

WIR SCHAFFEN ANSCHLUSS.

Lagebericht 2024

LAGEBERICHT DER RHEINBAHN AG

3 Grundlagen des Unternehmens

- 3 Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen
- 6 Governance
- 7 Nachhaltigkeit
- 11 R(h)ein in die Zukunft
- 11 Ziele und Strategie

12

Wirtschaftsbericht

- 12 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 13 Geschäftsverlauf
- 14 Entwicklung der Fahrgastzahlen

17

Ertragslage

- 18 Ergebnisentwicklung
- 19 Vermögenslage
- 20 Investitionen
- 20 Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

22

Prognosebericht

- 23 Chancen und Risiken
- 26 Erklärung zur Unternehmensführung gem. Düsseldorfer Kodex

30

Erklärung zur Unternehmensführung

LAGEBERICHT

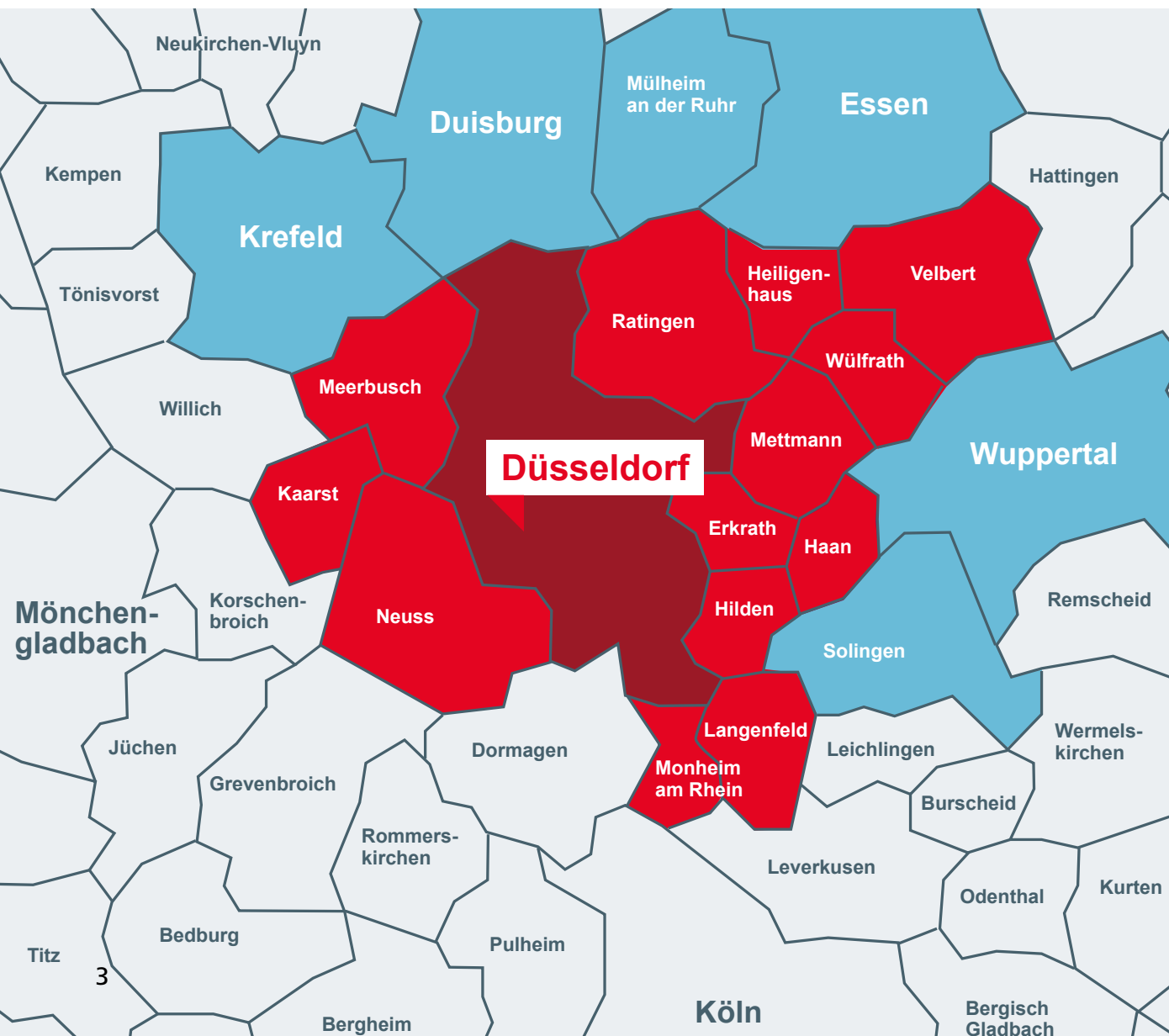
Grundlagen des Unternehmens

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

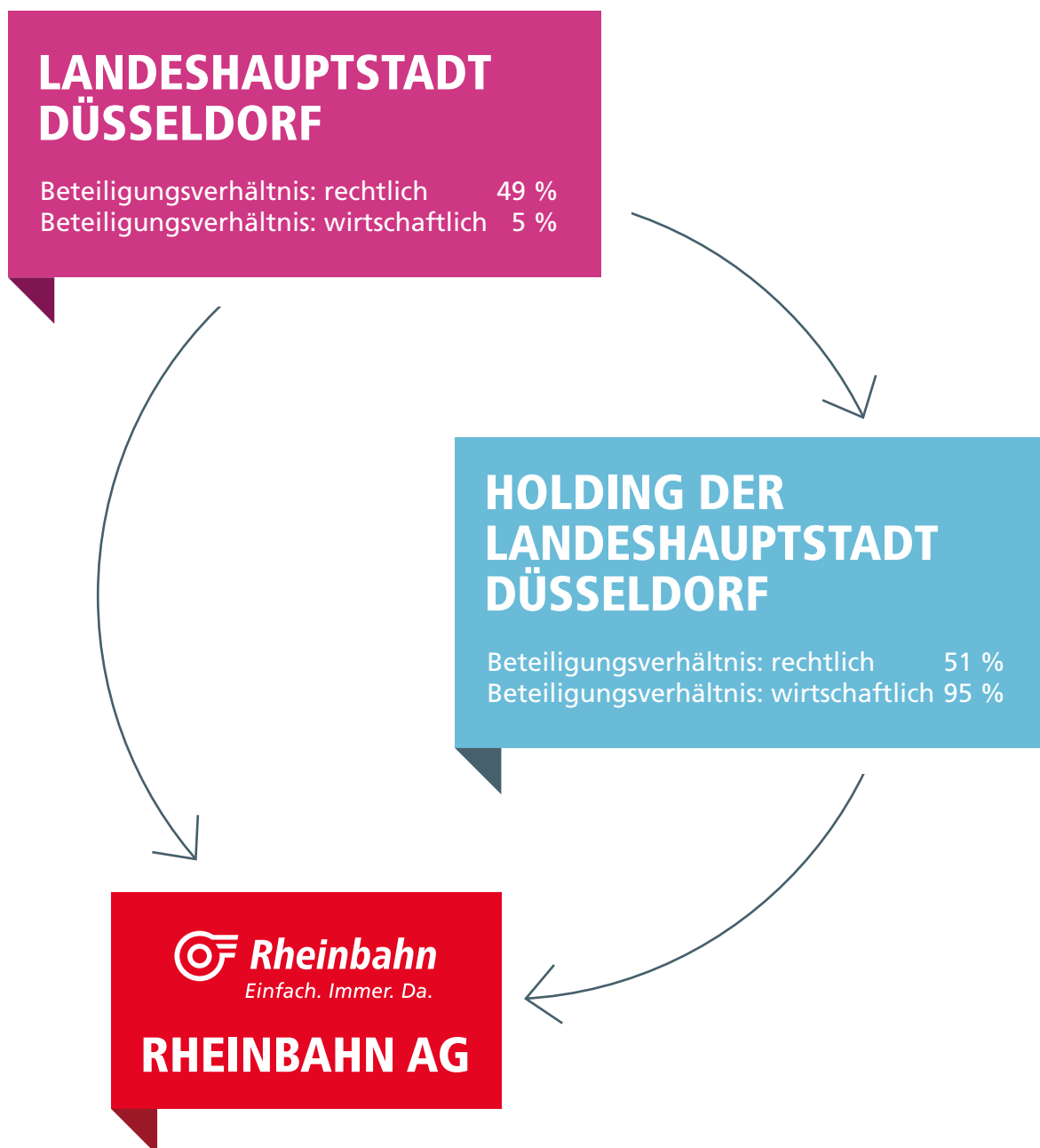
Wir bieten Nahverkehrsleistungen außerhalb der Stadt Düsseldorf für zehn sogenannte mitbediente Gebiete an. Hierzu gehören der Kreis Mettmann mit den Städten Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Velbert und Wülfrath sowie der Rhein-Kreis Neuss mit den 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 Holding 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*innen

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.



Die Rheinbahn ist das größte kommunale Verkehrsunternehmen in der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR) und eine der größten Arbeitgeberinnen und Ausbilderinnen der Region.

204,7 Mio.
FAHRGÄSTE

570 qkm
EINZUGSGEBIET

3.709
ARBEITNEHMENDE

137
LINIEN

55,4 Mio.
WAGENKILOMETER

Governance

Die Achtung der Menschenrechte ist fester Bestandteil des unternehmerischen Handelns der Rheinbahn. Entsprechend ist es uns ein grundlegendes Anliegen, im eigenen Geschäftsbereich und bei unseren Geschäftspartner*innen 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 Grundsatzerklärung über die Menschenrechtsstrategie zeigen wir, wie wir der Verantwortung nachkommen. Die Umsetzung der Maßnahmen der Sorgfalt erfolgt durch verschiedene Fachabteilungen. Im Jahr 2024 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 von Effizienz, Transparenz und Kontrolle bei den kommunalen Beteiligungsgesellschaften in NRW im Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf festgelegt, zu welchen wir uns vollumfänglich bekennen.

