

# WIR. ZUSAMMEN. VEREINT.

Jahresabschluss 2022



**Rheinbahn**

*Einfach. Immer. Da.*





# **WIR. ZUSAMMEN. VEREINT.**

Jahresabschluss 2022

## INHALT

## ZAHLEN IM BLICK

# 6

### Zahlenteil

- 6 Bilanz
- 9 Gewinn- und Verlustrechnung
- 10 Anlagespiegel

### Lagebericht

- 12 Grundlagen des Unternehmens
- 16 Wirtschaftsbericht
- 20 Ertragslage
- 21 Operatives Ergebnis
- 27 Erklärung zur Unternehmensführung über die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil

### Anhang für das Geschäftsjahr

- 28 I. Allgemeine Erläuterungen
- 30 II. Erläuterungen
- 39 III. Sonstige Angaben

- 44 Impressum



# BILANZ

<b>Aktiva</b>	Anhang	<b>31.12.2022 TEUR</b>	<b>31.12.2021 TEUR</b>
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		4.315	1.777
2. Geleistete Anzahlungen		3.729	3.714
		<b>8.044</b>	<b>5.491</b>
<b>II. Sachanlagen</b>			
	1		
1. Grundstücke und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken davon a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: 77.282 TEUR (Vorjahr: 78.490 TEUR ) davon b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs: 3.512 TEUR (Vorjahr: 3.614 TEUR )		94.957	97.571
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		155.751	157.215
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr		189.785	162.344
4. Maschinen und masch. Anlagen, die nicht zu 2. oder 3. gehören		13.968	12.584
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		16.455	17.828
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		214.417	211.801
		<b>685.333</b>	<b>659.343</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>			
	2		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		235	235
2. Beteiligungen		5.542	5.542
3. Sonstige Ausleihungen		378	500
		<b>6.155</b>	<b>6.277</b>
		<b>699.532</b>	<b>671.111</b>

<b>Aktiva</b>	Anhang	<b>31.12.2022</b> <b>TEUR</b>	<b>31.12.2021</b> <b>TEUR</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
<b>I. Vorräte</b>	3		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		25.369	23.003
2. Unfertige Leistungen		6.524	4.957
3. Geleistete Anzahlungen		4.215	3.808
		<b>36.108</b>	<b>31.768</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	4		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		8.816	10.326
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		3.931	9.424
3. Sonstige Vermögensgegenstände		9.055	29.230
		<b>21.802</b>	<b>48.980</b>
<b>III. Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	5	37.790	52.626
		<b>95.700</b>	<b>133.374</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		<b>1.230</b>	<b>1.119</b>
		<b>796.462</b>	<b>805.604</b>

<b>Passiva</b>	Anhang	<b>31.12.2022 TEUR</b>	<b>31.12.2021 TEUR</b>
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	6	35.000	35.000
<b>II. Kapitalrücklage</b> Einlagen der Stadt Düsseldorf	7	123.442	123.442
<b>III. Gewinnrücklagen</b>	8		
1. Gesetzliche Rücklage		3.500	3.500
2. Andere Gewinnrücklagen		49.550	49.550
		<b>53.050</b>	53.050
<b>IV. Bilanzgewinn</b>		14.978	23.670
		<b>226.470</b>	<b>235.162</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	9		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		15.830	16.388
2. Sonstige Rückstellungen		90.525	59.009
		<b>106.355</b>	<b>75.397</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	10		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		343.124	382.890
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		39.771	21.747
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		736	1.024
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		604	436
5. Sonstige Verbindlichkeiten		77.221	86.474
		<b>461.456</b>	<b>492.571</b>
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	11	2.181	2.474
		<b>796.462</b>	<b>805.604</b>



# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2022 TEUR	2021 TEUR	
1.	Umsatzerlöse	12	202.343	256.130
2.	Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	13	1.567	72
3.	Andere aktivierte Eigenleistungen	13	11.363	10.760
4.	Sonstige betriebliche Erträge	14	87.842	70.529
5.	Materialaufwand	15		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		52.380	43.198
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		70.379	84.200
6.	Personalaufwand			
	a) Entgelt	16	152.525	152.451
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: 11.178 TEUR (Vorjahr: 12.182 TEUR)		43.058	43.773
7.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	47.018	58.114
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	33.500	33.594
9.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	19	38	41
10.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus Abzinsung von Rückstellungen: 14 TEUR (Vorjahr: 13 TEUR)	19	42	5.251
11.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus Aufzinsung von Rückstellungen: 348 TEUR (Vorjahr: 400 TEUR)	19	8.921	10.794
12.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20	0	4.525
<b>13.</b>	<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-104.586</b>	<b>-78.816</b>
14.	Sonstige Steuern	21	360	2.046
15.	Erträge aus Verlustübernahme	22	104.946	80.862
<b>16.</b>	<b>Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
17.	Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	23	0	8.692
18.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		14.978	14.978
<b>19.</b>	<b>Bilanzgewinn</b>		<b>14.978</b>	<b>23.670</b>

# ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2022

## Anlagespiegel

## Anschaffungs- und Herstellungskosten

Tabelle in TEUR	1.1.2022	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2022
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	18.672	1.144	2.565	1.581	20.800
2. Geleistete Anzahlungen	3.714	1.930	-1.915	0	3.729
	22.386	3.074	650	1.581	24.529
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	194.483	9	1.133	0	195.625
davon a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	158.390	575	1.120	0	160.086
davon b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	8.059	0	10	0	8.069
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	374.515	121	11.423	1.817	384.242
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	483.935	38.550	9.418	4.773	527.130
4. Maschinen und masch. Anlagen, die nicht zu 2. oder 3. gehören	55.108	1.496	1.874	59	58.419
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	95.121	3.682	1.527	3.786	96.544
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	211.801	28.677	-26.025	36	214.417
	1.414.963	72.535	-650	10.471	1.476.377
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	235	0	0	0	235
2. Beteiligungen	6.142	0	0	0	6.142
3. Sonstige Ausleihungen	594	18	0	163	449
	6.971	18	0	163	6.826
	<b>1.444.320</b>	<b>75.627</b>	<b>0</b>	<b>12.215</b>	<b>1.507.732</b>

## Kumulierte Abschreibungen

## Buchwerte

	1.1.2022	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2022		31.12.2022	31.12.2021
	16.895	1.172	0	1.580	16.485		4.315	1.777
	0	0	0	0	0		3.729	3.714
	16.895	1.172	0	1.580	16.485		8.044	5.491
	96.911	3.784	-27	0	100.668		94.957	97.572
	79.900	2.904	-1	0	82.803		77.282	78.490
	4.446	111	0	0	4.557		3.512	3.613
	217.300	12.973	27	1.809	228.491		155.751	157.215
	321.591	20.527	0	4.773	337.345		189.785	162.344
	42.524	1.985	0	58	44.451		13.968	12.584
	77.294	6.577	0	3.782	80.089		16.455	17.827
	0	0	0	0	0		214.417	211.801
	755.620	45.846	0	10.422	791.044		685.333	659.343
	0	0	0	0	0		235	235
	600	0	0	0	600		5.542	5.542
	94	0	23	0	71		378	500
	694	0	23	0	671		6.155	6.277
	<b>773.209</b>	<b>47.017</b>	<b>23</b>	<b>12.002</b>	<b>808.200</b>		<b>699.532</b>	<b>671.111</b>

# LAGEBERICHT

## Grundlagen des Unternehmens

### Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen

Die Rheinbahn AG („Rheinbahn“) wurde am 25. März 1896 von den Industriellen Bagel, Haniel, Lueg und Vohwinkel unter dem Namen Rheinische Bahngesellschaft AG gegründet. Gegenstand des Unternehmens sind die Vorkhaltung von Verkehrsanlagen, der Betrieb von Stadtbahnen, Straßenbahnen, Omnibussen und anderen, dem Personenverkehr dienenden Fahrzeugen, inner- und außerhalb der Stadt Düsseldorf, sowie der Schienenpersonenverkehr und der Güterverkehr.

Die Gesellschaft bietet Nahverkehrsleistungen außerhalb der Stadt Düsseldorf für zehn sogenannte mitbediente Gebiete an. Hierzu gehören der Kreis Mettmann mit den Städten Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Velbert und Wülfrath sowie der Rhein-Kreis Neuss mit den Städten Kaarst, Meerbusch und Neuss. Außerdem fährt die Rheinbahn in weiteren sechs Anrainer-Kommunen (Essen, Duisburg, Krefeld, Mülheim an der Ruhr, Solingen, Wuppertal). Die Aktien der Rheinbahn befinden sich zu 51 Prozent im Besitz der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf. 49 Prozent befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt Düsseldorf. Zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf besteht ein Treuhandverhältnis. 5 Prozent der Aktien hält die Landeshauptstadt Düsseldorf im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

Die Rheinbahn befördert ihre Fahrgäste mit 791 eigenen Fahrzeugen auf 136 Linien in einem Einzugsgebiet von 570 Quadratkilometern. Im Bedienungsgebiet leben mehr als eine Mio. Menschen. Im Jahr 2022 fuhren gemäß VRR-Statistik rund 173,3 Mio. Fahrgäste mit den 220 Stadtbahnen, 98 Straßenbahnen, 473 eigenen Omnibussen und ca. 120 Omnibussen von beauftragten Busunternehmen (Bestand zum 31. Dezember 2022). Die Jahresleistung betrug 56,55

Mio. Wagenkilometer. Im Durchschnitt vertrauten 179.978 Abonentinnen und Abonenten dem Service der Rheinbahn.

Mit dieser Leistung ist die Rheinbahn das größte kommunale Verkehrsunternehmen in der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR), die als einer der größten Verkehrsverbünde in Europa insgesamt 19 Städte und sieben Kreise verbindet.

Während des Geschäftsjahres waren bei der Rheinbahn durchschnittlich 3.258 (Vorjahr: 3.275) Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt. Davon sind 2.658 gewerbliche Mitarbeitende und 600 Angestellte. Zudem beschäftigte das Unternehmen durchschnittlich 110 (Vorjahr: 132) Auszubildende und gehört damit zu den größten Arbeitgebern und Ausbildern in der Region. Mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für die Stadt Düsseldorf sowie für die angrenzenden Kommunen und Kreise erfüllt die Rheinbahn den ihr übertragenen öffentlichen Zweck.

Die Stadt Düsseldorf, der Kreis Mettmann und die Stadt Hilden haben mit Zustimmung der übrigen mitbedienten Aufgabenträger das gesamte Rheinbahn Netz an die Rheinbahn gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) 1370/2007 mit Wirkung vom 1. November 2019 für die Dauer von 22,5 Jahren direkt vergeben. Die Rechtmäßigkeit dieser Direktvergabe bestätigte das Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf mit Beschluss vom 28. Oktober 2019. Durch den vom VRR erlassenen Finanzierungsbescheid ist die Finanzierung über die gesamte Laufzeit gesichert. Flankierend dazu erneuerte die Genehmigungsbehörde sämtliche auslaufenden Genehmigungen von Straßenbahn-, Stadtbahn- und Buslinien für den Zeitraum von ebenfalls 22,5 Jahren.

Zwischen der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH als herrschendem Unternehmen und der Rheinbahn besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

## Nachhaltigkeit

Als Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Rheinbahn der Nachhaltigkeit verpflichtet. Unsere fünf Nachhaltigkeitsleitlinien bilden dabei den Rahmen für unser konkretes Handeln:

- Wir fahren klima- und umweltfreundlich.
- Wir bieten eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr – für alle.
- Wir ermöglichen flexible Mobilität.
- Wir entwickeln innovative Lösungen.
- Wir übernehmen soziale Verantwortung.

