



Inhaltsverzeichnis

Allgemeines

Vorwort des Vorstandes	03
Vorstand	06
Kennzahlen	08
Unternehmensstruktur	10
Unternehmensbeteiligungen	11
Unternehmensleitbild	12
Zehnjahresübersicht	13
Bericht des Aufsichtsrates	17
Aufsichtsrat	21

Lagebericht

Grundlagen der Gesellschaft	23
Wirtschaftsbericht	25
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	29
Risiken- und Chancenbericht	39
Prognosebericht	42
Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit	44

Jahresabschluss

Bilanz	46
Gewinn- und Verlustrechnung	48
Anhang	49
Allgemeine Erläuterungen	49
Erläuterungen der Bilanz	51
Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	55
Sonstige Angaben	58
Nachtragsbericht	61
Entwicklung des Anlagevermögens	62
Kapitalflussrechnung	64

Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	65
Abkürzungsverzeichnis	69
Herausgeber	70

Vorwort des Vorstandes

Sehr geehrte Damen und Herren,

die betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für unser Unternehmen waren im Geschäftsjahr unverändert schwierig. Aber wir sind vor allem bei der Personalgewinnung, der Fahrpersonalausbildung, der Modernisierung unserer Fahrzeugflotte und der Kundeninformation wesentliche Schritte gegangen, um unsere Position als der umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsdienstleister in Köln und der Region zu stärken.

Vielleicht die erfreulichste Nachricht: Die Anstrengungen bei der Personalgewinnung und die Erweiterung unserer Ausbildungskapazitäten im Fahrdienst zeigen bemerkenswerte Erfolge. Die Personalsituation hat sich im Geschäftsjahr deutlich entspannt. Im Busbereich haben wir im Sommer bereits alle Fahrpläneinschränkungen zurückgenommen, und auch bei der Stadtbahn konnten wir Anfang 2026 wieder zusätzliche Fahrten in den Abendstunden und am Wochenende anbieten.

Das hat sich auch in der Entwicklung der Fahrgastzahlen niedergeschlagen: Nachdem sie in den Jahren 2023 und 2024 nahezu konstant geblieben waren, konnten wir im Geschäftsjahr wieder ein leichtes Fahrgastplus verbuchen. Rund 237,5 Mio. Fahrten wurden im vorigen Jahr mit den Bahnen und Bussen der KVB unternommen, etwa 1,3 Mio. (0,6%) mehr als 2024. Die Zahl der Stammkunden ist sogar um sechs Prozent von 334.700 auf 354.800 gestiegen.

„Wir haben wichtige Weichen für einen modernen, attraktiven ÖPNV gestellt: von der Modernisierung unserer Bus- und Stadtbahnflotte bis hin zur kompletten Digitalisierung unserer Kundeninformation.“

Marcel Winter, Vorsitzender des Vorstandes der Kölner Verkehrs-Betriebe AG



Marcel Winter

Vorsitzender des Vorstandes der Kölner Verkehrs-Betriebe AG



Dr. Alexandra Rohlmann

Vorstandsbereich II

„Mit der Instandhaltung und Erneuerung unserer Infrastruktur schaffen wir die Voraussetzungen für einen nachhaltigen, sicheren ÖPNV.“

Dr. Alexandra Rohlmann, Vorstandsbereich II

Dass wir im Stadtbahnbetrieb noch nicht wieder den kompletten Regel-fahrplan anbieten können, hängt mit der nach wie vor unbefriedigenden Fahrzeugverfügbarkeit und den Problemen bei der Ersatzteilbeschaf-fung zusammen.

Langfristig ist Besserung in Sicht: Das Schweizer Unternehmen Stadler erhielt den Zuschlag für 132 Hochflur-Stadtbahnen, von denen die ers-ten 2029 geliefert werden sollen. Bei Jepsen & Jessen e-Mobility haben wir 78 E-Busse des Herstellers Irizar e-mobility bestellt – die bislang größte Beschaffung des Unternehmens im Busbereich. Die erste Aus-lieferung soll im Oktober 2026 erfolgen.

Ein wichtiger Fokus lag im Geschäftsjahr auf der Verbesserung der Kun-deninformation: Sie wurde sieben Jahre nach dem Start des äußerst komplexen und fast alle Bereiche der KVB betreffenden Projektes kom-plett auf digitalen Betrieb umgestellt. Den Fahrgästen werden nun überall die gleichen Echtzeitdaten zu ihrer Fahrt zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig wurde mit der Radio-Redakteurin Sandra Rosenthal die neue „Stimme für Köln“ vorgestellt. Ihre Stimme erklingt – syntheti-siert – seitdem aus den Lautsprechern in den Fahrzeugen und an den Haltestellen.

Um die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl unserer Mitarbeitenden und unserer Fahrgäste zu verbessern, sind seit dem Früh-jahr gemeinsame Streifen von KVB, Polizei und städtischem Ordnungs-amt vor allem an den Haltestellen in der Innenstadt unterwegs. An den beiden Haltestellen Neumarkt und Ebertplatz stellen wir eine 24/7-Bestrei-fung sicher. Mit einer Neuorganisation des KVB-Bereiches Fahrgastsicher-heit und Service haben wir uns Anfang 2026 für einen zielgerichteteren und effektiveren Einsatz der Kolleginnen und Kollegen aufgestellt.



Peter Densborn

Vorstandsbereich III

„Unsere Anstrengungen zur Personalgewinnung haben erste Erfolge gezeigt: Wir haben wieder genügend Fahrpersonal für Bus und Bahn zur Verfügung.“

Peter Densborn, Vorstandsbereich III

Die Abrissarbeiten auf dem Norton-Gelände in Wesseling für den Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofes wurden abgeschlossen, die Digitalisierung unserer P&R-Anlagen vorangetrieben. Nach umfangreichen Bauarbeiten konnten die Stadtbahnen ab Spätsommer wieder über die Mülheimer Brücke fahren, das KVB-Rad legte mit mehr als fünf Millionen Ausleihen einen neuen Rekord hin, und das Programm zur Erneuerung der Rolltreppen wurde fortgesetzt. Das alles sind Projekte, mit denen wir wichtige Weichen für die Zukunft eines modernen, attraktiven ÖPNV gestellt haben. Mit unserem Jahresergebnis, einem Fehlbetrag von 174,4 Mio. €, lagen wir besser als das Planergebnis von 179,9 Mio. €.

Wir arbeiten weiter mit Hochdruck an der Verbesserung unserer Betriebsqualität. Die große Herausforderung der nächsten Jahre wird es sein, im Spannungsfeld zwischen den Anforderungen der Mobilitätswende und den wirtschaftlichen Zwängen der Stadt und des Stadtwerke Köln Konzerns den ÖPNV weiterzuentwickeln. Dafür brauchen wir einerseits die notwendigen Finanzmittel, andererseits aber auch ein schlagkräftiges, engagiertes #TeamHerzschlag, auf das schon in den vergangenen Jahren immer Verlass war. Daher ein großer Dank an alle Mitarbeitenden, die Tag für Tag mit Herzblut, Einsatz und Expertise unser Unternehmen voranbringen.

Köln, im Juni 2026

Der Vorstand

Marcel Winter

Dr. Alexandra Rohlmann

Peter Densborn

Vorstand

Marcel Winter

Mitglied des Vorstandes

seit 01.03.2026

Vorstandsvorsitzender Vorstandsbereich I

ab 01.04.2026

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende, Vorstandsbereich I

bis 31.03.2026

Dr. Alexandra Rohlmann

Vorstandsbereich II

ab 01.01.2026

Jörn Schwarze

Vorstandsbereich II

bis 24.10.2025

Peter Densborn

Vorstandsbereich III



Über uns

Kennzahlen	08
Unternehmensstruktur	10
Unternehmensbeteiligungen	11
Unternehmensleitbild	12
Zehnjahresübersicht	13

Kennzahlen

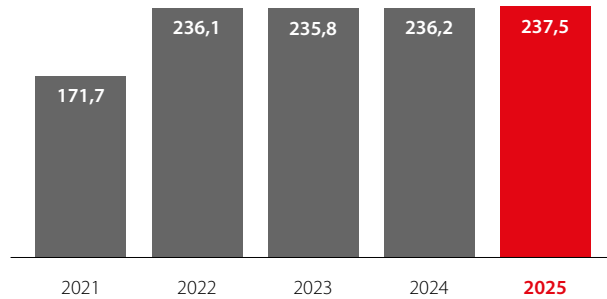
Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit Sitz in Köln gehört zu den großen Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland und ist das größte Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Mit der Stadtwerke Köln GmbH, die 90% der Anteile hält, stehen wir im Konzernverbund.