Zu den Themen Compliance und Korruption wurde 2023 eine neue Richtlinie durch den Vorstand verabschiedet, die im Januar 2024 in Kraft getreten ist. Diese präzisiert die alte Richtlinie und ordnet die Vorgehensweise zu Hinweisgebung und Bearbeitung gemäß Hinweisgeberschutzgesetz neu. Zudem hat der Vorstand die Einrichtung einer Compliance-Organisation beschlossen. In 2025 ist vorgesehen, Schritt für Schritt ein Three line of Defence System im Unternehmen zu etablieren.

Wir nehmen den Schutz personenbezogener Daten sehr ernst und nutzen personenbezogene Daten von Kund*innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartner*innen unter Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze. Unser Datenschutzbeauftragter berät und sensibilisiert alle Mitarbeitenden zu Datenschutzthemen.

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 Akteur*innen, wie Politik und Gesellschafter*innen, sowie bei den Mitarbeitenden zu stärken.

Zur weiteren Ausführung verweisen wir auf unsere Erläuterungen im Rahmen der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß des Düsseldorfer Kodex am Ende dieses Berichts.

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 wurde konsequent die stufenweise Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe verfolgt.

Zum Jahresende 2024 befinden sich 24 emissionsfreie Busse in unserem Fahrzeugbestand. Davon sind 10 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 batterieelektrische Busse in der Beschaffung, welche bereits im Mai 2023 beauftragt wurden und im Laufe des zweiten Halbjahres 2025 erwartet werden. Darüber hinaus sind im Dezember 2024 weitere 40 Batteriebusse von uns beauftragt worden, deren Auslieferung zum Jahreswechsel 2025/2026 beginnen wird und die den Standort Heerdt mit insgesamt 60 Batteriebussen vervollständigen werden. Daneben werden 10 Batteriebusse am Standort Benrath geladen.

Neben den batterieelektrischen Bussen sind derzeit 10 Brennstoffzellenbusse von CaetanoBus und weitere 4 Brennstoffzellenbusse von Solaris am Standort Lierenfeld stationiert. Im Laufe des ersten Quartals 2025 werden noch sechs 6 weitere Busse von Solaris erwartet, die die Brennstoffzellenbusflotte auf insgesamt 20 Busse erweitern.

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. Seine Ergebnisse werden fortlaufend ausgewertet und auf die gewünschten Effekte hin geprüft.

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. „flexy“ kommt ganz ohne festen Fahrplan oder Linienweg aus. 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, 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 Herbst 2023 bieten wir den Nutzenden 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. Das Angebot läuft aktuell im Pilotbetrieb bis voraussichtlich Ende 2026. Im Jahr 2025 wird im Rahmen des Pilots eine Betriebserweiterung vorgenommen, auf dessen Basis ein Konzept für den Regelbetrieb erarbeitet wird. Damit ist die Grundlage geschaffen, dass sich „flexy“ zu einem integralen Bestandteil des ÖPNV-Angebots der Rheinbahn entwickelt.



Eine andere Herangehensweise an das Thema nachhaltige Mobilität verfolgt unsere App „redy“, die unseren Kund*innen seit Juni 2021 ein breites Spektrum an unterschiedlichen Mobilitätsanbietern über einen einzigen Kanal zur Verfügung stellt. Durch die Anzeige verfügbarer Verkehrsmittel in der Nähe und Echtzeit-Buchungen der Fahrten ermöglicht diese All-in-one-Lösung eine zeitsparende Routenplanung und bietet zudem eine hohe Flexibilität.

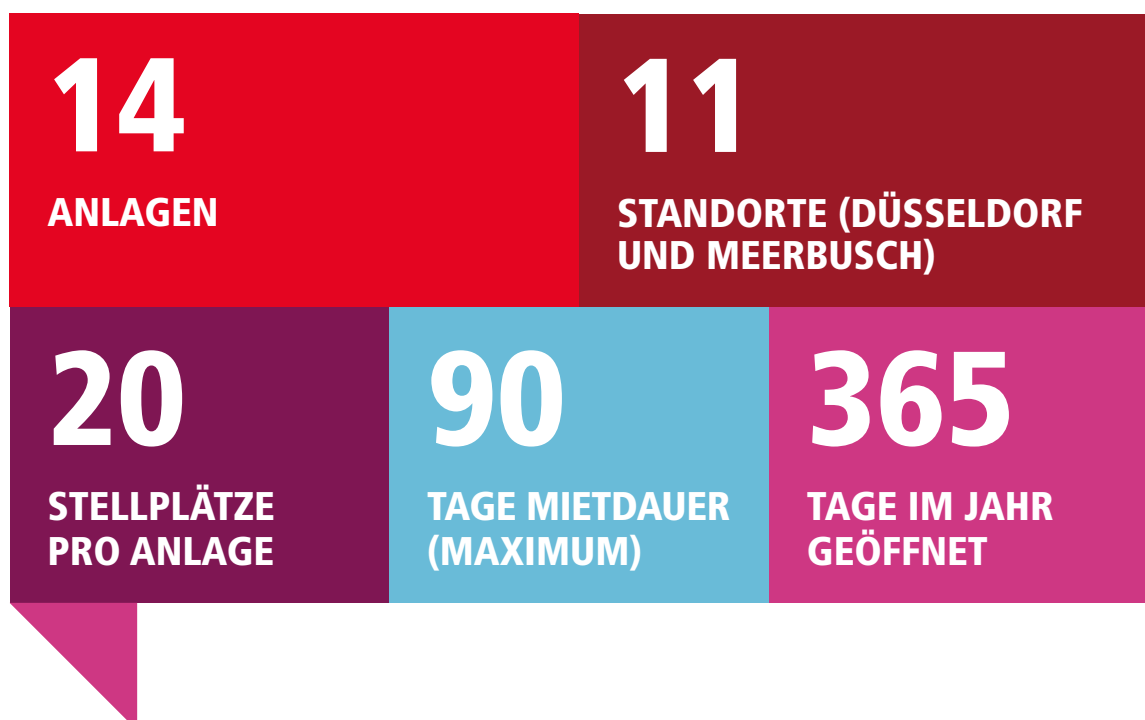
Im Jahr 2024 lag der Fokus insbesondere auf Stabilität und Performance der App: So wurden im Sommer 2023 14 Bike-and-Ride-Anlagen mit je 20 Bügeln zum Anschließen privater Fahrräder an sechs Standorten in Düsseldorf und fünf Standorten in Meerbusch eröffnet. Der Service zur Buchung der Stellplätze steht exklusiv über „redy“ zur Verfügung, wurde im Jahr 2024 weiter erprobt und hat sich als fester Bestandteil der App etabliert.

Neben der „redy“-App betreibt die Rheinbahn auch die Rheinbahn-App, unter anderem für Fahrplanauskünfte und den Ticketkauf. Dieser umfasst neben dem gesamten VRR-Bartarif sowie

dem Check-in/Check-out-Tarif „eezy.nrw“ auch das „Abo per App“: Mit dieser Funktion können Kund*innen ein Abo in der App bestellen, verwalten oder ihre bestehende Chipkarte durch ein digitales Abo ersetzen. Seit Ende 2023 steht diese Funktion auch Firmenkund*innen zur Verfügung, die ihren Mitarbeitenden das „Deutschlandticket Job“ über die Rheinbahn anbieten. Das Angebot wird seither sehr gut angenommen und weiter ausgeweitet. Der Verzicht auf die Chipkarten aus Plastik leistet einen zusätzlichen Beitrag zur Gestaltung eines nachhaltigen Alltags der Abonnent*innen.

Seit dem Verkaufsstart im Frühjahr 2023 bietet die Rheinbahn-App selbstverständlich das Deutschlandticket sowie dessen Untervarianten an. Die „redy“-App ermöglicht darüber hinaus exklusiv den Erwerb des Deutschlandtickets für Studierende als Upgrade-Ticket. Dieses richtet sich gezielt an Studierende, deren Hochschule kein Deutschlandticket anbietet. Beide Apps tragen auf vielfältige Weise zur Steigerung der nachhaltigen, digitalen Ansätze bei. Für das Jahr 2025 ist die primäre Zielsetzung der Apps, das Thema der nachhaltigen Mobilität zu stärken,

Bike-and-Ride-Anlagen



unter besonderer Berücksichtigung der Inklusion der gesamten Bevölkerung: Die Apps sollen verstärkt auf eine barrierefreie Nutzung ausgerichtet werden, indem beispielsweise die Darstellung vereinfacht wird und die Benutzeroberflächen intuitiver gestaltet werden.

Damit sind die Rheinbahn-App und die „redy“-App 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.

Vorlaufend zur Beschaffung von emissionsfreien Bussen erfolgt der schrittweise Aus- und Umbau der Betriebshöfe mit entsprechend ausgelegten elektrischen Anschlussleitungen durch die Netzbetreiber sowie der Aufbau von Lade-, Werkstatt- und Abstellinfrastruktur.

