfolg des Unternehmens beitragen.

# LAGEBERICHT

## Grundlagen der Gesellschaft

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

Unternehmensgegenstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), 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 Erneuerungsverpflichtungen 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.			
	<b>2022</b>	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
<b>Gesamt</b>	<b>236,1</b>	<b>171,7</b>	<b>37,5</b>

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:

		<b>Betriebsleistung</b>		
		<b>2022</b>	2021	<i>Veränderung in %</i>
<b>Stadtbahnbetrieb</b>				
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
<b>Omnibusbetrieb</b>				
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
<b>Gesamt</b>				
Wagenkilometer	in Tsd. km	<b>57.606</b>	<b>59.584</b>	<b>-3,3</b>
Platzkilometer	in Mio. km	<b>8.475</b>	<b>8.808</b>	<b>-3,8</b>
Fahrten je Einwohner (im Verkehrsgebiet)		<b>174</b>	<b>128</b>	<b>35,8</b>

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
<b>Umsatzerlöse gesamt</b>	<b>226,9</b>	<b>251,0</b>	<b>-9,6</b>

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 Großkundentickets 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 Großkundentickets (-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
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>1.015,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.009,0</b>	<b>100,0</b>
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
<b>Gesamtkapital</b>	<b>1.015,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.009,0</b>	<b>100,0</b>

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.

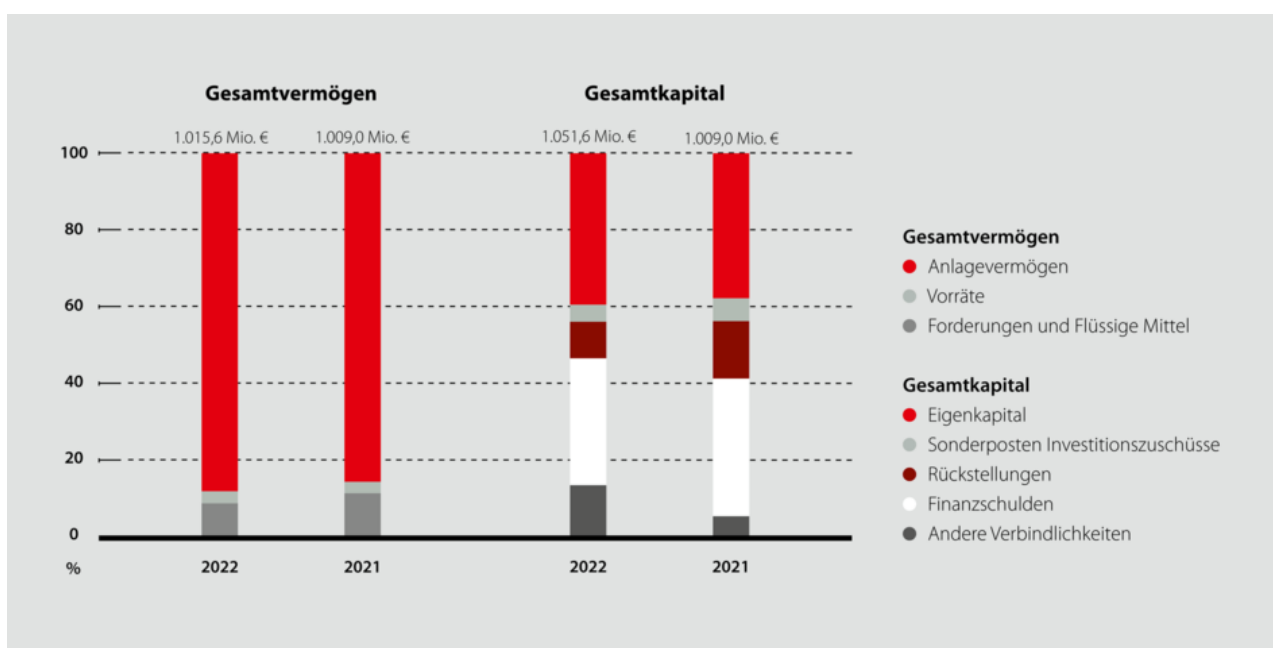
Die bilanzielle Eigenkapitalquote stieg durch die Erhöhung der Kapitalrücklage von 38,1 % im Vorjahr auf 39,8 % zum 31. Dezember 2022. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zuzurechnen. Trotz eines verringerten Sonderpostens 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.

<b>Investitionen</b> in Mio. €			
	<b>2022</b>	2021	<i>Veränderung in %</i>
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
<b>Gesamt</b>	<b>125,1</b>	<b>99,7</b>	<b>25,5</b>

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. €

	<b>2022</b>	2021	<i>Veränderung in %</i>
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
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>-143,5</b>	<b>-144,9</b>	<b>-1,0</b>

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>	<b>2022</b> <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
<b>Gesamt</b>	<b>3.286</b>	<b>766</b>	<b>4.052</b>	<b>4.084</b>
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-/Pflegerzeit, 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 Raumbelastung 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 zertifiziertes 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 Stadtturms 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 leergeäumt, 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 Bohrkerns 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 Zuschussung 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 Tarifsystem (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>2022 männlich</i>	<i>2022 weiblich</i>	<i>2022 gesamt</i>	<i>2021 männlich</i>	<i>2021 weiblich</i>	<i>2021 gesamt</i>
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-Frauennetzwerk innerhalb des Unternehmens zu vernetzen. Die Mitglieder unterstützen sich gegenseitig dabei, Potenziale und Kompetenzen optimal einzusetzen. Dabei geht es regelmäßig um Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Pflege, Führung und Karriere.

Flexible Arbeitszeitmodelle wie das sogenannte „AZ Flex Modell“ ermöglichen es einem Teil der Belegschaft, Arbeitszeiten innerhalb eines großen Zeitfensters frei zu planen. 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.

---



	2022	2021	2020	2019	2018
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.