Die Rheinbahn bietet in der Stadt Düsseldorf und der Region seit jeher und heute zunehmend nachhaltige Mobilität an. Sie nimmt eine Schlüsselrolle für das Gelingen der Verkehrswende in unserem Ballungsraum ein. Konsequenterweise treibt sie in enger Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen des Mobilitätsbereichs sowie mit Verwaltung und Politik der Kommunen den Umstieg auf nachhaltige Mobilität voran. Unter der Voraussetzung einer politischen und gesellschaftlichen Übereinstimmung verfolgt sie das Ziel ihren Anteil am Düsseldorfer Gesamtverkehr gemessen in Wegen in den kommenden Jahren von 21 (Jahr 2018) auf 28 Prozent (Jahr 2040) zu steigern. Zusammen mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum entspricht dies einer jährlichen Ausweitung des ÖPNV-Angebots bis 2030 um rund 1,9 Prozent, welches benötigt wird, um den erwarteten Zuwachs an Fahrgästen bewältigen zu können. Ein Drittel mehr Wege führen zu etwa einem Drittel geschätztem Fahrgastzuwachs. Die damit einhergehende Verkehrsverlagerung vom MIV zugunsten des emissionsärmeren ÖPNV leistet einen Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität der Stadt und stärkt den Umweltverbund. Eine entsprechende Verankerung erfolgt im Mobilitätsplan D, der in Bearbeitung ist, und den dazugehörigen Beschlüssen. Der Mobilitäts-

plan D verfolgt als eine von vier Zieldimensionen „Neue Mobilitätskultur etablieren, Kfz-Fahrten verlagern“.

Sichtbarer Ausdruck für das Bestreben, den Anteil zu erhöhen, sind konsequente Angebotsverbesserungen und Steigerung der Attraktivität. Im Geschäftsjahr 2022 stand die Erarbeitung des RheinTakt-Konzepts im Mittelpunkt. Mit diesem Konzept wollen die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Rheinbahn den Nahverkehr in Düsseldorf kurzfristig durch Verbesserungen des Angebots im ÖPNV stärken. Im Zentrum des Projekts steht das Schienennetz als Rückgrat des Angebots der Rheinbahn. Kernpunkte sind der Aufbau eines einheitlichen Taktschemas und das Angleichen des Takts aller Rheinbahn Linien untereinander sowie mit der S-Bahn und mit den Linien im Umland. Auch im Busnetz wird der RheinTakt spürbar: Die bestehenden Linien werden an den neuen Standard im Bahnnetz angeglichen und bei vielen Linien werden Lücken im Taktangebot geschlossen. Aufgrund der Komplexität kann das Busliniennetz allerdings erst im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans umfassend überprüft und weiterentwickelt werden. Mit den Veränderungen wollen die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Rheinbahn das Angebot für die Fahrgäste verständlicher, aber vor allem auch robuster machen: Durch eine bessere Abstimmung der einzelnen Bahnlinien untereinander werden Verspätungsrisiken minimiert. Ein zielgerichteter Einsatz der Fahrzeuge optimiert das Platzangebot. Zur Umsetzung der Ziele gehört auch, Linienäste anders miteinander zu verbinden und parallele Linien zusammenzufassen. Der Rat der Landeshauptstadt hat in seiner Sitzung am Donnerstag, 15. Dezember 2022 das RheinTakt-Konzept beschlossen. Rheinbahn und Stadtverwaltung sind nun mit der Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und Umsetzung zum nächstmöglichen Zeitpunkt in Stufen beauftragt.

Zur Steigerung der Attraktivität werden auch innovative Mobilitätskonzepte als Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt: Im Jahr 2022 wurde der Start des neuen

On Demand-Dienst „Flexy“ vorbereitet, sodass dieser im 1. Halbjahr 2023 als Pilot in Betrieb gehen kann. Damit wird im Düsseldorfer Osten der klassische ÖPNV zukünftig um ein attraktives Angebot ergänzt. Auch der Bau von mehreren Bike and Ride-Anlagen konnte im Jahr 2022 gestartet werden. Die modernen Anlagen leisten zukünftig einen Beitrag für die Verbesserung der intermodalen Wegekette von Haustür zu Haustür, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler.

Mit den neuen und modernen digitalen Vertriebskanälen bietet die Rheinbahn kundenspezifische Angebote, um den Zugang zu nachhaltiger Mobilität so einfach wie möglich zu machen. So bietet die „redy“-Mobilitätsplattform Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürgern seit Juni 2021 das attraktive Angebot, mit nur einer App Bus oder Bahn zu fahren, ein Taxi zu rufen, ein Fahrrad, einen E-Scooter, E-Roller oder Pkw auszuleihen. „redy“-Nutzerinnen und -Nutzer bekommen einen Überblick über die verschiedenen Mobilitätsangebote für ihre Strecke, können diese einfach miteinander vergleichen und haben so einen bequemen Zugang zu leistungsstarken Mobilitätsmitteln abseits des eigenen Pkws. Sie entscheiden selbst, was ihnen wichtig ist – sei es Kostensensibilität, Geschwindigkeit, Fahrzeit oder Ökologie (CO<sub>2</sub>-Fußabdruck). Alle Services werden über ein Konto abgerechnet. So wird „redy“ ein weiterer wichtiger Baustein zum Gelingen der Verkehrswende und zum Erreichen der Klimaziele der Stadt Düsseldorf. Auch die Rheinbahn App mit ihren vielen intuitiven Funktionen, wie z.B. einer personalisierbaren Startseite, macht Bus- und Bahnfahrten noch einfacher. Sie ist Reiseberater und Ticketexperte in einem und überzeugt mit einem modernen Design. Seit Ende des Jahres 2022 ist auch das „Abo per App“ in der Rheinbahn App verfügbar: Mit diesem können Neukundinnen und -kunden ein Abo in der App bestellen und in dieser auch direkt erhalten. Private Abonentinnen und Abonenten haben zudem die Möglichkeit, ihr bestehendes Abo in der App zu aktivieren und so auf ihre Chipkarte zu verzichten.

Selbstverständlich wurde auch das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 in den zwei Apps angeboten und haben ihren Beitrag zum hohen Absatz des Tickets bei der Rheinbahn beitragen. Beide Apps sind gute Beispiele für die Umsetzung der Vision, Mobilität in Düsseldorf und der Region einfach zu machen, die sich auch im Claim widerspiegelt: **Einfach. Immer. Da.**

Als langfristiges Ziel verfolgt die Rheinbahn die signifikante Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, also das Angebot klimaneutraler Mobilität. Entsprechend wird konsequent die stufenweise Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe verfolgt. Unter anderem wurden eine Machbarkeitsstudie zur Umstellung auf emissionsfreie Antriebe in Auftrag gegeben, mehrere Innovationslinien für den Einsatz von emissionsfreien Bussen ausgewählt und es waren bis zum Hallenbrand am 1. April 2021 in Heerdt 12 emissionsfreie Busse im Bestand. Die beim Brand zerstörten Diesel- und E-Busse werden alle als emissionsfreie Busse wiederbeschafft. Dafür wurden die Aufträge für acht batterieelektrischen Busse noch im Dezember 2021 bestellt und in 2022 weitere 20 batterieelektrischen Bussen und 10 Brennstoffzellenbusse ausgeschrieben, deren Vergabe im Jahr 2023 erfolgen soll. Parallel dazu befinden sich aktuell 10 Brennstoffzellenbusse in der Bestellung, deren Auslieferung aufgrund der weltweiten Schwierigkeiten der Lieferketten für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen ist. Die Umstellung der Busse auf emissionslose Antriebe erfordert neben der Beschaffung der entsprechenden Fahrzeuge eine Anpassung von Betriebs-, Werkstatt- und Abstell-Infrastruktur sowie die Einrichtung einer erforderlichen Betankungs- und Lade-Infrastruktur. Ein Projekt-Team hat hier die Arbeit aufgenommen. Bis Ende 2024 sollen insgesamt 52 emissionsfreie Busse im Einsatz sein. Die Rheinbahn verfolgt das Ziel, die gesamte Busflotte auf emissions-

freie Antriebe umzustellen und leistet damit ihren Beitrag zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sowie zur Erreichung der Klimaziele, trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Verkehrslärms und zur Lebensqualität der Menschen in der Region bei.

Seit 2022 werden die Bahnen, E-Busse und nahezu 100 Prozent der Infrastruktur (z.B. Beleuchtung in den U-Bahnhöfen) mit Ökostrom versorgt.

Mit der geplanten Antriebswende im Busbereich und durch den Bezug von Ökostrom unterstützt die Rheinbahn Ziele der Dimension „Verkehrsbedingte Belastungen senken. Gesunde Lebensräume schaffen“ des Mobilitätsplans D.

Im Bereich der sozialen Dimension von Nachhaltigkeit stehen für die Rheinbahn über die Belange ihrer Beschäftigten hinaus auch gesellschaftliche Herausforderungen im Mittelpunkt. Die Rheinbahn will eine verlässliche und attraktive Arbeitgeberin sein. Dafür fördert sie unter anderem die Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Gleichberechtigung von Frauen und Männern und die Vielfalt in der Belegschaft. So wird beispielsweise seit 2014 das Modell „Haus der Arbeitsfähigkeit“ des finnischen Professors Juhani Ilmarinen eingesetzt, um die Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten zu erhalten und zu stärken. Auf Basis von Umfragen und Erfahrungswissen erarbeitet ein interdisziplinär zusammengesetztes Team Maßnahmen, die auf vielfältige Weise in die Stärkung der Arbeitsfähigkeit einzahlen.

Seit über zwei Jahren wirbt die Rheinbahn gerade im Bereich der technischen Ausbildungsberufe sehr um Bewerberinnen. Auch für den Ausbildungsstart 2022 hat sich die Rheinbahn mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen besonders um weibliche Verstärkung in den technischen Berufen bemüht. Mit Erfolg: Von den 30 Auszubildenden, die in diesem Jahr ihre Ausbildung gestartet haben, sind zwölf Frauen. Neun von ihnen beginnen ihre Ausbildung in einem technischen Berufsbild.

Die Achtung der Menschenrechte ist fester Bestandteil des unternehmerischen Handelns der Rheinbahn. Entsprechend ist es für sie ein grundlegendes Anliegen, im eigenen Geschäftsbereich und bei ihren Geschäftspartnern, die Einhaltung der Menschenrechte zu fördern und Menschenrechtsverletzungen vorzubeugen. Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz bildet den Rahmen für die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichtenprozesse. In der 2022 durch den Vorstand verabschiedeten Grundsatzerklärung über die Menschenrechts-Strategie zeigt die Rheinbahn, wie sie der Verantwortung nachkommt. Aus der Grundsatzerklärung leitet sich der Verhaltenskodex für Lieferanten der Rheinbahn ab. Ein bereichsübergreifendes Projektteam koordiniert die Umsetzung der sich aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz ergebenden Maßnahmen der Sorgfalt.

Mit der Zielsetzung, die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg und in der Freizeit zu erhöhen, Unfällen vorzubeugen, Konflikte zu vermeiden und die Sozialkompetenz zu fördern, bietet die Rheinbahn seit Jahren erfolgreich die Busschule und die Ausbildung zum Bus- und Fahrzeugbegleiter an. Nach einer coronabedingten Pause 2021 fanden im Jahr 2022 45 Veranstaltungen mit 487 Schülerinnen und Schülern in diesem Bereich statt. Mit der digitalen Lernplattform [www.Rheinbahn-mittendrin.de](http://www.Rheinbahn-mittendrin.de) bietet die Rheinbahn ein weiteres mobilitätsbildendes Angebot an, das auch Nachhaltigkeitsthemen aufgreift.