Sobald der neu gebaute Busport in Heerdt im Laufe des Jahres 2025 mit 60 Abstell- und Ladeplätze vollständig für Elektrobusse vorbereitet ist, werden am Betriebshof Benrath die ersten zehn Ladeplätze durch den Umzug einer Bestandsanlage in Betrieb gehen. Hier hat die Planung zum Aufbau von insgesamt 84 Ladeplätzen begonnen. Für den Betriebshofstandort Mettmann sind die erforderlichen Anforderungen identifiziert und es wurde bereits eine favorisierte Planungslösung im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung erstellt. Beim Betriebshof Lierenfeld liegen die Anforderungen zur Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung vor, sind aber aktuell aufgrund von offenen Finanzierungsfragen noch nicht weiter konkretisiert.

Zudem werden betriebliche Einsatzkonzepte für die zunehmende Zahl an emissionsfreien Bussen ausgearbeitet und simuliert. Des Weiteren werden im Rahmen eines Pilotprojekts der Aufbau und die Nutzung eines Gelegenheitsladers im öffentlichen Raum, zum Beispiel an einer Endstelle, geprüft und die Möglichkeiten auch zur Zwischenladung von emissionsfreien Subunternehmerfahrzeugen vorbereitet.

Seit 2022 werden die Bahnen, E-Busse und nahezu 100 Prozent der Infrastruktur (zum Beispiel Beleuchtung in den U-Bahnhöfen) mit Ökostrom versorgt. Mit der geplanten Antriebswende im Busbereich und durch den Bezug von Ökostrom

unterstützen wir das Ziel „Verkehrsbedingte Belastungen senken. Gesunde Lebensräume schaffen“ des Mobilitätsplans D (siehe Kapitel „Ziele und Strategie“).

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.

Auch aufgrund von Ergebnissen der Umfrage des „Hauses der Arbeitsfähigkeit“ wurde 2024 erstmals die Denkfabrik „Verbesserungen der Arbeitsbedingungen im Fahrdienst“ durchgeführt. Durch einen partizipativen Ansatz unter Beteiligung verschiedener Akteur*innen, unter anderem aus dem Fahrdienst, der Disposition und der Personalabteilung, wurden Herausforderungen analysiert und Maßnahmen identifiziert. Einige Maßnahmen werden bereits im ersten Quartal 2025 umgesetzt.

2024 hat die Rheinbahn eine neue Funktion „Referent für Integration und Migration“ etabliert, um dieser Mitarbeitendenzielgruppe noch besser gerecht werden zu können.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie fördert die Rheinbahn seit dem Jahr 2018 im Rahmen des Audits „berufundfamilie“. Im Jahr 2024 hat die Rheinbahn erneut das Zertifikat „berufundfamilie“ erhalten. Zudem hat die Rheinbahn ab September 2024 zwei interne Pflegelots*innen integriert, die den Mitarbeitenden bei den Themen Pflegeaufgaben und externe Unterstützungsangebote beratend zur Seite stehen.

Auch für den Ausbildungsstart 2024 hat sich die Rheinbahn mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen um Verstärkung bemüht. Mit Erfolg. Zum Ausbildungsstart im September 2024 durfte die Rheinbahn 44 neue Auszubildende in verschiedenen Ausbildungsberufen begrüßen.

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 2024 gab es 56 Veranstaltungen an Schulen in Langenfeld, Meerbusch und Düsseldorf zum Thema Busschule. Dabei haben insgesamt über 1.500 Schüler*innen gelernt, wie sie sicher von A nach B kommen. Weiterhin wurden an 13 Terminen 104 Jugendliche zu ehrenamtlichen Busbegleiter*innen 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? 2024 konnten an 17 Tagen 425 Grundschulkinder unterrichtet werden. Ein weiterer Baustein der Mobilitätsbildung bei der Rheinbahn sind Seniorenschulungen, um älteren Fahrgästen Sicherheit in Bus und Bahn zu vermitteln. Im Jahr 2024 haben 25 Senior*innen daran 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.

R(h)ein in die Zukunft – Transformation und Veränderung bei der Rheinbahn AG

Mit dem Strategieprozess „R(h)ein in die Zukunft“ hat die Rheinbahn 2024 eine neue Phase der Unternehmensentwicklung eingeleitet. In partizipativen Workshops wurden mit Mitarbeitenden aus allen Bereichen Leitbilder, Handlungsfelder und strategische Ziele für die kommenden Jahre erarbeitet – praxisnah, offen und ambitioniert.

Im Rahmen dieses Strategieprozesses streben wir neben einer KPI-basierten Steuerung unseres Unternehmens auch die Festlegung eines Ambitionsniveaus an, welche mittelfristig zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und der Prozesseffizienz sowie 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 wird.

Ziele und Strategie

Wir bieten in der Stadt Düsseldorf und der Region seit jeher und heute zunehmend nachhaltige Mobilität an und nehmen eine Schlüsselrolle für das Gelingen der Antriebs- und Mobilitätswende in unserem Ballungsraum ein. Konsequenterweise 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 Einwohner*innen bis 2040 für 28 Prozent ihrer Wege den ÖPNV wählen. Im Bezugsjahr 2018 waren es 21 Prozent. Zusammen mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum von ca. 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 damit einhergehende Verkehrsverlagerung vom MIV zugunsten des emissionsärmeren ÖPNV leistet einen Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität der Stadt und der Region und stärkt den Umweltverbund.

WIRTSCHAFTSBERICHT

Als langfristiges Ziel strebt die Rheinbahn die signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen an, also das Angebot klimaneutraler Mobilität. Entsprechend wird konsequent die stufenweise Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe verfolgt. Bis Ende 2025 sollen insgesamt 84 emissionsfreie Busse im Einsatz sein. Die ersten 60 Fahrzeuge werden am Standort Heerdt, der zum E-Bus-Depot umgebaut wird, stationiert. Zehn weitere Fahrzeuge werden am Standort Benrath geladen. Parallel wächst unsere Brennstoffzellenflotte auf 20 Fahrzeuge. Die Rheinbahn arbeitet darauf hin, die gesamte Busflotte 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 mit dem RheinTakt-Konzept den Nahverkehr in Düsseldorf durch Verbesserungen des Angebots im ÖPNV stärken. In enger Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf und weiteren Aufgabenträgern gestalten wir daher einen zukunftsorientierten Nahverkehrsplan. Der RheinTakt wird dabei zum Strukturprinzip – zunächst im Schienennetz, perspektivisch im gesamten Busnetz. Ziel ist ein integriertes, taktstabiles, zuverlässiges Angebot für alle.

Um die wachsende Flotte und eine höhere Betriebsleistung zu stemmen, sind Investitionen in Lade-, Wartungs- und Abstellinfrastruktur erforderlich. Neben Heerdt werden auch Benrath, Mettmann und Lierenfeld sukzessive ausgebaut oder umgeplant. Ende 2024 wurde eine Absichtserklärung für ein neues Betriebshofgelände unterzeichnet – ein zentraler Schritt für zukünftiges Wachstum. Darüber hinaus entwickeln wir Ideen zur Kapazitätsausnutzung innerhalb unserer Fahrzeuge, zur Optimierung unserer Werkstattprozesse und Digitalisierung der internen Prozesse.

Unser Anspruch ist klar: Die Rheinbahn wird zur treibenden Kraft der Verkehrswende im Ballungsraum Düsseldorf. Wir wollen nicht nur mehr ÖPNV ermöglichen, sondern ihn zu einem selbstverständlichen Bestandteil urbaner Lebensqualität machen.

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die gesamtwirtschaftliche Lage Deutschlands ist seit dem Jahr 2023 und damit auch im Jahr 2024 geprägt von großen Herausforderungen: Neben den andauernden Kriegen in der Ukraine und in Israel bzw. im Gazastreifen sowie der Energiekrise sorgten Ende 2024 die Wahl in Amerika und das Aus der Ampelkoalition für innen- wie außenpolitische Unsicherheiten in Deutschland.

Diese politische Unsicherheit, insbesondere mit Blick nach Amerika, hat neben den Kriegen weiter zu einer deutlichen Verunsicherung der Wirtschaft geführt. Zwar hat sich die Energieversorgung Mitte 2024 weitestgehend stabilisiert, dennoch verbleibt die Investitionstätigkeit – ähnlich wie 2023 – auch 2024 auf einem niedrigen Niveau. Die Exporte Deutschlands liegen im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 17 Prozent höher, sind aber 2024 ebenfalls seit 2023 mit 1,2 Prozent pro Jahr rückläufig.

Die anhaltend hohen Energiepreise haben ebenfalls negative Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft. Sie sind im Jahr 2024 auf einem weiterhin hohen Niveau, insbesondere durch steigende Netzentgelte. Auch 2025 ist mit einem weiteren Anstieg dieser Preise zu rechnen. Die hohen Energiepreise sowie eine anhaltend hohe Inflation belasteten Unternehmen und Verbraucher*innen gleichermaßen. Der moderate Anstieg der Konsumausgaben konnte die wirtschaftliche Gesamtentwicklung nicht annähernd kompensieren.