Wir verstehen uns als Dienstleistungsunternehmen für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln und des Umlandes. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beförderten mit Bussen und Bahnen im Geschäftsjahr 2025 rund 237,5 Mio. Fahrgäste. Für die Mobilität der Menschen in der Stadt und in der Region ist unser Verkehrsangebot unverzichtbar – das gilt für den Weg zur Arbeit, zur Schule und Hochschule ebenso wie für Fahrten zu den Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangeboten der Stadt und des Umlandes oder zu Verwandten und Freunden.

		2025	2024	Veränderung in % ¹
Umsatzerlöse	Mio. €	297,8	274,1	8,6
Wagenkilometer	Mio.	56,2	54,9	2,4
Platzkilometer	Mio.	8.198	8.002	2,4
Fahrgäste	Mio.	237,5	236,2	0,6
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt (inkl. Vorstand, ohne Auszubildende)		4.259	4.049	5,2
Personalaufwand	Mio. €	317,2	289,4	9,6
Bilanzsumme (zum 31.12.)	Mio. €	1.353,4	1.216,7	11,2
Anlagevermögen				
Investitionen	Mio. €	193,5	128,8	50,2
Abschreibungen	Mio. €	56,9	54,0	5,3
Cashflow	Mio. €	- 103,4	- 108,2	4,4
Unternehmensergebnis	Mio. €	- 174,4	- 185,1	5,8
Jahresüberschuss	Mio. €	-	-	-

¹ Die im Bericht ausgewiesenen prozentualen Veränderungen wurden grundsätzlich auf Basis der ungerundeten Werte ermittelt. Wir weisen darauf hin, dass im gesamten Geschäftsbericht durch die Verwendung von kaufmännisch gerundeten Beträgen und Prozentangaben Differenzen auftreten können.

237,5

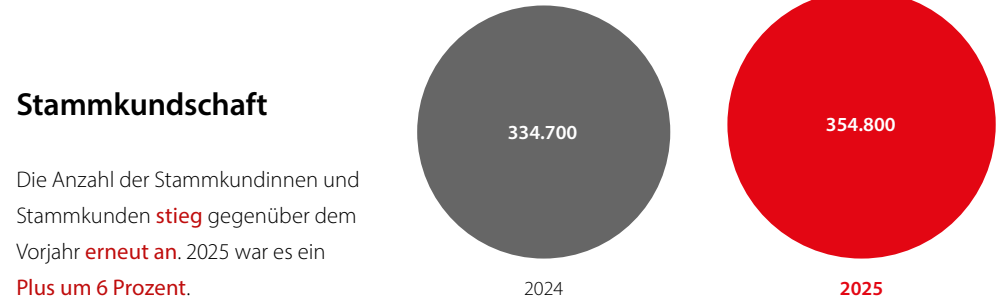


Fahrgäste

in Mio.

Nachdem die **Fahrgastzahlen** in den Jahren 2023 und 2024 nahezu konstant geblieben waren, verbuchte die KVB 2025 wieder ein **leichtes Fahrgast-plus**. Rund 1,3 Mio. Fahrgäste mehr als 2024 fuhren mit Bussen und Bahnen der KVB.

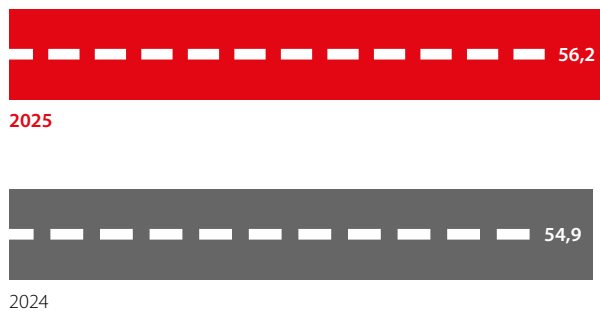
354.800



Stammkundschaft

Die Anzahl der Stammkundinnen und Stammkunden **stieg** gegenüber dem Vorjahr **erneut an**. 2025 war es ein **Plus um 6 Prozent**.

56,2

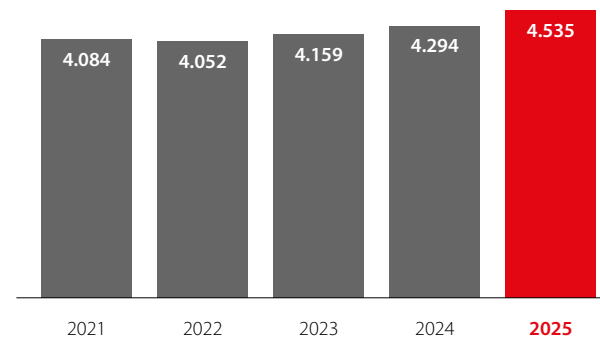


Wagenkilometer

in Mio. km

Die Betriebsleistung der Bahnen und Busse ist gemessen an Wagenkilometern **leicht steigend**. Dies ist insbesondere Folge der Rücknahme aller Fahrplaneinschränkungen im Busbereich im Sommer.

4.535



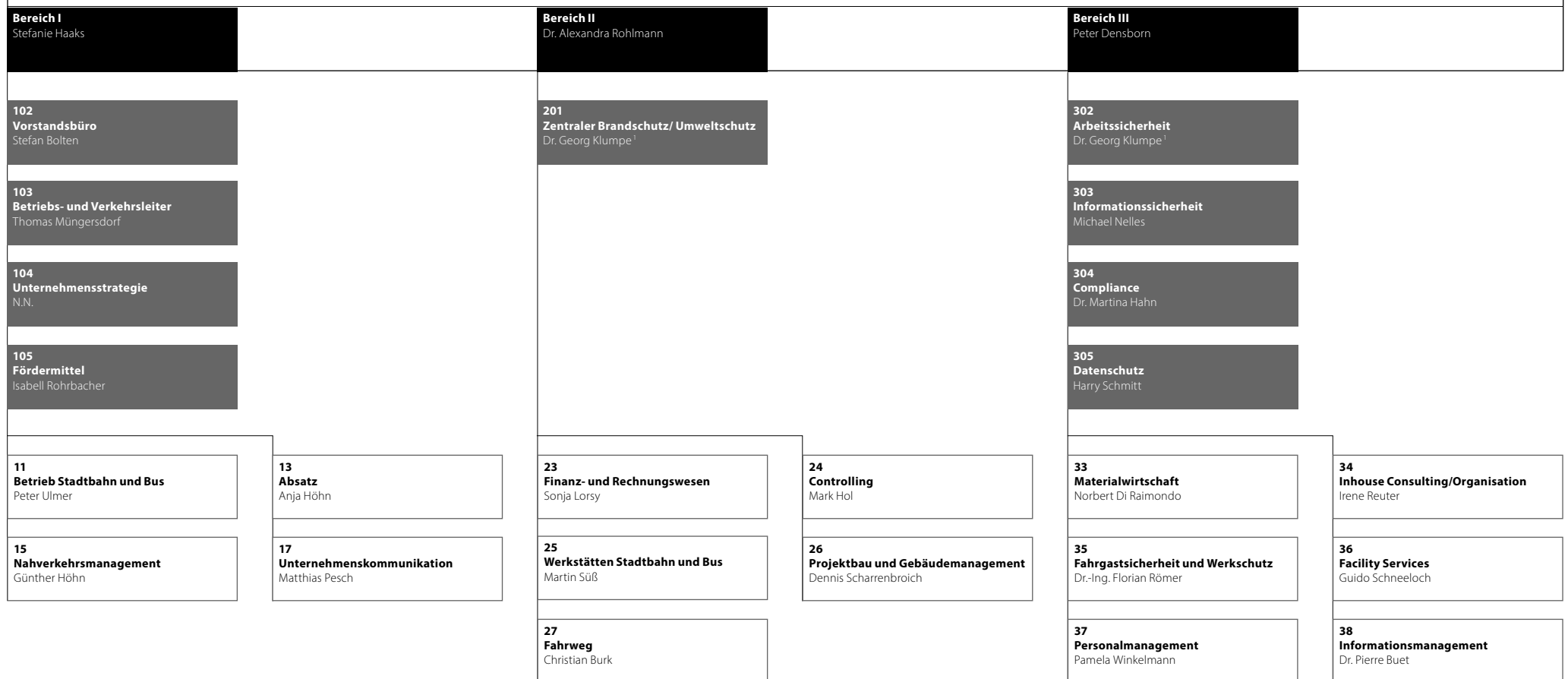
Beschäftigte

Anzahl zum 31.12.

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter **stieg zum Jahresende 2025** im Vergleich zum Vorjahr **erneut**, und zwar um **241**. Darunter waren **161 Auszubildende**.

