



ZUKUNFT GESTALTEN.

Lagebericht 2023



LAGEBERICHT DER RHEINBAHN AG

ZAHLEN IM BLICK

- 6 Grundlagen des Unternehmens**
 - 6 Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen
 - 10 Nachhaltigkeit
 - 15 Ziele und Strategie
- 16 Wirtschaftsbericht**
 - 16 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
 - 17 Geschäftsverlauf
- 20 Ertragslage**
 - 21 Ergebnisentwicklung
- 25 Prognosebericht**
- 30 Stellungnahme öffentliche Zwecksetzung**
- 31 Erklärung zur Unternehmensführung**



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 Vorhaltung von Verkehrsanlagen, der Betrieb von Stadtbahnen, Straßenbahnen, Omnibussen und anderen, dem Personenverkehr dienenden Fahrzeugen, in- und außerhalb der Stadt Düsseldorf, sowie der Schienenpersonen-, der Güter- und On-Demand-Verkehr.

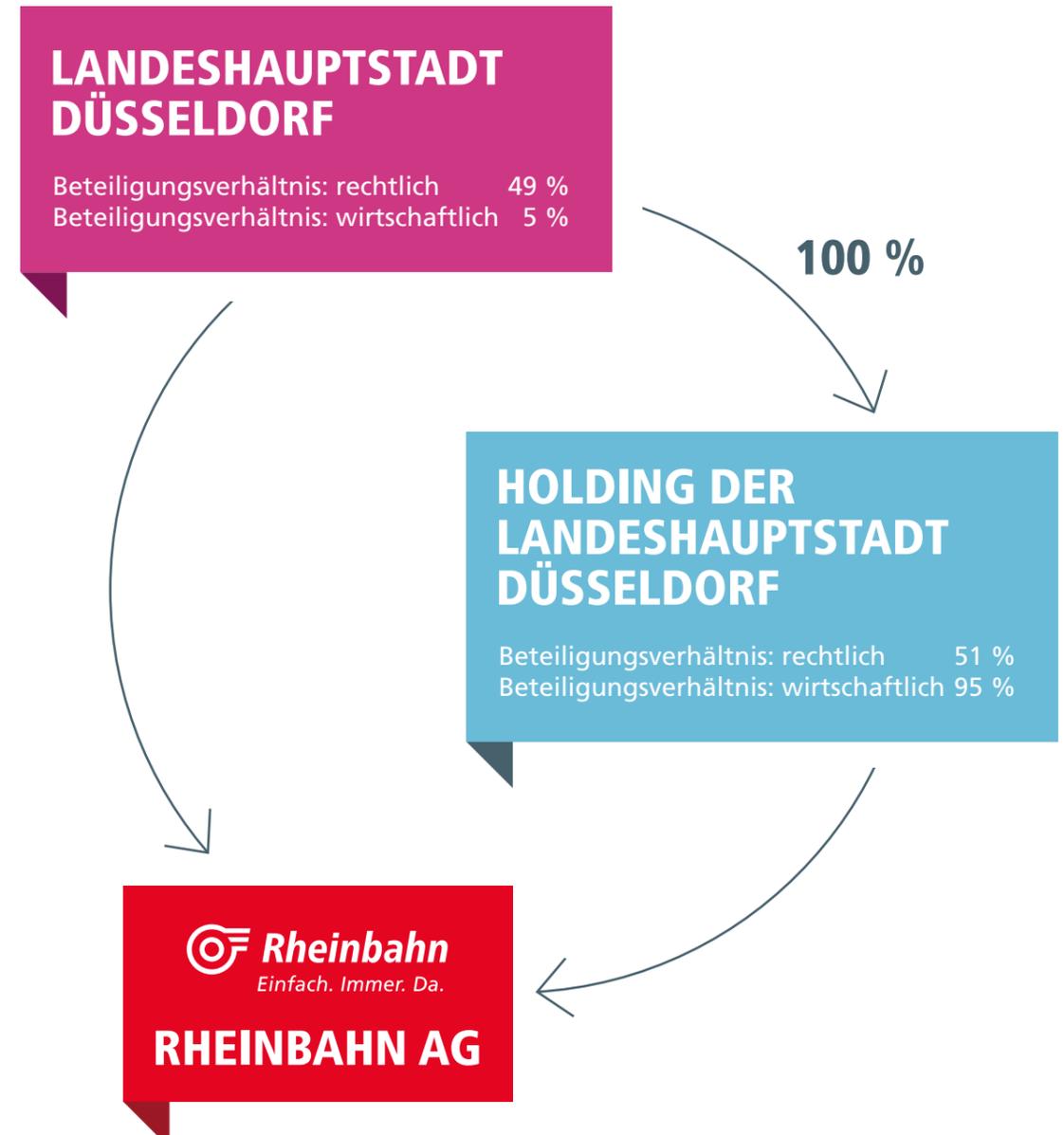
Wir bieten Nahverkehrsleistungen außerhalb der Stadt Düsseldorf für zehn sogenannte mitbediente Gebiete an. Hierzu gehören der Kreis Mettmann mit den Städten Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Velbert und Wülfrath sowie der Rhein-Kreis Neuss mit den Städten Kaarst, Meerbusch und Neuss. Außerdem fahren wir in weiteren sechs Anrainer-Kommunen (Essen, Duisburg, Krefeld, Mülheim an der Ruhr, Solingen, Wuppertal).

Düsseldorf und die mitbedienten Gebiete.



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 Hol-

ding der Landeshauptstadt Düsseldorf besteht ein Treuhandverhältnis. 5 Prozent der Aktien hält die Landeshauptstadt Düsseldorf im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.



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.

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

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.



Governance

Die Achtung der Menschenrechte ist fester Bestandteil des unternehmerischen Handelns der Rheinbahn. Entsprechend ist es für uns ein grundlegendes Anliegen, im eigenen Geschäftsbereich und bei unseren Geschäftspartnerinnen und -partnern die Einhaltung der Menschenrechte zu fördern und Menschenrechtsverletzungen vorzubeugen. Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz bildet den Rahmen für die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichtenprozesse. In der durch den Vorstand verabschiedeten Grundsatzklärung über die Menschenrechtsstrategie zeigen wir, wie wir der Verantwortung nachkommen. Die Umsetzung der Maßnahmen der Sorgfalt erfolgt durch verschiedene Fachabteilungen. Im Jahr 2023 wurden so Risiken im eigenen Geschäftsbereich und bei den unmittelbaren Zulieferern ermittelt, welche einer Bewertung und Maßnahmenarbeit zugeführt werden.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat Standards zur Steigerung der Effizienz, Transparenz und Kontrolle bei den kommunalen Beteiligungsgesellschaften in NRW in dem Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf festgelegt, zu welchen wir uns vollumfänglich bekennen.

Zu dem Thema Compliance und Korruption wurden in 2023 neue Richtlinien durch den Vorstand verabschiedet, welche im Januar 2024 in Kraft treten. Diese präzisieren die alte Richtlinie und ordnen die Vorgehensweise zur Hinweisgebung und Bearbeitung gemäß Hinweisgeber-schutzgesetz neu. Ebenfalls hat der Vorstand eine Überprüfung der bestehenden Compliance Strukturen durch externe Berater beauftragt und die Einrichtung einer Compliance-Organisation beschlossen.

Wir nehmen den Schutz personenbezogener Daten sehr ernst und nutzen personenbezogene Daten von Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Geschäftspartnerinnen und -partnern unter Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze. Unser Datenschutzbeauftragter steht allen Mitarbeitenden für Beratungen zur Verfügung.

Sowohl zu den Themen Compliance und Korruption als auch zum Datenschutz wurde ein Schulungssystem etabliert, das die Mitarbeitenden bezüglich ihrer Verantwortung sensibilisiert.

Unser Anspruch ist es, durch Verantwortlichkeit und Transparenz die Vertrauenswürdigkeit bei der Düsseldorfer Bevölkerung, den handelnden Akteuren, wie Politik und Gesellschaftern und den Mitarbeitenden zu stärken.

Nachhaltigkeit

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

Wir fahren klima- und umweltfreundlich.

Als langfristiges Ziel verfolgen wir die signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen, also das Angebot klimaneutraler Mobilität. Entsprechend wird konsequent die stufenweise Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe verfolgt.