Den globalen Rahmen für eine nachhaltige Entwicklung bilden die in der Agenda 2030 der Vereinten Nationen verankerten 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung, die sogenannten SDGs (englisch: Sustainable Development Goals). Diesen wegweisenden 17 Zielen sieht sich auch die Rheinbahn im Rahmen ihrer gesellschaftlichen Verantwortung verpflichtet. Bereits heute leistet die Rheinbahn Beiträge zur Zielerreichung der 17 Ziele, beispielsweise für die „Maßnahmen zum Klimaschutz“, für „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ sowie für „Gesundheit und Wohl-

ergehen“. Mit dem Sachgebiet „Nachhaltigkeitsmanagement“ in der Stabsstelle „Unternehmensentwicklung“ will die Rheinbahn die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens konsequent weiter vorantreiben.

## Wirtschaftsbericht

### Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland war im Jahr 2022 geprägt von den Folgen des Kriegs in der Ukraine wie den extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen verschärfte Material- und Lieferengpässe, massiv steigende Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie der Fachkräftemangel und die andauernde, wenn auch im Jahresverlauf nachlassende Corona-Pandemie. Trotz dieser nach wie vor schwierigen wirtschaftlichen Lage ist das preisbereinigte BIP im Jahr 2022 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr 2021 gewachsen. 2021 betrug das Wirtschaftswachstum noch 2,6 Prozent.

Im Vergleich zum vorangegangenen Krisenjahr 2021 ist die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen sehr unterschiedlich verlaufen: Die im Wirtschaftsbereich „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ zusammengefassten Dienstleistungsbereiche konnten ein Wachstum von 4 Prozent verzeichnen, der Bereich Information und Kommunikation wies mit 3,6 Prozent eine ähnliche Wachstumsrate auf. Im Baugewerbe haben Material- und Fachkräftemangel, hohe Baukosten und schlechtere Finanzierungsbedingungen zu einem Rückgang der Bruttowertschöpfung von 2,3 Prozent geführt. Die hohen Energiepreise und die eingeschränkte Verfügbarkeit von Vorprodukten haben zu einer Stagnation im Verarbeitenden Gewerbe (+0,2 Prozent) geführt.<sup>1,2</sup>

Dank der Zuwächse im Jahr 2022 hat die preisbereinigte Wirtschaftsleistung (Index: 107,76) in Summe wieder das Niveau von 2019 (Index: 107,12) erreicht.<sup>3</sup>

Die Verbraucherpreise sind in Deutschland im Jahr 2022 weiter angestiegen. Nachdem die Inflationsrate in Deutschland – gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) zum Vorjahr – 2021 noch bei durchschnittlich 3,1 Prozent gelegen hatte, haben sich die Preise für die Verbraucherinnen und Verbraucher im Jahresdurchschnitt 2022 um 6,9 Prozent erhöht. Zwischenzeitlich hatte die Inflation im Oktober 2022 auf neuer Warenkorbbasis bereits bei 8,8 Prozent gelegen, schwächte sich zum Jahresende jedoch aufgrund der Entlastungspakete und leicht sinkender Energiepreise wieder ab.<sup>4</sup>

Maßgeblich verantwortlich für den vergleichsweise hohen Anstieg der Verbraucherpreise waren vor allem die krisen- und kriegsbedingten hohen Energie- und Nahrungsmittelpreise. Die außergewöhnlich hohen monatlichen Inflationsraten wurden 2022 zeitweise durch Entlastungsmaßnahmen der Bundesregierung abgemildert. Dazu gehörten neben dem 9-Euro-Ticket, dem Tankrabatt und dem Wegfall der EEG-Umlage auch die Senkung der Umsatzsteuer auf Gas- und Fernwärme sowie die einmalige Übernahme der Gas- und Wärmerechnung für den Monat Dezember.

Die Europäische Zentralbank reagierte auf die galoppierende Inflationsentwicklung zunächst etwas zurückhaltend, jedoch in der zweiten Jahreshälfte 2022 und im ersten Quartal 2023 mit mehreren Zinsschritten. Zum 27. Juli 2022 hat sie die Leitzinsen nach mehr als sechs Jahren erstmals wieder angehoben, von null Prozent auf 0,5 Prozent. Zum 14. September stieg der wichtigste Leitzins auf 1,25 Prozent, am 2. November auf 2,0 Prozent, am 21. Dezember 2022 auf 2,5 Prozent und am 8. Februar 2023 auf 3,0 Prozent. Parallel dazu verlief die Zinsentwicklung am Kapitalmarkt ebenfalls sehr dynamisch. Zehnjährige Bundesanleihen, die im Januar 2022 noch bei

<sup>1</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung 070 vom 24.02.2023

<sup>2</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung 020 vom 13.01.2023

<sup>3</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt: Preisbereinigtes BIP, Basisjahr 2015

<sup>4</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung 069 vom 22.02.2023



einer Rendite von -0,08 Prozent lagen, wurden am Kapitalmarkt im Dezember 2022 mit einer durchschnittlichen Rendite von 2,53 Prozent (+261 Basispunkte) notiert.<sup>5</sup>

Die Arbeitslosenquote lag im Jahr 2022 im Durchschnitt bei 5,3 Prozent. Dies entspricht einer leichten Reduzierung gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozent.<sup>6</sup> Die weitere Entwicklung der Arbeitslosenquote wird einerseits von der Integration der Geflüchteten aus der Ukraine in den Arbeitsmarkt und andererseits von Angebotsproblemen (Lieferengpässe und Fachkräftemangel) sowie der Energiepreisentwicklung abhängen.

#### **Erträge aus Schadensausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie sowie für die Einführung des 9-Euro-Tickets**

Im Jahr 2022 wurden die Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie durch einen Rettungsschirm ausgeglichen. Der Rettungsschirm, der anfänglich nur für Schäden aus der COVID-19-Pandemie konstruiert wurde, ist im Laufe des Jahres um zwei weitere Komponenten erweitert worden:

- Schäden im Zusammenhang mit der Einführung des 9-Euro-Tickets (Fahrgeldeinnahmeverluste sowie Vertriebskostenpauschale) sowie
- Schäden im Zusammenhang mit den stark gestiegenen Energiepreisen (Energiepreispauschale).

Durch die sukzessive Lockerung von Corona-Schutzmaßnahmen in 2022 (zuletzt verblieb nur noch eine Masken-Pflicht im ÖPNV und in Gesundheitseinrichtungen) haben sich die Umsätze gegenüber den Vorjahresmonaten langsam erholt. Die Einführung des 9-Euro-Tickets für drei Monate (Juni bis August 2022) als eine Entlas-

tungsmaßnahme der Bundesregierung hat zwar die Fahrgastzahlen steigen lassen, andererseits jedoch die Fahrgeldeinnahmen nach Berechnungen des Vertriebs um 41,0 Mio. EUR gegenüber Plan reduziert.

#### **Fahrgastzahlenentwicklung/ÖPNV-Nutzungsverhalten während der COVID-19-Pandemie**

Die Ermittlung der Fahrgastzahlen wird im ÖPNV traditionell nicht auf Basis der tatsächlich getätigten Fahrten abgebildet, sondern über eine statistische Berechnung der Fahrgeldeinnahmen abgeleitet. Die verschiedenen Ticketgruppen sind mit Fahrtenhäufigkeit versehen, über die retrograd die Fahrgastzahlen errechnet werden.

Der VRR und die Konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (KViV) beschlossen in einer Gesellschafterversammlung 2020 eine flächendeckende Reduktion der statistisch hinterlegten Fahrtenhäufigkeiten aller Zeitkarten um ca. minus 15 Prozent. Die Entscheidung ist bindend für das gesamte Verbundgebiet. Für 2022 wurde beschlossen, die Fahrtenhäufigkeit um weitere 5 Prozent zu reduzieren. Für die dreimonatige Einführung des 9-Euro-Tickets wurde die Fahrtenhäufigkeit des 9-Euro-Tickets mit einer Fahrtenhäufigkeit von 25 Fahrten hinterlegt. Hierdurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren nicht mehr gegeben.

Die Fahrgastzahlen stiegen um 8,3 Mio. (+5,0 Prozent) von 165,0 Mio. im Jahr 2021 auf 173,3 Mio. im Jahr 2022. Hier zeigt sich einerseits eine leichte Erholung aufgrund der zurückgehenden Infektionen im Zusammenhang mit COVID-19 und andererseits eine starke Nutzung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022. Die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten lag zum Bilanzstichtag mit 183.699 leicht über dem Niveau des Vorjahres (181.998).

Im Geschäftsjahr 2022 summierten sich die Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn auf 171,4 Mio. EUR (Vorjahr: 197,7 Mio. EUR) und sanken um 26,3 Mio. EUR (-13,3 Prozent), wobei durch das 9-Euro-Ticket ca. 41 Mio. EUR Fahrgeldeinnah-

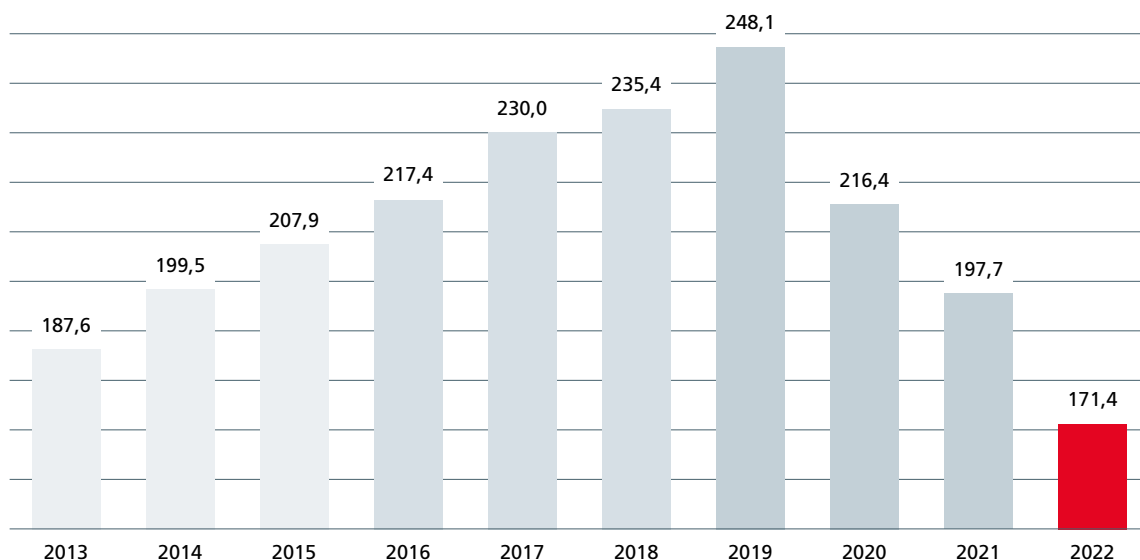
<sup>5</sup> Quelle: Deutsche Bundesbank: EZB-Zinssätze sowie Zinsstruktur für Bundeswertpapiere

<sup>6</sup> Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Pressemitteilung vom 3.1.2023