# JAHRESABSCHLUSS

## Bilanz

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG zum 31. Dezember 2022

Aktiva	Anhangziffer	31.12.2022 €	31.12.2021 €
<b>Anlagevermögen</b>	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		8.105.967	8.650.674
Sachanlagen		885.068.459	851.771.031
Finanzanlagen		5.568.837	5.885.499
		<b>898.743.263</b>	<b>866.307.204</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	2	31.036.820	30.201.000
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	82.754.484	108.082.687
Flüssige Mittel	4	1.180.596	1.836.999
		<b>114.971.900</b>	<b>140.120.686</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	5	<b>1.917.064</b>	<b>2.586.560</b>
		<b>1.015.632.227</b>	<b>1.009.014.450</b>

Passiva	Anhangziffer	31.12.2022 €	31.12.2021 €
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	6	78.300.000	78.300.000
Kapitalrücklage	7	325.991.405	305.988.367
Andere Gewinnrücklagen		163.052	163.052
		<b>404.454.457</b>	<b>384.451.419</b>
<b>Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse</b>	8	<b>45.607.710</b>	<b>59.424.196</b>
<b>Rückstellungen</b>	9	<b>182.091.076</b>	<b>150.106.577</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	10	<b>382.718.691</b>	<b>413.600.035</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	11	<b>760.293</b>	<b>1.432.223</b>
		<b>1.015.632.227</b>	<b>1.009.014.450</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
für das Geschäftsjahr 2022 (1. Januar – 31. Dezember 2022)

	Anhangziffer	<b>2022</b> €	2021 €
Umsatzerlöse	12	226.907.680	251.026.520
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		848.883	111.730
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	12.141.060	10.176.810
<b>Gesamtleistung</b>		<b>239.897.623</b>	<b>261.315.060</b>
Sonstige betriebliche Erträge	14	145.781.034	111.675.208
Materialaufwand	15	-183.937.291	-166.614.986
Personalaufwand	16	-254.432.811	-253.727.929
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	-46.524.711	-51.418.782
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-39.058.388	-34.801.691
Beteiligungsergebnis	19	2.754.274	1.418.992
Zinsergebnis	20	-7.636.708	-11.976.006
Abschreibungen auf Finanzanlagen	21	-32.354	-6.091
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-143.189.332</b>	<b>-144.136.225</b>
Sonstige Steuern	22	-314.846	-813.256
<b>Unternehmensergebnis</b>		<b>-143.504.178</b>	<b>-144.949.481</b>
Erträge aus Verlustübernahme		143.504.178	144.949.481
<b>Jahresüberschuss/Bilanzgewinn</b>		-	-

## Anhang – Allgemeine Erläuterungen

### ALLGEMEINE ANGABEN

Die Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft (KVB) hat ihren Sitz in Köln. Sie ist beim Amtsgericht Köln unter HRB 2130 in das Handelsregister eingetragen.

### ANGABEN ZU FORM UND DARSTELLUNG

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 17. Juli 2015 wurde bei der Aufstellung beachtet.

Im Interesse einer besseren Klarheit und Übersichtlichkeit werden die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Vermerke, ebenso wie die Vermerke, die wahlweise in der Bilanz beziehungsweise der Gewinn- und Verlustrechnung anzubringen sind, weitestgehend im Anhang aufgeführt.

Ferner wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

### BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten ausgewiesen und werden über ihre Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Abschreibung erworbener Software erfolgt hierbei über einen Zeitraum von vier beziehungsweise zehn Jahren.

Die Bilanzierung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Berücksichtigung angemessener Gemeinkosten; Fremdkapitalzinsen sind nicht einbezogen. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung.

Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt, sobald diese fertiggestellt sind.

Die planmäßigen Abschreibungen im Sachanlagevermögen erfolgen im Wesentlichen linear. Die in den Jahren 1996 bis einschließlich 2007 in Betrieb genommenen Stadtbahnwagen werden degressiv abgeschrieben. Sofern hier die lineare Abschreibung zu höheren Beträgen führt, wird ein Wechsel von der degressiven zur linearen Abschreibungsmethode vorgenommen.

Zugänge bei den geringwertigen Vermögensgegenständen werden in einen Sammelposten eingestellt, der über fünf Jahre gewinnmindernd aufgelöst wird.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen die AfA-Tabellen für Personen- und Güterbeförderung im Straßen- und Schienenverkehr sowie die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde, wie sie in Anlehnung an die AfA-Tabellen betriebsindividuell festgelegt werden.

**Nutzungsdauer der Sachanlagen  
in Jahren**

U-Bahn-Bauwerke	75
Betriebsgebäude	50
Gleisanlagen	25
Weichen	20
Fahrdrabt	20
Zugsicherungs- und Signalanlagen	20
Bahnsteige und Rampen	25
Speise- und Rückleiterkabel	20
Unterwerke	20
Stadtbahnwagen	15 – 30
Busse	7 – 10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 23

Die Finanzanlagen werden grundsätzlich mit den Anschaffungskosten angesetzt; sofern Ausleihungen unverzinslich oder niedrig verzinslich sind, werden diese mit dem Barwert auf der Grundlage eines marktkonformen Zinsfußes bilanziert. Liegt die Bewertung der Finanzanlagen über dem am Abschlussstichtag beizulegenden Wert, wird dem bei dauernder Wertminderung durch außerplanmäßige Abschreibungen Rechnung getragen.

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt mit den fortgeschriebenen durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips. Anschaffungsnebenkosten wie Frachten, Zölle sowie Kostenminderungen (Skonti und andere) werden entsprechend berücksichtigt. Bestandsrisiken, die sich aus einer geminderten Verwertbarkeit ergeben, wurden berücksichtigt.

Bei den zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen wird das Material ebenfalls mit durchschnittlichen Anschaffungskosten angesetzt. In den Wertansatz werden darüber hinaus der Lohn, die Material- und die Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung einbezogen.

Waren sind zu Anschaffungskosten auf Einzelkostenbasis bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden zu Nennwerten unter Berücksichtigung von Wertminderungen in begründeten Einzelfällen angesetzt.

Die flüssigen Mittel werden zu Nominalwerten bilanziert.

Die noch nicht mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten verrechneten Investitionszuschüsse werden zur Verbesserung der Klarheit und Übersichtlichkeit des Jahresabschlusses als Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Methode) unter Berücksichtigung eines Durchschnittszinssatzes sowie zukünftiger Renten- und Gehaltssteigerungen ermittelt. Der Zeitraum für die Durchschnittsbildung des Rechnungszinses für Altersvorsorge-/Pensionsrückstellungen entspricht zehn Jahren.

Bei den sonstigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen angemessen und ausreichend berücksichtigt. Der Ansatz erfolgt zu dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen werden abgezinst, die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Erneuerungsaufwendungen, Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Beihilfen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung von Gehalts- beziehungsweise Kostensteigerungen und eines Durchschnittszinssatzes berechnet.

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag passiviert.

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derartige Geschäfte wurden im Berichtsjahr nicht getätigt.

## LATENTE STEUERN

Die KVB ist Organgesellschaft einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der Stadtwerke Köln GmbH, Köln (SWK). Latente Steuern werden beim Organträger ausgewiesen.

## Erläuterungen der Bilanz

### 1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten ist der Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2022 zu entnehmen, welche dem Anhang beigefügt ist.

<b>Anteilsbesitz</b>				
<b>Name und Sitz</b>	<i>Anteil am Kapital</i>	<i>Eigenkapital</i>	<i>Ergebnis</i>	
	%	<i>Tsd. €</i>	<i>Jahr</i>	<i>Tsd. €</i>
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	1.700	2022	–
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2022	–
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	727	2021	627
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	51,0	5.743	2021	2.430
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	2.626	2021/22 (30.9.)	1.680
VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln, Kommanditanteil	10,1	5.265	2021	623

Eine Beteiligung von nominal 1 Tsd. € besteht außerdem an der beka GmbH, Köln. Mit der KSG und der Westigo bestehen Organverträge mit Ergebnisausschlussvereinbarung.