Infolge dieser Herausforderungen befindet sich die deutsche Wirtschaft seit dem Jahr 2023 in einer Rezession. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Lage ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2024 das zweite Jahr in Folge und um weitere 0,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Das Jahr 2024 zeigt sich in der wirtschaftlichen Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen sehr ähnlich wie das vorangegangene Jahr, wodurch sich die Lage in den gebeutelten Bereichen deutlich verschlechtert: Im Baugewerbe haben anhaltend hohe Baukosten und schlechtere Finanzierungsbedingungen zu einem Rückgang der Bruttowertschöpfung von erneut 3,8 Prozent geführt. Insbesondere die hohen Energiepreise haben zu einem dramatischen Rückgang im verarbeitenden Gewerbe (–3,0 Prozent) geführt. Die im Wirtschaftsbereich „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ zusammengefassten Dienstleistungsbereiche erfuhr mit einem sehr moderaten Anstieg von nur 0,8 Prozent eine Stagnation. Der Bereich „Information und Kommunikation“ setzte mit 2,5 Prozent seinen Wachstumskurs fort. Dies gilt auch für die öffentliche Verwaltung inkl. Erziehung und Gesundheit, die mit 1,6 Prozent weiter gestiegen ist.¹

Die Verbraucherpreise in Deutschland haben sich im Jahresdurchschnitt 2024 um 2,2 Prozent gegenüber 2023 erhöht. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, fiel die Inflationsrate im Jahr 2024 damit deutlich geringer aus als in den drei vorangegangenen Jahren. Im Jahresdurchschnitt hatte sie 2023 bei +5,9 Prozent, 2022 sogar bei +6,9 Prozent und 2021 bei +3,1 Prozent gelegen. Zuvor waren im Jahresdurchschnitt die 2 Prozent selten überschritten worden, zuletzt 2011 mit ebenfalls +2,2 Prozent.²

Aufgrund dieser positiven Entwicklung der Inflation hat die Europäische Zentralbank (EZB) den Leitzins im Jahr 2024 kontinuierlich gesenkt, während er in den beiden vorangegangenen Jahren 2022 und 2023 deutlich erhöht worden war. So kam der Leitzins im Jahr 2022 ursprünglich von 0 Prozent im Langzeittief auf einen Spitzenwert von 4,5 Prozent im Jahr 2023. Insgesamt gab es im Jahr 2024 vier Leitzinssenkungen, sodass der Leitzins zum 31. Dezember 2024 ein Niveau von 3,15 Prozent erreicht hat.

Die Zinsen am Kapitalmarkt entwickelten sich nicht mit der gleichen Geschwindigkeit wie der EZB-Leitzins. Dies zeigt sich auch bei der Rendite deutscher Staatsanleihen mit zehnjähriger Laufzeit, die im Jahr 2024 im Durchschnitt bei etwa 2,34 Prozent lag. Damit liegt die jährliche Rendite deutscher Staatsanleihen im zweiten Jahr in Folge bei über 2 Prozent per annum. In den Jahren vor 2023 war eine nahezu stetige Abnahme der Rendite zehnjähriger Staatsanleihen der Bundesrepublik zu beobachten.³

Die Arbeitslosenquote lag im Jahr 2024 im Durchschnitt bei 6,0 Prozent. Dies entspricht einer erneuten Erhöhung gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozent. Auf längere Sicht betrachtet, bewegt sie sich aber nach wie vor auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Der Anstieg beruht vor allem auf der schwachen Wirtschaftsentwicklung mit einer nur geringen Zunahme der Erwerbstätigkeit und einer weiter rückläufigen Arbeitskräftenachfrage.⁴ Die weitere Entwicklung der Arbeitslosenquote wird 2025 wesentlich davon abhängen, wie eine neu gebildete Bundesregierung mit Konjunktur- und Anreizpaketen auf die Herausforderungen der aktuellen wirtschaftlichen Situation reagieren wird.

Geschäftsverlauf

Das Jahr 2024 war für die Rheinbahn von zahlreichen Großereignissen, Innovationen und strategischen Weiterentwicklungen geprägt. Bereits im Januar startete der RheinTakt, ein wichtiger Schritt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Düsseldorf und der Region. Die Taktverdichtung auf mehreren Linien sorgte für mehr Verlässlichkeit und Flexibilität im Nahverkehr.

Die ersten Monate des Jahres brachten jedoch auch Herausforderungen mit sich: Im Februar und März wurde die Rheinbahn von den Gewerkschaften ver.di und Nahverkehr bestreikt, was zu erheblichen Einschränkungen im Fahrplan führte.

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Abruf im März 2025

² Quelle: Statistisches Bundesamt, Abruf im März 2025

³ Quelle: Deutsche Bundesbank: EZB-Zinssätze sowie Statista GmbH, de.statista.com, Abruf: 01.03.24

⁴ Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Im Juni stand Düsseldorf ganz im Zeichen der Fußball-Europameisterschaft 2024. Die Rheinbahn sorgte mit einem umfangreichen Sonderfahrplan und vielen zusätzlichen Aktivitäten sowie Ansprechpartner*innen vor Ort für eine reibungslose und nachhaltige Mobilität. Über 270.000 Fahrgäste nutzten Bahnen und Shuttlebusse an den fünf Spieltagen. Damit hat die Rheinbahn während der Euro 2024 eine echte Rekordleistung erbracht! Ein besonderes Highlight war die Fan-Flotte, bei der Bahnen mit Länderdesigns passend zu den Spieltagsbegegnungen gekuppelt wurden.

Im Juli beförderte die Rheinbahn wieder Millionen von Besucher*innen zur Rheinkirmes. Mit einem verstärkten Angebot und Taktzeiten von bis zu zwei Minuten stellte das Unternehmen sicher, dass alle Gäste schnell und komfortabel zur Festwiese und zurück gelangten. Auch bei Konzerten, wie von Coldplay, und weiteren Großveranstaltungen zeigte sich die Rheinbahn als zuverlässige Mobilitätspartnerin.

Ein wichtiger Meilenstein war im Herbst die Eröffnung der neuen Leitstelle, die mit modernster Technik und einer großen Videowand für optimierte Koordination im Betriebsablauf sorgt. Sie bietet deutlich mehr Platz für die Steuerung des Nahverkehrs sowie von Großveranstaltungen und ermöglicht eine noch bessere Reaktion auf Störungen.

Parallel dazu setzte die Rheinbahn ihre Strategie zur Dekarbonisierung der Busflotte fort. 2024 bestellte sie dazu 40 neue Batteriebusse. Dies war eine bewusste Entscheidung, obwohl Mitte 2024 die Förderung der Elektromobilität durch den Bund aufgegeben wurde. Wir haben darüber hinaus weitere 65 moderne Dieselbusse beschafft, um einen attraktiven Fuhrpark auch während der Transformation zur E-Mobilität sicherzustellen.

Im Oktober feierte die Rheinbahn-App ihren millionsten Download – ein Beleg dafür, dass digitale Lösungen im ÖPNV immer stärker genutzt werden und eine wichtige Rolle für die Zukunft der Mobilität spielen.

Ein weiteres zukunftsweisendes Projekt ist die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens im Rahmen von „R(h)ein in die Zukunft“. In Workshops wurde mit Mitarbeitenden aus verschiedenen Bereichen eine langfristige Vision für die Rheinbahn erarbeitet, um den Nahverkehr noch leistungsfähiger und nachhaltiger zu gestalten.

Mit diesen Maßnahmen hat die Rheinbahn 2024 wichtige Weichen für eine moderne, umweltfreundliche und zuverlässige Mobilität in Düsseldorf und der Region gestellt. Auch im kommenden Jahr bleibt das Ziel, den ÖPNV weiter zu stärken und innovative Mobilitätslösungen voranzutreiben.

Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket 2024

Im Jahr 2024 wurden die Mindereinnahmen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit Erlösminderungen durch das Deutschlandtickets ausgeglichen. Es werden folgende Ergebnisbelastungen ausgeglichen:

- Fahrgeldeinnahmeverluste
- Reduzierte Einnahme nach SGB IX
- Verluste bei Vertriebsprovisionen
- Vertriebsmehrkosten

Der endgültige Antrag auf Zuwendung für das Deutschlandticket im Jahr 2024 wird voraussichtlich im Frühjahr 2026 gestellt. Mit einem endgültigen Bescheid durch den Fördergeber ist im Sommer bis Herbst des Jahres 2026 zu rechnen.

Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket 2025

Die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket im Jahr 2025 werden ebenfalls durch Zuwendungen ausgeglichen. Monatlich werden Abschläge zur Liquiditätssicherung an die Rheinbahn auf Basis der vorläufig gewährten Zuwendung des Jahres 2024 ausgezahlt. Der vorläufige Antrag für die Zuwendung des Jahres 2025 wird ungefähr im Sommer 2025 gestellt. Der endgültige Antrag wird somit wieder zeitversetzt im Frühjahr 2027 gestellt.