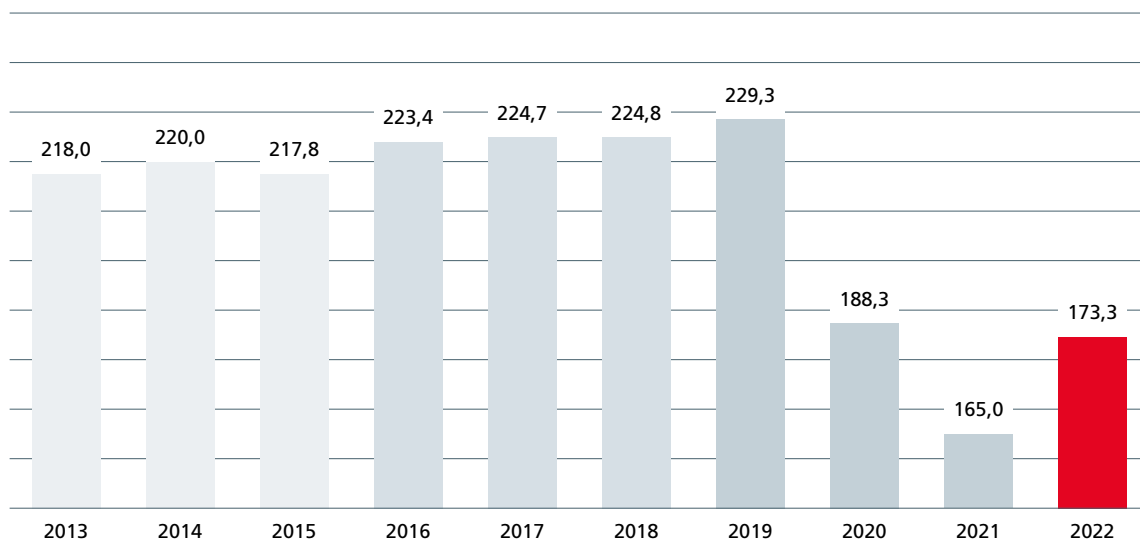
merückgänge ggü. Plan entstanden sind. Rechnet man also diesen Sondereffekt heraus, sind die Fahrgeldeinnahmen um ca. 14,7 Mio. EUR oder 7,4% gestiegen.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 betrug die Zahl der Abonentinnen und Abonnenten 180.636 (Vorjahr: 178.884). Hinzu kommen 3.033 Sozial-Ticket-Nutzerinnen und -Nutzer (Vorjahr: 3.114). Damit besaß fast jeder fünfte der rund eine Mio. Menschen im Bedienungsgebiet ein Abonnement der Rheinbahn; im Stadtgebiet Düsseldorf war sogar jeder vierte Einwohner Abokunde.

**Fahrgeldeinnahmen in Mio. EUR (netto)**



**Fahrgastentwicklung in Mio. Fahrgäste**



**ca. 20%**

der Menschen im  
Bedienungsgebiet besitzen  
ein Abonnement

**ca. 25%**

der Menschen im Stadt-  
gebiet Düsseldorf besitzen  
ein Abonnement

# ERTRAGSLAGE

Die Ertragslage stellt sich inkl. Rettungsschirm wie folgt dar:

**Tabelle 1 in Mio. EUR**

		Plan 2022	Ist 2022	Ist 2021
Anhang 12	Umsatzerlöse	254,3	202,3	256,1
Anhang 13	Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	1,6	0,1
Anhang 13	Andere aktivierte Eigenleistungen	9,8	11,4	10,8
Anhang 14	Sonstige betriebliche Erträge (ohne Rettungsschirm)	29,6	14,5	18,7
Anhang 14	Rettungsschirm inkl. Auflösung Rückstellung aus Vorjahr	34,6	73,3	51,8
Anhang 19	Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0
Anhang 19	Erträge aus anderen Wertpapieren usw.	0,0	0,0	0,1
Anhang 19	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,0	0,0	5,3
Anhang 20	Steuerertrag	0,0	0,0	4,5
	<b>Zwischensumme</b>	<b>328,3</b>	<b>303,1</b>	<b>347,4</b>
Anhang 12	Abzüglich Zuschüssen (ÖPNV-Pauschale)	-1,8	-1,8	-0,2
	<b>Gesamtertrag</b>	<b>326,5</b>	<b>301,3</b>	<b>347,2</b>
Anhang 15	Materialaufwand	126,4	122,7	127,4
Anhang 16	Personalaufwand	201,8	195,6	196,2
Anhang 17	Abschreibungen	59,4	47,0	58,1
Anhang 18	Sonstige betriebliche Aufwendungen	36,8	33,5	33,6
Anhang 19	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	9,9	8,9	10,8
Anhang 21	Sonstige Steuern	0,4	0,4	2,0
	<b>Gesamtaufwand</b>	<b>434,7</b>	<b>408,1</b>	<b>428,2</b>
	<b>Operatives Ergebnis (ohne ÖPNV-Pauschale)</b>	<b>-108,2</b>	<b>-106,8</b>	<b>-81,0</b>
	<b>Ergebnis vor Rettungsschirm</b>	<b>-142,8</b>	<b>-180,1</b>	<b>-132,8</b>
	<b>Kostendeckungsgrad vor Rettungsschirm</b>	<b>67,2%</b>	<b>55,9%</b>	<b>69,0%</b>
	<b>HGB-Ergebnis (inkl. ÖPNV-Pauschale)</b>	<b>-106,4</b>	<b>-105,0</b>	<b>-80,9</b>

## OPERATIVES ERGEBNIS

Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar und hat sich mit –106,8 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresergebnis von –81 Mio. EUR um 25,8 Mio. EUR verschlechtert. Ohne Berücksichtigung des Rettungsschirms ist das Ergebnis jedoch um 47,3 Mio. EUR schlechter ausgefallen. Wesentlicher Grund hierfür ist die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August 2022, wodurch die Fahrgeldeinnahmen um ca. 41 Mio. EUR gesunken sind. Weitere Gründe sind höhere Energieaufwendungen von 9 Mio. EUR und gegenläufig die Reduzierung einiger Aufwandspositionen.

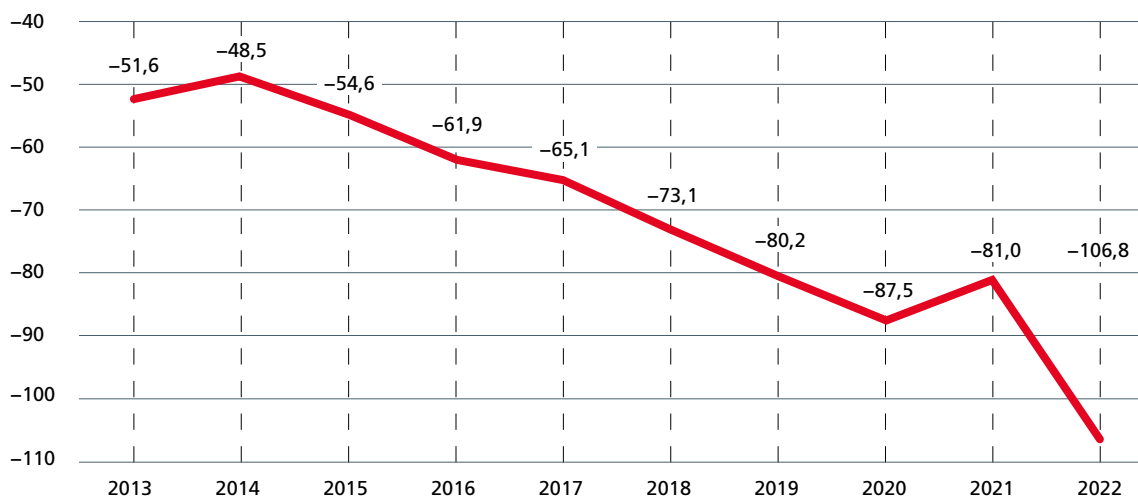
Die Umsatzerlöse liegen im Jahr 2022 sowohl unter Vorjahr als auch unter Plan. Die Verkehrseinnahmen (inkl. der Abgeltungszahlungen für Sozialtickets, Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehre) lagen aufgrund der 9-Euro-Tickets und der andauernden Einschränkungen in der COVID-19-Pandemie ca. 33 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Leistungen für Dritte reduzierten sich ggü. dem Vorjahr um 21,6 Mio. EUR aufgrund eines Sonderabrechnungseffekts im Vorjahr sowie Lieferkettenproblemen bei aktuellen Projekten. Darüber hinaus reduzierten sich die sonstigen betrieblichen Erträge (ohne Rettungsschirmeinnahmen) um rund 4,2 Mio. EUR ggü. Vorjahr. Die Einnahmeverluste aus Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vor-COVID-Jahr 2019 konnten jedoch durch den Rettungsschirm ausgeglichen werden.

Der Materialaufwand im Jahr 2022 in Höhe von 122,8 Mio. EUR liegt mit 4,6 Mio. EUR unter den Werten des Vorjahres (127,4 Mio. EUR), hauptsächlich durch geringere Aufwendungen für Leistungen für Dritte (-19,4 Mio. EUR), erhöhter Aufwendungen für bezogener Leistungen (+5,6 Mio. EUR) und erhöhter Energiekosten gegenüber dem Vorjahr (+9,0 Mio. EUR).

Der Personalaufwand lag mit 195,6 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau (196,2 Mio. EUR). Einerseits wirkte eine Tarifsteigerung von +1,8 Prozent mit Wirkung zum 1. April 2022, andererseits ist der Durchschnittsbestand an Mitarbeitenden gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Die Planunterschreitung von 6,2 Mio. EUR ist im Wesentlichen durch eine Planunterschreitung beim Durchschnittsbestand von rund 150 Mitarbeitenden zu erklären.

Die Abschreibungen liegen mit rund 12,4 Mio. EUR unter Plan. Wesentliche Ursache ist die durch Lieferkettenprobleme, Fachkräftemangel und steigender Preise im Baubereich verzögerte Investitionstätigkeit, die im Plan noch nicht berücksichtigt werden konnte. Hinzu kommt die verzögerte Auslieferung von HF6-Fahrzeugen und Bussen gegenüber dem Plan. Die planmäßigen Abschreibungen lagen 1,6 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Zusätzlich waren im Vorjahr aufgrund des Brandschadens in Heerdt Sonderabschreibungen von 9,5 Mio. EUR verbucht worden. Der Zinsaufwand liegt aufgrund reduzierter Kreditaufnahmen rund 1,0 Mio. EUR unter Plan und 1,9 Mio. EUR unter Vorjahr.

### Operatives Ergebnis in Mio. EUR Inkl. Rettungsschirm



Der Kostendeckungsgrad (vor Berücksichtigung des Rettungsschirms) aus Fahrgeldeinnahmen, Abgeltungszahlungen für Sozialtickets, Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehre sowie sonstigen Erträgen (sonstigen Umsatzerlösen, Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen, anderen aktivierten Eigenleistungen sowie sonstigen betrieblichen Erträgen) liegt mit 55,9 Prozent um 13,1 Prozentpunkten unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 69 Prozent). Wesentliche Ursache sind die fehlenden Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. 41 Mio. EUR durch das 9-Euro-Ticket sowie die gegenüber Vorjahr höheren Energieaufwendungen von ca. 9 Mio. EUR. Ohne diese beiden Sondereffekte läge der Kostendeckungsgrad mit ca. 67,4 Prozent annähernd auf Vorjahresniveau.

**Vermögens- und Finanzlage**

Die Bilanzsumme der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 betrug 796,5 Mio. EUR. Bedeutende Posten des Sachanlagevermögens (685,3 Mio. EUR) sind Gleisanlagen/Streckenausrüstungen (155,8 Mio. EUR) und Fahrzeuge für den Personenverkehr (189,8 Mio. EUR), geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau (214,4 Mio. EUR) sowie Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte (95,0 Mio. EUR).

Die Vorräte erhöhten sich um 4,3 Mio. EUR auf 36,1 Mio. EUR – im Wesentlichen durch höhere Lagerbestandswerte für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (+2,4 Mio. EUR) sowie einer Erhöhung der unfertigen Erzeugnissen um 1,6 Mio. EUR, die in der Gewinn- und Verlustrechnung auch als Bestandsveränderungen ausgewiesen sind. Die sonstigen Vermögensgegenstände verringerten sich um 20,2 Mio. EUR, im Wesentlichen da im Vorjahr die Restzahlung aus dem Corona-Rettungsschirm erst im Februar 2022 erfolgte und zum Bilanzstichtag 31.12.2021 als Forderung bilanziert war.