Aktuell befinden sich 22 emissionsfreie Busse in unserem Fahrzeugbestand. Davon sind 12 batterieelektrische Busse am Standort Heerdt stationiert, welcher nach dem Brand der Busabstellhalle im April 2021 mit dem derzeit laufenden Neubau eines Busports zu einem vollständig elektrifizierten Busdepot ausgebaut wird. Dafür befinden sich 20 weitere Elektrobusse in der Beschaffung, welche bereits im Mai 2023 beauftragt wurden und zum Jahreswechsel 2024/2025 erwartet werden. Darüber hinaus sind derzeit 40 Elektrobusse ausgeschrieben, um den Standort Heerdt zu vervollständigen und die ersten emissionsfreien Busse an den Standort Benrath zu bringen.

Neben den batterieelektrischen Bussen haben wir 10 Brennstoffzellenbusse beschafft und weitere 10 Brennstoffzellenbusse im September 2023 beauftragt, welche zum Ende des Jahres 2024 am Standort Lierenfeld erwartet werden.

Wir bieten eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr - für alle.

Sichtbarer Ausdruck für das Bestreben, diese Ziele zu erfüllen, sind konsequente Angebotsverbesserungen und Steigerung der Attraktivität.

In den Geschäftsjahren 2022 und 2023 stand hierbei die Erarbeitung des RheinTakt-Konzepts im Mittelpunkt. Mit diesem Konzept will die Landeshauptstadt Düsseldorf gemeinsam mit uns den Nahverkehr in Düsseldorf kurzfristig durch Verbesserungen des Angebots im ÖPNV stärken. Im Zentrum des Projekts steht das Schienennetz als Rückgrat unseres Angebots. Kernpunkte sind der Aufbau eines einheitlichen Taktschemas und das Angleichen des Takts aller Rheinbahn Linien vorrangig im Düsseldorfer Stadtgebiet untereinander sowie mit der S-Bahn und mit den Linien im Umland.

Am 7. Januar 2024 startete der RheinTakt erfolgreich, dessen Ergebnisse fortlaufend ausgewertet und auf die gewünschte Effizienz geprüft werden.

Wir ermöglichen flexible Mobilität.

Zur Steigerung der Attraktivität werden auch innovative Mobilitätskonzepte als Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt: Im März 2023 wurde der Betrieb des On Demand-Dienstes „flexy“ im Düsseldorfer Osten mit Hybridelektrofahrzeugen der Marke LEVC aufgenommen, welcher ganz ohne festen Fahrplan oder Linienweg auskommt. Wir möchten damit ein zusätzliches Angebot schaffen, um die Qualität des ÖPNV in Randlagen und -zeiten zu verbessern. Das Bedienungsgebiet umfasst die Stadtteile Knittkuhl, Hubbelrath, Ludenberg, Grafenberg, Gerresheim, Vennhausen, Unterbach und Eller.

berg, Gerresheim und Unterbach sowie Teile von Grafenberg, Vennhausen und Eller. Zur optimalen Verknüpfung mit dem klassischen Rheinbahn-Netz hat die Rheinbahn auch die stark frequentierten Haltestellen „Staufenplatz“, „Gerresheim S“ und „Vennhauser Allee“ integriert. Seit dem Herbst 2023 bieten wir den Nutzerinnen und Nutzern von „flexy“ zudem die Möglichkeit, ihre Fahrt telefonisch per Hotline zu buchen. Zudem ist die Bezahlung neben den digitalen Wegen (Kreditkarte, Paypal) auch über ein Prepaid-Guthaben möglich, das die Fahrgäste in allen KundenCentern der Rheinbahn kaufen können.



Den Weg zur Haltestelle legen viele Fahrgäste auch gerne mit dem Fahrrad zurück. Damit ihr Fahrrad sicher untergebracht ist, während sie mit Bus und Bahn unterwegs sind, haben wir an sechs Standorten in Düsseldorf und fünf Standorten in Meerbusch Bike+Ride-Anlagen errichtet. Die insgesamt 14 Anlagen wurden im Sommer 2023 eröffnet und verfügen jeweils über 20 gesicherte Stellplätze. Alle Fahrradsammelanlagen haben ein begrüntes Dach. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die B+R-Fahrradsammelanlagen unter Einsatz von Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Ihren Stellplatz können die Kundinnen und Kunden ganz bequem über die App „redy“ buchen.

Darüber hinaus wurden rund 280 neue Bügel zum Anschließen von Fahrrädern aufgestellt. Mit den neuen und modernen digitalen Vertriebskanälen bieten wir 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.

Seit Sommer 2023 ist auch die Buchung und Nutzung der neuen B+R-Sammelschließanlagen exklusiv über redy möglich. Damit ist die App redy eine der ersten Mobilitätsplattformen in Deutschland, die einen derartigen Service tiefenintegriert hat. Die Stadtochter Connected Mobility Düsseldorf (CMD) stellt das Backend-System der Fahrradsammelanlagen bereit.

Unsere neuen Bike + Ride Anlagen.



Unsere Abonentinnen und Abonnenten profitieren seit dem Frühjahr 2023 noch mehr von ihren Abos: Durch eine Kooperation mit dem europäischen Bikesharing-Marktführer nextbike by TIER können sie ergänzend zu Bus und Bahn eines von über 750 Düsseldorfer Mietfahrrädern des Anbieters nutzen. Bei zehn Fahrten im Monat sind die ersten 15 Minuten gratis. Das Angebot gilt für Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets, des Tickets1000, des Tickets2000 und des BärenTickets. Mit der Kooperation erweitern wir unser Mobilitätsangebot im Sinne des Umweltverbunds klimafreundlich und nachhaltig und sorgen für eine bessere Verbindung von der Haustür zur Haltestelle.

Auch unsere 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. Die Funktion der „Umwelbilanz“ berechnet, wie hoch der persönliche Beitrag zum Klimaschutz ist: Anhand der gekauften Tickets oder der gefahrenen Kilometer mit eezy.nrw berechnet die App automatisch, wie viel CO2 im Vergleich zum Auto eingespart wurde.

Neben dem gesamten VRR-Bartarif sowie dem Check-in/Check-out-Tarif eezy.nrw ist auch das „Abo per App“ in der Rheinbahn App verfügbar: Mit diesem können Kundinnen und Kunden ein Abo in der App bestellen, verwalten oder ihre bestehende Chipkarte durch ein digitales Abo ersetzen. Seit Ende 2023 steht diese Funktion auch den ersten Firmenkunden zur Verfügung, die ihren Mitarbeitenden das „Deutschlandticket Job“ über die Rheinbahn anbieten. Im Jahr 2024 werden wir das Angebot auf weitere Firmenkunden ausweiten.

Selbstverständlich wird auch das Deutschlandticket inklusive seiner Untervarianten seit Verkaufsstart im Frühjahr 2023 in beiden Apps angeboten und trägt so zur Steigerung der digitalen Verkaufsanteile bei. Der Verzicht auf die Chipkarten aus Plastik leistet einen zusätzlichen Beitrag für die Gestaltung eines nachhaltigen Alltags der Abonentinnen und Abonnenten. Beide Apps sind gute Beispiele für die Umsetzung der Vision, Mobilität in Düsseldorf und der Region einfach zu machen, die sich auch in unserem Leistungsversprechen widerspiegelt: **Einfach. Immer. Da.**

Wir entwickeln innovative Lösungen.

Die Umstellung der Busse auf emissionslose Antriebe erfordert neben der Beschaffung der entsprechenden Fahrzeuge eine Anpassung der elektrischen Anschlussleistungen durch die Netzbetreiber und der Betriebs-, Werkstatt- und Abstell-Infrastruktur sowie die Einrichtung der erforderlichen Betankungs- und Lade-Infrastruktur. Ein Projekt-Team hat hier die Arbeit aufgenommen. Aktuell wird der Standort Heerdt mit einem Busport mit 60 Ladeplätzen aufgebaut sowie die Standorte Benrath und Lierenfeld elektrotechnisch aufgerüstet, umgebaut und für emissionsfreie Busse mit Ladeinfrastruktur, Dacharbeitsbühnen etc. vorbereitet. Für den Standort Mettmann wird über eine beauftragte Machbarkeitsstudie die Entscheidung zum weiteren Vorgehen vorbereitet. Der Standort Tiefenbroich muss aufgegeben und neu gebaut werden. Hier läuft die Grundstückssuche.