Entwicklung der Fahrgastzahlen

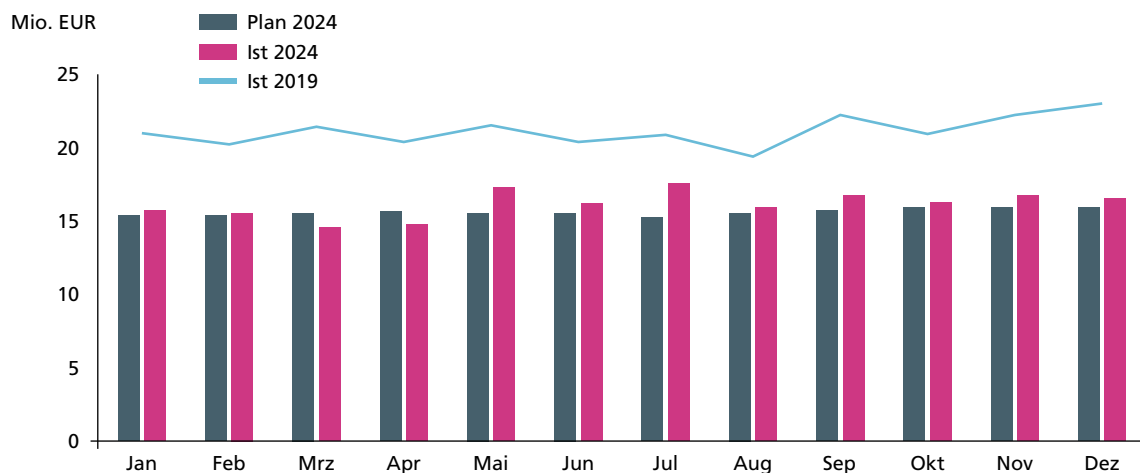
Die Ermittlung der Fahrgastzahlen wird im ÖPNV traditionell nicht auf Basis der tatsächlich getätigten Fahrten abgebildet, sondern über eine statistische Berechnung der Fahrgeldeinnahmen abgeleitet. Die verschiedenen Ticketgruppen sind mit Fahrtenhäufigkeit versehen, über die retrograd die Fahrgastzahlen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

Der VRR und die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (KVfV) beschlossen in einer Gesellschafterversammlung 2020 eine flächendeckende Reduktion der statistisch hinterlegten Fahrtenhäufigkeiten aller Zeitkarten um ca. 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 im Jahr

2022 wurde die Fahrtenhäufigkeit des 9-Euro-Tickets mit einer Fahrtenhäufigkeit von 25 Fahrten hinterlegt. 2023 wurde die Einführung des Deutschlandtickets mit einer Fahrtenhäufigkeit von 50 Fahrten beschlossen. Der überwiegende Teil der bestehenden Abonnements wurde bis 2024 ins Deutschlandticket überführt. Hierdurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren nicht mehr gegeben.

Im Geschäftsjahr 2024 summierten sich die Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn auf 190,8 Mio. EUR (Vorjahr: 198,1 Mio. EUR). Aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets und der somit geringeren Durchschnittserlöse pro Abonnent*in sind dies –7,3 Mio. EUR (–3,7 Prozent) weniger als im Vorjahr, aber +5,0 Mio. EUR gegenüber dem Plan (185,8 Mio. EUR).

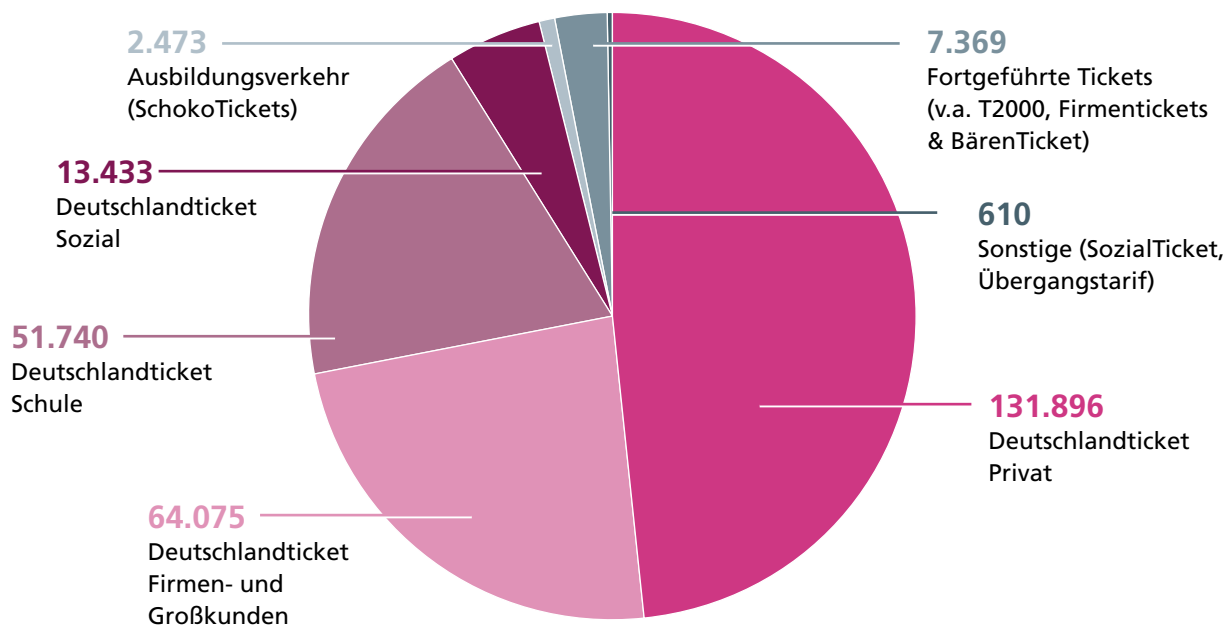
Fahrgeldeinnahmen



Gesamt Abo Dezember 2024: 271.596

Gesamt Deutschlandticket Dezember 2024: 261.144

(Gesamt Deutschlandticket 2023: 243.188)



Informativ: Deutschlandsemestertickets 40.215 Stück

Mio. EUR netto	Dezember 2024			Kumuliert 2024			Ist kum. 2019
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	Abw.	
Verbundeinnahme*	16,055	16,553	0,498	188,468	194,179	5,711	253,402
Abonnement	10,988	11,388	0,400	128,464	135,988	7,524	153,948
Bartarif	2,499	2,881	0,382	29,742	30,772	1,030	46,383
Sonstiges (u.a. Semester + KombiTickets)	2,456	2,179	-0,277	27,605	24,044	-3,561	38,191
Fahrten (Mio.)**	13,916	17,622	3,706	163,359	204,718	41,359	220,629

* inkl. KVG/VM/VEH und periodenfremder Erträge

** Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit v.a. durch Einführung Deutschlandsemesterticket

ERTRAGSLAGE

Die Ertragslage stellt sich inkl. Rettungsschirm wie folgt dar:

Tabelle in Mio. EUR

		Plan 2024	Ist 2024	Ist 2023
Anhang 12	Umsatzerlöse	225,1	221,5	233,8
Anhang 13	Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	3,8	2,0
Anhang 13	Andere aktivierte Eigenleistungen	9,0	11,8	11,9
Anhang 14	Sonstige betriebliche Erträge (ohne Ausgleichszahlungen D-Ticket)	3,8	18,3	27,3
Anhang 14	Rettungsschirm inkl. Auflösung Rückstellung letztes Jahr	99,0	93,6	65,6
Anhang 19	Erträge aus Beteiligungen	0,1	0,1	0,2
Anhang 19	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	0,0	0,0	0,0
Anhang 19	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,0	4,2	1,1
	Zwischensumme	337,0	353,2	341,9
Anhang 12	Abzüglich Zuschüssen (ÖPNV-Pauschale)	-1,8	-1,8	-1,8
	Gesamtertrag	335,2	351,4	340,1
Anhang 15	Materialaufwand	146,6	161,2	137,7
Anhang 16	Personalaufwand	241,3	227,3	205,8
Anhang 17	Abschreibungen	56,3	49,5	48,6
Anhang 18	Sonstige betriebliche Aufwendungen	44,4	43,5	37,6
Anhang 19	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	11,8	11,5	8,3
Anhang 21	Sonstige Steuern	0,4	0,5	0,5
	Gesamtaufwand	500,9	493,6	348,5
	Operatives Ergebnis (ohne ÖPNV-Pauschale)	-165,7	-142,2	-98,5
	Ergebnis vor Ausgleichszahlungen D-Ticket	-264,7	-235,8	-164,0
	Kostendeckungsgrad vor Ausgleichszahlungen D-Ticket	47,4 %	54,2 %	64,8 %
	HGB-Ergebnis (inkl. ÖPNV-Pauschale)	-163,9	-140,4	-96,6

Ergebnisentwicklung

Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar und hat sich mit –142,3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresergebnis von –98,5 Mio. EUR um 43,8 Mio. EUR verschlechtert. Ohne Berücksichtigung des Rettungsschirms ist das Ergebnis sogar um 79,8 Mio. EUR schlechter ausgefallen. Wesentlicher Grund ist neben den gesunkenen Fahrgeldeinnahmen insbesondere der Anstieg der Material- und Personalaufwendungen um ca. 45,0 Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse liegen im Jahr 2024 sowohl unter Plan (–3,8 Mio. EUR) als auch unter dem Vorjahr (–12,3 Mio. EUR). Der Rückgang der Umsatzerlöse resultiert fast ausschließlich aus den rückläufigen Verkehrseinnahmen (inkl. der Abgeltungszahlungen für Sozialtickets, Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehre). Diese lagen ca. 12,2 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Ursächlich hierfür ist der weiterhin gestiegene Anteil an Deutschlandtickets und somit geringeren Durchschnittserlösen pro Abonnent*in. Daher sind die Ticket-Barverkäufe um 4,8 Mio. EUR und die sonstigen Leistungen (Zeitkarten und Monatskarten) um 8,9 Mio. EUR gesunken.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (ohne Ausgleichszahlungen D-Ticket) haben sich aufgrund geringerer Auflösungen von Rückstellungen im Jahr 2024 um 9,0 Mio. EUR reduziert.

Die Zinserträge lagen mit 4,2 Mio. EUR signifikant höher als im Vorjahr (1,1 Mio. EUR). Trotz der im Jahr 2024 schrittweise gesenkten Zinsraten konnte dieser Ertrag dadurch erzielt werden, dass die restlichen Raten noch ausstehender Zahlungen für die HF6-Fahrzeuge bis zur Bezahlung verzinslich angelegt werden konnten.

Der Materialaufwand im Jahr 2024 in Höhe von 161,2 Mio. EUR liegt 23,5 Mio. EUR über den Werten des Vorjahres (137,7 Mio. EUR), hauptsächlich durch höhere Energiekosten (+8,6 Mio. EUR), Aufwendungen für Leistungen für Dritte (+1,7 Mio. EUR) und erhöhte Aufwendungen für bezogene Leistungen (+12,7 Mio. EUR).