Das Eigenkapital hat sich aufgrund der Entnahme aus Gewinnrücklagen im Mai 2022 um 8,7 Mio. EUR absolut verringert, gleichzeitig ist hierdurch die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr auf 28,4 Prozent (Vorjahr: 29,2 Prozent) gesunken. Auf der Passivseite reduzierten sich im Wesentlichen die Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten um 39,8 Mio. EUR und die

empfangenen Zuschüsse (Bilanzposition Sonstige Verbindlichkeiten) durch Absetzung vom Anlagevermögen um 10,4 Mio. EUR. Gegenläufig stiegen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 18 Mio. EUR sowie Rückstellungen um 31 Mio. EUR.

Zur Entwicklung der liquiden Mittel und der Finanzlage verweisen wir auf die Kapitalflussrechnung.

**Kapitalflussrechnung 1.1. – 31.12.2022**

	<b>2022</b> <b>Mio. EUR</b>	<b>2021</b> <b>Mio. EUR</b>
Mittelveränderung aus laufender		
Geschäftstätigkeit	-89,6	-53,0
Investitionstätigkeit	-85,4	-57,0
Finanzierungstätigkeit	160,2	50,5
Veränderung der Zahlungsmittel	-14,8	-59,5
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	52,6	112,1
Finanzmittelbestand am Jahresende	37,8	52,6

Die Mittelveränderung aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus den zahlungswirksamen Bestandteilen des negativen Jahresergebnisses und zahlungswirksamen Veränderungen im Working Capital.

Die Mittelveränderung aus der Investitionstätigkeit im Jahr 2022 resultiert im Wesentlichen aus Investitionen von 104,2 Mio. EUR (Vorjahr: 72,9 Mio. EUR) und abgesetzten Zuschüssen für Investitionen von 28,6 Mio. EUR (Vorjahr: 7,2 Mio. EUR). Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren Beschaffungen von Fahrzeugen für den Personenverkehr (64,2 Mio. EUR), Gleisanlagen sowie Stadtbahnanlagen einschließlich Grundstücken und Bauten (9 Mio. EUR), immaterielle Vermögensgegenstände/IT-Systeme (3,4 Mio. EUR), Maschinen und maschinelle Anlagen (1,5 Mio. EUR) sowie sonstige Anlagen und Anlagen im Bau (26,1 Mio. EUR).

Zur Modernisierung der Bahnflotte beschafft die Rheinbahn gemeinsam mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) 109 neue Hochflur-Stadtbahnen. Der Auftrag wurde an den Hersteller Siemens vergeben. Insgesamt beläuft sich die Vergabe für die Rheinbahn auf 91 Stadtbahnfahrzeuge sowie einen Ersatzteilversorgungsvertrag über 24 Jahre.

Bei den 59 HF6-Fahrzeugen kam es 2022 zu weiteren Verzögerungen. Die im Vertrag definierten Schadensersatzforderungen wurden gegenüber dem Fahrzeuglieferanten geltend gemacht. Die ersten zwei Fahrzeuge wurden zur Erprobung und Abnahme im Februar 2022 geliefert, die Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge erfolgte im Mai 2022. Bis Jahresende 2022 sind 22 Fahrzeuge geliefert und 20 Fahrzeuge aktiviert worden.

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finanzierungstätigkeit ergibt sich einerseits aus Einzahlungen aus Verlustübernahme und Zahlungszuflüssen aus dem Rettungsschirm. Andererseits sind Auszahlungen durch Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 39,8 Mio. EUR (Vorjahr: 46,5 Mio. EUR), gezahlte Zinsen in Höhe von 8,6 Mio. EUR (Vorjahr: 10,4 Mio. EUR) sowie Auszahlungen an den Gesellschafter in Höhe von 8,7 Mio. EUR (Vorjahr: 8,4 Mio. EUR) zu verzeichnen.

Die Finanzmittel am 31. Dezember 2022 bestanden aus laufenden Guthaben und Geldanlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 37,8 Mio. EUR.

Die Rheinbahn war jederzeit in der Lage, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Die Rheinbahn wird durch die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf finanziert. Am 16. Mai 2018 wurde ein entsprechender Gewinnabführungsvertrag geschlossen.

#### **Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren**

Ein wichtiger finanzieller Leistungsindikator neben dem operativen Ergebnis ist der Kostendeckungsgrad. Dieser beträgt 55,9 Prozent (Vorjahr: 69 Prozent). Zur Analyse der Entwicklung verweisen wir auf den Gliederungspunkt Ertragslage.

Mit durchschnittlich 110 Ausbildungsplätzen (Vorjahr: 132) über alle Ausbildungsjahrgänge hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Die Rheinbahn vermittelt somit als bedeutende Arbeitgeberin in der Region jungen Menschen eine qualifizierte Berufsausbildung: Damit ist die Anzahl der Ausbildungsplätze ein wichtiger Leistungsindikator.

#### **Prognosebericht**

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2023 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis (vor Rettungsschirm) in Höhe von –154,5 Mio. EUR aus. Dies entspricht einem Kostendeckungsgrad von 66,4 Prozent.

Bei der Planung für 2023 wurden alle bekannten und erwarteten Veränderungen berücksichtigt, nicht jedoch eine längerfristige Beeinträchtigung durch neue Virusinfektionswellen oder mögliche Ergebnisbelastungen durch Einführung eines vergünstigten Deutschlandtickets. Bei der Prognose für die Fahrgeldeinnahmen wurde gegenüber dem Ist 2022 (171,4 Mio. EUR) daher noch von einer Steigerung auf 247,3 Mio. EUR ausgegangen. Die voraussichtliche Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 wird wahrscheinlich die Fahrgastzahlen weiter ansteigen lassen, aber die Fahrgeldeinnahmen allein im Abo-Bereich für acht Monate zwischen 30 und 40 Mio. EUR ggü. Plan reduzieren. Weitere Fahrgeldeinnahmeverluste drohen durch Anpassung von Semester- und Sozialtickets sowie politisch geforderte Anpassungen von Tarif- und Ticketstrukturen, die aktuell noch nicht abschätzbar sind. Die Fahrgeldeinnahmeverluste, die im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets stehen, sollen jedoch durch einen Rettungsschirm ausgeglichen werden.

Beim Personal wurde von einer leichten Steigerung der durchschnittlichen Personalstärke auf ca. 3.300 Mitarbeitende sowie Tarifsteigerungen ausgegangen, die sich an der Inflationsentwicklung orientieren.

Der Materialaufwand für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge wird aufgrund der gestiegenen Betriebsleistung und der gesetzlich vorgeschriebenen Inspektionen nach § 57 BOSTrab

(Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) weiterhin auf einem hohen Niveau verbleiben. Die im Jahr 2023 erwartete steigende Investitionstätigkeit (Auslieferung HF6, Auslieferung Batterie- und Wasserstoffbusse, Programm Kommunale Schiene, Barrierefreiheit etc.) sowie die gestiegenen Kapitalmarktzinsen führen zu einer weiteren Erhöhung der Kapitaldienstkosten. Die Gesellschaft plant mit einem Zinsaufwand von 9,5 Mio. EUR sowie mit Abschreibungen in Höhe von 56,3 Mio. EUR.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat für die Stadt Düsseldorf mit Beschluss vom 4. Juli 2019 verabschiedet, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden. Um dies zu erreichen, hat die Stadt Düsseldorf ein umfangreiches Klimaschutzprogramm auf den Weg gebracht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Handlungsprogramms sollen zu einer direkt quantifizierbaren Treibhausgasminde- rung führen.

Um die Elektromobilität in Düsseldorf zu beschleunigen, die Luftqualität nachhaltig zu verbessern und die Lebensqualität zu steigern, haben Stadt Düsseldorf und Rheinbahn diverse Maßnahmen vereinbart, die jedoch das Ergebnis zusätzlich belasten. Die Mehrbelastung wird von der Stadt Düsseldorf im Interesse der Luftreinhaltung akzeptiert.

#### **Risiken und Chancen**

Das Chancen- und Risikomanagement der Rheinbahn umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Im Rahmen des Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat zweimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Sollten wesentliche Risiken außerhalb des Berichtsturnus auftreten, besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Die im Risikobericht benannten Chancen und Risiken werden entsprechend kategorisiert und nach ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert. Wesentlicher Fokus liegt auch auf den Änderungen in den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Wirtschaft.

Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken und den daraus abgeleiteten Gegenmaßnahmen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und der Mittelfristplanung

der Rheinbahn keine Risiken bekannt, die die Rheinbahn bestandsgefährdend beeinträchtigen können.

Die Darstellung der Risiken und Chancen erfolgt in der Reihenfolge der abnehmenden Bedeutung für die Gesellschaft.

#### **Risiken**

Europäisches und nationales Recht sowie die Haushaltssituation der öffentlichen Hand beeinflussen die künftige Entwicklung des Unternehmens. Die Gesellschaft beobachtet die Tendenzen systematisch und bewertet die sich daraus ergebenden Risiken und Handlungsalternativen. Erwartet wird insbesondere die Weiterführung der Finanzierungsregelungen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Die Einhaltung der Kriterien einer beihilferechtskonformen Finanzierung und damit die Sicherung des Fortbestands schätzt die Gesellschaft als realistisch ein.

#### **Preis- und Zinsentwicklung**

Das im Jahre 2022 deutlich gestiegene Preisniveau, insbesondere die durch den Ukraine-Krieg sowie die Lieferkettenprobleme weiter gestiegenen Energie-, Material- und Baupreise, stellt ein hohes Risiko für die Ergebnissituation der Rheinbahn dar. In der Folge führt ein gestiegenes Preisniveau zu höheren Lohnforderungen und Personalaufwendungen. Ein weiteres Ergebnisrisiko ergibt sich aus dem deutlichen Zinsanstieg an den Kapital- und Kreditmärkten aufgrund gesteigener Inflationserwartungen.

#### **Einführung eines preisvergünstigten Deutschlandtickets und möglicher Folgen für die Tariflandschaft**

Die voraussichtliche Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 führt insbesondere zu einer Reduzierung der Abonnementpreise und somit zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen. Darüber hinaus steht noch nicht fest, ob die Tariflandschaft bzgl. Preisstufen und Ticketpreisen im VRR angepasst wird. Hier besteht das Risiko, dass durch Herstellung von Preisrelationen zwischen Monatsticket (= Deutschlandticket) und Einzelticket weitere Fahrgeldeinnahmen wegbrechen. Weitere Aspekte sind diskutierte aber noch nicht beschlossene Regelungen zu vergünstigten Sozialtickets, Semestertickets, Schüler- und



Seniorentickets. Generell sollen die Verluste bei Fahrgeldeinnahmen durch einen Rettungsschirm vom Bund und Land ausgeglichen werden, jedoch ist dieser für 2023 und 2024 auf jeweils 3 Mrd. EUR limitiert und ggf. nicht ausreichend. Aktuell ist der Liquiditätsausgleich für die fehlenden Fahrgeldeinnahmen noch nicht abschließend geregelt, sodass hierdurch Liquiditätsrisiken entstehen können, die durch Kontokorrentkredite ggf. abgedeckt werden müssen.