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 unterstützen wir die Ziele „Verkehrsbedingte Belastungen senken. Gesunde Lebensräume schaffen“ des Mobilitätsplans D.

Wir übernehmen soziale Verantwortung.

Im Bereich der sozialen Dimension von Nachhaltigkeit stehen für uns über die Belange unserer 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.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie fördert die Rheinbahn seit dem Jahr 2018 im Rahmen des Audits „berufundfamilie“. Im Jahr 2023 standen unter anderem die Überprüfung der Maßnahmen und Kultur sowie eine Vertiefung der Verankerung der Thematik in der Organisationsstruktur im Mittelpunkt. Im Zuge dessen wurden neue Maßnahmen für die stetige Verbesserung für mehr Vereinbarung beschlossen, die in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden.

Seit über drei Jahren wirbt die Rheinbahn gerade im Bereich der technischen Ausbildungsberufe sehr um Bewerberinnen. Auch für den Ausbildungsstart 2023 hat sich die Rheinbahn mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen besonders um weibliche Verstärkung in den technischen Berufen bemüht. Mit Erfolg! Von den 38 Auszubildenden, die in diesem Jahr ihre Ausbildung gestartet haben, sind acht Frauen. Sieben von ihnen beginnen ihre Ausbildung in einem technischen Berufsbild.

Wir bieten verschiedene verkehrspädagogische Projekte zur Mobilitätsbildung an, die der Unfall- und Gewaltprävention sowie der Zivilcourage dienen und das Verständnis für Nachhaltigkeitsthemen wecken. Im Jahr 2023 gab es 44 Veranstaltungen an Schulen in Langenfeld, Meerbusch und Düsseldorf zum Thema Busschule. Dabei haben insgesamt 868 Schülerinnen und Schüler gelernt, wie sie sicher von A nach B kommen. Weiterhin wurden an 30 Terminen 141 Jugendliche zu ehrenamtlichen Busbegleiterinnen und Busbegleitern ausgebildet, die nun in Konflikt- und Gefahrensituationen auf dem Schulweg eingreifen können.

Außerdem gibt es das „Fahrende Klassenzimmer“: In einer Bahn, die auf die 17 Nachhaltigkeitsziele aufmerksam macht, gehen Kinder auf spielerische Weise den Fragen nach: Welchen Einfluss hat der Verkehr auf den Klimawandel? Wie viel Raum nimmt er ein und wie kann die Mobilität der Zukunft aussehen? 2023 konnten an 32 Vormittagen 765 Grundschülerinnen und -schüler unterrichtet werden.

Ein weiterer Baustein der Mobilitätsbildung bei der Rheinbahn sind Seniorenschulungen, um älteren Fahrgästen Sicherheit in Bus und Bahn zu vermitteln. An neun Schulungen in 2023 haben 114 Seniorinnen und Senioren teilgenommen.

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 sehen wir uns im Rahmen unserer gesellschaftlichen Verantwortung verpflichtet. Bereits heute leisten wir Beiträge zur Zielerreichung der 17 Ziele, beispielsweise für die „Maßnahmen zum Klimaschutz“, für „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ sowie für „Gesundheit und Wohlergehen“. Mit dem Sachgebiet „Nachhaltigkeitsmanagement“ in der Stabsstelle „Unternehmensentwicklung“ treiben wir die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens konsequent voran.

Ziele und Strategie

Wir bieten in der Stadt Düsseldorf und der Region nachhaltige Mobilität an und nehmen eine Schlüsselrolle für das Gelingen der Antriebs- und Mobilitätswende in unserem Ballungsraum ein. Konsequent treiben wir 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 verfolgen wir das Ziel, dass die Düsseldorfer Einwohnerinnen und Einwohner bis 2040 für 28 Prozent ihrer Wege den ÖPNV wählen. Im Bezugsjahr 2018 waren es 21 Prozent. Zusammen mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum von circa 8 Prozent entspricht dies einer Steigerung der Fahrgastzahlen um rund 50 Prozent bis 2040.

Damit wir diese Nachfrage 2040 bedienen können, muss das ÖPNV-Angebot jährlich um rund 1,9 Prozent ausgeweitet werden. Die Erreichung dieser Ziele bedeutet eine deutliche Steigerung der Anzahl der Schienenfahrzeuge und Busse, welche wiederum das Erfordernis neuer Betriebshöfe nach sich zieht. Die damit einhergehende Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zugunsten des emissionsärmeren ÖPNV leistet einen Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität der Stadt und der Region und stärkt den Umweltverbund.

Eine entsprechende Verankerung der Ziele erfolgt im Mobilitätsplan D, dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf, und den dazugehörigen Beschlüssen. Der in Bearbeitung befindliche Mobilitätsplan D verfolgt als eine von vier Zieldimensionen „Neue Mobilitätskultur etablieren, Kfz-Fahrten verlagern“.

Als langfristiges Ziel verfolgt die Rheinbahn die signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen, also das Angebot klimaneutraler Mobilität. Entsprechend wird konsequent die stufenweise Umstellung des Busverkehrs und der Wirtschaftsfahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe verfolgt. Unter anderem wurden Machbarkeitsstudien zur

Umstellung auf emissionsfreie Antriebe in Auftrag gegeben.

Bis Ende 2024 sollen insgesamt 52 emissionsfreie Busse im Einsatz sein. Die Rheinbahn verfolgt das Ziel, die gesamte Busflotte bis 2035 auf emissionsfreie Antriebe umzustellen und leistet damit ihren Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes sowie zur Erreichung der Klimaziele, trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Verkehrslärms und zur Lebensqualität der Menschen in der Region bei.

Wie bereits erwähnt wollen die Landeshauptstadt Düsseldorf und wir den Nahverkehr in Düsseldorf mit dem RheinTakt-Konzept durch Verbesserungen des Angebots im ÖPNV stärken. Nach dem Start im Schienennetz Anfang 2024 soll auch im Busnetz der RheinTakt spürbar werden: 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. Strategisch streben wir neben einer KPI-basierenden Steuerung unseres Unternehmens auch die Festlegung eines Ambitionsniveaus an, welche mittelfristig zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und der Prozesseffizienz und in Summe somit zu einer Stärkung des Kerngeschäfts führt. Hierzu wurde bereits mit einer Analyse von Kultur, Strukturen und Prozessen begonnen, die als Basis für eine Visions- und Strategieentwicklung dienen werden.

Um uns fit für die Zukunft zu machen, planen wir die Realisierung vieler Projekte. Benötigte Platzkapazitäten für eine Fahrzeugflottenvergrößerung zur Umsetzung der Mobilitätswende brauchen eine Lösung: neben der Suche nach geeigneten Grundstücken für moderne und nachhaltige Betriebshöfe, entwickeln wir beispielsweise auch Ideen zur Optimierung der Platzausnutzung innerhalb der Fahrzeuge, von Werkstattprozessen und intelligenter Digitalisierung.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die gesamtwirtschaftliche Lage Deutschlands ist im Jahr 2023 geprägt von großen Herausforderungen: den Kriegen in der Ukraine und in Israel bzw. im Gazastreifen und der Energiekrise.

Die Kriege, insbesondere der in der Ukraine, hat zu einer deutlichen Verunsicherung der Wirtschaft geführt. Die Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Kriege und die möglichen Folgen für die Energieversorgung haben einen Rückgang der Investitionstätigkeit nach sich gezogen. Auch die Exporte Deutschlands sind durch den Krieg in der Ukraine und die damit verbundenen Sanktionen gegen Russland zurückgegangen.

Die Energiekrise hat ebenfalls negative Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft. Die hohen Energiepreise belasten Unternehmen und Verbraucher. Dies hat zu einer Senkung der Kaufkraft und zu einem Rückgang der Konsumausgaben geführt, auch wenn sich im Vergleich zu 2022 die Lage wieder ein Stück normalisiert hat.

Infolge dieser Herausforderungen ist die deutsche Wirtschaft im Jahr 2023 in eine Rezession gerutscht. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Lage ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2023 um 0,3 % gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Im Vergleich zum vorangegangenen Jahr 2022, in dem die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen sehr unterschiedlich verlaufen ist, konnte man in diesem Jahr beobachten, dass die im Wirtschaftsbereich „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ zusammengefassten Dienstleistungsbereiche ein Wachstum von 4 Prozent verzeichnen konnten. 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.