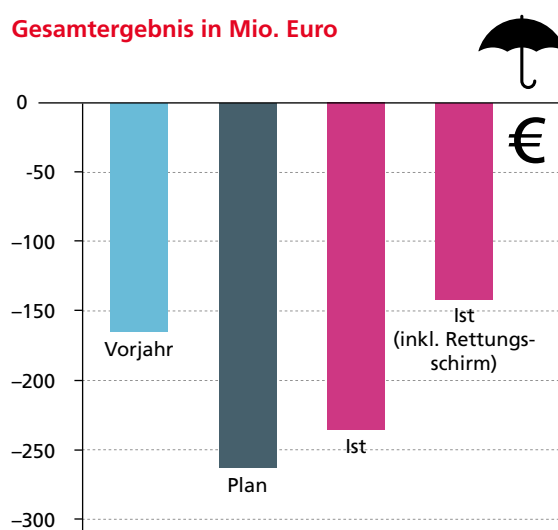
Der Personalaufwand betrug im Jahr 2024 227,3 Mio. EUR und lag 21,5 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau (205,8 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war die Tarifeinigung im Jahr 2023, die erst 2024

voll zur Wirkung kam. Die Planunterschreitung von 14,1 Mio. EUR ist durch eine Planunterschreitung beim Durchschnittsbestand von rund 223 Mitarbeitenden zu erklären.

Die planmäßigen Abschreibungen liegen mit rund 6,8 Mio. EUR unter Plan. Wesentliche Ursache sind weiterhin anhaltende Lieferkettenprobleme, der Fachkräftemangel und gestiegene Preise im Baubereich, die die Investitionstätigkeit verzögerten. Hinzu kommt die gegenüber dem Plan verzögerte Auslieferung von HF6-Fahrzeugen. Die planmäßigen Abschreibungen lagen 1,0 Mio. EUR über dem Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 5,9 Mio. EUR über dem Jahr 2023. Ursächlich hierfür sind gestiegene Versicherungsaufwendungen und Haftpflichtleistungen.

Gesamtergebnis in Mio. Euro



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 52,2 Prozent um 10,4 Prozentpunkte unterhalb des Vorjahresniveaus (Vorjahr: 62,6 Prozent). Wesentliche Ursache sind die deutlich gesunkenen Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge. Zur Analyse der Entwicklung verweisen wir auf die Ertragslage.

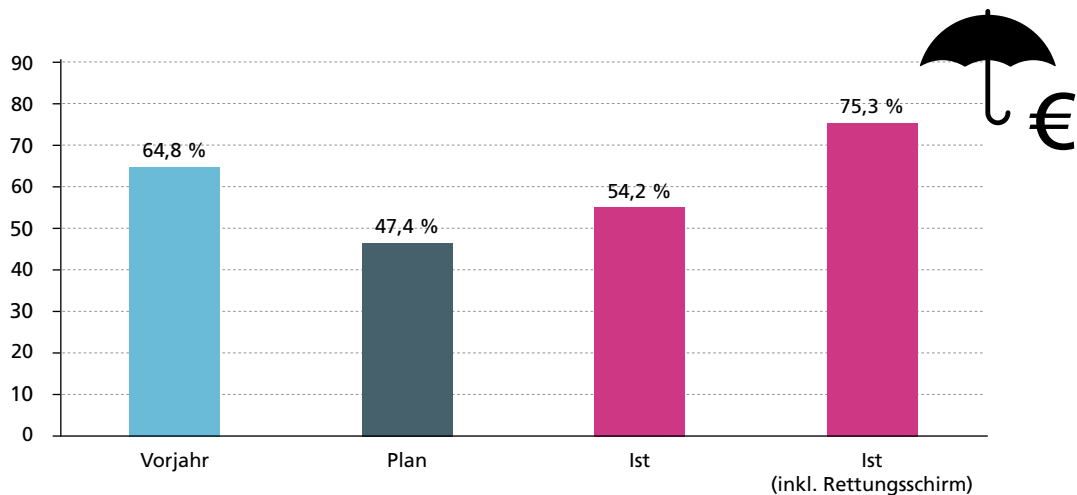
Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 betrug 950,9 Mio. EUR. Bedeutende Posten des Sachanlagevermögens (698,8 Mio. EUR) sind Gleisanlagen/Streckenausrüstungen (163,2 Mio. EUR) und Fahrzeuge für den Personenverkehr (178,5 Mio. EUR), geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau (228,0 Mio. EUR) sowie Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte (96,0 Mio. EUR).

Die Vorräte erhöhten sich um 4,9 Mio. EUR auf 45,7 Mio. EUR im Wesentlichen durch höhere Lagerbestandswerte für unfertige Erzeugnisse (+3,8 Mio. EUR), deren Veränderung in der Gewinn- und Verlustrechnung als Bestandsveränderung ausgewiesen ist, sowie eine Erhöhung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 1,2 Mio. EUR.

Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 226,5 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote ist gegenüber dem Vorjahr auf 23,8 Prozent (Vorjahr: 26,7 Prozent) gesunken. Auf der Passivseite erhöhten sich im Wesentlichen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 86,1 Mio. EUR und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+22,8 Mio. EUR). Ferner stiegen Rückstellungen um 18,0 Mio. EUR. Gegenläufig reduzierten sich die empfangenen Zuschüsse, die noch nicht aktivierungsfähigen Anlagegütern im Anlagevermögen zugeordnet werden konnten (Bilanzposition Sonstige Verbindlichkeiten), um 32,6 Mio. EUR.

Darstellung Entwicklung Kostendeckungsgrad



VERMÖGENSLAGE

Aktiva	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Immaterielle Vermögensgegenstände	7.247	7.493
Sachanlagen	698.774	705.411
Finanzanlagen	6.082	6.120
B. UMLAUFVERMÖGEN		
Vorräte	45.657	40.728
Forderungen und sonstige Vermögensstände	32.046	24.328
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	159.183	62.587
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1.890	1.741
	950.879	848.408

Passiva	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 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	120.696	102.682
C. VERBINDLICHKEITEN	602.874	516.944
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	839	2.312
	950.879	848.408

Finanzlage

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

Kapitalflussrechnung 01.01.-31.12.24	IST 2024 TEUR	IST 2023 TEUR
Mittelveränderung aus laufender Geschäftstätigkeit	-86.729	-33.724
Investitionstätigkeit	-38.381	-64.119
Finanzierungstätigkeit	221.706	193.128
Veränderung der Zahlungsmittel	96.595	122.640
Finanzmittelbestand am Jahresende	159.183	62.587

Investitionen

Die Mittelveränderung aus der Investitionstätigkeit im Jahr 2024 resultiert im Wesentlichen aus Investitionen von 112,8 Mio. EUR (Vorjahr: 84,5 Mio. EUR) und abgesetzten Zuschüssen für Investitionen von 70,1 Mio. EUR (Vorjahr: 19,1 Mio. EUR). Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die Beschaffung von Fahrzeugen für den Personenverkehr (56,5 Mio. EUR), der Ausbau von Gleisanlagen sowie Stadtbahnanlagen einschließlich Grundstücken und Bauten (25,0 Mio. EUR), Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände/IT-Systeme (2,7 Mio. EUR), Maschinen und maschinelle Anlagen (1,5 Mio. EUR) sowie in sonstige Anlagen und Anlagen im Bau (27,2 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 2024 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 2023 sind 36 Fahrzeuge geliefert und 20 Fahrzeuge aktiviert worden. Von den verbleibenden 23 Fahrzeugen wurden 2024 21 Fahrzeuge geliefert.

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finanzierungstätigkeit ergibt sich einerseits aus Einzahlungen aus Verlustübernahme und Zahlungszuflüssen aus Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket. Andererseits sind Auszahlungen durch Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 24,7 Mio. EUR (Vorjahr: 51,7 Mio. EUR) und gezahlte Zinsen in Höhe von 11,1 Mio. EUR (Vorjahr: 7,9 Mio. EUR) angefallen.

Die Finanzmittel am 31. Dezember 2024 bestanden aus laufenden Guthaben und Geldanlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 159,2 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 ohne ÖPNV-Pauschale (–142,2 Mio. EUR gegenüber Vorjahr –98,5 Mio. EUR, im Wesentlichen bedingt durch steigende Personal- und Materialkosten) ist der Kostendeckungsgrad. Dieser beträgt 52,2 Prozent (Vorjahr: 62,6 Prozent). Zur Analyse der Entwicklung verweisen wir auf den Gliederungspunkt Ertragslage.

Mit 122 Ausbildungsplätzen zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: 116) 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 2025 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis (vor Ausgleichszahlungen aufgrund des Deutschlandtickets) in Höhe von –291,9 Mio. EUR aus. Dies entspricht einem Kostendeckungsgrad von 47,6 Prozent.

Bei der Planung für 2025 wurden alle bekannten und erwarteten Veränderungen berücksichtigt, nicht jedoch eine längerfristige Beeinträchtigung beispielsweise durch neue Virusinfektionswellen. Bei der Prognose für die Fahrgeldeinnahmen wurde gegenüber dem Ist 2024 (190,8 Mio. EUR) von einer Steigerung der Fahrgeldeinnahmen auf 218,0 Mio. EUR ausgegangen. Wesentlich dafür ist, dass das Deutschlandticket ab Januar 2025 eine Preisanpassung von 49 EUR auf 58 EUR erfahren hat. Weitere Fahrgeldeinnahmesteigerungen entstehen durch die 5,5-prozentige Tarifsteigerung des VRR für das Regelsortiment. Zwar ist durch die Steigerungen in den beiden Tarifgruppen mit Abonnentenverlusten zu rechnen. Diesen Verlusten soll mit umfangreichen Marketing- und Vertriebsmaßnahmen entgegnet werden, um weitere Abonnent*innen, insbesondere im Firmenkundensegment, dazuzugewinnen.