#### **COVID-19-Pandemie bzw. Virusinfektionswellen**

Der durch die COVID-19-Pandemie in 2020 bis 2022 bedingte Einbruch der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen bei der Rheinbahn birgt erhebliche Risiken. In 2022 gab es mehrere Virusinfektionswellen, die sich im Laufe des Jahres stark abgeschwächt haben. Die durchschnittliche Krankheitsquote ist in 2022 durch die Omikron-Wellen und frühzeitig eingetretene Grippewellen angestiegen. Das Thema Homeoffice, aber auch die subjektive Angst vor Ansteckungen führten in der Vergangenheit zum spürbaren Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und zum Ausweichen auf alternative Fortbewegungsmittel. Neue Infektionswellen und die damit verbundene Abnahme der Attraktivität von Monats- und Jahrestickets stellen auch weiterhin ein Risiko dar. Ein Schaden in den Jahren 2020, 2021 und 2022 konnte durch die Erträge aus Schadensausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie von Bund und Land abgewendet werden. Für 2023 wird aktuell kein besonderes Risiko wegen COVID-19 erwartet, da die Schutzmaßnahmen, bis auf die für Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen, alle auf Freiwilligkeit umgestellt wurden.

#### **US-Cross-Border-Lease**

Für den gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf abgeschlossenen US-Cross-Border-Lease des Schienennetzes im Stadtgebiet aus dem Jahr 2005 besteht ein Risikohandbuch, in dem die vertraglich eingegangenen Verpflichtungen dokumentiert sind und Handlungsanweisungen zur Abwehr möglicher Risiken gegeben werden. Eine Überprüfung erfolgt hier auf regelmäßiger Basis.

#### **Finanzierung**

Die Finanzierung der Rheinbahn erfolgt im Wesentlichen durch die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf. Für Investitionen werden, falls nötig, zusätzliche Kredite aufgenommen. Durch die notwendigen Ersatzinvestitionen, besonders im Bereich der Stadtbahnanlagen und Schienenfahrzeuge, die in den nächsten Jahren getätigt werden müssen, ist dies als kritisch anzusehen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Ersatzinvestitionen nur noch unter bestimmten Voraussetzungen förderfähig sind und Fördermittel der öffentlichen Hand derzeit nur begrenzt zur Verfügung stehen. Die Finanzierung der für eine Verkehrswende notwendigen Erweiterungsinvestitionen in Fahrzeugpark, Betriebshofinfrastruktur sowie Verkehrsinfrastruktur ist derzeit ungeklärt.

In Hinblick auf den hohen Ersatz- und Erweiterungsinvestitionsbedarf in der Zukunft ist es aus Sicht der Rheinbahn erforderlich, dass die Förderung des ÖPNV durch Landes- und Bundesprogramme sowohl für Fahrzeuge als auch Verkehrs- und Betriebshofinfrastruktur ausgeweitet wird.

Die Landesregierung hatte durch ein Gutachten den Erneuerungsbedarf für die kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetze ermitteln lassen. Bei der Erneuerung geht es um Anlagen, die am Ende ihrer Lebensdauer gegen moderne Anlagen ausgetauscht werden. Das Gutachten beziffert den hierfür notwendigen Investitionsbedarf bis 2031 auf 2,6 Mrd. EUR. Dieser umfasst sämtliche Strecken (Gleise, Weichen, Oberleitungen) sowie Haltestellen und Brücken.

Insgesamt gelang es der Rheinbahn gemeinsam mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, hier eine Förderzusage von bis zu 195,3 Mio. EUR zu erhalten. Die Maßnahmen laufen über zehn Jahre bis 2031.

Zu den wesentlichen Finanzinstrumenten der Rheinbahn zählen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Ziel ist es, Risiken zu vermeiden bzw. zu verringern. Ausfallrisiken werden kontinuierlich überwacht. Zusätzlich nimmt die Rheinbahn auf jährlicher Basis eine Dieselpreisabsicherung vor. Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit variable Zinssätze durch Zinsswaps gesichert.

### **Chancen**

Durch die positive Bevölkerungsentwicklung in Düsseldorf ergibt sich für die Rheinbahn die Chance, aus der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbeflächen und deren Anbindung an den ÖPNV sowie durch den fortschreitenden Wandel der Mobilitätskultur, neue Fahrgäste zu gewinnen und bestehende zu binden.

Für das Gelingen der Verkehrswende ist die Rheinbahn ein wesentlicher Faktor. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll gemäß dem vorgelegten, aber noch nicht verabschiedeten, Mobilitätsplan Düsseldorf deutlich erhöht werden. Dafür muss die Rheinbahn das Angebot ausweiten und unterschiedliche Verkehrsmittel vernetzen. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV und können die Menschen zum Umsteigen vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen motivieren. Hierdurch werden langfristig neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen. Die Angebotsverbesserungen sind jedoch abhängig von einer gesicherten Finanzierung.

### **Stellungnahme zur Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung und zur öffentlichen Zweckerreichung gemäß § 108 der Gemeindeordnung NRW**

Die Rheinbahn ist unmittelbar und mittelbar ein Unternehmen der Stadt Düsseldorf. Ein öffentlicher Zweck liegt dann vor, wenn die Leistungen des Unternehmens im Aufgabenbereich der Gemeinde liegen und eine im öffentlichen Interesse gebotene Versorgung der Einwohnerinnen und Einwohner zum Ziel haben, also zum Bereich der Daseinsvorsorge gehören.

Eine wichtige Aufgabe öffentlicher Unternehmen ist die Durchführung von Leistungen im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge. Hierzu zählt unter anderem der öffentliche Personennahverkehr. Der öffentliche Zweck der Gesellschaft besteht in der Durchführung von Linienverkehren mit Straßen- und Stadtbahnen sowie Omnibussen und der Durchführung und Abwicklung entsprechender Geschäfte. Der Gegenstand des Unternehmens ist in § 2 der Satzung geregelt. Die Rheinbahn ist im Besitz eigener Liniengenehmigungen und führt Linienverkehr im Großraum der Landeshauptstadt Düsseldorf durch.

## Erklärung zur Unternehmensführung über die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil

(§ 289f HGB, § 76 Abs. 4 und § 111 Abs. 5 AktG)

### Erklärung zur Unternehmensführung (Festlegungen)

Mit Beschluss vom 31. Mai 2021 hat der Aufsichtsrat die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand festgelegt. Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 18,75 Prozent (bis 30. Juni 2026), für den Vorstand von 33,33 Prozent (bis 30. Juni 2023) definiert.

Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands wurden mit Beschluss vom 28. Februar 2018 des Vorstandes bis zum 30. Juni 2022 festgelegt. Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleitung) wurde eine Zielgröße von 25 Prozent, auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitungen) von 17,5 Prozent vorgegeben.

### Erklärung zur Unternehmensführung (Angaben)

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat sich gegenüber dem 31.12.2021 zum 30.5.2022 verändert, sodass nun ein Frauenanteil von 31,25 Prozent zum 31. Dezember 2022 erreicht wurde.

Die Zusammensetzung des Vorstands ist unverändert, sodass die festgelegten Zielgrößen bis zum 31. Dezember 2022 erreicht wurden. Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleitung) wurde zum 31. Dezember 2022 ein Frauenanteil von 25 Prozent erreicht. Auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitungen) beträgt der Frauenanteil 12,5 Prozent und liegt demnach unter der gesetzten Zielgröße von 17,5 Prozent. Die Gesellschaft arbeitet darauf hin, die Zahl der weiblichen Führungskräfte zu erhöhen.

Düsseldorf, 31. März 2023  
Rheinbahn AG, Düsseldorf  
Der Vorstand

Klaus Klar  
Susanne Momberg  
Michael Richarz

# ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

## I. Allgemeine Erläuterungen

### Allgemeine Angaben

Die Rheinbahn AG („Rheinbahn“) ist zum Bilanzstichtag eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB. Der Jahresabschluss wird nach den Rechnungslegungsvorschriften für Kapitalgesellschaften des Handelsgesetzbuchs unter Berücksichtigung des Aktiengesetzes sowie nach den Regelungen der Satzung der Gesellschaft aufgestellt. Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Alle Wertangaben erfolgen (soweit nicht anders angegeben) in TEUR.

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, die wahlweise in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang anzubringen sind, weitestgehend im Anhang aufgeführt.

### Angaben zu Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt und zur Verbesserung des Einblicks in die Ertragslage erweitert worden. Die Gliederung der Bilanz nach § 266 HGB wurde gemäß der Verordnung vom 27. Februar 1968, geändert durch die Verordnung vom 7. August 2021, über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen erweitert.

Die immateriellen Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten angesetzt, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Das Sachanlagevermögen ist zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Zuschüssen Dritter nach Erhalt, planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben Einzelkosten auch angemessene Teile der notwendigen Gemeinkosten. Für die planmäßigen Abschreibungen werden folgende Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern angewandt:

Anlagepositionen	Abschreibungsmethode	Nutzungsdauer
Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände	linear	3 bis 5 Jahre
Gebäude	linear	10 bis 50 Jahre
Außenanlagen von Betriebshöfen	linear	15 bis 25 Jahre
Gleis- und Sicherungsanlagen, Streckenausrüstung	linear	5 bis 33 Jahre
Fahrzeuge für den Personenverkehr	linear	10 bis 25 Jahre
Maschinen und maschinelle Anlagen	linear	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	linear	3 bis 20 Jahre

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr als 250 EUR, aber nicht mehr als 1.000 EUR betragen, werden im Jahr der Anschaffung in einen Sammelposten eingestellt, der über einen Zeitraum von fünf Jahren linear aufgelöst wird. Abschreibungspflichtige Anlagegüter werden im Zugangsjahr zeitanteilig abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert wegen dauernder Wertminderung angesetzt. Unverzinsliche bzw. geringverzinsliche Ausleihungen sind auf den Barwert am Bilanzstichtag abgezinst.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu den durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Bestandsrisiken, die sich aus geminderter Verwendbarkeit ergeben, werden durch Abwertungen berücksichtigt. Unfertige Leistungen werden mit den Herstellungskosten unter Einbeziehung angemessener notwendiger Gemeinkosten ausgewiesen.

Die geleisteten Anzahlungen bei den Vorräten, die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sowie die flüssigen Mittel sind zum Nennwert angesetzt. Es wird allen Einzelrisiken durch angemessene Abwertungen Rechnung getragen.

Auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten nach der Teilwertmethode sind Pensions- und Altersteilzeitverpflichtungen unter Zugrundelegung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Im Berichtsjahr werden ein Marktzins von 1,77 Prozent (Zehn-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen und ein Marktzins von 1,45 Prozent

(Sieben-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Altersteilzeitverpflichtungen berücksichtigt. Vom Wahlrecht des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Gehaltsanpassungen wurden mit 3,0 Prozent und Rentenanpassungen mit 2,5 Prozent p.a. eingerechnet.

Die übrigen Rückstellungen sind so bemessen, dass sie allen erkennbaren Risiken Rechnung tragen. Rückstellungen werden bei einer Laufzeit von mehr als einem Jahr gemäß § 253 Abs. 2 HGB unter Berücksichtigung von zukünftigen Preis- und Kostensteigerungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten sieben Jahre entsprechend der individuellen Restlaufzeit abgezinst. Die Übergangsvorschriften für Aufwandsrückstellungen gemäß Artikel 67 EGHGB wurden angewendet.

Die Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit ihren (notwendigen) Erfüllungsbeträgen bewertet.

Es wurden Zinsswaps mit unterschiedlichen Laufzeiten abgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurden Bewertungseinheiten in Form eines Mikro-Hedges, bestehend aus dem variabel verzinslichen Darlehen (Grundgeschäft) und einem Zinsswap (Sicherungsgeschäft), nach § 254 HGB gebildet. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt.

## II. Erläuterungen

### Erläuterungen zur Bilanz

#### Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich, entsprechend den Vorgaben des § 284 Abs. 3 HGB.

#### 1 Sachanlagen

Die Zugänge bei den Sachanlagen betragen im Berichtszeitraum 72.535 TEUR.

Die Zuschüsse des Geschäftsjahres in Höhe von 28.289 TEUR wurden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Unter Berücksichtigung der Abschreibungen sowie der Zugänge und Abgänge erhöhte sich das Sachanlagevermögen um 25.990 TEUR auf 685.333 TEUR.