Unternehmensstruktur

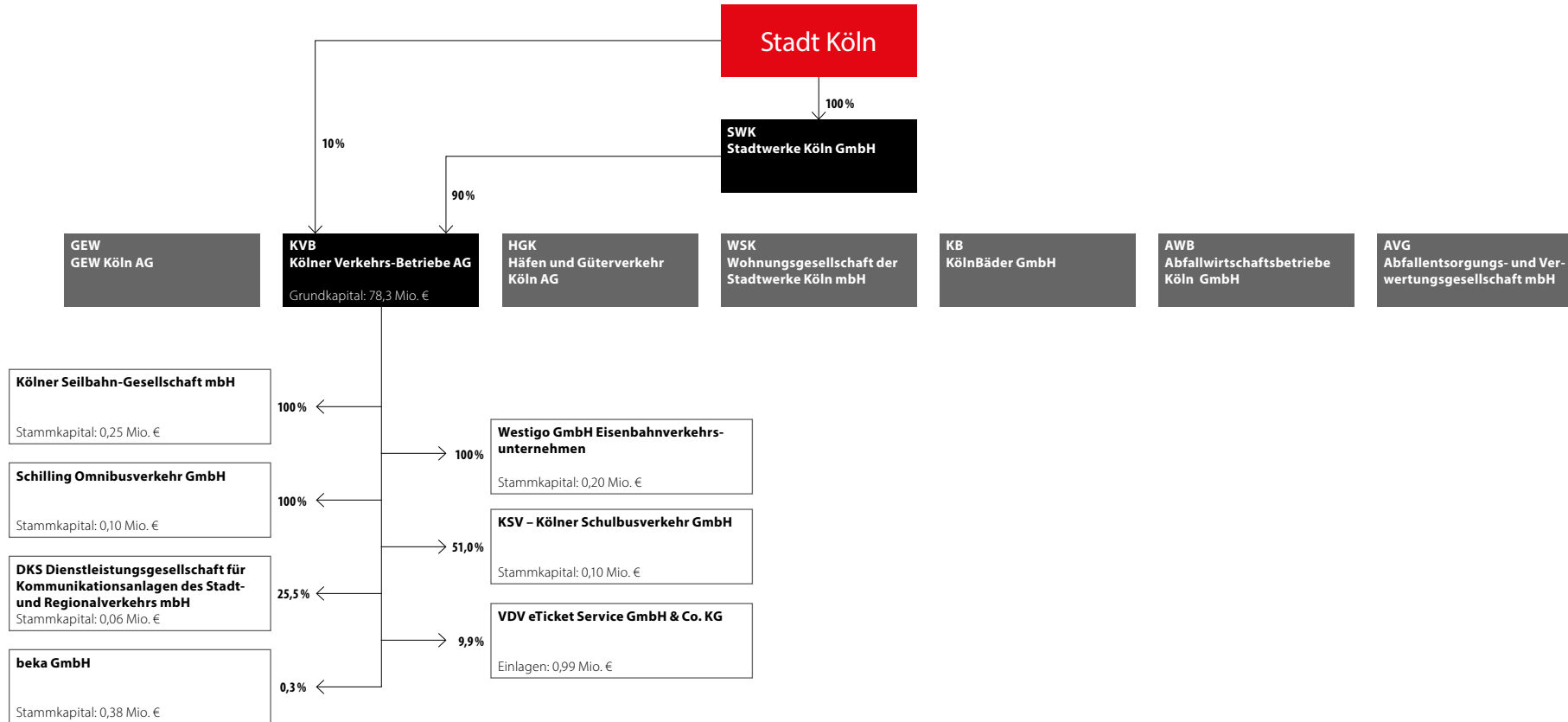
Kölner Verkehrs-Betriebe AG – Der Vorstand



¹ Personalunion 201 und 302

Stand: 31. März 2026

Unternehmensbeteiligungen



Unternehmensleitbild

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB): kompetent, partnerschaftlich, attraktiv, nachhaltig.

Wir bieten Mobilität in Stadt und Umland.

- Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der KVB, bieten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln und ihres Umlandes nachhaltige Mobilität. Unsere Bahnen und Busse verbessern die Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Wir bieten umweltfreundliche Mobilität, indem wir auch unsere Umweltaspekte regelmäßig bewerten, mit dem Ziel, unsere Energieeffizienz stetig zu steigern.
- Wir bieten ein leistungsfähiges, attraktives und zuverlässiges Mobilitätsangebot.
- Wir wollen damit mehr Fahrgäste für den Öffentlichen Personennahverkehr gewinnen und seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich und stetig erhöhen.

Wir orientieren uns an den Wünschen unserer Kundinnen und Kunden.

- Dies gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Aufgabebereichen. Technik, Anlagen und Service sind auf die Anforderungen unserer Fahrgäste ausgerichtet.
- Zufriedene Kundinnen und Kunden sichern unsere Marktposition und bilden die Basis für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Wir handeln wirtschaftlich.

- Unser Unternehmen befindet sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern und vor allem dem Pkw. Deshalb handeln wir wirtschaftlich und kostenbewusst.
- Wir nutzen alle Möglichkeiten, Produktivität und Erträge zu steigern sowie Kosten zu senken.

Wir handeln rechtskonform.

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

Wir sind motiviert und engagiert.

- Durch unsere Leistungen bestimmen wir Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes, den Erfolg unseres Unternehmens und die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.
- Wir wissen, dass gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sind. Durch Aus- und Weiterbildung fördert unser Unternehmen unsere persönliche und berufliche Entwicklung.
- Wir verpflichten uns, selbstständig, kollegial und verantwortungsbewusst zu handeln.

- Unser Unternehmen strebt weiterhin sichere Arbeitsplätze und humane Arbeitsbedingungen sowie eine Bezahlung an, die die Leistung des Einzelnen anerkennt. Unser Unternehmen positioniert sich als familienbewusster Arbeitgeber. Wir schaffen Rahmenbedingungen, die zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf führen.
- Auch die Sicherheit unserer Beschäftigten und der Schutz ihrer Gesundheit ist für unser Unternehmen ein Anliegen höchster Priorität.
- All diese Herausforderungen lassen sich nur auf Basis einer werteorientierten Zusammenarbeit bewältigen.
- Die KVB ist der Herzschlag der Stadt und ihre Mitarbeitenden sind das Team Herzschlag. Dies äußert sich in einem respektvollen, offenen, partnerschaftlichen Miteinander und Füreinander. Damit schaffen wir die wesentliche Voraussetzung dafür, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motiviert und engagiert arbeiten und so nachhaltig zum Erfolg des Unternehmens beitragen.



Zehnjahresübersicht

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)										
Einwohnerinnen und Einwohner	1.081.701	1.084.795	1.089.984	1.091.819	1.088.040	1.079.301	1.092.118	1.095.520	1.097.519	1.100.076
Haushalte	560.298	561.071	564.260	564.841	564.973	559.854	568.345	571.643	573.221	575.992
Schülerinnen und Schüler (15.10.)	148.697	149.593	149.428	149.600	149.071	148.819	150.131	150.879	150.938	n.n.
Studentinnen u. Studenten (31.10.)	98.580	99.770	100.706	103.130	104.242	102.208	100.930	95.164	93.534	n.n.
Soz.vers.pfl. Beschäftigte (30.06.)	538.112	553.442	568.581	582.558	579.580	591.353	606.571	613.600	627.208	631.907
Arbeitslose (Jahresmittel)	49.596	48.227	45.968	46.397	55.194	56.528	52.020	52.817	55.050	56.541
zugelassene Kfz	532.241	550.569	554.853	565.332	570.800	573.421	576.139	585.118	591.180	591.577
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	586	605	607	617	625	634	629	636	641	638
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31.12.)										
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand)	3.374	3.388	3.399	3.607	3.799	3.885	3.853	3.965	4.105	4.347
Auszubildende	153	158	187	185	184	195	195	190	185	185
Gesamt	3.527	3.546	3.586	3.792	3.983	4.080	4.048	4.155	4.290	4.532
Veränderung zum Vj. (in %)	1,8	0,5	1,1	5,7	5,0	2,4	0,8	2,6	3,2	3,3

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)										
Haltestellen										
Stadtbahn	235	235	236	236	236	236	236	236	236	236
Bus	731	736	746	761	763	768	775	788	795	796
Fahrzeuge (Jahresmittel)										
Stadtbahn (ohne abgestellte)	377	377	378	377	378	382	388	401	408	407
Bus (ohne abgestellte, ohne Mietfahrzeuge)	228	232	229	253	275	285	300	292	317	314
Anzahl der Linien										
Stadtbahn	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Bus	58	62	65	69	69	70	67	68	70	69
Linienlänge (in km)										
Stadtbahn	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246
Bus	555	579	647	697	697	704	704	702	707	703
Park+Ride-Plätze (seit 2018 nur KVB-eigene)	4.930	4.930	4.467	4.765	4.769	4.763	4.761	4.765	4.765	4.781
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)										
Wagenkilometer	54,8	54,3	53,9	55,1	56,1	59,6	57,6	55,0	54,9	56,2
Platzkilometer	8.086	7.980	7.955	8.073	8.218	8.808	8.472	8.056	8.002	8.198
Personenkilometer	1.470	1.485	1.493	1.512	887	909	1.249	1.247	1.249	1.256
Fahrgäste	277,7	280,6	282,3	286,0	167,7	171,7	236,1	235,8	236,2	237,5
Veränderung zum Vj. (in %)	0,5	1,0	0,6	1,3	-41,4	2,4	37,5	-0,1	0,1	0,6
Platzausnutzung in %	18,2	18,6	18,8	18,7	10,8	10,3	14,7	15,5	15,6	15,3
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	202	209	209	211	124	128	174	173	173	174