### 2 Vorräte

	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	29.521	29.505
Unfertige Leistungen	1.509	660
Waren	7	36
<b>Gesamt</b>	<b>31.037</b>	<b>30.201</b>

### 3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<b>31.12.2022</b> Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25.825	19.518
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	41.877	32.691
Sonstige Vermögensgegenstände	15.052	55.874
<b>Gesamt</b>	<b>82.754</b>	<b>108.083</b>

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen in Höhe von 4,3 Mio. € (Vorjahr 2,6 Mio. €) gegen die Stadt Köln.

Im Geschäftsjahr lagen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 41,9 Mio. € vor. 41,4 Mio. € (Vorjahr 32,7 Mio. €) betreffen den laufenden Verrechnungsverkehr (Cash-Pooling) und Verlustausgleichsforderungen mit der SWK. Weitere 0,5 Mio. € entfallen auf die Ergebnisübernahme der KSG.

In den sonstigen Vermögensgegenständen des Vorjahres waren noch ausstehende Zahlungen aus dem Corona-Rettungsschirm in Höhe von 28,1 Mio. € enthalten, die im Geschäftsjahr weggefallen sind.

Insgesamt enthalten die sonstigen Vermögensgegenstände Forderungen gegen die Stadt Köln von 3,1 Mio. € (Vorjahr 16,2 Mio. €).

Alle Forderungen in Höhe von 82,8 Mio. € (Vorjahr 108,1 Mio. €) haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

### 4 Flüssige Mittel

Hier sind Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten erfasst.

### 5 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten werden Vorauszahlungen auf Versicherungen ausgewiesen.

### 6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital von 78,3 Mio. € (unverändert zum Vorjahr) ist voll eingezahlt und in 156.600 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

### 7 Kapitalrücklage

Die Stadt Köln stellte zur Finanzierung der Infrastruktur im Geschäftsjahr einen Betrag in Höhe von 20,0 Mio. € (Vorjahr 18,7 Mio. €) in die Kapitalrücklage (§ 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB) ein.

### 8 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

Dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse wurden 31,9 Mio. € (Vorjahr 30,4 Mio. €) zugeführt. 45,7 Mio. € (Vorjahr 56,5 Mio. €) wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.



## 9 Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 87,0 Mio. € (Vorjahr 83,8 Mio. €) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 95,1 Mio. € (Vorjahr 66,3 Mio. €).

### Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	<b>31.12.2022</b> <i>Tsd. €</i>	<i>31.12.2021</i> <i>Tsd. €</i>
Versorgungsverpflichtungen	55.248	54.234
Sachleistungsverpflichtungen	31.768	29.565
<b>Gesamt</b>	<b>87.016</b>	<b>83.799</b>

Sämtliche Pensionsrückstellungen sind wie im Vorjahr langfristig.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Grundsätze nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck berechnet. Zudem wurden ein Zinssatz von 1,79 % (Vorjahr 1,87 %) sowie Gehalts- und Rentensteigerungen von jährlich 2,5 % zugrunde gelegt. Der Zinssatz entspricht dem für den 31. Dezember 2022 prognostizierten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer Restlaufzeit der Pensionsverpflichtungen von 15 Jahren. Ausgehend von einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre (1,45 %; Vorjahr 1,35 %) ergibt sich ein ausschüttungsgesperter Differenzbetrag in Höhe von 4,4 Mio. € (Vorjahr 6,6 Mio. €).

Die Rückstellungen für Sachbezüge wurden wie im Vorjahr mit einer Kostensteigerungsrate von 2,0 % berechnet.

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der mittelbaren nicht passivierten Pensionsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Ausübung des Wahlrechts gemäß Art. 28 EGHGB beträgt unter Anwendung eines Rechnungszinssatzes von 1,79 % (Vorjahr 1,87 %) und eines Rententrends von unverändert 1,0 % zum Ende des Berichtsjahres 234,0 Mio. € (Vorjahr 232,5 Mio. €).

Sonstige Rückstellungen		
	<b>31.12.2022</b>	31.12.2021
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
- für Erneuerungsverpflichtungen	35.650	13.600
- für den Personal- und Sozialbereich	28.211	26.030
- Corona-Rettungsschirm	10.069	0
- für drohende Verluste	5.500	5.200
- für Instandhaltung	2.910	4.114
- für Haftpflichtleistungen	1.545	1.514
- für ausstehende Rechnungen	625	6.563
Übrige	10.565	9.287
<b>Gesamt</b>	<b>95.075</b>	<b>66.308</b>

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

Von den sonstigen Rückstellungen haben 63,2 Mio. € (Vorjahr 36,5 Mio. €) langfristigen Charakter.

Die Rückstellungen für Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Verfahren berechnet. Neben den Richttafeln 2018 G wurde ein für den 31. Dezember 2022 prognostizierter Zinssatz von 1,45 % (Vorjahr 1,35 %) angewendet. Zudem wurden Gehaltssteigerungen von 2,5 % sowie bei den Beihilfeverpflichtungen Kostensteigerungen von 2,0 % berücksichtigt.

## 10 Verbindlichkeiten

**Verbindlichkeitspiegel 31.12.2022**  
 (31.12.2021)

	Restlaufzeit			Gesamt
	<i>bis 1 Jahr</i>	<i>größer 1 Jahr</i>	<i>davon größer 5 Jahre</i>	
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</b>	34.635	260.380	163.773	295.015
(Vorjahr)	(39.064)	(285.061)	(174.529)	(324.125)
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	34.730	0	0	34.730
(Vorjahr)	(28.792)	(0)	(0)	(28.792)
<b>Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</b>	3.368	0	0	3.368
(Vorjahr)	(1.572)	(0)	(0)	(1.572)
davon				
- aus Lieferungen und Leistungen	(3.352)	(0)	(0)	(3.352)
- (Vorjahr)	((1.435))	((0))	((0))	((1.435))
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht</b>	2	0	0	2
(Vorjahr)	(7)	(0)	(0)	(7)
davon				
- aus Lieferungen und Leistungen	(2)	(0)	(0)	(2)
- (Vorjahr)	((0))	((0))	((0))	((0))
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	15.856	33.748	23.753	49.604
(Vorjahr)	(15.718)	(43.386)	(31.161)	(59.104)
davon				
- aus Steuern	(1.865)	(0)	(0)	(1.865)
- (Vorjahr)	((1.999))	((0))	((0))	((1.999))
- im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)
- (Vorjahr)	((0))	((0))	((0))	((0))
<b>Gesamt</b>	<b>88.591</b>	<b>294.128</b>	<b>187.526</b>	<b>382.719</b>
(Vorjahr)	(85.153)	(328.447)	(205.690)	(413.600)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der RheinEnergie. Weiterhin ist hier die Verlustübernahme der Westigo ausgewiesen (Vorjahr Westigo und KSG).

Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 5. Vermögensbildungsgesetzes stellen 6,3 Mio. € (Vorjahr 6,7 Mio. €) der sonstigen Verbindlichkeiten dar.

## 11 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten sind Ansprüche aus der Abrechnung der Vorfinanzierungskosten im Rahmen des Baus der Nord-Süd Stadtbahn periodisiert sowie Mietvorauszahlungen für das Geschäftsjahr 2023 ausgewiesen.

## Haftungsverhältnisse

Am 22. Juni 2011 hat die KVB eine Freistellungserklärung gegenüber der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg GmbH i.L. in Höhe von 3,7 Mio. € und am 21. Juli 2014 eine weitere Freistellungserklärung über 1,5 Mio. € abgegeben. Für den ergebniswirksamen Teil besteht im Jahresabschluss 2022 analog zum Vorjahr eine Rückstellung in Höhe von 4,1 Mio. €. Der nichtergebniswirksame Teil würde bei Zuschussrückzahlungen zu Anschaffungskosten führen; diese werden erst bei konkreter Inanspruchnahme durch die SRS bilanziert.

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 690,5 Mio. €, davon 522,2 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden.

Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die im Berichtsjahr 15,8 Mio. € betragen.

Aus Leasingverträgen für 13 Dienstwagen ergeben sich bis zum jeweiligen Vertragsende Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 232,1 Tsd. €.

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 706,5 Mio. €.

## Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

### 12 Umsatzerlöse

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Verkaufserlöse	193.793	213.265
VRS-Ausgleich und sonstige Verkehrserlöse	8.148	6.335
Verkehrserlöse der Periode	201.941	219.600
Periodenfremde Verkehrserlöse	-53	6.424
Verkehrserlöse gesamt	201.888	226.024
Sonstige Umsatzerlöse	25.020	25.003
<b>Umsatzerlöse Gesamt</b>	<b>226.908</b>	<b>251.027</b>

Die niedrigeren Umsatzerlöse stehen nicht in Verbindung mit geringeren Fahrgastzahlen, sondern sind eine unmittelbare Folge der Einnahmeausfälle aus dem sogenannten 9-Euro-Ticket (-9,6 %). Die Erstattung der Einnahmeausfälle (im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms) wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Hinsichtlich der weiteren Aufteilung der Verkehrserlöse verweisen wir auf unsere Ausführungen im Lagebericht.

In den sonstigen Umsatzerlösen sind insbesondere Erlöse aus Leistungen für Dritte, aus Werbeeinnahmen, Erstattungen der Betriebs- und Unterhaltskosten für U-Bahn-Haltestellen durch die Stadt Köln sowie Grundstücks- und Lagervermietung enthalten.

### 13 Andere aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen betreffen vor allem aktivierte Personalkosten.

### 14 Sonstige betriebliche Erträge

Insgesamt erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr von 111,7 Mio. € um 34,1 Mio. € auf 145,8 Mio. €.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind außergewöhnliche Erträge in Höhe von 103,4 Mio. € (Vorjahr 58,3 Mio. €) enthalten. Sie sind begründet durch die für das Geschäftsjahr erhaltenen Zuwendungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm zum Ausgleich der coronabedingten Einnahmeausfälle in Höhe von 54,5 Mio. € und aus dem Ausgleich für den Ausfall der Fahrgelderlöse in Höhe von 38,4 Mio. € durch die zeitweise Begrenzung aller Abonnements sowie Job- und Großkundentickets auf 9 €.

Ansonsten beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen Erträge aus weiteren Zuschüssen und Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen sind 23,8 Mio. € (Vorjahr 8,0 Mio. €) periodenfremd und betreffen im Wesentlichen Erträge aus dem Corona-Rettungsschirm sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

## 15 Materialaufwand

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	49.691	51.337
Bezogene Leistungen	134.246	115.278
<b>Gesamt</b>	<b>183.937</b>	<b>166.615</b>

Der Anstieg der bezogenen Leistungen resultiert aus höheren Kosten für die Instandhaltung der Fahrzeuge und Anlagen.

## 16 Personalaufwand

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Löhne und Gehälter einschließlich sonstiger Personalaufwendungen	196.084	197.832
Soziale Abgaben	39.463	38.301
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	18.886	17.595
– davon für Altersversorgung	(17.513)	(16.285)
<b>Gesamt</b>	<b>254.433</b>	<b>253.728</b>

Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand) 3.876 (davon 41 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer; Vorjahr insgesamt: 3.869, davon 41 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer). Von diesen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern waren 732 weiblich und 3.144 männlich (Vorjahr 724 weiblich und 3.145 männlich). Einschließlich der 178 (Vorjahr 174) Auszubildenden belief sich die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr auf 4.054 (ohne Vorstand; Vorjahr 4.043) und 4.058 (inklusive Vorstand; Vorjahr 4.047).

## 17 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen in Höhe von 46.525 Tsd. € (Vorjahr 51.419 Tsd. €) entfallen 44.614 Tsd. € (Vorjahr 49.256 Tsd. €) auf Sachanlagen und 1.911 Tsd. € (Vorjahr 2.163 Tsd. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände. Die Abschreibungen auf Sachanlagen sinken nach Sondereffekten des Vorjahres – Reduzierung der Nutzungsdauer der Stadtbahnen der Serie K4000er (5,4 Mio. €) und außerplanmäßigen Abschreibungen (6,7 Mio. €) – wieder auf ihr planmäßiges Niveau.

## 18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Neben Vertriebs- und Verwaltungskosten sind hier vor allem Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit ausgewiesen. Im Übrigen sind hier unter anderem Aufwendungen für Mieten und Pachten, für Versicherungen, externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Umlagen der Konzernunternehmen sowie Rechts- und Beratungskosten enthalten.

## 19 Beteiligungsergebnis

	<b>2022</b> <i>Tsd. €</i>	<i>2021</i> <i>Tsd. €</i>
Erträge aus Beteiligungen	2.258	1.557
– davon aus verbundenen Unternehmen	(2.258)	(1.557)
Erträge aus Gewinnabführung	510	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-14	-138
<b>Gesamt</b>	<b>2.754</b>	<b>1.419</b>

Ausgewiesen sind hier die Erträge aus den verbundenen Unternehmen SOV in Höhe von 1.239 Tsd. € (Vorjahr 953 Tsd. €), DKS in Höhe von 699 Tsd. € (Vorjahr 402 Tsd. €) und KSV in Höhe von 320 Tsd. € (Vorjahr 202 Tsd. €) sowie Erträge aus organschaftlicher Gewinnübernahme der KSG in Höhe von 510 Tsd. € (Vorjahr: Verlust 123 Tsd. €) und Aufwendungen aus der organschaftlichen Verlustübernahme der Westigo in Höhe von 14 Tsd. € (Vorjahr 15 Tsd. €).