Die Jahresabschreibungen bei den Sachanlagen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 1 HGB betragen 45.846 TEUR.

#### 2 Finanzanlagen

Es bestehen folgende Beteiligungen im Sinne des § 271 HGB:

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR
Rheinbahn Beteiligungsgesellschaft mbH (vormals Rheinbahn Immobilien Verwaltungs-GmbH), Düsseldorf	100	24	-1
Reisedienst Maaßen GmbH, Düsseldorf	100	278	16
Rhein-Bus Verkehrsbetrieb GmbH, Düsseldorf*	49	327	105
DWG Wohnen GmbH, Düsseldorf*	24,9	23.059	955
ELBA-Omnibusreisen GmbH, Düsseldorf	25	757	67

\*) Für das Geschäftsjahr 2022 liegt noch kein Ergebnis vor. Es wurde das Vorjahresergebnis ausgewiesen.

Die sonstigen Ausleihungen sind überwiegend zur Beschaffung von Wohnraum verzinslich an Betriebsangehörige gegeben worden.

## Umlaufvermögen

### 3 Vorräte

	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	25.369	23.003
Unfertige Leistungen	6.524	4.957
Geleistete Anzahlungen	4.215	3.808
	<b>36.108</b>	<b>31.768</b>

Die unfertigen Leistungen enthalten überwiegend Bau- und Planungsleistungen, die noch nicht gegenüber Dritten abgerechnet wurden.

### 4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<b>31.12. 2022</b>	<b>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</b>	<b>31.12. 2021</b>	<b>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.816	0	10.326	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.931	0	9.424	0
Sonstige Vermögensgegenstände	9.055	0	29.230	0
	<b>21.802</b>	<b>0</b>	<b>48.980</b>	<b>0</b>

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich in Höhe von 3.746 TEUR (Vorjahr: 9.262 TEUR) um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Gesellschafter. In den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Schadensersatzforderung in Höhe von 3.751 TEUR gegen einen Fahrzeuglieferanten enthalten, die vollständig wertberichtigt wurde.

## 5 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
Kassenbestand	1.291	1.323
Guthaben bei Kreditinstituten	36.499	51.303
	<b>37.790</b>	<b>52.626</b>

## 6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital ist eingeteilt in 35.000 Namensaktien im Nennwert von je 1.000 EUR. Es beträgt unverändert 35 Mio. EUR.

Das gezeichnete Kapital der Rheinbahn AG wurde bis Ende 2016 zu 100 Prozent von der Landeshauptstadt Düsseldorf gehalten, davon 95 Prozent der Aktien treuhänderisch über die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (vormals Düsseldorf Stadtwerke Gesellschaft für die Beteiligungen mbH) bei Verbleib aller Rechte und Pflichten aus den Anteilen bei der Landeshaupt-

stadt Düsseldorf. Im Dezember 2016 erfolgte die unentgeltliche Übertragung des zivilrechtlichen Eigentums an 17.850 Namensaktien der Rheinbahn AG, Düsseldorf, im Nennbetrag von 1.000 EUR (entspricht 51 Prozent des gesamten Aktienkapitals) von der Landeshauptstadt Düsseldorf an die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, Düsseldorf.

## 7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt unverändert zum Vorjahr 123.442 TEUR.

## 8 Gewinnrücklagen/Bilanzgewinn

	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
Gesetzliche Rücklage	3.500	3.500
Andere Gewinnrücklagen	49.550	49.550
	<b>53.050</b>	<b>53.050</b>

Die unverändert gegenüber dem Vorjahr ausgewiesene gesetzliche Rücklage beträgt 10 Prozent

des ausgewiesenen Grundkapitals gemäß § 150 Abs. 2 AktG.



## 9 Rückstellungen

	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.830	16.388
Sonstige Rückstellungen	90.525	59.009
	<b>106.355</b>	<b>75.397</b>

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie und zur Änderung handelsrechtlicher Vorschriften sind Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nunmehr seit 2016 mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Jahren abzuzinsen. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des vor der Gesetzesänderung vorgegebenen Durchschnitts von sieben Geschäftsjahren und des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren beträgt 707.692 EUR (Vorjahr: 1.048.338 EUR). Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtung bei einem angenommenen durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Jahren (1,42 Prozent) beläuft sich auf 16.537.278 EUR (Vorjahr: 17.436.705 EUR). Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche

Verpflichtungen bestehen gegenüber 13 Rentberechtigten. Der Rückstellungsberechnung liegen ein Gehaltstrend von 3,0 Prozent, ein Rententrend von 2,5 Prozent sowie ein Rechnungszins von 1,77 Prozent zugrunde. Es wurden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen und Risiken aus Personalverpflichtungen (30.123 TEUR), Rückzahlung von Billigkeitsleistungen (25.710 TEUR), Ausgleichszahlungen an Verbände (10.320 EUR), Altersteilzeitverpflichtungen (4.409 TEUR), Brückensanierung (4.000 TEUR), Aufwandsrückstellungen (3.056 TEUR), ausstehenden Lieferantenrechnungen (2.788 TEUR), Rückbauverpflichtungen bei stillgelegten Gleisen (1.784 TEUR) sowie Altlastensanierungen (1.088 TEUR).

### 10 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen aus langfristigen Investitionskrediten. Die zum 31. Dezember 2022 abgegrenzten Zinsaufwendungen werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend den laufenden Geschäftsverkehr sowie Beschaffungsmaßnahmen kurz vor dem Stichtag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen wie im Vorjahr Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten hauptsächlich Verbindlichkeiten aus erhaltenen Zuschüssen für Fahrzeugförderung, die im Anlagevermögen aufgrund ausstehender Lieferungen noch nicht aktivisch abgesetzt werden können. Weiterhin berücksichtigt dieser Posten Steuerverbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten in TEUR	31.12. 2022	Restlaufzeit		31.12. 2021	Restlaufzeit	
		bis zu 1 Jahr	über 1 Jahr		bis zu 1 Jahr	über 1 Jahr
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	343.124	45.424	297.700	382.890	39.766	343.124
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39.771	39.771		21.747	21.747	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	736	736		1.024	1.024	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	604	604		436	436	
Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern	77.221 (1.543)	77.221 (1.543)		86.474 (1.414)	86.474 (1.414)	
	<b>461.456</b>	<b>163.756</b>	<b>297.700</b>	<b>492.571</b>	<b>149.447</b>	<b>343.124</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten in diesem Geschäftsjahr ausschließlich Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 736 TEUR (Vorjahr: 1.024 TEUR). In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten befinden sich Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren in

Höhe von 109.783 TEUR (Vorjahr: 146.795 TEUR). Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren im Vorjahr mit 2,9 Mio. EUR kommunal verbürgt. Weitere Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren bestehen – unverändert zum Vorjahr – nicht.

**11 Rechnungsabgrenzungsposten**

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält hauptsächlich Fahrgeldeinnahmen, die das Geschäftsjahr 2023 betreffen.

**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung****12 Umsatzerlöse**

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Verkehrseinnahmen	167.026	197.809
Abgeltungszahlungen im Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehr	18.321	20.538
Werbeflächenvermietung	2.735	2.614
Leistungen für Dritte	8.840	30.390
Mieten/Pachten	1.624	2.360
Zuschüsse (ÖPNV-Pauschale A+B)	1.811	150
Erträge aus Provisionen	1.036	1.395
Sonstige	950	874
	<b>202.343</b>	<b>256.130</b>
davon periodenfremde Umsatzerlöse	3.435	7.428

Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen überwiegend Abrechnungen des VRR für Vorjahre.

**13 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen**

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	1.567	72
Andere aktivierte Eigenleistungen	11.363	10.760
	<b>12.930</b>	<b>10.832</b>

#### 14 Sonstige betriebliche Erträge

	<b>2022</b>	<b>20210</b>
Erträge aus Schadensausgleichszahlungen im Zusammenhang mit COVID-19-Pandemie + 9€ Ticket	72.365	51.127
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	163	404
Erstattung von Sachschäden	4.610	12.844
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	8.923	3.329
Übrige Erträge	1.781	2.825
	<b>87.842</b>	<b>70.529</b>

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 12.148 TEUR (Vorjahr: 4.993 TEUR) enthalten. Diese betreffen insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Davon entfallen 940 TEUR (Vorjahr: 677 TEUR) auf Schadensausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der COVID 19 Pandemie. Bei den Erträgen aus Schadensausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und dem 9-Euro-Ticket handelt es sich um Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden

im ÖPNV nach dem Ausbruch von Covid-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket. Nach Maßgabe der Richtlinie Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV sind darin Einnahmeausfälle, Mehraufwendungen im Vertrieb und Mehraufwendungen für Energie enthalten. Die Erstattung von Sachschäden beinhaltetete im Vorjahr eine Erstattung der Versicherung aufgrund eines Bushallenbrandes in Höhe von 9.975 TEUR.

#### 15 Materialaufwand

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	52.380	43.198
Aufwendungen für bezogene Leistungen	70.379	84.200
	<b>122.759</b>	<b>127.398</b>

#### 16 Personalaufwand

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Löhne und Gehälter	152.525	152.451
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	43.058	43.773
davon für Altersversorgung	11.178	12.182
	<b>195.583</b>	<b>196.224</b>

**17 Abschreibungen**

(siehe Anlagespiegel, Seite 10/11)

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Planmäßige Abschreibungen	47.018	48.623
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	9.491
	<b>47.018</b>	<b>58.114</b>

Die außerplanmäßigen Abschreibungen im Vorjahr erfolgten aufgrund eines Bushallenbrandes.

**18 Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Fremdleistungen und Materialverbrauch für die Verwaltung, für Werkwohnungen, Pachtobjekte etc.	8.633	7.895
Versicherungsaufwendungen und Haftpflichtleistungen	4.144	3.632
Mieten und Pachten	3.501	3.638
Beratungen und Gutachten	2.371	2.864
VRR-Verwaltungskostenumlage	2.433	2.123
Leasingraten	1.902	2.121
Aufwand aus Versicherungsschäden	1.425	1.681
Werbe- und Insertionskosten	928	1.464
Verkaufsprovisionen	494	435
Grundbesitzabgaben	659	559
Übrige Aufwendungen	7.010	7.182
	<b>33.500</b>	<b>33.594</b>

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind 798 TEUR (Vorjahr: 1.096 TEUR) periodenfremde Aufwendungen enthalten, die überwiegend Wertberichtigungen auf Forderungen und Schadensersatzansprüche betreffen.

## 19 Finanzergebnis

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	38	41
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	5.251
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-8.921	-10.794
	<b>-8.841</b>	<b>-5.502</b>

In den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen im Vorjahr sind Zinserträge aus Steuerrückerstattungen in Höhe von 5.233 TEUR enthalten.

## 20 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Dieser Posten beinhaltet im Vorjahr eine Steuererstattung aufgrund eines abgeschlossenen Verfahrens mit der Finanzverwaltung, betreffend eine steuerliche Außenprüfung der im Jahr 2005 stattgefundenen Verschmelzung der Elmo Leasing Erste GmbH auf die Rheinbahn.

## 21 Sonstige Steuern

Dieser Posten beinhaltet Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Umsatzsteuer auf Sachbezug.

## 22 Erträge aus Verlustübernahme

Ausgleich des negativen Jahresergebnisses durch die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, aufgrund des am 16. Mai 2018 geschlossenen Ergebnisabführungsvertrags.

## 23 Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen

Um die Mehraufwendungen aus dem Projekt „Rheinbahn 2021“ zu kompensieren, wurden im Vorjahr entsprechend dem genehmigten Wirtschaftsplan die entstandenen Kosten durch Entnahme aus der Gewinnrücklage gedeckt. Das Projekt wurde auch im Vorjahr abgeschlossen.