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	284,9	286,9	288,0	299,4	250,8	251,0	226,9	259,7	274,1	297,8
Veränderung zum Vj. (in %)	11,2	0,7	0,4	3,9	-16,2	0,1	-9,6	14,4	5,6	8,6
Gesamtleistung	289,6	289,8	293,1	307,0	258,7	261,3	239,9	276,1	292,1	314,1
je Mitarbeiter (in €)	82.652	82.183	82.673	83.083	66.559	64.570	59.117	67.534	69.364	71.068
Materialaufwand	126,6	135,2	134,3	144,1	153,8	166,6	183,9	163,0	225,8	227,6
Personalaufwand	199,1	205,8	210,0	224,3	234,4	253,7	254,4	266,8	289,4	317,2
Löhne u. Gehälter/Sozialabgaben	185,3	191,4	194,0	207,3	218,0	236,1	235,5	243,3	266,5	294,1
je Mitarbeiter (in €)	52.869	54.259	54.729	56.096	56.123	58.348	58.045	59.537	63.290	66.542
Altersversorgung	12,9	13,2	14,9	15,9	15,3	16,3	17,5	22,3	21,7	21,8
Abschreibungen	41,5	41,4	40,2	40,1	41,5	51,4	46,5	48,1	54,0	56,8
Betriebliches Ergebnis	-66,1	-73,1	-76,3	-85,7	-98,1	-133,5	-138,3	-125,9	-175,2	-174,4
Finanzergebnis	-9,7	-13,3	-13,8	-13,9	-11,5	-10,6	-5,0	-5,2	-9,5	-9,7
Ergebnis nach Steuern	-75,8	-86,5	-90,1	-99,7	-109,6	-144,1	-143,2	-131,1	-184,7	-173,6
Unternehmensergebnis	-76,1	-86,8	-90,5	-100,0	-109,9	-144,9	-143,5	-131,4	-185,1	-174,4
Veränderung zum Vj. (in %)	13,9	-13,9	-4,3	-10,5	-10,0	-31,9	1,0	8,4	-40,8	5,8
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bilanz 31.12. (in Mio. €)										



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Netto-Investitionen	42,4	30,5	70,8	67,9	148,6	39,5	76,9	141,8	79,2	173,9
Anlagevermögen	725,9	713,6	741,5	768,7	875,5	866,4	898,7	1.003,2	1.036,3	1.152,8
Umlaufvermögen	173,1	183,4	194,1	262,4	152,9	140,1	115,0	111,3	179,0	197,0
Eigenkapital (einschl. Sopo)	323,6	340,7	375,6	400,2	451,3	443,9	450,1	489,6	505,0	541,4
Fremdkapital	576,0	556,3	561,3	633,8	580,3	565,1	565,6	625,7	711,7	811,9
Finanzschulden	389,3	384,2	390,6	399,5	393,1	364,3	325,0	394,3	457,8	523,5
Bilanzsumme	899,6	899,6	939,1	1.034,0	1.031,7	1.009,0	1.015,6	1.115,2	1.216,7	1.353,4
Kennzahlen (in %)										
Umsatzrentabilität	-23,2	-25,5	-26,5	-28,7	-39,1	-53,2	-60,9	-48,5	-63,9	-58,6
Materialintensität	43,7	46,6	45,8	46,9	59,5	63,8	76,7	59,0	77,3	72,4
Personalintensität	68,8	71,0	71,6	73,0	90,6	97,1	106,1	96,6	99,1	101,0
Sachanlagenintensität	79,0	77,8	77,5	73,0	83,5	84,4	87,1	87,9	82,7	85,2
Eigenkapitalquote (einschl. Sopo)	34,3	37,9	40,0	38,7	43,7	44,0	44,3	43,9	41,5	40,0
Quote kurzfristiges Fremdkapital	15,6	13,5	12,5	17,5	12,0	11,5	11,9	10,6	9,5	10,6
Aufwandsdeckungsgrad	81,4	79,7	79,0	78,1	76,7	72,1	73,0	75,4	70,8	73,9
Cashflow I nach DRS21 (in Mio. €)	-61,3	-48,0	-56,2	-51,6	8,0	-26,6	-30,7	-93,2	-108,2	-103,4

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

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

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat ferner den Compliance- und Datenschutzbericht zur Kenntnis genommen. Der Compliance-Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum 2025 wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, gegenüber dem Aufsichtsrat etwaige Interessenkonflikte offenzulegen. Dieser berichtet über offengelegte Interessenkonflikte sowie deren Behandlung in der Hauptversammlung. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates haben die jährliche Erklärung nach Ziffer 2.9.3 des PCGK Köln darüber abgegeben, ob Interessenkonflikte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2025 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 17.3., 5.6., 19.9. und 5.12. sowie sechs außerordentliche Sitzungen am 4.2., 8.5., 22.5., 13.6., 28.11. und am 18.12. infolge der Kommunalwahl vom 14.9.2025 stattgefunden.

Ein Schwerpunkt der Beratungen im Aufsichtsrat war die Vorstands- und Organisationsstruktur der KVB, die zur Implementierung einer Vorstandsstruktur mit drei Positionen und zu Anpassungen an der Organisationsstruktur der Gesellschaft führte.

Daneben waren zentrale Beschaffungs- und Infrastrukturprojekte unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der strategischen Ausrichtung der Gesellschaft und im Kontext des Zielbildes einer Mobilitätswende in der Stadt Köln Gegenstand von Befassungen des Aufsichtsrates.



Manfred Richter

Vorsitzender des Aufsichtsrates



In diesem Zusammenhang wurden auch die Erbringung und die weitere Entwicklung des Leistungsangebotes der KVB erörtert, wobei der Austausch vor dem Hintergrund der weiteren Umsetzung des Ergebnissicherungskonzeptes der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) unter Federführung der Stadt Köln geführt wurde.

Im Berichtszeitraum war weiterhin das Projekt Nord-Süd Stadtbahn und damit verbunden die kontinuierliche Weiterführung der Baustelle an der Stadtbahnstation am Waidmarkt ein Schwerpunktthema im Aufsichtsrat. Die jeweils aktuell vorliegenden Erkenntnisse und Sachstände zum Stand der Baustelle wurden durch den Vorstand ausführlich erläutert.