## 20 Zinsergebnis

	<b>2022</b> <i>Tsd. €</i>	<i>2021</i> <i>Tsd. €</i>
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	15	17
– davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	34	51
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.686	-12.044
– davon an verbundene Unternehmen	(-431)	(-122)
– davon Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2.462)	(-6.848)
<b>Gesamt</b>	<b>-7.637</b>	<b>-11.976</b>

Der Rückgang bei den Zinsaufwendungen resultiert im Wesentlichen aus den verminderten Aufwendungen für die Aufzinsung von Rückstellungen.

## 21 Abschreibungen auf Finanzanlagen

Bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich wie im Vorjahr um die Abzinsung unverzinslicher Arbeitgeberdarlehen auf den Barwert, die als periodenfremd gelten.

## 22 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten vor allem Grund- und Kraftfahrzeugsteuer.

## Sonstige Angaben

### Honorar des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers, WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, betrug im Geschäftsjahr insgesamt 169,9 Tsd. €. Davon entfielen 114,0 Tsd. € auf die Jahresabschlussprüfung und 55,9 Tsd. € auf sonstige Leistungen.

### Mutterunternehmen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) mit Sitz in Köln. Die SWK hält 90 % der Aktien der KVB. Der nach § 291 HGB befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht, die von der Stadtwerke Köln GmbH sowohl für den kleinsten als auch für den größten Kreis aufgestellt werden, werden im Unternehmensregister bekannt gemacht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrages mit Ergebnisausschlussvereinbarung ist die SWK verpflichtet, den Verlust der KVB auszugleichen.

### Angaben zu § 6b EnWG

Die KVB verkauft in geringem Umfang bezogenen Strom an Dritte weiter. In Verbindung mit dem oben genannten Organschaftsverhältnis ist die KVB deswegen als vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen anzusehen und muss die Vorschriften des § 6b EnWG beachten.

Die Weiterveräußerung des Stroms ist nach § 6b Abs. 3 Satz 3 EnWG als andere Tätigkeit innerhalb des Elektrizitätssektors zu qualifizieren, für die grundsätzlich getrennte Konten teilweise unter Verwendung sachgerechter Schlüsselungen geführt werden.

Geschäfte größeren Umfangs mit verbundenen oder assoziierten Unternehmen (§ 6b Abs. 2 EnWG) betreffen den organschaftlichen Verlustausgleich durch die SWK.

### Mitglieder und Bezüge des Aufsichtsrates

Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Kölner Verkehrs-Betriebe AG einschließlich der Veränderungen nach dem Bilanzstichtag sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Sie erhalten für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung je teilgenommene Sitzung des Aufsichtsrates. Gleiches gilt für die Mitglieder des nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildeten Ausschusses.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 25. November 2021 erhalten mit Wirkung ab 1. Januar 2022

- der Vorsitzende 500,00 € je Sitzung,
- der stellvertretende Vorsitzende 375,00 € je Sitzung und
- die übrigen Mitglieder 250,00 € je Sitzung.

Zudem wird eine jährliche pauschale Vergütung an die Aufsichtsratsmitglieder ausbezahlt, und zwar erhalten

- der Vorsitzende 1.500,00 €,
- der stellvertretende Vorsitzende 1.500,00 € und
- die übrigen Mitglieder 1.500,00 €.



Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates beliefen sich im Berichtsjahr auf 95,3 Tsd. € (Vorjahr 52,5 Tsd. €). Dieser Betrag verteilt sich wie folgt auf die Aufsichtsratsmitglieder der KVB AG:

		<b>Gesamtbezüge</b> €
Lino Hammer	Vorsitzender, MdR, Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln	10.000
Marco Steinborn *	Stellvertretender Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender	7.875
Andrea Blome (bis 17. März 2022)	Stadtdirektorin der Stadt Köln, Dezernentin Allgemeine Verwaltung und Ordnung	375
Christian Burk * (seit 1. Mai 2022)	Bauingenieur, Bereichsleiter „Fahrweg“	3.250
Paul Cichos * (von 1. Juni bis 15. Juni 2022)	Verkehrsmeister	875
Oliver Czernik * (seit 24. Februar 2022)	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender	2.875
Teresa Elisa De Bellis-Olinger	MdR, Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig Mitarbeiterin bei MdB D. Seif	4.250
Ascan Egerer (seit 17. März 2022)	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität	3.500
Mustafa Ekit * (seit 15. Juni 2022)	KOM-Fahrer	2.125
Ralf Finkensieper * (bis 31. Mai 2022)	Rentner	1.375
Detlef Friesenhahn * (bis 30. April 2022)	Passive Altersteilzeitphase	1.000
Markus Fürst-Reichel *	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	4.250
Eric Haeming	MdR, Corporate Business Development Manager, Prokurist, DACHSER SE	4.250
Mike Homann	MdR, Rechtsanwalt, selbständig, Geschäftsführer, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln	5.500
Christiane Jäger	MdR, Verwaltungsangestellte Stadt Leverkusen	4.250
Daniel Kolle *	Bezirksgeschäftsführer, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	4.250
Ralf Lion (seit 15. Juni 2022)	Verkehrs-/Stellwerkmeister	2.125
Dr. David Lutz (bis 1. Dezember 2022)	MdR, Specialist Lead, Deloitte Consulting GmbH	3.750

		<b>Gesamtbezüge</b> €
Frank Michael Munkler *	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	5.750
Michael Nettesheim * (bis 23. Februar 2022)	Passive Altersteilzeitphase	250
Thomas Oberwinter *	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	4.250
Monique Steeger * (seit 1. Januar 2022)	Landesfachbereichsleiterin, ver.di Landesbezirk NRW	3.750
Ralph Sterck	MdR, Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	4.250
Güldane Tokyürek	MdR, Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach	4.250
Lars Wahlen (seit 1. Dezember 2022)	Student	375
Stefan Weyers * (bis 15. Juni 2022)	Mitarbeiter Fahrgastsicherheit/-service	2.250
Andreas Wolter	MdR, Bürgermeister der Stadt Köln; Controller, BRUNATA-METRONA GmbH	4.250

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

Für Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2022 keine unverzinslichen Darlehen.

## Mitglieder und Bezüge des Vorstandes

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für die Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen, in zwei Fällen einer Übergangsgeldzusage sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen.