Der Personalbestand zum 31. Dezember 2025 ist mit 3.590 Mitarbeitenden (Vollzeitkräfte) geplant (exklusive 147 Auszubildenden/Praktikant*innen und 31 Mitarbeitenden in der Altersteilzeit-Freistellung). In den Planansätzen für 2025 ist eine tariflich festgelegte Anpassung der Entgelte von durchschnittlich 4,5 Prozent ab 1. Januar 2025 berücksichtigt. Ergänzend kommen nicht beeinflussbare Aufwendungen aus der Umsetzung der Veränderungen im Manteltarifvertrag und der Erhöhung der Beiträge zu den Sozialversicherungen hinzu.

Der Materialaufwand für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge wird aufgrund der gestiegenen Betriebsleistung, vermehrter Obsoleszenzthemen sowie der gesetzlich vorgeschriebenen Inspektionen nach § 57 BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) weiterhin auf einem hohen Niveau verbleiben. Die im Jahr 2025 erwartete steigende Investitionstätigkeit (Bau neuer Betriebshöfe, Programm Kommunale Schiene, Bau neues Rechenzentrum) führt zu einer weiteren Erhöhung der Kapitaldienstkosten. Die Gesellschaft plant mit einem Zinsaufwand von 13,3 Mio. EUR sowie mit Abschreibungen in Höhe von 60,2 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 Treibhausgasminde- rung führen.

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

Dieser Lagebericht und die weiteren Bestandteile des Geschäftsberichts enthalten Aussagen, die sich auf die künftige Entwicklung der Rheinbahn beziehen. Diese Aussagen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden.

Eine verlässlichere Prognose kann aus heutiger Sicht aufgrund der Ungewissheiten hinsichtlich der wirtschaftlichen, regulatorischen, technischen und wettbewerbsbezogenen Entwicklung nicht abgegeben werden.

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 viermal 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 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 Jahr 2023 deutlich gestiegene Preisniveau hat sich 2024 konstant gehalten. Insbesondere die auch in Zukunft weiter steigenden Energie- und Materialpreise stellen 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 den im Vergleich zu den Jahren vor 2020 immer noch erhöhten Zinsen an den Kapital- und Kreditmärkten.

Deutschlandticket

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 führte insbesondere zu einer Reduzierung der Abonnementpreise und somit zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen. Generell sollen die Verluste bei Fahrgeldeinnahmen von Bund und Land ausgeglichen werden, jedoch ist der Ausgleich für 2024 auf 3 Mrd. EUR limitiert und gegebenenfalls nicht ausreichend. Somit gibt es keine Zusage, dass Einnahmeverluste vollständig ausgeglichen werden. Für unser Unternehmen bedeutet das ein Risiko durch eine mögliche Finanzierungslücke. Die Risiken gelten somit auch für das Jahr 2025. Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass sich durch mögliche Prüfungen des Landesrechnungshofs Rückzahlungen ergeben, da es im Jahr 2023 eine Umwidmung bei der Behandlung von Minderleistungen weg von einer Billigkeitsleistung hin zu einer Zuwendung gegeben hat, insbesondere bei der Behandlung des Fortschreibungsfaktors bei diesen Minderleistungen.

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 aufgrund entfallender Förderungen 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 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 für 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.

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*innen 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 sowie für die Optimierung der Geschäftsabläufe andererseits. 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 Stresstests überprüft.

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.

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 und bestehende zu binden.

Für das Gelingen der Antriebs- und Mobilitätswende ist die Rheinbahn ein wesentlicher Faktor. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll gemäß dem 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.

Weiterentwicklung des Unternehmens

Der Vorstand hat 2023 beschlossen, erfolgreich 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, zu meistern. Die neu etablierte Stabsstelle für Inhouse-Beratung treibt weiter ungehindert und mit Transformationskompetenz alle Projekte mit Veränderungsbezug voran und unterstützt so die Führungskräfte und Mitarbeitenden bei den bevorstehenden Herausforderungen.

Veränderung der Finanzierung des ÖPNV

Durch die Einführung neuer Ticketstrukturen im VRR zum 1. März 2025, aber auch die Fortführung des Deutschlandtickets 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 2025 hierzu ergreifen.

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 Einwohner*innen 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 gem. Düsseldorf Kodex

(analog zu den Anforderungen aus § 289f HGB)

Für die Rheinbahn AG ist eine gute und auf eine nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung von besonderer Bedeutung. Der Vorstand und der Aufsichtsrat gewährleisten eine gleichstellungsfördernde, tolerante und diskriminierungsfreie Kultur innerhalb des Unternehmens.

Entsprechenserklärung gemäß Düsseldorfer Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Rheinbahn AG erklären, dass den Bestimmungen des Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf (Düsseldorfer Kodex) in der aktuell gültigen Fassung vom 12. Dezember 2024 [mit Ausnahme der Empfehlungen 5.4.2 und 5.8] entsprochen wurde.

Die Abweichungen vom Düsseldorfer Kodex ergeben sich zu folgenden Ziffern und werden wie folgt begründet:

Ziffer 5.4.2 des Düsseldorfer Kodex:

„Der Aufsichtsrat gibt sich eine Geschäftsordnung.“

Abweichung und Begründung:

Eine Geschäftsordnung ist in Arbeit und soll im Jahr 2025 verabschiedet werden.

Ziffer 5. 8 des Düsseldorfer Kodex:

„(...) Soweit eine D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat abgeschlossen wird, soll ein Selbstbehalt von mindestens 10 Prozent des Schadens, aber nur bis maximal zur Höhe von 25 Prozent der jährlichen Vergütung des Mitglieds vereinbart werden. Soweit für die Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats keine oder eine geringe Vergütung gezahlt wird, kann ein geringerer Selbstbehalt vereinbart oder darauf verzichtet werden.“

Abweichung und Begründung:

Für den Aufsichtsrat besteht derzeit kein Selbstbehalt. Dies wird zeitnah überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Corporate Governance

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat am 14. April 2011 den Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf als Leit- bzw. Richtlinie beschlossen und diesen zuletzt im Jahre 2017 aktualisiert. In der Sitzung des Aufsichtsrats der Rheinbahn AG am 30. Juni 2011 hat der Vorstand die Mitglieder des Aufsichtsrats über die Inhalte des Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf und die daraus resultierenden Berichtspflichten informiert.

Gestiegene Anforderungen an eine gute, transparente Unternehmensführung und somit auch an die Beteiligungssteuerung, gesetzliche Änderungen (insbesondere der Wechsel von der GemHVO NRW zur KomHVO NRW) sowie amtsinterne Umstrukturierungen haben eine Überarbeitung sowohl des Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf (Düsseldorfer Kodex) als auch der Beteiligungsrichtlinien der Landeshauptstadt Düsseldorf (Beteiligungsrichtlinien LHD) erforderlich gemacht.

Die wesentlichen Ziele dieser Überarbeitung, neben einer generellen Aktualisierung, waren

- eine Standardisierung bzw. Verbesserung von Verfahrensabläufen,
- eine transparente Festlegung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten,
- die Verankerung gesellschaftlich relevanter Themen wie zum Beispiel "Charta der Vielfalt", "Nachhaltigkeit", "Klimaschutz", "Gleichstellung" und "Compliance" im Rahmen der Geschäftsführung sowie
- eine klarere Abgrenzung der Inhalte beider Regelwerke (die Beteiligungsrichtlinien sind eher nach innen und der Düsseldorfer Kodex eher nach außen gerichtet).

Der Rat der LHD hat sich in seiner Sitzung am 9. März 2023 mit den vorgelegten Entwürfen befasst und diese mit einigen kleineren Änderungen genehmigt. Damit verbunden war der Auftrag an das Beteiligungsmanagement, die neuen Regelungen möglichst zeitnah umzusetzen. Der Düsseldorfer Kodex trat mit sofortiger Wirkung in Kraft und ersetzt die bisher gültige Fassung vom 10. März 2017. Die Richtlinie wurde an der Rechtsform der GmbH mit fakultativem Aufsichtsrat ausgerichtet und ist von der Rheinbahn AG entsprechend anzuwenden, soweit dies mit den gesetzlichen Bestimmungen im Einklang steht.

Am 12. Dezember 2024 hat der Rat der LHD die Überarbeitung der Beteiligungsrichtlinien und des Düsseldorfer Kodex beschlossen (Vorlage RAT/392/2024). Hintergrund der Aktualisierung waren insbesondere die gesetzlichen Änderungen aufgrund von Anpassungen der GO NRW, aber auch die Vorlage einer aktualisierten Fassung des Deutschen Public Corporate Governance Musterkodex (D-PCGM) sowie Präzisierungen bzw. Anpassungen, die sich aus der praktischen Anwendung ergeben haben.

Folgende Überarbeitungsbereiche sind hervorzuheben:

- Die bisherige Kopplung des Jahresabschlusses an die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften wird aufgegeben (vgl. § 108 Abs. 1 (8) GO NRW).
- Die bisherige Verpflichtung zur Angabe von Organbezügen im Anhang inkl. individualisierter Ausweispflichten entfällt (§ 108 Abs. 1 (9) GO NRW a.F.). Anstelle dessen tritt die Verpflichtung, Gesamtbezüge von Organen uneingeschränkt ausweisen zu müssen (§ 108 Abs. 1 (8) GO NRW).
- Aufnahme zusätzlich erforderlicher Angaben zur angemessenen Verzinsung des zur Verfügung gestellten Eigenkapitals (§ 108 Abs. 2 (3) GO NRW).
- Klarstellung des Geltungsbereichs auch für Eigenbetriebe und eigenbetriebsähnliche Einrichtungen.
- Präzisierung des Ausschreibungs- und Entscheidungsprozesses in Bezug auf die Bestellung von Geschäftsführungen.