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

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens,
- die Auswirkungen externer politisch-ökonomischer Entwicklungen auf die Entwicklung der Gesellschaft, insbesondere auf die Bereiche Beschaffung, Versorgungssicherheit und Lieferkettenstabilität,
- der Strategiecheck 2025 zur Überprüfung der strategischen Ausrichtung der Gesellschaft und deren Einbindung in die Gesamtstrategie des Stadtwerke Köln Konzerns,
- das SWK-Ergebnissicherungskonzept und seine Weiterentwicklung unter Federführung der Stadt Köln sowie seine Implikationen auf die KVB,
- der Umfang des Leistungsangebotes der KVB,
- die Entwicklung und Projektierung der Betriebshof- und Netzinfrastruktur,
- die Auswirkungen der Preisgestaltung sowie der Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets auf die Erlös- und die Fahrgastsituation,
- die Personalpolitik, insbesondere die Personalrekrutierung und die Personalentwicklung, im Kontext der Erbringung des Leistungsangebotes der Gesellschaft,
- die Beschaffung von Bussen sowie der Stadtbahnwagentypen NF12/NF6,
- die vorgezogene Ersatzbeschaffung von Stadtbahnwagen der Serie K4500 infolge von Lieferverzögerungen bei den Stadtbahnwagentypen NF12/NF6,
- die Ertüchtigung des Stadtwagenbestandes zur Kompensation der Lieferverzögerungen bei Stadtbahnwagen des Typs NF12/NF6, die auch Gegenstand einer Risikomeldung der KVB am 19.12.2025 war,
- die Zahlung und das Risiko potenzieller Rückforderungen von Ausgleichszahlungen gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG),
- die Energieversorgungssicherheit der KVB und ihrer Busbetriebshöfe in Bezug auf die Elektrifizierung des Busverkehrs,
- das Projekt Fahrausweisprüfung der Zukunft (FaZu),
- die Potenziale für eine Verbesserung der Betriebssicherheit und des Leistungsangebotes der KVB aus Maßnahmen zur Steigerung von Sicherheit und Sauberkeit im Stadtbild der Stadt Köln,
- eine Mietangelegenheit betreffend ein Grundstück an der Stolberger Straße,
- die Nord-Süd Stadtbahn inklusive Zuschusswesen,
- der Public Corporate Governance Kodex (PCGK) der Stadt Köln in seiner vom Rat der Stadt Köln im Jahr 2024 beschlossenen Fassung,
- die Presseberichterstattung über die KVB unter dem Aspekt der besonderen Detailtiefe und -kenntnis der Berichterstattung im Kontext der Vertraulichkeit von Sitzungsinformationen,
- die Weiterentwicklung der Satzung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG,
- die Compliance-Berichterstattung,
- der ÖDLA-Qualitätsbericht 2024 und die Revision des ÖDLA-Vertrages der KVB mit der Stadt Köln,
- das Interne Kontrollsystem (IKS) des internen und externen Berichtswesens,
- die wesentlichen Grundstücksangelegenheiten,
- der KVB-Beteiligungsbericht 2024,
- Personalangelegenheiten,
- Vorstandsangelegenheiten, insbesondere die Verteilung der Aufgaben im Vorstand, das Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes im Zuge des Renteneintritts, das Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes vor Ablauf der vertraglich vereinbarten Bestellungszeit, die Einrichtung einer Findungskommission, die Bestellung von Mitgliedern in den Vorstand, die ergebnis- und zielabhängigen Vergütungskomponenten der Vorstandsmitglieder, die Geschäftsordnung des Vorstandes, die Vorstandsvergütung, die Überprüfung der Vorstandsstruktur und -verantwortlichkeiten und
- Aufsichtsratsangelegenheiten, unter anderem die Wahl eines Vorsitzenden des Aufsichtsrates, die Wahl eines Mitgliedes von Seiten der Anteilseigner in den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG.

In der Sitzung am 05.06.2025 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2024 ausführlich beraten und gebilligt. Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat am 05.06.2025 – gemeinsam mit dem Vorstand – für das Geschäftsjahr 2024 die Entsprechenserklärung im Zusammenhang mit der Erklärung der Geschäftsführung über die Corporate Governance des Unternehmens gemäß dem PCGK Köln in



der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung abgegeben und sich zur Anwendung des PCGK Köln in der im Jahr 2024 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung selbstverpflichtet.

Den Wirtschaftsplan 2026 mit den wesentlichen Daten für die Ergebnis-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 05.12.2025 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über bestehende Risiken und das Risikomanagement der Gesellschaft, insbesondere im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Weiterführung des Deutschlandtickets, den Verzögerungen bei der Auslieferung und Inbetriebnahme bestellter Stadtbahnwagen, den Energiepreisen sowie den ergriffenen Personalmaßnahmen, informiert.

Im Berichtsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion die Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2024 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung berücksichtigt, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Zur Anwendung der Regeln des PCGK Köln, zu Abweichungen von diesen und Begründungen für diese Abweichungen wird auf die von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinschaftlich abgegebene Entsprechenserklärung in der Anlage zum Jahresabschluss verwiesen.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Kölner Verkehrs-Betriebe AG hat im Geschäftsjahr 2025 zehnmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten. Des Weiteren wurden intensiv Vorstandsangelegenheiten beraten.

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

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

Der Aufsichtsrat hat am 4.2.2025 die Einrichtung einer Findungskommission mit der Zielsetzung beschlossen, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidatinnen/geeignete Kandidaten für die absehbar vakanten Positionen des Vorstandsvorsitzes und des Vorstandsmandates für Finanzen und Technik vorzuschlagen. Die Findungskommission hat sich im Jahr 2025 in 16 Sitzungen zu Beratungen getroffen. Im Rahmen der Auswahlprozesse wurde die Findungskommission durch ein Personalberatungsunternehmen unterstützt. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurde regelmäßig über den Fortgang des Verfahrens berichtet. Die Arbeit der Findungskommission wurde mit der Sitzung des Aufsichtsrates am 19.9.2025 durch die Bestellung zweier neuer Mitglieder des Vorstandes beendet.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der WIBERA Wirtschaftsberatung AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden eingehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses durch den Aufsichtsrat einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2025 am 11.6.2026 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

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

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



Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31.12.2025 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Ständigen Ausschuss

Im Aufsichtsrat der Kölner Verkehrs-Betriebe AG gab es im Jahr 2025 nachstehende Veränderungen:

Mit Ablauf des 2.9.2025 ist Frau Monique Steeger aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Nachgefolgt ist am 26.9.2025 Herr Lukas Frew.

Ausgeschieden sind infolge der Kommunalwahl vom 14.9.2025 durch Abberufung durch die Hauptversammlung am 18.12.2025 aus dem Aufsichtsrat Frau Teresa Elisa De Bellis-Olinger, Herr Eric Haeming, Herr Mike Homann, Frau Christiane Jäger, Frau Güldane Tokyürek und Herr Andreas Wolter.

Zu Mitgliedern des Aufsichtsrates sind durch die Hauptversammlung am 18.12.2025 neu gewählt worden: Frau Angela Bankert, Frau Berit Blümel, Herr Harald Borchers, Herr Uwe Eichner, Herr Stefan Götz und Herr Dustin Wegner.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei seinen ausgeschiedenen Mitgliedern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und ihre Leistungen im Gremium zum Wohle des Unternehmens.

Für die im Geschäftsjahr 2025 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz für die Verkehrswende und die Arbeit in dem richtungsweisenden Jahr spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kölner Verkehrs-Betriebe AG seinen besonderen Dank aus.

Köln, im Juni 2026

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates

Manfred Richter



Aufsichtsrat

Manfred Richter, MdR

Personalleiter, Deutsches Komitee für UNICEF e. V.
Vorsitzender

Marco Steinborn¹

Kfm. Mitarbeiter, Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Stellvertretender Vorsitzender

Angela Bankert, MdR

Gewerkschaftssekretärin i. R.
seit 18.12.2025

Berit Blümel, MdR

Diplom-Kauffrau/Controllerin, Fraunhofer-Institut
für Angewandte Informationstechnik FIT
seit 18.12.2025

Harald Borchers, MdR

Diplom-Betriebswirt, Vertriebssteuerung Kooperatio-
nen Bereich Kredit, R+V Allgemeine Versicherung AG
seit 18.12.2025

Christian Burk¹

Bauingenieur, Bereichsleiter Fahrweg,
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Oliver Czernik¹

Referent Werkschutz/kaufm. Arbeitnehmer,
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR

Dolmetscherin und Übersetzerin, freiberuflich;
Referentin bei MdB Serap Güler
bis 18.12.2025

Ascan Egerer

Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität

Uwe Eichner, MdR

Diplom-Ökonom
seit 18.12.2025

Mustafa Ekit¹

KOM-Fahrer, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Lukas Frew¹

Branchenkoordinator für den Bereich Busse und
Bahnen, Luftverkehr und Maritime Wirtschaft sowie
Besondere Dienstleistungen; ver.di Landesbezirk NRW
seit 26.09.2025

Stefan Götz, MdR

Leiter Interne Revision, Rheinische Versorgungskasse
seit 18.12.2025

Eric Haeming, MdR

Corporate Business Development Manager,
Prokurist, DACHSER SE
bis 18.12.2025

Mike Homann

Rechtsanwalt, selbstständig
bis 18.12.2025

Christiane Jäger

Verwaltungsangestellte, Stadt Leverkusen
bis 18.12.2025

Andrea Köhne¹

KOM-Fahrerin, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Britta Munkler¹

Stellv. Bezirksgeschäftsführerin,
ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen

Frank Michael Munkler¹

Gewerkschaftssekretär,
ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen

Thomas Oberwinter¹

Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender,
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Monique Steeger¹

Gewerkschaftssekretärin, ver.di Landesbezirk NRW
bis 02.09.2025

Ralph Sterck, MdR

Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Industrie,
Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-
Westfalen

Güldane Tokyürek

Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach
bis 18.12.2025

Robert Voit¹

Betriebsratsvorsitzender,
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Lars Wahlen, MdR

Student

Dustin Wegner

Forschungs- und Entwicklungsingenieur,
Clean-Lasersysteme GmbH
seit 18.12.2025

Andreas Wolter, MdR

Diplom-Betriebswirt, BRUNATA-METRONA GmbH
bis 18.12.2025

¹ Arbeitnehmervertreter/-in

MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln
Stand: 19.03.2026

Lagebericht

Grundlagen der Gesellschaft	23
Wirtschaftsbericht	25
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	29
Risiken- und Chancenbericht	39
Prognosebericht	42
Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit	44

Lagebericht

Grundlagen der Gesellschaft

Berichterstattung gemäß § 108 Abs. 2 Nr. 2 GO NRW

Unternehmensgegenstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist gemäß § 3 der Unternehmenssatzung die Bedienung des öffentlichen Verkehrs. Die KVB befördert Personen in Köln und auf abgehenden Linien im Umland mit Omnibussen, Stadtbahnen und im On-Demand-Verkehr. Darüber hinaus stellt sie in Köln auch ein in den ÖPNV-Tarif eingebundenes Radsharing-Angebot zur Verfügung. Sie übernimmt damit gemeinsam mit anderen Unternehmen aus dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) die notwendige Aufgabe einer allgemeinen, flächendeckenden Daseinsvorsorge des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Bevölkerung des Kölner Stadtgebietes sowie des näheren Umlandes.