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2014 vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 1.457,7 Tsd. € (Vorjahr 1.391,6 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung</i>	<i>Tantieme</i>	<i>Sach- und sonstige Bezüge*</i>	<i>Insgesamt</i>
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Stefanie Haaks Vorstandsvorsitzende	284,7	65,1	8,9	358,7
Jörn Schwarze Technischer Vorstand	287,5	65,1	25,9	378,5
Dr. Thomas Schaffer Kaufmännischer Vorstand	258,8	65,1	7,7	331,6
Peter Densborn Personalvorstand und Arbeitsdirektor	287,5	65,1	36,3	388,9
<b>Vorstand gesamt</b>	<b>1.118,5</b>	<b>260,4</b>	<b>78,8</b>	<b>1.457,7</b>

\* erfolgsunabhängige Bezüge

Es wurden keine Leistungen an frühere Vorstandsmitglieder wegen der Beendigung ihrer Tätigkeit im Laufe des Geschäftsjahres gewährt oder zugesagt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall.

Bei Nichtverlängerung des Anstellungsvertrages besteht in zwei Fällen ein Anspruch auf Zahlung eines Übergangsgeldes, wenn die Beendigung oder Nichtverlängerung von der Gesellschaft ausgeht und hierfür kein wichtiger Grund in der Person des Vorstandsmitgliedes vorliegt. In Abhängigkeit vom erreichten Alter bei Beendigung wird das Übergangsgeld für mindestens sechs beziehungsweise zwölf Monate, höchstens jedoch für 18 Monate in Höhe der letzten monatlichen Festvergütung gewährt. Ab Vollendung des 62. Lebensjahres – beziehungsweise in einem Fall des 61. Lebensjahres – wird das Übergangsgeld in Höhe der erreichten Versorgung und bis zum 65. Lebensjahr gezahlt.

Die Versorgungsleistungen sind in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der festen Vergütung bei Vertragsbeendigung zugesagt (unmittelbare Versorgungszusage). Dieser Prozentsatz steigt beginnend mit 40 % jährlich um zwei Prozentpunkte bis zum Höchstprozentsatz von 60 % bzw. 65 %. Auf die Versorgung werden die Leistungen der gesetzlichen Altersrente angerechnet. Es bestehen darüber hinaus Regelungen zur Anrechnung von Versorgungsansprüchen aus früheren Anstellungsverhältnissen sowie für die Anrechnung von Einkünften bis zum 65. Lebensjahr.

Die Pensionsverpflichtungen im Einzelnen:

<b>Vorstandsmitglied</b>	<i>Erreichter Vers.-%-Satz</i>	<i>Erreichbarer Vers.-%-Satz</i>	<i>Zuführung zur Pensions- rückstellung Tsd. €</i>	<i>Barwert per 31.12.2022*</i>  <i>Tsd. €</i>
Stefanie Haaks	46 %	60 %	271,1	1.062,7
Jörn Schwarze	64 %	65 %	291,3	3.601,6
Dr. Thomas Schaffer	44 %	60 %	282,4	716,0
Peter Densborn	58 %	65 %	279,0	2.745,6

\* nachrichtlich

Die nachrichtlich angegebenen Werte ergeben sich aus der versicherungsmathematischen Berechnung zum 31. Dezember 2022.

Während des Geschäftsjahres wurden keine Änderungen der Zusagen vereinbart.

Leistungen, die dem einzelnen Vorstandsmitglied von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit zugesagt oder im Berichtsjahr gewährt wurden, beziehen sich vor allem auf Aufsichtsrats- und Beiratsmandate bei Konzerngesellschaften und städtischen Beteiligungsunternehmen. Sie teilen sich wie folgt auf:

<b>Vorstandsmitglied</b>	<i>Tsd. €</i>
Stefanie Haaks, Vorsitzende	11,6
Jörn Schwarze	1,0
Dr. Thomas Schaffer	0,0
Peter Densborn	0,0

Diese Vergütungen beinhalten ausschließlich erfolgsunabhängige Bestandteile.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden für Pensionen 1.721,5 Tsd. € aufgewendet. Für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen in Höhe von 33.776.264 €.

## Nachtragsbericht

Die Zahl der Fahrgäste der KVB nach VRS-Tarif ist im Januar und Februar 2023 aufgrund des Wegfalls aller pandemiebedingten Einschränkungen im Vergleich zum gleichen Vorjahreszeitraum um 8,7 Mio. gestiegen.

Wegen des Fahrgastzuwachses und der Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,5 % zum 1. Januar 2023 liegen die Verkehrserlöse mit rund 41,0 Mio. € im Januar und Februar 2023 4,0 Mio. € über dem Vorjahresniveau, jedoch 4,8 Mio. € unter den ursprünglichen Planwerten.

Der weitere Verlauf der Fahrgastentwicklung und der Fahrgelderlöse lässt sich aufgrund der zum 1. Mai 2023 geplanten Einführung des DeutschlandTickets zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht absehen. Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen des Ukraine-Konflikts und der Einführung der DeutschlandTickets auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der KVB im Geschäftsjahr 2023 verweisen wir auf unsere Ausführungen im Lagebericht (Risiken- und Chancenbericht sowie Prognosebericht).

Köln, den 31. März 2023

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

### **Der Vorstand**

Stefanie Haaks    Jörn Schwarze    Dr. Thomas Schaffer    Peter Densborn

## Entwicklung des Anlagevermögens

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG für das Geschäftsjahr 2022  
(1. Januar – 31. Dezember 2022)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2022
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	41.125	1.123	23	1.415	43.640
Geleistete Anzahlungen	3.290	1.433	0	-2.354	2.369
	<b>44.415</b>	<b>2.556</b>	<b>23</b>	<b>-939</b>	<b>46.009</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	259.097	5.510	3.365	8.928	270.170
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1.039.883	46	1	0	1.039.928
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	1.298.980	5.556	3.366	8.928	1.310.098
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	903.214	10.718	6.029	9.294	917.197
Fahrzeuge für den Personenverkehr	830.370	16.681	4.867	49.984	892.168
Maschinen und maschinelle Anlagen	81.269	6.672	983	751	87.709
Technische Anlagen und Maschinen	1.814.853	34.071	11.879	60.029	1.897.074
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	105.132	4.221	11.261	2.306	100.398
Fertige Anlagen	3.218.965	43.848	26.506	71.263	3.307.570
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	214.367	78.719	0	-70.324	222.762
	<b>3.433.332</b>	<b>122.567</b>	<b>26.506</b>	<b>939</b>	<b>3.530.332</b>