### III. Sonstige Angaben

#### Haftungsverhältnisse

Zur Erfüllung ihrer Versorgungsverpflichtung ist die Rheinbahn AG Mitglied der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK), Köln. Der im Berichtszeitraum gültige Umlagesatz betrug unverändert zum Vorjahr 4,25 Prozent, der ausschließlich vom Arbeitgeber getragen wird. Für die Sanierungskosten der RZVK wurde, ebenfalls

unverändert, ein Umlagesatz in Höhe von 3,5 Prozent abgeführt. Für das Jahr 2023 wurden die Beitragssätze bereits unverändert bestätigt. Die Summe der umlagepflichtigen Entgelte belief sich auf 141.870 TEUR (Vorjahr: 143.564 TEUR). In Anwendung des Artikels 28 EGHGB wurde keine Rückstellung gebildet.

#### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.20210</b>
Bestellobligo	719.524	673.380
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen		
unter 1 Jahr	1.977	1.643
1 bis 5 Jahre	2.682	2.530
über 5 Jahre	10	7
	4.669	4.180
	<b>724.193</b>	<b>677.560</b>

#### Finanzinstrumente

Um einen festen Zinssatz auf Basis eines günstigen Zinsniveaus zu sichern, wurden Zinsswaps mit unterschiedlichen Laufzeiten abgeschlossen. Die Laufzeiten reichen bis 2030. In diesem Zusammenhang wurden jeweils Bewertungseinheiten in Form eines Mikro-Hedges, bestehend aus dem variabel verzinslichen Darlehen (Grundgeschäft) und einem Zinsswap (Sicherungsgeschäft), nach § 254 HGB gebildet. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Gemäß Mitteilungen der Banken beträgt der Marktwert dieser Geschäfte zum 31. Dezember 2022, losgelöst vom Grundgeschäft der Darlehen, –1.054 TEUR (Vorjahr: –10.457 TEUR). Den Vereinbarungen liegt insgesamt ein Nominalwert von 90.067 TEUR zugrunde. Auf die Bildung einer Drohverlustrückstellung konnte vor dem Hintergrund der Anwendung des § 254 HGB verzichtet werden, da sich gegenläufige Wert- und Zahlungsstromänderungen vollständig über die gesamte Kreditlaufzeit ausgleichen.

Darüber hinaus bestanden im Rahmen eines Portfoliohedges Rohwarenswaps zur Sicherung des Dieselpreises für Dieseleinkäufe im Jahr 2023 und 2024. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der auf Basis einer Mark-to-Market-Bewertung ermittelte Marktwert dieser Geschäfte (10.200 metrische Tonnen im Jahre 2023 und 9.012 metrische Tonnen im Jahre 2024) beträgt gemäß Bankmitteilung zum 31. Dezember 2022 insgesamt 617 TEUR. Der Buchwert der Dieselderivate beträgt 0 EUR. Der Nominalwert beträgt 15.507 TEUR. Über den angegebenen Zeitraum gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft demselben Risiko ausgesetzt sind.

## Mitglieder der Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

<b>Andreas Hartnigk</b>	Aufsichtsratsvorsitzender Ratsherr Stellv. Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion Düsseldorf Rechtsanwalt	Düsseldorf
<b>Michael Pink</b>	Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender Betriebsratsvorsitzender Betriebsschlosser	Düsseldorf
<b>Kerstin Breuer (ab 30.05.2022)</b>	Betriebsrätin Straßenbahnfahrerin	Neuss
<b>Renate Büttner (ab 30.05.2022)</b>	Stellv. Betriebsratsvorsitzende Sachbearbeiterin	Düsseldorf
<b>Mirja Cordes</b>	Ratsfrau BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Düsseldorf Projektkoordinatorin	Düsseldorf
<b>Norbert Czerwinski</b>	Ratsherr Sprecher der Ratsfraktion und Verkehrspolitischer Sprecher von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Düsseldorf Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Düsseldorf
<b>Netziati Emin</b>	Betriebsrat Betriebshofassistent Betriebshof Lierenfeld	Neuss
<b>Volker Gabriel (bis 30.05.2022)</b>	Betriebsrat Obmann Betriebshof Benrath Busfahrer	Düsseldorf
<b>Heiko Goebel</b>	Betriebsrat Obmann Betriebshof Mettmann Sachbearbeiter	Haan
<b>Jörg Junkermann (bis 30.05.2022)</b>	Betriebsrat Straßenbahnfahrer Betriebshof Lierenfeld	Düsseldorf
<b>Manfred Jan Neuenhaus (bis 13.02.2023)</b>	Ratsherr Vorsitzender und Geschäftsführer der FDP-Ratsfraktion Düsseldorf	Düsseldorf
<b>Felix Mölders (ab 13.02.2023)</b>	Ratsherr FDP Düsseldorf IT Consultant	Düsseldorf
<b>Dr. Sabrina Proschmann</b>	Ratsfrau SPD Düsseldorf Wissenschaftliche Mitarbeiterin	Düsseldorf
<b>Dorothee Schneider</b>	Kämmerin der Landeshauptstadt Düsseldorf	Köln
<b>Dirk Seibel</b>	Gewerkschaftssekretär ver.di Landesbezirk NRW	Grevenbroich



**Aufsichtsrat**

<b>Dietmar Stoffels</b>	Leitender Angestellter Bereichsleiter Personal, Soziales und Organisation	Meerbusch
<b>Dieter Teske</b>	Betriebsrat Obmann Betriebshof Lierenfeld Sachbearbeiter	Ratingen
<b>Rolf Tups</b>	Ratsherr Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion Düsseldorf Unternehmensberater	Düsseldorf
<b>Martin Volkenrath</b>	Ratsherr SPD Düsseldorf Im Ruhestand	Düsseldorf

**Vorstand**

Klaus Klar  
Vorstandsvorsitzender und Arbeitsdirektor

Susanne Momberg  
Vorstand Finanzen

Michael Richarz  
Vorstand Technik und Betrieb

### Bezüge der Organe

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 verteilen sich wie folgt:

Klaus Klar 358 TEUR  
(davon 68 TEUR variable Bezüge)

Michael Richarz 349 TEUR  
(davon 68 TEUR variable Bezüge)

Susanne Momberg 351 TEUR  
(davon 68 TEUR variable Bezüge)

Im Pensionsfall besteht für Herrn Klaus Klar eine Zusage auf Ruhegeld in Höhe von 10 Prozent des zuletzt geltenden Jahresgrundgehalts. Darüber hinaus erhält Herr Klaus Klar 2,5 Prozent des Jahresgrundgehalts für jedes volle Dienstjahr als Vorstandsmitglied bis zum Eintritt des Pensionsfalls, höchstens jedoch 60 Prozent des zuletzt gültigen Jahresgehalts.

Den Pensionsrückstellungen wurden unter Berücksichtigung des Rechnungszinssatzes von 1,77 Prozent für Herrn Klaus Klar 105 TEUR zugeführt. Der Barwert zum 31. Dezember 2022 beträgt bei Herrn Klaus Klar 2.556 TEUR.

Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 829 TEUR. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen besteht eine Rückstellung in Höhe von 12.695 TEUR.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 73 TEUR. In der folgenden Tabelle werden die Mitglieder mit ihren Bezügen einzeln aufgeführt.

### Aufsichtsratsbezüge 2022:

Andreas Hartnigk	11.287,77 EUR
Michael Pink	6.971,00 EUR
Kerstin Breuer	1.919,93 EUR
Renate Büttner	2.903,93 EUR
Mirja Cordes	3.773,00 EUR
Norbert Czerwinski	5.085,00 EUR
Netziati Emin	3.609,00 EUR
Volker Gabriel	1.692,68 EUR
Heiko Goebel	3.937,00 EUR
Jörg Junkermann	1.692,68 EUR
Manfred Jan Neuenhaus	3.609,00 EUR
Dr. Sabrina Proschmann	3.773,00 EUR
Dorothee Schneider	3.445,00 EUR
Dirk Seibel	4.101,00 EUR
Dietmar Stoffels	3.773,00 EUR
Dieter Teske	3.937,00 EUR
Rolf Tups	3.609,00 EUR
Martin Volkenrath	3.937,00 EUR

### Belegschaft

Während des Geschäftsjahres waren durchschnittlich 3.258 (Vorjahr: 3.275) Entgeltempfängerinnen und -empfänger beschäftigt. Davon sind 2.658 gewerbliche Mitarbeitende und 600 Angestellte. Daneben beschäftigte das Unternehmen durchschnittlich 110 (Vorjahr: 132) Auszubildende.

### Honorare des Abschlussprüfers

Die Aufwendungen für die Abschlussprüfungsgesellschaft KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft betragen 86 TEUR für Abschlussprüfungsleistungen, 7 TEUR für Steuerberatungsleistungen, 45 TEUR für andere Bestätigungsleistungen und 208 TEUR für sonstige Leistungen.

### Gewinnabführungsvertrag

Der Verlust vor Ergebnisübernahme in Höhe von 104.946 TEUR wird im Rahmen des am 16. Mai 2018 geschlossenen Ergebnisabführungsvertrags mit der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH übernommen.

### Gewinnverwendung

Der Vorstand schlägt vor, den Gewinnvortrag aus dem Vorjahr auf neue Rechnung vorzutragen.

### Konzernabschluss

Die Rheinbahn AG hat bis einschließlich 31. Dezember 2012 Konzernabschlüsse nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt, in die mit Ausnahme der Rheinbahn Immobilien Verwaltungs-GmbH (heute: Rheinbahn Beteiligungsgesellschaft mbH – § 296 Abs. 2 HGB) sämtliche verbundene Unternehmen einbezogen wurden. Aufgrund des Ausscheidens der DWG Wohnen GmbH aus dem Kreis der verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2013 ist zum Bilanzstichtag lediglich ein in der Vergangenheit vollkonsolidiertes verbundenes Unternehmen, die Reisedienst Maaßen GmbH, verblieben. Bezüglich dieser Gesellschaft hat die Rheinbahn AG das Einbeziehungswahlrecht gemäß § 296 Abs. 2 HGB im Vorjahr ausgeübt, sodass zum 31. Dezember 2013 eine Einbeziehung aufgrund untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns unterblieb. Die Vermögensgegenstände, Schulden, Aufwendungen und Erträge der infolge untergeordneter Bedeutung nicht konsolidierten Gesellschaften machen – wie auch im Vorjahr – kumuliert jeweils weniger als 1 Prozent der Werte der Rheinbahn AG aus. Mithin wird auch zum 31. Dezember 2022 mangels einbeziehungspflichtiger verbundener Unternehmen kein Konzernabschluss nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt.

Der Jahresabschluss der Rheinbahn AG, Düsseldorf, wird zum 31. Dezember 2022 in den Konzernabschluss der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, (Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt) einbezogen. Der Konzernabschluss wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Düsseldorf, 31. März 2023  
Rheinbahn AG, Düsseldorf

Der Vorstand

Klaus Klar  
Susanne Momberg  
Michael Richarz

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Rheinbahn AG  
Lierenfelder Straße 42  
40231 Düsseldorf

### Redaktion

Unternehmenskommunikation Rheinbahn  
Thomas Kötter, V.i.S.d.P.  
Annika Bödefeld  
Redaktionsschluss: 9. April 2023

### Gestaltung

piratas Werbeagentur GmbH & Co. KG  
[www.piratas.de](http://www.piratas.de)

### Lektorat

Christine Gerber  
[www.christinegerber.de](http://www.christinegerber.de)



**EINFACH.  
IMMER.  
DA.**



[rheinbahn.de](http://rheinbahn.de)