Die Verbraucherpreise in Deutschland haben sich im Jahresdurchschnitt 2023 um 5,9 Prozent gegenüber 2022 erhöht. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, fiel die Inflationsrate für 2023 damit geringer aus als im Jahr zuvor. Sie hatte im Jahr 2022 noch bei +6,9 Prozent gelegen. Sie ist mit knapp 6 Prozent aber weiterhin auf einem hohen Stand.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken hat die Europäische Zentralbank (EZB) den Leitzins in den Jahren 2022 und 2023 deutlich erhöht. Nachdem der Leitzins im Jahr 2022 von null Prozent auf 2,5 Prozent zum Jahresende erhöht wurde, kam es im Jahr 2023 zu weiteren Erhöhungen. Insgesamt gab es im Jahr 2022 vier Leitzinserhöhungen und im Jahr 2023 weitere sechs Erhöhungen, sodass der Leitzins zum 31.12.2023 ein Niveau von 4,5 Prozent erreicht hat.

Parallel dazu stiegen die Zinsen am Kapitalmarkt erheblich. Zehnjährige Bundesanleihen, die 2022 noch bei einer Rendite von 1,19 Prozent lagen, wurden am Kapitalmarkt im Dezember 2023 mit einer durchschnittlichen Rendite von 2,46 Prozent notiert.

Die Arbeitslosenquote lag im Jahr 2023 im Durchschnitt bei 5,7 Prozent. Dies entspricht einer Erhöhung gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozent. 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.

Geschäftsverlauf

Das Jahr 2023 war für uns ein Jahr der Veränderungen und Herausforderungen. Neue Busse von Irizar wurden in 2023 beginnend ausgeliefert. Im Februar wurde die Rheinbahn von den Gewerkschaften Verdi und NahVG bestreikt, dieser Streik zog sich über mehrere Wochen und führte zu erheblichen Einschränkungen im Fahrplan. Im März kam es zu einer Beteiligung an einem bundesweiten Streik, der die Situation noch weiter verschärfte.

Im April gab es dann einige positive Nachrichten: Das neue On-Demand-Angebot flexy ging an den Start und trug einen Teil dazu bei, den Nahverkehr in Düsseldorf weiter zu verbessern. Ebenfalls im April trat Frau Annette Grabbe ihre Position als Vorstand Finanzen an. Sie folgte auf Susanne Momberg, die in den Ruhestand ging. Der Vorstandsvertrag von Michael Richarz als Vorstand Technik und Betrieb wurde verlängert.

Zum 01. Mai wurde das Deutschlandticket eingeführt, das die Möglichkeit eröffnet, deutlich günstigere Abos für den ÖPNV in Düsseldorf und der Region abzuschließen. Außerdem wurde das Projekt zu einer priorisierten Ampelschaltung in Düsseldorf für den ÖPNV weiter vorangetrieben.

Im Juni bestellte die Rheinbahn weitere 20 Batteriebusse sowie 10 Wasserstoffbusse. Der RheinTakt, der eine bessere Taktung im ÖPNV bringen soll, wurde auf 2024 verschoben. Die Rheinbahn erhielt gemäß Ratsbeschluss zudem die gesellschaftsrechtliche Weisung durch die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf, weder Strafanzeigen noch Strafanträge nach § 265a Strafgesetzbuch wegen Beförderungserschleichung zu stellen.

Im Juli kooperierte die Rheinbahn mit NextBike und führte das Deutschlandticket Schule ein. Klaus Klar, der langjährige Vorstandsvorsitzende, ging in den Ruhestand.

Im August wurde das SchokoTicket durch das Deutschlandticket Schule ersetzt. Die Auslieferung

des neuen Stadtbahnwagens HF6 verzögert sich weiter und wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen sein. Wir setzen weiterhin Stadtbahnwagen des Typs GT8SU ein, die voraussichtlich bis Ende 2024 im Einsatz sein werden. Außerdem wurde eine Fahrradsammelschließanlage in Betrieb genommen.

Im September begann der Bau des neuen Busports in Heerdt.

Insgesamt war das Jahr 2023 für die Rheinbahn ein Jahr der Herausforderungen, aber auch der Erfolge. Die Rheinbahn hat sich zum Ziel gesetzt, den ÖPNV in Düsseldorf und der Region weiter zu verbessern. Dies wird auch in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt der Arbeit des Unternehmens sein. Hierzu wurde bereits in 2022 das Projekt ‚Finanzbedarf Verkehrswende‘ begonnen, welches in 2023 strategisch untersucht hat, welche Mehrkilometer, Personale und Erweiterungsinvestitionen für die Antriebs- und Mobilitätswende in den kommenden Jahren erforderlich werden.

Rettungsschirm 2023

Im Jahr 2023 wurden die Mindereinnahmen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets durch einen Rettungsschirm ausgeglichen. Der Rettungsschirm gleicht folgende Ergebnisbelastungen aus:

- Fahrgeldeinnahmeverluste
- Reduzierte Einnahme nach SGB IX
- Verluste bei Vertriebsprovisionen
- Kosten für die Umstellung der zum 30.04.2023 bestehenden Abos
- Kosten für die Umstellung der Vertriebskontrollgeräte

Die Einführung des Deutschlandtickets ab Mai 2023 hat als ein nachfolgendes Angebot zum zeitlich befristeten 9-€-Ticket die Fahrgastzahlen steigen lassen, jedoch die Fahrgeldeinnahmen um 32,7 Mio. EUR gegenüber Plan reduziert.

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Februar 2024

² Quelle: Deutsche Bundesbank: EZB-Zinssätze sowie Statista GmbH, de.statista.com, Abruf: 01.03.24

³ Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Ermittlung der Fahrgastzahlen wird im ÖPNV traditionell nicht auf Basis der tatsächlich getätigten Fahrten abgebildet, sondern über eine statistische Berechnung der

verschiedenen Ticketgruppen, die mit Fahrtenhäufigkeit versehen sind, über die retrograd die Fahrgastzahlen errechnet werden.

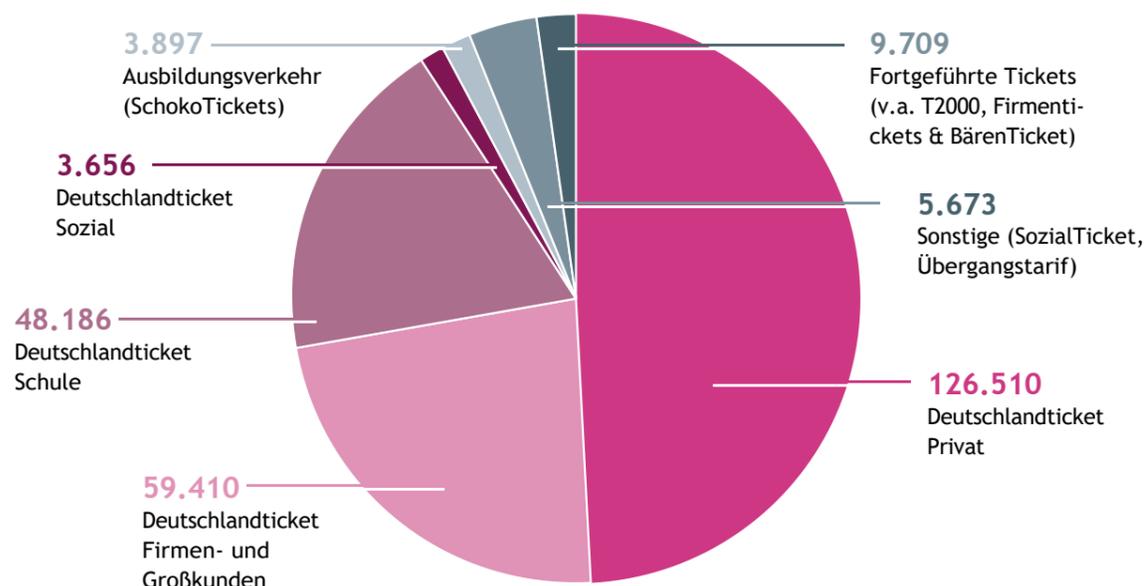
Der VRR und die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (KViV) beschlossen in einer Gesellschafterversammlung 2020 eine flächendeckende Reduktion der statistisch hinterlegten Fahrtenhäufigkeiten aller Zeitkarten um ca. minus 15 Prozent. Die Entscheidung ist bindend für das 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 von 25 Fahrten hinterlegt. Hierdurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren nicht mehr gegeben. Im Februar 2024 aktualisierte der VDV seine Empfehlung statistischer Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten. Im Rahmen des Deutsch-

landtickets wurden die Fahrtenhäufigkeiten für das Deutschlandticket Schule auf 62 Fahrten pro Monat von ursprünglich 50 Fahrten pro Monat angepasst (Beschluss MTV vom 01.08.23) bei allen übrigen Produkten wurde die Fahrtenhäufigkeit nicht angepasst. Dies gilt voraussichtlich auch für

das Jahr 2024. Die Rundschreiben des VDV haben in diesem Zusammenhang nur empfehlenden Charakter, Tarifmerkmale einzelner Produkte wie Preis und Fahrtenhäufigkeit unterliegen nach Verbundgrundvertrag den Gremien der VRR AöR.