Das Leistungsangebot der KVB im Linienverkehr (Verbundverkehr) sowie das Radsharing-Angebot basieren auf Beschlüssen der zuständigen kommunalen Aufgabenträger. Dazu zählen im Wesentlichen die Stadt Köln sowie – für interlokale Verkehre – die tangierten Kommunen. Diese Beschlüsse sind im Nahverkehrsplan der Stadt Köln, in den ergänzenden Beschlüssen der zuständigen Ratsausschüsse sowie für die interlokalen Verkehre durch entsprechende Beschlüsse und Nahverkehrspläne der tangierten Kommunen dokumentiert. Zur Sicherstellung durchgehender und aufeinander abgestimmter Angebote ist dabei das auf dem „Integralen Taktfahrplan NRW“ (ITF) beruhende Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Angebot angemessen zu berücksichtigen und der Verbundtarif anzuwenden.

Die KVB passt ihr Leistungsangebot im Liniennetz stetig bedarfsorientiert an. Zudem ergreift sie laufend Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität, insbesondere beim Service und im technischen Umfeld. Die KVB verbessert den ÖPNV in Köln damit nachhaltig.

Neben dem Linienverkehr, den die KVB als einer von 20 Partnern im VRS bedient, betreibt sie mit ihren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) wird alle zwei Jahre im Rahmen eines konzernweiten Strategiechecks evaluiert und dem Aufsichtsrat vorgestellt. Der letzte Strategiecheck und die damit verbundene Aktualisierung des Strategiepapiers „Profil Zukunft 2035+“ erfolgten im Mai 2025.

Der Aufsichtsrat der KVB hat in diesem Zusammenhang die Aktualisierung und die aufgezeigte Ergebnisentwicklung bis zum Jahr 2035 zur Kenntnis genommen. Aufgrund der unveränderten erheblichen Auswirkung der Defizitentwicklung und der ausstehenden Entscheidungen aus dem vorangegangenen konzernweiten Prozess zur Ergebnissicherung wurde eine erneute Strategieberatung unter den Vorbehalt dieser Entwicklungen und damit verbundenen politischen Entscheidungen gestellt.

Im Rahmen des Strategiechecks 2025 wurde deutlich, dass weiterhin ein erheblicher Finanzierungsbedarf für die Wachstumsstrategie der KVB besteht. Festzuhalten ist, dass die Fortführung der Wachstumsstrategie ein zentraler Baustein für die Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Köln ist und die zugehörigen Maßnahmen dazu beitragen, die Mobilitätswende erfolgreich und zukunftsorientiert umzusetzen. Sie führen jedoch aufgrund des Investitionsbedarfes auch zu erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen, die zusätzlich zu den Investitionen der anderen Konzerngesellschaften auf die Konzernbonität der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) wirken.

Vor diesem Hintergrund hat der Strategiecheck 2023 im konzernweiten Ergebnis bereits gezeigt, dass die Realisierung der angemeldeten Investitionen der Konzerngesellschaften in Summe zur Gefährdung der Konzernbonität führen. Aus diesem Grund wurde unmittelbar an den Strategiecheck 2023 das sogenannte „Ergebnissicherungskonzept (ESK)“ angeschlossen, welches im Aufsichtsrat der SWK beschlossen und im Jahr 2024 unter Federführung der SWK durchgeführt wurde. Unter Beteiligung der Konzerngesellschaften verfolgt das Ergebnissicherungskonzept das Ziel, die Konzernbonität langfristig sicherzustellen.

Die KVB befindet sich dadurch in einem Spannungsgefüge, welches sich aus den Anforderungen an die Umsetzung der Mobilitätswende auf der einen Seite und den entstehenden Finanzierungsherausforderungen sowie den SWK-Zielvorgaben auf der anderen Seite ergibt. Zusätzlich wirken externe Faktoren, wie die veränderte Einnahmensituation infolge des Deutschlandtickets, aber auch Kostensteigerungen zum Beispiel durch erhöhte Aufwendungen für Energie, Material, Logistik und Personal, auf die Finanzierungssituation der KVB und verstärken das Spannungsgefüge damit zusätzlich.

Im Rahmen des konzernweiten ESK-Prozesses hat die KVB auf Basis der gültigen Wachstumsstrategie zwei Szenarien berechnet. Dabei handelt es sich um ein sogenanntes angepasstes Wachstumsszenario, welches die Umsetzung aller Maßnahmen der bestehenden Wachstumsstrategie fortschreibt, sowie ein sogenanntes Basisszenario, welches einen realistisch umsetzbaren Mindestausbau und die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs umfasst. Im Ergebnis hat sich dabei allerdings gezeigt, dass beide Szenarien nicht ausreichend sind, um den von der SWK vor dem Hintergrund der beschriebenen Ergebnisproblematik definierten Verlustdeckel von 160 Mio. € pro Jahr zu erreichen. Dieser Verlustdeckel definiert die Leistungsfähigkeit des Konzerns bei einer Ausschüttungserwartung der Gesellschafterin in Höhe von 50 Mio. € und einer Verlustübernahme der KölnBäder in Höhe von rund 20 Mio. €.

Die KVB leistet bereits seit Jahren umfangreiche Ergebnisbeiträge, welche die Einsparungen aus den Restrukturierungsprogrammen von 2002 bis 2016, das Effizienzsteigerungsprogramm seit 2016 und die ESK-Beiträge seit 2023 umfassen. Weiterhin wurden der KVB ein sogenannter Effizienzpfad sowie Qualitätsvorgaben im Zuge der letzten ÖDLA-Revision auferlegt, welche das vorhandene Spannungsgefüge zwischen strategischen Zielen und wirtschaftlichen Möglichkeiten weiter verstärkt hat. Darüber hinaus verfolgt die KVB weiterhin zahlreiche Aktivitäten, die als kontinuierliche Beiträge auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens einzahlen, und prüft permanent, in welchen Prozessen weitere Synergien gehoben werden können.

Die Wachstumsstrategie der KVB ist darauf ausgelegt, möglichst viele Menschen zum Umstieg auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgängern, Fahrradfahrenden und ÖPNV-Nutzern, zu bewegen und damit die Mobilitätswende in Köln voranzutreiben. Hierfür ist es notwendig, den ÖPNV für die Kundinnen und Kunden deutlich attraktiver und zuverlässiger auszugestalten sowie ausreichende Kapazitäten für steigende Fahrgastzahlen zu schaffen. Die KVB verfolgt daher im Rahmen ihrer strategischen Planung das Ziel, ihren Kundinnen und Kunden heute und in der Zukunft ein umfassendes, modernes und vernetztes Mobilitätsangebot bereitzustellen. Wesentliche Bestandteile der aktuell gültigen Unternehmensstrategie sind die Netzentwicklung auf Basis städtischer Vorgaben und Abstimmungen mit der KVB, die Fahrzeugbeschaffung im Bus- und Stadtbahnbereich, eine zukunftsorientierte Grundstücksstrategie, das zielgerichtete Recruiting von Mitarbeitenden sowie Maßnahmen aus dem Bereich der Digitalisierung und Vernetzung der Angebote.

Zusammengefasst wirken die dargestellten Maßnahmen und die damit verbundenen Investitionen sowie weitere externe Faktoren auf das Ergebnis der KVB. Die Ergebnisentwicklung im Strategiecheck 2025 wies eine erhebliche Ergebnisverschlechterung bis 2035 im Vergleich zu den Erkenntnissen des ESK im Jahr 2024 aus. Diese erneute Verschlechterung des Ergebnisses zeichnete sich bereits in der Wirtschaftsplanung ab und setzte sich im Strategiezeitraum bis zum Jahr 2035 fort. Der Strategiecheck 2025 wies für das Jahr 2035 ein Defizit von 379 Mio. € aus und führte damit zu einem Anstieg des Defizits im Vergleich zum ESK 2024 (Defizit 255 Mio. € im Jahr 2035) von 124 Mio. €.