Kumulierte Investitions- zuschüsse Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 1.1.2022	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2021
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
2.685	33.330	1.911	23	0	35.218	5.737	5.361
0	0	0	0	0	0	2.369	3.290
<b>2.685</b>	<b>33.330</b>	<b>1.911</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>35.218</b>	<b>8.106</b>	<b>8.651</b>
115.800	73.904	2.122	1.972	0	74.054	80.316	68.132
697.700	56.137	6.351	1	0	62.487	279.741	286.046
813.500	130.041	8.473	1.973	0	136.541	360.057	354.178
517.246	263.941	12.820	2.759	0	274.002	125.949	124.457
406.329	348.748	15.417	4.385	0	359.780	126.059	109.679
25.142	35.348	2.990	976	0	37.362	25.205	24.806
948.717	648.037	31.227	8.120	0	671.144	277.213	258.942
7.023	72.843	4.914	9.418	0	68.339	25.036	24.284
1.769.240	850.921	44.614	19.511	0	876.024	662.306	637.404
0	0	0	0	0	0	222.762	214.367
<b>1.769.240</b>	<b>850.921</b>	<b>44.614</b>	<b>19.511</b>	<b>0</b>	<b>876.024</b>	<b>885.068</b>	<b>851.771</b>

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2022
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	4.299	0	0	0	4.299
Beteiligungen	102	0	0	0	102
Sonstige Ausleihungen	2.798	28	404	0	2.422
	<b>7.199</b>	<b>28</b>	<b>404</b>	<b>0</b>	<b>6.823</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>3.484.946</b>	<b>125.151</b>	<b>26.933</b>	<b>0</b>	<b>3.583.164</b>



Kumulierte Investitions- zuschüsse	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 1.1.2021	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2020
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
0	456	0	0	0	456	3.843	3.843
0	0	0	0	0	0	102	102
0	858	32	64	0	798	1.624	1.940
0	1.314	32	64	0	1.254	5.569	5.885
1.771.925	885.565	46.557	19.598	0	912.496	898.743	866.307

## Kapitalflussrechnung

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

	<b>2022</b> Tsd. €	2021 Tsd. €
Jahresergebnis vor Ergebnisübernahme	-143.504	-144.949
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	46.525	51.419
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen	825	-1.468
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	4	-60
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	23.717	48.548
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (inkl. kurzfristiger Rückstellungen)	36.293	8.757
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Anlageabgängen	14	698
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	7.637	11.976
Sonstige Beteiligungserträge (-)	-2.259	-1.557
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-30.748</b>	<b>-26.636</b>
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-2.556	-3.767
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	166	77
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-122.567	-95.960
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	340	357
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-28	-76
Erhaltene Zinsen (+)	49	68
Erhaltene Dividenden (+)	2.259	1.557
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-122.337</b>	<b>-97.744</b>
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführungen	20.003	18.676
Sonstige Einzahlungen (+) eines Gesellschafters	144.949	109.925
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von Krediten	8.000	28.424
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Krediten	-46.527	-58.027
Einzahlungen (+) aus erhaltenen Investitionszuschüssen	31.850	30.354
Gezahlte Zinsen (-)	-5.846	-4.911
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>152.429</b>	<b>124.441</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>-656</b>	<b>61</b>
<b>Finanzmittelfonds am Anfang der Periode</b>	<b>1.837</b>	<b>1.776</b>
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>1.181</b>	<b>1.837</b>

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln

## **Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

### *Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

### *Grundlage für die Prüfungsurteile*

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

*Sonstige Informationen*

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt „Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen – Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote)
- den Abschnitt „Corporate Governance“ des Lageberichts

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

*Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht*

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### *Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts*

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

**Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen****Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG***Prüfungsurteil*

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 eingehalten hat.

Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.

*Grundlage für das Prüfungsurteil*

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Energiewirtschaftsgesetz (IDW PS 610 n.F. (07.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

*Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG*

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten der Gesellschaft nach § 6b Abs. 3 EnWG.

*Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG*

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die gesetzlichen Vertreter ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

## 77 BESTÄTIGUNGSVERMERK

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Köln, den 20. April 2023

WIBERA Wirtschaftsberatung  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims      Christoph Drewes  
Wirtschaftsprüfer    Wirtschaftsprüfer

## Zehnjahresübersicht

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)</b>					
Einwohnerinnen und Einwohner	1.044.070	1.053.528	1.069.192	1.081.701	1.084.795
Haushalte	545.050	551.024	557.090	560.298	561.071
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	147.715	147.732	147.842	148.697	149.593
Studentinnen und Studenten (31.10.)	90.193	94.045	97.364	98.580	99.770
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	499.024	512.224	522.249	538.112	553.442
Arbeitslose (Jahresmittel)	52.127	53.054	52.653	49.596	48.227
zugelassene Kfz	511.608	520.268	526.083	532.241	550.569
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	581	586	585	586	605
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)</b>					
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.241	3.251	3.315	3.374	3.388
Auszubildende	134	137	149	153	158
Gesamt	3.375	3.388	3.464	3.527	3.546
Veränderung zum Vorjahr (in %)	1,7	0,4	2,6	1,8	0,5



	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)</b>					
Einwohnerinnen und Einwohner	1.089.984	1.091.819	1.088.040	1.079.301	1.092.118
Haushalte	564.260	564.841	564.973	559.854	568.345
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	149.428	149.600	149.071	n.n.	n.n.
Studentinnen und Studenten (31.10.)	100.706	103.130	104.242	n.n.	n.n.
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	568.635	582.613	579.638	591.408	606.633
Arbeitslose (Jahresmittel)	45.968	46.397	55.194	56.528	52.020
zugelassene Kfz	554.853	565.332	570.800	573.421	576.139
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	607	617	625	634	629
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)</b>					
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.399	3.607	3.799	3.885	3.853
Auszubildende	187	185	184	195	195
Gesamt	3.586	3.792	3.983	4.080	4.048
Veränderung zum Vorjahr (in %)	1,1	5,7	5,0	2,4	0,8

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)</b>					
<b>Haltestellen</b>					
Stadtbahn	233	233	235	235	235
Bus	705	714	727	731	736
<b>Fahrzeuge (Jahresmittel)</b>					
Stadtbahn (ohne abgestellte)	377	376	379	377	377
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	221	226	226	228	232
<b>Anzahl der Linien</b>					
Stadtbahn	11	11	12	12	12
Bus	56	58	59	58	62
<b>Linienlänge (in km)</b>					
Stadtbahn	239	239	246	246	246
Bus	558	562	564	555	579
Park + Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)	5.492	4.937	4.953	4.930	4.930
<b>Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)</b>					
Wagenkilometer	53,8	53,7	54,1	54,8	54,3
Platzkilometer	7.882	7.865	7.941	8.086	7.980
Personenkilometer	1.464	1.456	1.462	1.470	1.485
Fahrgäste	276,6	275,1	276,2	277,7	280,6
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,5	-0,5	0,4	0,5	1,0
Platzausnutzung (in %)	18,6	18,5	18,4	18,2	18,6
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehrsgebiet)	208	205	203	202	209

