

Risiken- und Chancenbericht

RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM

Das im Unternehmen implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Risikoinventuren die permanente Überwachung von Risikofaktoren. Es erfüllt die Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Darüber hinaus dient das System auch dem frühzeitigen Erkennen und Steuern von Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der KVB gefährden. Damit fördert es die Nutzung künftiger Handlungsspielräume.

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

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses analysieren und dokumentieren wir alle identifizierten Risiken des operativen und strategischen Geschäfts, stufen sie nach Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit ein und integrieren sie in die Unternehmenssteuerung.

Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten:

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

Die Klassifizierung der Schadenshöhen orientiert sich an der Höhe des Jahresergebnisses und erfolgt für die KVB aktuell gemäß der folgenden 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. € Nettoschadenswert (sowohl bei Ergebnisrisiken als auch bei reinen Cashflow-Risiken). Diese Meldeschwelle wird auch dem hier vorliegenden Risiken- und Chancenbericht 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 UND CHANCEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Im Folgenden werden mit Stand vom 31. Dezember 2018 alle bedeutsamen Risiken der KVB – bezogen auf das Geschäftsjahr 2019 – aufgeführt. Darunter sind keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der KVB gefährden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Unglücksfalls am Waidmarkt.

Im Folgenden gehen wir konkret auf die Risiken und Chancen der zukünftigen Entwicklung der KVB ein:

Marktrisiken und -chancen

Die weiter anhaltende Dynamisierung struktureller und verhaltensbezogener Entwicklungen – wie demografischer Wandel, Klimawandel und veränderte Wertvorstellungen vor allem der jüngeren Generation – sowie die laufende Diskussion um Dieselfahrverbote, emissionsfreie Antriebe und neue, solidarisch finanzierte Tarifmodelle werden die Bedeutung des ÖPNV weiterhin erhöhen. Dies stellt für die KVB eine wesentliche Chance dar, die zugleich mit neuen Herausforderungen verbunden ist. Konkrete wesentliche Marktrisiken bestehen für die KVB per 31. Dezember 2018 keine.

In den Folgejahren erwarten wir einen Anstieg der Umsatzerlöse, der aus einer gesteigerten Kundennachfrage und regelmäßigen Tarifpreisanpassungen im Verkehrsverbund resultiert. Um die Kundennachfrage zu erhöhen, strebt die KVB attraktivitätssteigernde Maßnahmen an. Diese zielen auf die Ausweitung des Fahrplanangebots sowie die stete Verbesserung der Services, insbesondere hinsichtlich digitaler Serviceangebote, ab. Außerdem betreibt die KVB nach wie vor ein konsequentes Kostenmanagement.

Rahmenbedingungen und rechtliche Risiken

Zum 31. Dezember 2018 existieren für die KVB folgende wesentliche Risiken, die rechtliche Rahmenbedingungen beziehungsweise bestehende Verträge betreffen.

Wegfall der Direktvergabefähigkeit

Bis Ende des Jahres 2019 ist die KVB mit der Durchführung des ÖPNV im Kölner Stadtgebiet sowie der Durchführung der sogenannten interlokalen Verkehre betraut.

Nach heutigem Stand konnte für die Vorjahre bereits der Nachweis erbracht werden, dass alle für die Bestandsbetreuung geforderten Kriterien von der KVB erfüllt wurden. Für das Geschäftsjahr 2018 wird das Ergebnis der Prüfung Ende Mai 2019 erwartet. Derzeit liegen keine konkreten Hinweise dafür vor, dass die Kriterien im vergangenen Geschäftsjahr nicht eingehalten wurden.

Im Anschluss an die derzeitige Bestandsbetreuung strebt die KVB an, die Direktvergabe nach Art. 5/2 der EU-VO 1370/07 zu erlangen. Der Ratsbeschluss zur Vorabbekanntmachung erfolgte am 28. September 2017 und die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt im Dezember 2017. Aufgrund dessen sowie mit Blick auf die vorliegenden Ergebnisse und Terminplanungen ist davon auszugehen, dass ein nahtloser Anschluss an die heutige Bestandsbetreuung möglich ist.

Das Risiko, dass die Direktvergabefähigkeit (Ergebnisrisiko) wegfällt, wird demnach weiterhin als gering bewertet.

Risiken aus strittigen Nachträgen aus dem Bau der Nord-Süd Stadtbahn

Gegenüber den ursprünglichen Angeboten kam es vor allem im Bereich der Rohbauerstellung zu Mehrkostenanzeigen beziehungsweise zu Nachträgen durch die Auftragnehmer. Diese Mehrkostenanzeigen und Nachträge prüfen wir eingehend. Während der Prüfphase werden Nachträge als strittig bezeichnet und als potenzielles Risiko erfasst. Dabei handelt es sich um reine Cashflow-Risiken.