Die wesentlichen Gründe für die Ergebnisentwicklung sind geringer ausfallende Verkehrserlöse, gestiegene Personalkosten, Entfall und Veränderung von Zuschussmöglichkeiten, das Vorziehen der Ersatzbeschaffung für die Stadtbahnserie K4500, noch nicht realisierte ESK-Maßnahmen wie beispielsweise die Reduzierung der Busleistung und höhere Subunternehmerkosten. Zudem wird die negative Ergebnisentwicklung durch hohe Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsaufwendungen) beeinflusst.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen, die insbesondere durch den ESK-Prozess sowie weitere Herausforderungen geprägt werden, stehen bei der KVB aktuell die Themen Verbesserung der betrieblichen Qualität, Investitionen in Sicherheit und Sauberkeit sowie die Fahrzeugbeschaffung im Stadtbahnbereich und deren Finanzierung im Fokus. Die von der KVB im konzernweiten ESK-Prozess außerdem vorgeschlagenen Maßnahmen, wie beispielsweise die Streckung der Umstellung der Elektromobilität im Busbereich auf das Jahr 2035 auf Basis der Vorgaben der Clean Vehicles Directive, konnten bereits umgesetzt werden. Zusätzlich hat die KVB Anpassungen in ihrer aktuellen Wirtschaftsplanung 2026 sowie der Folgejahre vorgenommen, welche nur noch Projekte mit vorliegendem Ratsbeschluss umfasst.

Da der konzernweite ESK-Prozess gezeigt hat, dass die Bonitätsherausforderungen nicht durch die Ergebnisbeiträge der Konzerngesellschaften aufgefangen werden können, wird der ESK-Prozess seit dem vergangenen Jahr auf städtischer Ebene fortgesetzt. Zielsetzung des städtischen ESK-Prozesses ist es weiterhin, die Bonität des SWK-Konzerns langfristig sicherzustellen, indem weitergehende Maßnahmen für ausreichende Ergebnisbeiträge geprüft werden. Der städtische ESK-Prozess wurde nach der Mitteilung des Finanzausschusses vom 30. Juni 2025 eingeleitet und findet in Form von Lenkungskreissitzungen unter Beteiligung der Verwaltung, SWK und KVB statt. Zusätzlich tagt ein sogenanntes politisches Begleitgremium, ebenfalls unter Beteiligung

der KVB. Für die KVB ist es im Rahmen des aktuellen Prozesses elementar, langfristig gültige und verbindliche Entscheidungen über den Umfang und über die Zeitachse des Wachstums beziehungsweise der Leistungsanpassungen der KVB zu erhalten. Vor diesem Hintergrund geht es bei den aktuellen Beratungen im städtischen ESK-Prozess insbesondere um den zukünftigen Leistungsumfang des Unternehmens.

Wirtschaftsbericht¹

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Konjunkturelle Entwicklung

Deutschland befindet sich aktuell in einer angespannten wirtschaftlichen Lage. Die Einführung höherer US-Zölle, die anhaltenden Folgen des Krieges in der Ukraine sowie zunehmende geopolitische Spannungen haben die außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert. Als stark exportorientierte Volkswirtschaft bekommt Deutschland die Auswirkungen der globalen Wachstumsabschwächung besonders stark zu spüren. Zudem stehen deutsche Unternehmen vor der doppelten Herausforderung, den Transformationsprozess hin zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft zu gestalten und gleichzeitig die strukturellen Veränderungen infolge des demografischen Wandels zu bewältigen. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) gegenüber dem Vorjahr um 0,2 % (Vorjahr -0,2 %). Haupttreiber dieser Entwicklung waren höhere private Konsumausgaben sowie ein Anstieg der staatlichen Konsumausgaben.²

Der Arbeitsmarkt in Deutschland hat sich im Geschäftsjahr merklich eingetrübt: Die Arbeitslosigkeit ist deutlich gestiegen, während die Beschäftigung insgesamt auf hohem Niveau verharrte, aber kaum noch zugelegt hat. Die Arbeitslosenquote in Deutschland stieg von 6,0 % im Jahr 2024 auf durchschnittlich 6,3 % im Geschäftsjahr. Entsprechend dieser Entwicklung stieg die Arbeitslosenzahl in Deutschland auf durchschnittlich rund 3,0 Mio. (Vorjahr 2,8 Mio.).²

Nach einer kurzen Phase der Hoffnung auf eine wirtschaftliche Stabilisierung im Frühjahr 2025 hat sich die

¹ Die im Bericht ausgewiesenen prozentualen Veränderungen wurden grundsätzlich auf der Basis der ungerundeten Werte ermittelt.

² vgl. Statistisches Bundesamt und Bundesagentur für Arbeit, März 2026

konjunkturelle Lage im Herbst wieder verschlechtert. Der Konjunkturklimaindikator der IHK Köln, der die Gesamtstimmung in der Wirtschaft abbildet, stagnierte. Die Erwartungen blieben verhalten, und die Investitionsbereitschaft der Unternehmen in der Region zeigte sich weiterhin zurückhaltend. Unsichere Rahmenbedingungen sowie anhaltende Zollkonflikte belasteten vor allem die exportorientierte Industrie. In Köln stieg die Arbeitslosenquote zum Ende des Geschäftsjahres leicht auf 9,1 % (Vorjahr 8,8 %).³

ÖPNV-Entwicklung in Deutschland und im Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Im Jahr 2025 nutzten nach Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) rund 9,86 Milliarden Fahrgäste die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Dies entspricht einem leichten Anstieg von 0,8 % gegenüber dem Vorjahr. Der Zuwachs bei den Fahrgastzahlen ist eine positive Entwicklung. Allerdings bleibt das Wachstum hinter den Erwartungen zurück. Hauptgründe sind der verschlechterte Zustand der Infrastrukturen, Probleme bei der Beschaffung und Zulassung von Fahrzeugen sowie bürokratische Hürden bei der Personalgewinnung. Diese Faktoren wirken sich zunehmend auf Qualität und Zuverlässigkeit der Verkehrsangebote aus – und werden auch von den Kundinnen und Kunden wahrgenommen.

Die Personalkosten stiegen 2025 deutlich an. Trotz der Preiserhöhung im Januar 2025 von 49 € auf 58 € monatlich blieb die Kündigungsquote des Deutschlandtickets unter 6 %. Insgesamt besitzen rund 14,6 Mio. Menschen in Deutschland ein Deutschlandticket.

Ziel bleibt, möglichst vielen Menschen attraktive und verlässliche Mobilitätsangebote zu offerieren. Dafür sind stabile und zukunftsorientierte politische Rahmenbedingungen erforderlich.⁴

Auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat die Preiserhöhung des Deutschlandtickets der Beliebtheit des Angebots nicht geschadet. Die Kundinnen und Kunden schätzen das Ticket weiterhin, das sich durch seinen günstigen Preis und seine Einfachheit auszeichnet. Es unterstützt die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele von Bund, Ländern und Kommunen und senkt die Zugangshürden zur Nutzung des ÖPNV. Über 700.000 Menschen sind monatlich im VRS mit dem Deutschlandticket preisgünstig und verbundweit mobil. Dies unterstreicht die Bedeutung des Angebots für die Mobilität der Menschen im Rheinland. Der Luftlinientarif eazy.nrw hat sich als weitere wichtige Säule im Tarifangebot des VRS etabliert. eazy.nrw richtet sich an Gelegenheitsfah-

³ vgl. IHK Köln, März 2026

⁴ vgl. Pressemitteilung des VDV vom 27. Februar 2025 zur ÖPNV-Bilanz 2025

rende und setzt keinerlei Tarifenkenntnisse voraus – auch hier spielt die Einfachheit des Angebots eine große Rolle. Das zurückliegende Jahr stand im VRS zudem ganz im Zeichen der Vorbereitung der Tarifreform, die im Sommer 2026 durchgeführt werden soll und eine Vereinheitlichung der Tarifstruktur von VRS und Aachener Verkehrsverbund (AVV) mit sich bringt.¹

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr nutzten rund 237,5 Mio. Fahrgäste die Busse und Bahnen der KVB. Dies entspricht einer leichten Steigerung um 1,3 Mio. Fahrgäste beziehungsweise +0,6% gegenüber dem Vorjahr (236,2 Mio. Fahrgäste).

Umfangreiche Maßnahmen zur Personalgewinnung führten zu einer deutlichen Entspannung der Personalsituation im Fahrdienst. Dadurch konnten im Sommer des Geschäftsjahres im Busbereich sämtliche Fahrplaneinschränkungen aufgehoben werden.

Im Bereich der Stadtbahnen bestehen jedoch weiterhin Fahrzeugengpässe. Ursache sind erhebliche Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Stadtbahnwagen sowie andauernde Lieferschwierigkeiten bei Ersatzteilen für die bestehende Fahrzeugflotte. Durch das Alter unserer Fahrzeugflotte wird sich die Problematik durch entstehende Obsoleszenzen noch verstärken.