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)</b>					
<b>Haltestellen</b>					
Stadtbahn	236	236	236	236	236
Bus	746	761	763	768	775
<b>Fahrzeuge (Jahresmittel)</b>					
Stadtbahn (ohne abgestellte)	378	377	378	382	388
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	229	253	275	285	300
<b>Anzahl der Linien</b>					
Stadtbahn	12	12	12	12	12
Bus	65	69	69	70	67
<b>Linienlänge (in km)</b>					
Stadtbahn	246	246	246	246	246
Bus	647	697	697	704	704
<b>Park + Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)</b>	4.467	4.765	4.769	4.763	4.761
<b>Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)</b>					
Wagenkilometer	53,9	55,1	56,1	59,6	57,6
Platzkilometer	7.955	8.073	8.218	8.808	8.472
Personenkilometer	1.493	1.512	887	909	1.249
Fahrgäste	282,3	286,0	167,7	171,7	236,1
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,6	1,3	-41,4	2,4	37,5
Platzausnutzung (in %)	18,8	18,7	10,8	10,3	14,7
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehrsgebiet)	209	211	124	128	174

in Mio. €	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>					
Umsatz	240,1	251,2	256,3	284,9	286,9
Veränderung zum Vorjahr (in %)	6,5	4,6	2,0	11,2	0,7
Gesamtleistung	248,2	260,4	260,0	289,6	289,8
je Mitarbeiter (in €)	76.660	80.096	78.432	82.652	82.183
Materialaufwand	113,1	118,8	128,1	126,6	135,2
Personalaufwand	180,6	185,1	197,6	199,1	205,8
Löhne und Gehälter / Sozialabgaben	166,2	170,9	180,2	185,3	191,4
je Mitarbeiter (in €)	51.338	52.571	54.359	52.869	54.259
Altersversorgung	13,3	13,4	16,4	12,9	13,2
Abschreibungen	35,3	38,2	39,1	41,5	41,4
Betriebliches Ergebnis	-74,0	-77,4	-75,1	-66,1	-73,1
Finanzergebnis	-12,5	-13,4	-13,0	-9,7	-13,3
Ergebnis nach Steuern	-86,5	-90,7	-88,1	-75,8	-86,5
Unternehmensergebnis	-86,9	-91,1	-88,4	-76,1	-86,8
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-6,6	4,8	2,9	13,9	-13,9
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-
<b>Bilanz 31.12. (in Mio. €)</b>					
Netto-Investitionen	-11,3	-242,1	84,8	42,4	30,5
Anlagevermögen	996,1	679,7	725,2	725,9	713,6
Umlaufvermögen	109,8	138,7	141,9	173,1	183,4
Eigenkapital (einschließlich Sonderposten)	597,6	297,7	319,4	323,6	340,7
Fremdkapital	513,8	516,1	548,1	576,0	556,3
Finanzschulden	331,3	345,8	371,4	389,3	384,2
Bilanzsumme	1.105,9	818,4	867,5	899,6	899,6

in Mio. €	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>					
Umsatz	288,0	299,4	250,8	251,0	226,9
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,4	3,9	-16,2	0,1	-9,6
Gesamtleistung	293,1	307,0	258,7	261,3	239,9
je Mitarbeiter (in €)	82.673	83.083	66.559	64.570	59.117
Materialaufwand	134,3	144,1	153,8	166,6	183,9
Personalaufwand	210,0	224,3	234,4	253,7	254,4
Löhne und Gehälter / Sozialabgaben	194,0	207,3	218,0	236,1	235,5
je Mitarbeiter (in €)	54.729	56.096	56.123	58.348	58.045
Altersversorgung	14,9	15,9	15,3	16,3	17,5
Abschreibungen	40,2	40,1	41,5	51,4	46,5
Betriebliches Ergebnis	-76,3	-85,7	-98,1	-133,5	-138,3
Finanzergebnis	-13,8	-13,9	-11,5	-10,6	-5,0
Ergebnis nach Steuern	-90,1	-99,7	-109,6	-144,1	-143,2
Unternehmensergebnis	-90,5	-100,0	-109,9	-144,9	-143,5
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-4,3	-10,5	-10,0	-31,9	1,0
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-
<b>Bilanz 31.12. (in Mio. €)</b>					
Netto-Investitionen	70,8	67,9	148,6	43,3	54,1
Anlagevermögen	741,5	768,7	875,5	866,4	898,7
Umlaufvermögen	194,1	262,4	152,9	140,1	115,0
Eigenkapital (einschließlich Sonderposten)	375,6	400,2	451,3	443,9	450,1
Fremdkapital	561,3	633,8	580,3	565,1	565,6
Finanzschulden	390,6	399,5	393,1	364,3	325,0
Bilanzsumme	939,1	1.034,0	1.031,7	1.009,0	1.015,6

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Kennzahlen (in %)</b>					
Umsatzrentabilität	-30,8	-30,8	-29,3	-23,2	-25,5
Materialintensität	45,6	45,6	49,3	43,7	46,6
Personalintensität	72,8	71,1	76,0	68,8	71,0
Sachanlagenintensität	88,9	81,5	82,0	79,0	77,8
Eigenkapitalquote (einschließlich Sonderposten)	38,8	34,6	34,5	34,3	37,9
Quote kurzfristiges Fremdkapital	10,8	20,4	17,4	15,6	13,5
Aufwanddeckungsgrad	76,7	76,5	78,5	81,4	79,7
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	-66,3	-71,0	-60,0	-61,3	-48,0

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Kennzahlen (in %)</b>					
Umsatzrentabilität	-26,5	-28,7	-39,1	-53,2	-60,9
Materialintensität	45,8	46,9	59,5	63,8	76,7
Personalintensität	71,6	73,0	90,6	97,1	106,1
Sachanlagenintensität	77,5	73,0	83,5	84,4	87,1
Eigenkapitalquote (einschließlich Sonderposten)	40,0	38,7	43,7	44,0	44,3
Quote kurzfristiges Fremdkapital	12,5	17,5	12,0	11,5	11,9
Aufwanddeckungsgrad	79,0	78,1	76,7	72,1	73,0
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	-56,2	-51,6	8,0	-26,6	-30,7

**Herausgeber**

Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen  
Scheidweilerstraße 38  
50933 Köln  
Telefon 0221/547-0  
KVB im Internet: [www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)

**In Zusammenarbeit mit**

Stadtwerke Köln GmbH  
SWK 50 – Unternehmenskommunikation  
Parkgürtel 26  
50823 Köln  
Telefon 0221/178-0  
[www.stadtwerkekoeln.de](http://www.stadtwerkekoeln.de)

**Konzeption und Gestaltung**

KD1 Designagentur, Köln

**Fotografie**

Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 2 und 3)  
Bildarchiv KVB, Köln (S. 6)  
Christoph Seelbach, Köln (S. 4, 5 und 11)