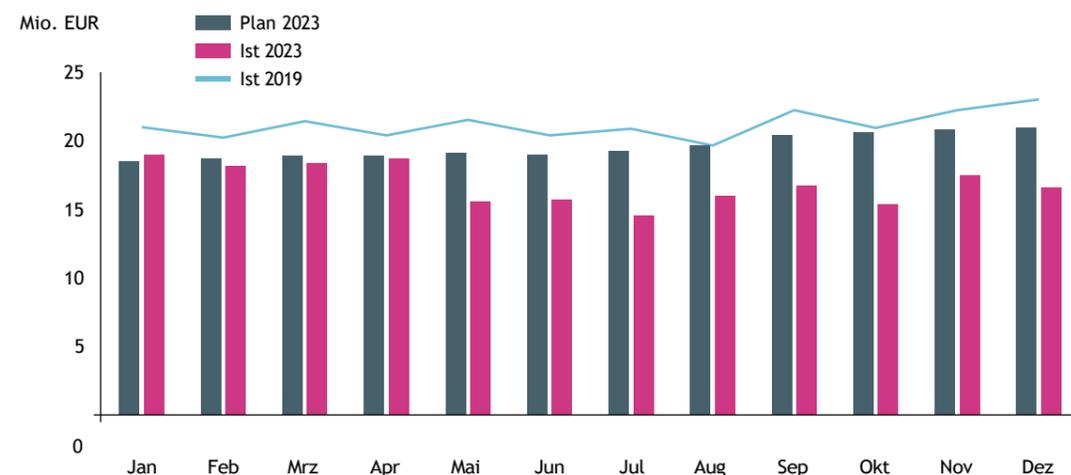
Im Geschäftsjahr 2023 summierten sich die Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn auf 198,1 Mio. EUR (Vorjahr: 171,4 Mio. EUR) und stiegen um 26,7 Mio. EUR (+15,58 Prozent), wobei durch das Deutschland-Ticket ca. 32,7 Mio. EUR Fahrgeldeinnahmerückgänge gegenüber Plan entstanden sind. Zum Vergleich zu der Vor-Corona-Zeit sind in nachstehender Tabelle auch die Zahlen aus dem Jahr 2019 enthalten. Für das Jahr 2024 prognostizieren wir Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 185,8 Mio. EUR.

Gesamt Abo Dezember 2023: 253.385 Gesamt Deutschlandticket Dezember 2023: 237.762*



* Ohne SemesterTicket Upgrades: 3.489 Stück mit 43 T€ Einnahmen im Dezember und alle Zahlen Basis der kassentechnischen Einnahme

Fahrgeldeinnahmen



Mio. EUR netto	Dezember 2023			Kumuliert 2023			Ist kum. 2019
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	Abw.	
Verbundeinnahme**	20,928	16,603	-4,325	234,102	202,032	-32,070	253,402
Abonnement	12,475	10,986	-1,489	141,866	129,908	-11,958	153,948
Bartarif	3,653	3,499	-0,154	41,586	35,199	-6,387	46,383
Monatskarten	1,545	0,142	-1,403	14,690	5,573	-9,117	14,880
Sonstiges (u.a. Semester + KombiTickets)	3,255	1,976	-1,279	35,960	31,352	-4,608	38,191
Fahrten (Mio.)	15,314	15,727	0,413	171,3	172,510	1,210	220,629

** inkl. KVGM/VGH und periodenfremder Erträge

ERTRAGSLAGE

Die Ertragslage stellt sich inkl. Rettungsschirm wie folgt dar:

Tabelle 1 in Mio. EUR

		Plan 2023	Ist 2023	Ist 2022
Anhang 12	Umsatzerlöse	279,8	233,8	202,3
Anhang 13	Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	2,0	1,6
Anhang 13	Andere aktivierte Eigenleistungen	9,5	11,9	11,4
Anhang 14	Sonstige betriebliche Erträge (ohne Rettungsschirm)	18,3	27,3	14,5
Anhang 14	Rettungsschirm inkl. Auflösung Rückstellung aus Vorjahr	39,2	65,6	73,3
Anhang 19	Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,2	0,0
Anhang 19	Erträge aus anderen Wertpapieren usw.	0,1	0,0	0,0
Anhang 19	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,0	1,1	0,0
Anhang 20	Steuerertrag	0,0	0,0	0,0
	Zwischensumme	346,9	341,9	303,1
Anhang 12	Abzüglich Zuschüssen (ÖPNV-Pauschale)	-1,8	-1,8	-1,8
	Gesamtertrag	345,1	340,1	301,3
Anhang 15	Materialaufwand	139,6	137,7	122,7
Anhang 16	Personalaufwand	217,4	205,8	195,6
Anhang 17	Abschreibungen	56,3	48,6	47,0
Anhang 18	Sonstige betriebliche Aufwendungen	37,3	37,6	33,5
Anhang 19	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	9,5	8,3	8,9
Anhang 21	Sonstige Steuern	0,3	0,5	0,4
	Gesamtaufwand	460,4	438,5	408,1
	Operatives Ergebnis (ohne ÖPNV-Pauschale)	-115,3	-98,5	-106,8
	Ergebnis vor Rettungsschirm	-154,5	-164,0	-180,1
	Kostendeckungsgrad vor Rettungsschirm	66,4%	64,8%	55,9%
	HGB-Ergebnis (inkl. ÖPNV-Pauschale)	-115,3	-96,6	-105,0

Ergebnisentwicklung

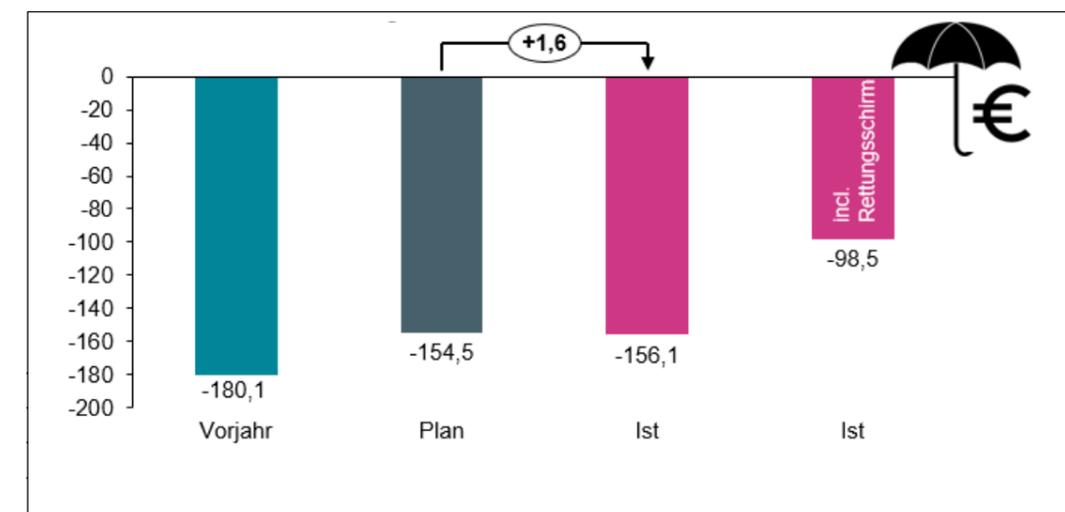
Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar und hat sich mit -98,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresergebnis von -106,8 Mio. EUR um 8,3 Mio. EUR verbessert. Ohne Berücksichtigung des Rettungsschirms hat sich das Ergebnis um 16,1 Mio. EUR verbessert.