Betriebsrisiken

Die KVB setzt die Fahrzeuge und technischen Anlagen mit einem hohen Grad an Zuverlässigkeit und Sicherheit sowie unter Berücksichtigung gegebener Umweltstandards ein. Das Unternehmen begegnet technischen Ausfallrisiken und umweltbezogenen Risiken mit einer permanenten Verbesserung des technischen Standards sowie mit einer Umstellung der gesamten Busflotte auf Elektrobusse.

Zum 31. Dezember 2018 wird das folgende konkrete Betriebsrisiko 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 Mechanismen zum Gegensteuern schätzen wir das Gefährdungspotenzial dieses Risikos jedoch als gering ein.

Finanzrisiken

Zum 31. Dezember 2018 ist das folgende konkrete Finanzrisiko auszuweisen:

Nord-Süd Stadtbahn: Absinken der Standardisierten Bewertung auf einen Wert kleiner 1

Mittels einer Standardisierten Bewertung wird der volkswirtschaftliche Nutzen des bezuschussten Baus der Nord-Süd Stadtbahn bewertet. Daraus wird die Bezuschussungsfähigkeit dieser Baumaßnahme abgeleitet. Für die KVB existiert das Risiko (Cashflow), dass die Standardisierte Bewertung der Nord-Süd Stadtbahn auf einen Wert kleiner 1 fällt und damit die Zuschussfähigkeit des Anteils der KVB an der Baumaßnahme gefährdet ist.

Finanzielle Risiken aus dem Unglücksfall Waidmarkt bestehen nach heutiger Einschätzung nicht, denn den entstehenden Mehrkosten und eventuell gegen die KVB gerichteten Schadenersatzansprüchen stehen in gleicher Höhe Ausgleichsansprüche gegen Dritte beziehungsweise die Stadt Köln gegenüber. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die Stadt Köln mit einem Schreiben vom 9. März 2015 einen verschuldensunabhängigen nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruch analog § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB in Höhe von 122 Mio. € wegen des Einsturzes des Historischen Archivs infolge des Waidmarktunglücks gegenüber der KVB geltend gemacht hat – sofern aus dem kombinierten Haftpflicht- und Bauleistungsversicherungsvertrag eine entsprechende Versicherungsleistung tatsächlich zur Auszahlung kommt.

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

Hinsichtlich finanzieller Risiken des strategischen Geschäfts, die mit der Änderung gesetzlicher, vertraglicher sowie gesellschaftsstruktureller Rahmenbedingungen verbunden sind, werden frühzeitig geeignete Strategien entwickelt und entsprechende Maßnahmen abgeleitet sowie umgesetzt. So begegnet die KVB der Situation rückläufiger Finanzierungsmittel für den ÖPNV mit Maßnahmen, die darauf ausgerichtet sind, das gegebene Potenzial des Wachstums auf der Einnahmenseite auszuschöpfen (wie oben ausgeführt) und die Kostenseite weiter zu optimieren. Hierdurch verbessert die KVB die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich und gewährleistet weiterhin Mobilität auf hohem Niveau.

FAZIT Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der KVB gefährden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Unglücksfalls am Waidmarkt.

Soweit Risiken ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit. Gegen alle heute bereits erkennbaren Risiken des operativen und strategischen Geschäfts hat die KVB entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Um auch unvorhergesehene zukünftige Herausforderungen bewältigen zu können, setzt die KVB darauf, das gegebene Potenzial des Wachstums auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kostenseite weiter zu optimieren.

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Nach drei wirtschaftlich starken Jahren wird für das Jahr 2019 in Deutschland ein Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts von 0,8 % erwartet. Es ist in erster Linie dem privaten Konsum zu verdanken, dass die Binnennachfrage positiv ausfällt. Neben kräftig steigenden Löhnen fördert auch eine expansive Finanzpolitik den Konsum. Dies gilt vor dem Hintergrund, dass stabile außenwirtschaftliche Rahmenbedingungen unterstellt sind.

ÖPNV-NACHFRAGE

Für das Jahr 2019 wird damit gerechnet, dass sich im ÖPNV der Zuwachs der vergangenen Jahre fortsetzt. Die Planung der KVB geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen im Wesentlichen aufgrund von Neukunden leicht steigen werden.

UNTERNEHMENS- ENTWICKLUNG

Für das Geschäftsjahr 2019 plant die KVB unter Berücksichtigung der Erhöhung der VRS-Ticketpreise zum 1. Januar 2019 und der erwarteten Kostensteigerungen für 2019 ein Unternehmensergebnis von -94,0 Mio. €. Wie von VRS-Beirat und VRS-Zweckverband beschlossen, wurden die Ticketpreise zum Jahresbeginn 2019 zum Ausgleich der Kostenbelastung aus steigenden Lohn- und Materialkosten durchschnittlich um 3,5 % erhöht. Für das Geschäftsjahr 2019 erwarten wir Umsatzerlöse in Höhe von 302,3 Mio. €. Davon machen die Verkehrserlöse 281,8 Mio. € aus.