Vorstand und Aufsichtsrat sollen jährlich im Rahmen der Vorlage des Jahresabschlusses über die Corporate Governance des Unternehmens berichten und insbesondere eventuelle Abweichungen von den Empfehlungen der Richtlinie erläutern.

Corporate Governance Struktur

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat, Zusammensetzung und Arbeitsweise der Ausschüsse

Die Rheinbahn AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Ihre Organe sind der Vorstand (leitendes Organ), der Aufsichtsrat (überwachendes Organ) und die Hauptversammlung (beschließendes Organ).

Vorstand

Der Vorstand besteht aus folgenden Personen: Frau Annette Grabbe (seit 1. Mai 2023 kaufmännische Vorständin und seit 27. September 2023 zudem Sprecherin des Vorstands und Arbeitsdirektorin) und Herrn Michael Richarz (Vorstand Technik und Betrieb).

Der Vorstand hat die Geschäfte der Gesellschaft nach den Gesetzen, der Satzung und der Geschäftsordnung zu führen sowie den Jahresabschluss und den Lagebericht aufzustellen und der Abschlussprüfungsgesellschaft vorzulegen. Für bestimmte, in der Satzung festgelegte Geschäfte bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht aus 16 Mitgliedern, davon acht Vertreter*innen der Anteilseignerinnen und acht von der Belegschaft gewählte Arbeitnehmervertreter*innen. Die Gruppe der Arbeitnehmervertreter*innen setzt sich aus einem leitenden Angestellten und fünf Arbeitnehmenden des Unternehmens sowie zwei Gewerkschaftsvertreter*innen zusammen. Herr Andreas Hartnigk war bis zum 29. Juli 2024 Aufsichtsratsvorsitzender. Herr Rolf Tups wurde in der Sitzung am 29. Juli 2024 zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Der Aufsichtsrat hat drei Ausschüsse gebildet: den Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten, den Finanz-, Personal- und Immobilienausschuss und den Technischen Ausschuss. Der erste dieser drei Ausschüsse ist zuständig für Dringlichkeitsbeschlüsse und die Vorbereitung der Bestellung und des Widerrufs der Bestellung von Vorständen (s. § 18 Abs. 1 der Satzung der Rheinbahn AG i. V. m. § 31 Abs. 3 S. 1 MitbestG). Mitglieder dieses Ausschusses sind der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter und jeweils eine Vertretung der Anteilseignerinnen und der Arbeitnehmenden. Der Finanz-, Personal- und Immobilienausschuss ist zuständig für den Wirtschaftsplan, die mittelfristige Finanzplanung, den Unternehmensbericht, die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, Darlehensaufnahmen, den Stellenplan, den Personal- und Sozialbericht, Anstellungsverträge, Erteilung von Prokura und Handlungsvollmachten sowie Immobilienangelegenheiten. Diesem Ausschuss gehören jeweils vier Vertreter*innen der Anteilseignerinnen und der Arbeitnehmervertretung an. Gleiches gilt für den Technischen Ausschuss, der zuständig ist für Grundsatzfragen über Art und Umfang des Leistungsangebots und der Linienführungen, technische Fragen von besonderer Bedeutung, grundsätzliche Fragen des Beschleunigungsprogramms, den betriebstechnischen Ausbau der Stadtbahn, die grundsätzliche Begleitung von Hochbau-Großvorhaben und technische Positionen des Investitionsplans.

Aufgabe der drei beschriebenen Ausschüsse ist es, Entscheidungen des Aufsichtsrats vorzubereiten und Empfehlungen an den Aufsichtsrat auszusprechen. Ausnahmsweise besteht eine Entscheidungsbefugnis bei den erwähnten Dringlichkeitsentscheidungen, über die der Aufsichtsrat vom Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten zu unterrichten ist und die der Aufsichtsrat nachträglich behandelt.

Hauptversammlung

In der Hauptversammlung stimmberechtigte Anteilseignern sind zu 49 Prozent die Stadt Düsseldorf und zu 51 Prozent die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadt Düsseldorf. Den Vorsitz in der Hauptversammlung führt der Vorsitzende des Aufsichtsrats oder sein Stellvertreter. Die ordentliche Hauptversammlung findet in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahres statt. Sie beschließt über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und der Mitglieder des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl der Abschlussprüfungsgesellschaft sowie in den gesetzlich vorgesehenen Fällen über die Feststellung des Jahresabschlusses.

Zu den Empfehlungen des Kodex im Einzelnen:

Gesellschafter*innen

Die 85. ordentliche Hauptversammlung fand am 13. Mai 2024 statt. Die Hauptversammlung nahm den Jahresabschluss 2023 mit dem Lagebericht der Gesellschaft und dem Bericht des Aufsichtsrats zur Kenntnis. Sie entlastete die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 und beschloss, die Prüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) mit der Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2024 zu beauftragen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat wurde im Berichtsjahr in sieben Plenarsitzungen und fünf Ausschusssitzungen vom Vorstand über die Lage der Gesellschaft und ihre wirtschaftliche Entwicklung unterrichtet. Der Aufsichtsrat hat die erforderlichen Beschlüsse nach intensiver Erörterung wichtiger Unternehmensplanungen und -ergebnisse gefasst. Die Unternehmensleitung wurde in der vorgeschriebenen Form überwacht.

Die Prüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) hat im Auftrag des Aufsichtsrats die Buchführung, den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Rheinbahn AG geprüft.

Die Aufsichtsratsbezüge 2024 werden im Geschäftsbericht und als Anlage zum Jahresabschluss gesamt und individualisiert ausgewiesen. Es besteht bei der Gesellschaft eine D&O-Versicherung, die als Gruppenversicherung unter anderem zugunsten der Aufsichtsratsmitglieder gilt.

Geschäftsführung

Der Vorstand hat die Geschäfte der Gesellschaft nach den Gesetzen, der Satzung und der Geschäftsordnung geführt und darüber berichtet. Die erforderlichen Vorstandsbeschlüsse hat der Vorstand in regelmäßigen Vorstandssitzungen gefasst. Zu den Geschäften, die gemäß § 11 der Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedurften, hat der Aufsichtsrat die Zustimmung jeweils erteilt.

Der Vorstand hat für ein angemessenes Risikomanagement und Controlling gesorgt und die Aufgaben der internen Revision wurden von einer Stabsstelle wahrgenommen.

Die Vorstandsbezüge 2024 werden im Unternehmensbericht und als Anlage zum Jahresabschluss gesamt und individualisiert ausgewiesen. Es besteht bei der Gesellschaft eine D&O-Versicherung, die als Gruppenversicherung unter anderem zugunsten des Vorstands gilt. Darin wurde ein angemessener Selbstbehalt im Schadensfall vereinbart.

Verhaltenskodex

Wesentliche Bestandteile des Compliance-Systems der Rheinbahn AG sind die Betriebsvereinbarung Nr. 40 zu partnerschaftlichem Verhalten, der Verhaltenskodex vom 22. Januar 2024 und die Richtlinie zur Korruptionsvermeidung und gegen Vorteilsnahme vom 22. Januar 2024. Im Jahr 2024 wurde zudem eine neue Organisationseinheit („Governance, Compliance, Risikomanagement“) eingerichtet, die sich im sukzessiven Aufbau befindet.

Erklärung zur Unternehmensführung

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

Zielgrößen zum Frauenanteil in Führungsebenen und im Aufsichtsrat (Festlegungen)

Mit Beschluss vom 31. Mai 2021 hat der Aufsichtsrat die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und mit Beschluss vom 24. März 2025 für den Frauenanteil im Vorstand festgelegt. Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 18,75 Prozent (bis 30. Juni 2026) und für den Vorstand von 50,00 Prozent (bis 30. Juni 2028) definiert.

Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands wurden mit Beschluss des Vorstands vom 18. März 2025 bis zum 30. Juni 2027 festgelegt. Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands wurde eine Zielgröße von 33,33 Prozent, auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitungen) von 25 Prozent vorgegeben.

Zielgrößen zum Frauenanteil in Führungsebenen und im Aufsichtsrat (Angaben)

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 verändert, sodass nun ein Frauenanteil von 33,33 Prozent zum 31. Dezember 2024 erreicht wurde. Die festgelegte Zielgröße ist damit erfüllt.

Die Zusammensetzung des Vorstands hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 nicht geändert. Damit liegt der Frauenanteil im Vorstand nach wie vor bei 50 Prozent. Die festgelegte Zielgröße ist somit erfüllt.

Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands hat sich der Frauenanteil gegenüber dem 31. Dezember 2023 durch Personalveränderungen auf 33,33 Prozent erhöht. Die festgelegte Zielgröße ist somit erfüllt.

Zum 31. Dezember 2024 beträgt der Frauenanteil auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands 17,85 Prozent und liegt demnach unter der gesetzten Zielgröße von 25 Prozent. Die Gesellschaft arbeitet darauf hin, die Zahl der weiblichen Führungskräfte zu erhöhen.

Düsseldorf, den 28. März 2025

Rheinbahn AG, Düsseldorf
Der Vorstand

Annette Grabbe

Michael Richarz



rheinbahn.de