Die Umsatzerlöse sind im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, liegen jedoch unter Plan. Die Verkehrseinnahmen (inkl. der Abgeltungszahlungen für Sozialtickets, Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehre) liegen ca. 29,0 Mio. EUR über dem Vorjahr. Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Wirtschaftsplans die Einzelheiten des Deutschlandtickets noch nicht bekannt waren, wurde dieses nicht im Wirtschaftsplan 2023 eingeplant. Leistungen für Dritte erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr leicht um 2,9 Mio. EUR aufgrund einer Entspannung der Lieferkettenprobleme. Darüber hinaus erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Erträge (ohne Rettungsschirmeinnahmen) um rund 12,8 Mio. EUR gegenüber Vorjahr. Die Einnahmeverluste aus Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vor-COVID-Jahr 2019 inklusive der angefallenen VRR Tarifsteigerungen konnten jedoch durch den Rettungsschirm ausgeglichen werden.

Der Materialaufwand im Jahr 2023 in Höhe von 137,7 Mio. EUR liegt mit 14,9 Mio. EUR über den Werten des Vorjahres (122,8 Mio. EUR), hauptsächlich verursacht durch höhere Aufwendungen für Leistungen für Dritte (3,4 Mio. EUR) und erhöhter Aufwendungen für bezogene Leistungen (+12,2 Mio. EUR).

Der Personalaufwand lag mit 205,8 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau (195,6 Mio. EUR). Bei der Planunterschreitung von 11,6 Mio. EUR wirkte positiv, dass die Tarifeinigung erst in 2024 zu einem erhöhten Aufwand führt sowie neun Streiktage, die den Personalaufwand senkten. Weiterhin war der Durchschnittsbestand der Mitarbeitenden von rund 150 Personen unter Plan. Die Abschreibungen liegen mit rund 7,7 Mio. EUR unter Plan. Wesentliche Ursache ist die durch Lieferkettenprobleme, Fachkräftemangel und steigende Preise im Baubereich verzögerte Investitionstätigkeit, die im Plan noch nicht berücksichtigt werden konnte. Hinzu kommt die verzögerte Auslieferung von HF6-Fahrzeugen gegenüber dem Plan. Die planmäßigen Abschreibungen lagen 1,6 Mio. EUR über dem Vorjahr. Um den hohen Kapitalmarktzinsen entgegenzuwirken, hat die Rheinbahn in 2023 ein Rating bei der Agentur S&P Global Ratings durchführen lassen. Aufgrund des sehr positiven Ergebnisses, aber auch maßgeblich aufgrund von Investitions-

Gesamtergebnis in Mio. Euro



verzögerungen, lag der Zinsaufwand rund 1,2 Mio. EUR unter Plan und damit unter Vorjahresniveau.

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 64,8 Prozent um 8,9 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 55,9 Prozent). Wesentliche Ursache sind die gestiegenen Umsatzerlöse und die höheren sonstigen betrieblichen Erträge. Zur Analyse der Entwicklung verweisen wir auf die Ertragslage.

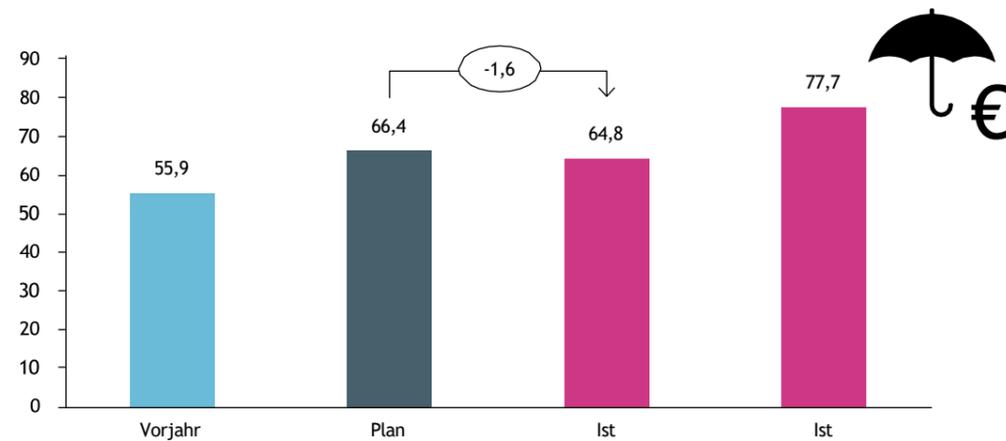
Die Bilanzsumme der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 betrug 848,4 Mio. EUR (Vorjahr: 796,5 Mio. EUR). Bedeutende Posten des Sachanlagevermögens (705,4 Mio. EUR; Vorjahr: 685,3 Mio. EUR) sind Gleisanlagen/Streckenausrüstungen (154,7 Mio. EUR; Vorjahr: 155,8 Mio. EUR) und Fahrzeuge für den Personenverkehr (196,0 Mio. EUR; Vorjahr: 189,8 Mio. EUR), geleistete

Anzahlungen und Anlagen im Bau (230,4 Mio. EUR; Vorjahr: 214,4 Mio. EUR) sowie Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte (92,4 Mio. EUR; Vorjahr 95,0 Mio. EUR).

Die Vorräte erhöhten sich um 4,6 Mio. EUR (Vorjahr 4,3 Mio. EUR) auf 40,7 Mio. EUR (Vorjahr: 36,1 Mio. EUR), im Wesentlichen durch höhere Lagerbestandswerte für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (+2,6 Mio. EUR; Vorjahr +2,4 Mio. EUR) sowie eine Erhöhung der unfertigen Erzeugnisse um 2 Mio. EUR (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR), die in der Gewinn- und Verlustrechnung auch als Bestandsveränderungen ausgewiesen sind.

Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 226,5 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote ist gegenüber dem Vorjahr auf 26,7 Prozent (Vorjahr: 28,4 Prozent) gesunken. Auf der Passivseite erhöhten sich im Wesentlichen die Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten um 30,6 Mio. EUR und die empfangenen Zuschüsse (Bilanzposition Sonstige Verbindlichkeiten) durch Absetzung vom Anlagevermögen um 2,8 Mio. EUR. Ebenso stiegen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 19,3 Mio. EUR. Die Rückstellungen verringerten sich um 3,7 Mio. EUR.

Darstellung Entwicklung Kostendeckungsgrad



VERMÖGENSLAGE

Aktiva	31.12.2023 TEUR	31.12.2022 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Immaterielle Vermögensgegenstände	7.493	8.044
Sachanlagen	705.411	685.333
Finanzanlagen	6.120	6.155
B. UMLAUFVERMÖGEN		
Vorräte	40.728	36.108
Forderungen und sonstige Vermögensstände	24.328	21.802
Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	62.587	37.790
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1.741	1.230
	848.408	796.462

Passiva	31.12.2023 TEUR	31.12.2022 TEUR
A. EIGENKAPITAL		
Gezeichnetes Kapital	35.000	35.000
Kapitalrücklage	123.442	123.442
Gewinnrücklagen	53.050	53.050
Bilanzgewinn	14.978	14.978
B. RÜCKSTELLUNGEN	102.682	106.355
C. VERBINDLICHKEITEN	516.944	461.456
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2.312	2.181
	848.408	796.462

Zur Entwicklung der liquiden Mittel und der Finanzlage wird auf die Kapitalflussrechnung verwiesen.

Kapitalflussrechnung 01.01.-31.12.23

Angaben in TEUR	IST 2023	IST 2022
Mittelveränderung aus laufender Geschäftstätigkeit	- 104,2	- 89,6
Investitionstätigkeit	- 64,1	- 85,4
Finanzierungstätigkeit	193,1	160,2
Veränderung der Zahlungsmittel	24,8	-14,8
Finanzmittelbestand am Jahresende	62,6	37,8

Investitionen

Die Mittelveränderung aus der Investitionstätigkeit im Jahr 2023 resultiert im Wesentlichen aus Investitionen von 84,5 Mio. EUR (Vorjahr: 104,2 Mio. EUR) und abgesetzten Zuschüssen für Investitionen von 19,1 Mio. EUR (Vorjahr: 18,5 Mio. EUR). Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren Beschaffungen von Fahrzeugen für den Personenverkehr (34,7 Mio. EUR), Gleisanlagen sowie Stadtbahnanlagen einschließlich Grundstücken und Bauten (8,7 Mio. EUR), immaterielle Vermögensgegenstände/IT-Systeme (2,1 Mio. EUR), Maschinen und maschinelle Anlagen (2,4 Mio. EUR) sowie sonstige Anlagen und Anlagen im Bau (36,6 Mio. EUR).

Zur Modernisierung der Bahnflotte beschafft die Rheinbahn gemeinsam mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) 109 neue Hochflur-Stadtbahnen. Der Auftrag wurde 2020 an den Hersteller Siemens vergeben. Insgesamt beläuft sich die Vergabe für die Rheinbahn auf 91 Stadtbahnfahrzeuge sowie einen Ersatzteilversorgungsvertrag über 24 Jahre.

Am 19. März 2015 erteilten wir gemeinsam mit den Kölner Verkehrsbetrieben Aufträge über die Lieferung eines gemeinsamen Hochflur-Fahrzeugtyps an den Hersteller Bombardier Transportation GmbH, heute Alstom Transportation GmbH. Bei den 59 HF6-Fahrzeugen kam es in 2023 zu weiteren Verzögerungen. Schadensersatzansprüche wurden dem Fahrzeuglieferanten im Juni 2023 mitgeteilt. Die Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge für die Fahrgastbeförderung erfolgte im Mai 2022. Bis Jahresende 2023 sind 36 Fahrzeuge geliefert und 20 Fahrzeuge aktiviert worden. Nach aktuellem Stand gehen wir davon aus, dass die verbleibenden 23 Fahrzeuge bis Ende 2024 geliefert werden.

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finanzierungstätigkeit ergibt sich einerseits aus Ein-

zahlungen aus Verlustübernahme und Zahlungszuflüssen aus dem Rettungsschirm. Andererseits sind Auszahlungen durch Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 51,7 Mio. EUR (Vorjahr: 39,8 Mio. EUR), gezahlte Zinsen in Höhe von 7,9 Mio. EUR (Vorjahr: 8,6 Mio. EUR). Im Jahr 2023 wurden keine Auszahlungen an den Gesellschafter vorgenommen (Vorjahr: 8,7 Mio. EUR).

Die Finanzmittel am 31. Dezember 2023 bestanden aus laufenden Guthaben und Geldanlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 62,6 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, der auch eine Verlustübernahme vorsieht.

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Ein wichtiger finanzieller Leistungsindikator neben dem operativen Ergebnis (98,5 Mio. EUR gegenüber Vorjahr -106,8 Mio. EUR im Wesentlichen bedingt durch die Einführung des Deutschlandtickets) ist der Kostendeckungsgrad. Dieser beträgt 64,8 Prozent (Vorjahr: 55,9 Prozent). Zur Analyse der Entwicklung verweisen wir auf den Gliederungspunkt Ertragslage. Mit durchschnittlich 116 Ausbildungsplätzen (Vorjahr: 110) über alle Ausbildungsjahrgänge haben wir im Geschäftsjahr wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Wir vermitteln somit weiterhin 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 2024 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis (inkl. Rettungsschirm) in Höhe von -165,6 Mio. EUR aus. Dies entspricht einem Kostendeckungsgrad von 66,9 Prozent.

Bei der Planung für 2024 wurden alle bekannten und erwarteten Veränderungen berücksichtigt, nicht jedoch eine längerfristige Beeinträchtigung durch neue Virusinfektionswellen. Bei der Prognose für die Fahrgeldeinnahmen wurde gegenüber dem Ist 2023 (198,1 Mio. EUR) von einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen auf 185,8 Mio. EUR ausgegangen. Wesentlich dafür ist, dass das Deutschlandticket in 2024 erstmalig ganzjährig zum Einsatz kommt und die positiven Effekte der Monate Januar bis April 2023 entfallen. Weitere Fahrgeldeinnahmeverluste entstehen durch die Anpassung von Semester- und Sozialtickets sowie politisch geforderte Anpassungen von Tarif- und Ticketstrukturen. Die Fahrgeldeinnahmeverluste, die im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets stehen, sollen jedoch auch in 2024 durch einen Rettungsschirm ausgeglichen werden.

Beim Personal wurde von einer Steigerung der durchschnittlichen Personalstärke auf ca. 3.398 Mitarbeitende sowie der Tarifsteigerungen aus 2023 in Höhe von durchschnittlich 12,1% ab dem 1. März 2024 ausgegangen. Wir planen in 2024 50 Ausbildungsplätze anzubieten. Für die Monate Januar und Februar ist ein tariflicher Inflationsausgleich von jeweils 220 Euro eingeflossen. 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 2024 erwartete steigende Investitionstätig-

keit (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 11,8 Mio. EUR sowie mit Abschreibungen in Höhe von 56,3 Mio. EUR.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat mit Beschluss vom 4. Juli 2019 verabschiedet, dass die Stadt Düsseldorf bis zum Jahr 2035 klimaneutral werden soll. 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 Treibhausgasminimierung führen.

Um den klimaneutralen Verkehr in Düsseldorf voranzutreiben, 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.

Chancen und Risiken

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

Risiken

Europäisches und nationales Recht sowie die Haushaltssituation der öffentlichen Hand beein-

flussen die künftige Entwicklung des Unternehmens. Die Gesellschaft beobachtet die Tenden-

zen 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.

Förderkulisse

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, welches die Umwidmung der Mittel zur Bekämpfung der Corona-Pandemie zum Einsatz für den Klimaschutz als verfassungswidrig erklärte, führte zu einer sofortigen Haushaltssperre des Bundesfinanzministeriums. Neue finanzielle Zusagen, die mit Zahlungen für die Jahre ab 2024 verbunden sind, dürfen nicht getätigt werden. Die Bedeutung für die geplante Antriebswende ist noch nicht absehbar.

Preis- und Zinsentwicklung

Das im Jahr 2023 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 gestiegener Inflationserwartungen.

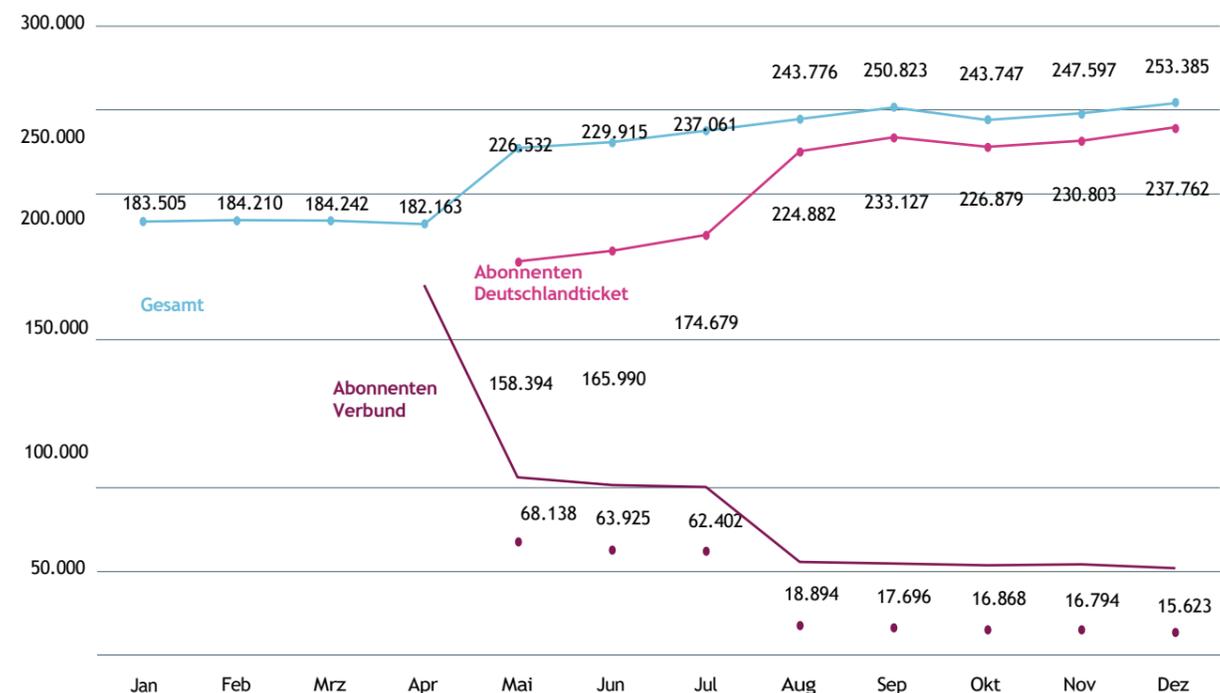
Deutschlandticket

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 führte insbesondere zu einer Reduzierung der Abonnentenpreise und somit zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen. Es besteht das Risiko, dass bei Preisanpassungen des Deutschlandtickets in den Folgejahren die Abonnentenzahlen und in Folge dessen die Fahrgeldeinnahmen sinken. Darüber hinaus ist die Preissteigerungsrate für 2024 deutschlandweit unterschiedlich. Hier besteht das Risiko, dass die Preissteigerungsrate deutschlandweit gedeckelt wird, um regionale Unterschiede zu verhindern. Kommt es zu einer Deckelung unter dem eingepplanten Wert in Höhe von 9,6 Prozent hätte dies negative Folgen auf die Fahrgeldeinnahmen.

Generell sollen die Verluste bei Fahrgeldeinnahmen durch einen Rettungsschirm vom Bund und Land ausgeglichen werden, jedoch ist dieser für 2024 auf 3 Mrd. EUR limitiert und ggf. nicht ausreichend. Somit gibt es keine Zusage, dass Einnahmeverluste vollständig ausgeglichen werden. Für unser Unternehmen bedeutet das ein Risiko durch eine mögliche Finanzierungslücke. Wie es in den Folgejahren um die Weiterführung des Deutschlandtickets und somit die Einnahmesituation der Verkehrsbetriebe steht bei gleichzeitigen Herausforderungen der Antriebs- und Mobilitätswende und des Fachkräftemangels, kann derzeit nicht eingeschätzt werden und ist daher ein bedeutendes Risiko.

Entwicklung Deutschlandticket

Entwicklung Abonnenten



Anmerkung:
 08/2023 Umstellung SchokoTickets auf Deutschlandticket Schule (45.367 Stück)
 12/2023 Umstellung SozialTickets auf Deutschlandticket Fair (3.897 Stück)

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 Infrastruktur, der Stadtbahnanlagen, der Schienenfahrzeuge und der Themen rund um die Antriebswende, 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 von Bund und Land derzeit nur begrenzt zur Verfügung stehen (siehe Ausführungen Fördermittelkulisse). Die Finanzierung der für eine Mobilitätswende 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 und zuverlässig stabilisiert 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 im Jahr 2021, hier eine Förderzusage von bis zu 195,3 Mio. EUR zu erhalten. Die Maßnahmen laufen über zehn Jahre bis 2031. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bildet die Grundlage für Finanzhilfen des Bundes für den ÖPNV. Ab 2021 wurden die GVFG-Mittel auf 1 Milliarde EUR jährlich und im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 ab 2025 auf 2 Milliarden Euro erhöht.

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.

SPNV-Fremdnutzerausgleich

Im Jahr 2022 wurde die Fremdnutzererhebung durchgeführt. Aufgrund der mangelhaften Qualität des Ergebnisses wurden jedoch die alten Zählergebnisse fortgeschrieben. Diese Situation kann ab 2024 zu veränderten Zahlungen im SPNV-/Fremdnutzerausgleich führen. Daraus resultiert ein Einnahmerisiko, da insbesondere die SPNV-Leistungen seit 2017 deutlich ausgeweitet wurden.

Mitarbeitende

Wir beschäftigen einen großen Anteil hoch qualifizierter Mitarbeitender. Hier besteht das Risiko, in Zukunft keine passenden Fachkräfte gewinnen zu können oder aber bestehende Leistungsträger zu verlieren. Wir versuchen, Beschäftigte in

Schlüsselpositionen und Talente durch persönlich zugeschnittene Fortbildungsangebote, attraktive Sozialleistungen sowie das Aufzeigen interessanter Entwicklungsperspektiven langfristig im Unternehmen zu halten. In diesem Zusammenhang wurden interne Schulungsprogramme weiterentwickelt.

IT

Die IT-Infrastruktur unseres Unternehmens hat zentrale Bedeutung für den Betrieb einerseits, aber auch die Optimierung der Geschäftsabläufe. Cyber-Angriffe stellen daher eine nicht zu unterschätzende Gefahr dar, die zu erheblichen Einschränkungen im Betrieb, aber auch zu Ausfällen von Geschäftsprozessen, Manipulationen, Datenverlust etc. führen können. Zur Minimierung dieser Risiken investieren wir stetig in neue Technologien, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Die Wirksamkeit wird mit Stress-tests überprüft. Die Zertifizierung als Kritis-Unternehmen wurde in 2023 wieder erfolgreich durchgeführt.

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 der Risiken erfolgt regelmäßig.

COVID-19-Pandemie bzw. Virusinfektionswellen

Für 2024 wird aktuell kein besonderes Risiko wegen COVID-19 erwartet, da die Schutzmaßnahmen, bis auf die für Gesundheits- und Pflege-

einrichtungen, alle auf Freiwilligkeit umgestellt wurden.

Chancen

Durch die positive Bevölkerungsentwicklung in Düsseldorf ergibt sich für unser Unternehmen 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.

Für das Gelingen der Antriebs- und Mobilitätswende 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 müssen wir 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 und dem rechtzeitigen Aufbau der erforderlichen Infrastruktur.

Strategisch streben wir neben einer KPI-basierten und an Zielen orientierten Steuerung unseres Unternehmens auch die Festlegung eines Ambitionsniveaus an, welche mittelfristig zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und der Prozessexzellenz und in Summe somit zu einer Stärkung des Kerngeschäfts führt. Die Strategie des Unternehmens wird im Geschäftsjahr 2024 reflektiert und aktualisiert.

Weiterentwicklung des Unternehmens

Der Vorstand hat 2023 beschlossen, die Zukunft der Rheinbahn zu gestalten und eine neue Art der Zusammenarbeit und Arbeitskultur zu etablieren, um die strategischen, organisatorischen und operativen Herausforderungen, vor denen wir stehen, erfolgreich zu meistern. So wurde bereits eine neue Stabsstelle für Inhouse Beratung aufgebaut, welche mit Transformationskompetenz alle Projekte mit Veränderungsbezug steuert und so die Führungskräfte und Mitarbeitenden bei den bevorstehenden Herausforderungen unterstützt. Eine Investition von Zeit und Energie in die Rheinbahn Unternehmenskultur wird sich positiv auf die Mitarbeitenden und den Unternehmenswert auswirken, eine positive Reputation fördern und das Erreichen der Rheinbahn Nachhaltigkeitsziele unterstützen. Wir wollen die Mitarbeitenden der Rheinbahn auf der Veränderungsreise inspirieren - mit Lösungen, die über ihre Erwartungen hinausgehen und somit ihr Arbeitsleben leichter machen.

Veränderung der Finanzierung des ÖPNV

Durch die Einführung neuer Ticketstrukturen, namentlich dem Deutschlandticket, bietet sich die Chance, die Finanzierung des ÖPNV und somit auch die bevorstehenden Investitionen unseres Unternehmens auf neue Säulen zu stellen. Es bleibt abzuwarten, welche Maßnahmen Bund und Land in 2024 hierzu ergreifen. Wir werden gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf Bund und Land sensibilisierend einwirken, um langfristige Zusagen zu erhalten.

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

(§ 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 Vorstands 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. Dezember 2021 zum 30. Mai 2022 verändert, sodass nun ein Frauenanteil von 31,25 Prozent zum 31. Dezember 2023 erreicht wurde.

Die Zusammensetzung des Vorstands hat sich gegenüber dem 31.12.2022 geändert. Durch das Ausscheiden des Vorstandsvorsitzenden und Arbeitsdirektors hat sich der Frauenanteil im Vorstand auf 50 Prozent erhöht und die festgelegte Zielgröße wurde somit erreicht.

Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleitung) beträgt der Frauenanteil 37,5 Prozent. Somit wurde zum 31. Dezember 2023 ein Frauenanteil von mehr als 25 Prozent erreicht.

Auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitungen) beträgt der Frauenanteil 11,1 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, den 28. März 2024

Rheinbahn AG, Düsseldorf
Der Vorstand

Annette Grabbe

Michael Richarz



rheinbahn.de