Ungeachtet dieser Herausforderungen setzte die KVB zahlreiche Projekte erfolgreich um. Dazu zählen die Einführung der Kundeninformation durch Echtzeitdaten, die Umsetzung erhöhter Sicherheitsvorkehrungen an ausgewählten Haltestellen in der Innenstadt sowie der Abschluss der Abrissarbeiten auf dem Norton-Gelände in Wesseling als Vorbereitung für den Neubau eines Stadtbahnbetriebshofes.

Die Erlöse des Geschäftsjahres aus den reinen Ticketverkäufen stiegen insgesamt um 14,0% auf 254,9 Mio. €. Wesentliche Gründe hierfür waren die Preiserhöhung des Deutschlandtickets ab Januar 2025 von 49 € auf 58 € pro Monat sowie die Tarifanpassung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) im Geschäftsjahr 2025. Entgangene Erlöse, zusätzliche Vertriebsaufwendungen und ähnliche Kosten im Zusammenhang mit dem vergünstigten Deutschlandticket wurden durch staatliche Zuschüsse für das Jahr 2025 in Höhe von 105,4 Mio. € kompensiert.

¹ vgl. Presseabteilung des VRS

Auch die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen deutlich – um 28,6 Mio. € beziehungsweise 18,8%. Ursächlich waren vor allem die Auflösung von Rückstellungen, Nachzahlungen aus Zuschüssen zum Deutschlandticket sowie Vertragsstrafen infolge der verspäteten Lieferung der neuen Stadtbahnwagen. Diese Effekte trugen maßgeblich zur Ergebnisverbesserung bei.

Auf der Aufwandsseite blieb der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Der Anstieg der Mitarbeiterzahl sowie eine Erhöhung der Tarife führte jedoch zu höheren Personalaufwendungen.

Das Unternehmensergebnis der KVB – vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadwerke Köln GmbH (SWK) – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 Mio. € beziehungsweise 5,8% auf - 174,4 Mio. €. Damit konnte das geplante Ergebnis von - 179,9 Mio. € leicht übertroffen werden.

Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der KVB

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr, zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen:

Fahrgäste	2025 in Mio.	2024 in Mio.	Veränderung in %
ZeitTickets Erwachsene	143,5	142,1	1,0
ZeitTickets Auszubildende	57,0	56,8	0,4
BarTickets	14,6	15,4	-4,7
Sonstige Tickets	8,9	7,9	12,7
Entgeltlicher Linienverkehr	224,0	222,2	0,8
Übriger Verkehr	13,5	14,0	-3,6
Gesamt	237,5	236,2	0,6

Im Geschäftsjahr nutzten die Fahrgäste für rund 237,5 Mio. Fahrten die Busse und Bahnen der KVB. Damit stieg die Zahl im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 Mio. beziehungsweise 0,6 %.

Besonders deutlich zeigte sich der Zuwachs in der Fahrausweisgruppe ZeitTickets Erwachsene, die mit 143,5 Mio. Fahrten über 60 % des gesamten Fahrgastaufkommens ausmachte. Hier stiegen die Fahrgastzahlen um rund 1,4 Mio. Fahrten beziehungsweise 1,0 %. Auch in der Fahrausweisgruppe ZeitTickets Auszubildende war ein leichter Anstieg um 0,4 % von 56,8 Mio. auf 57,0 Mio. Fahrten zu verzeichnen.

Rückläufig entwickelte sich hingegen der Verkauf von Bar- und HandyTickets. Das Fahrgastaufkommen dieser Ticketgruppe sank im Geschäftsjahr um 4,7 % von 15,4 Mio. auf 14,6 Mio. Fahrten.

Die sonstigen Tickets, die 3,7 % des Gesamtaufkommens ausmachten, verzeichneten dagegen einen deutlichen Anstieg: von 7,9 Mio. auf 8,9 Mio. Fahrten, also um rund 1,0 Mio. In dieser Kategorie sind unter anderem Sonderangebote, Kooperationen, Kinderfreifahrten sowie verbundübergreifende Tickets wie unser luftlinienbasierter Tarif eezy.nrw enthalten.

Die Zahl der Stammkundinnen und Stammkunden ist im Geschäftsjahr im Schnitt um 6,0 % von rund 334.700 auf rund 354.800 gestiegen. Für die KVB bleibt es auch in den nächsten Jahren ein wesentliches Ziel, die Stammkundschaft zu binden und verlorene Kundinnen und Kunden wiederzugewinnen. Die Schwarzfahrerquote reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht von 2,1 % auf 1,9 %.

Entwicklung der Betriebsleistung

Die folgende Übersicht zeigt die Betriebsleistungszahlen, die der beschriebenen Entwicklung der Fahrgastzahlen zugrunde liegen:

Betriebsleistung	2025	2024	Veränderung in %
Stadtbahnbetrieb			
Wagenkilometer (in Tsd. km)	32.956	32.408	1,7
Platzkilometer (in Mio. km)	5.932	5.833	1,7
Fahrten je Einwohner im Verkehrsgebiet	132	131	0,8
Omnibusbetrieb			
Wagenkilometer (in Tsd. km)	23.246	22.468	3,5
Platzkilometer (in Mio. km)	2.268	2.169	4,6
Fahrten je Einwohner im Verkehrsgebiet	42	42	0,0
Gesamt			
Wagenkilometer (in Tsd. km)	56.202	54.876	2,4
Platzkilometer (in Mio. km)	8.198	8.002	2,4
Fahrten je Einwohner im Verkehrsgebiet	174	173	0,6

Die Veränderungen der im Stadtbahn- und Busbetrieb gefahrenen Wagen- und Platzkilometer gegenüber dem Vorjahr sind im Wesentlichen auf eine Verbesserung der Leistungserfüllungsquote zurückzuführen. Zudem wurden im Bereich Bus im August des Geschäftsjahres alle Fahrplaneinschränkungen zurückgenommen.

Entwicklung der Umsätze

	2025	2024	Verände-
	in Mio. €	in Mio. €	rung in %
Umsatzerlöse			
ZeitTickets Erwachsene	156,1	131,8	18,5
ZeitTickets Auszubildende	55,3	48,3	14,4
Bartarif	39,0	39,1	-0,3
Kooperationen und Sonstige	4,5	4,4	2,0
Verkaufserlöse	254,9	223,6	14,0
VRS-Ausgleich und Direktzuscheidungen	-3,0	6,8	>- 100,0
Sonstige fahrgastbezogene Einnahmen	3,4	2,3	48,5
Mindererlöse KölnPass	-0,3	-0,4	23,0
Abgeltungszahlungen	11,8	11,1	6,5
Erhöhtes Beförderungsentgelt	0,9	0,9	-
Sonderverkehr	0,2	0,2	-
Verkehrserlöse der Periode	267,9	244,5	9,6
Periodenfremde Verkehrserlöse	-4,1	3,9	>- 100
Verkehrserlöse gesamt	263,8	248,4	6,2
Sonstige Umsatzerlöse	34,0	25,7	31,7
Umsatzerlöse gesamt	297,8	274,1	8,6

Die Umsatzerlöse konnten trotz nahezu konstanter Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 23,7 Mio. € beziehungsweise 8,6% auf 297,8 Mio. € (Vorjahr 274,1 Mio. €) gesteigert werden. Ursächlich für die Entwicklung war vor allem der gestiegene Preis des Deutschlandtickets von 49 € auf 58 €, was einer Preiserhöhung von rund 18,4% entspricht. Unabhängig davon erfolgte im VRS zum 1. Januar 2025 eine Tarifierpassung mit einer durchschnittlichen Preiserhöhung von rund 5,9%.

Innerhalb der Umsatzerlöse stieg die Summe der Verkehrserlöse von 248,4 Mio. € um 15,4 Mio. € oder 6,2% auf 263,8 Mio. €. Das entspricht 88,6% (Vorjahr 90,6%) des Gesamtumsatzes. Ohne -4,1 Mio. € (Vorjahr 3,9 Mio. €) periodenfremde Verkehrserlöse, die sich aus dem Spitzenausgleich innerhalb des VRS-Pooling ergeben, betragen die Verkehrserlöse der Periode 267,9 Mio. € (Vorjahr 244,5 Mio. €).

Insgesamt erwirtschaftete die KVB über die Hälfte ihrer Umsätze (52,4%) durch die ZeitTickets Erwachsene und das darin enthaltene Deutschlandticket. In dieser Tarifgruppe stiegen die Verkehrserlöse von 131,8 Mio. € um 18,5% auf 156,1 Mio. €.

Die zweitstärkste Tarifgruppe stellen die Zeittickets der Schüler und Auszubildenden dar. Hier konnte durch einen Anstieg der Verkehrserlöse von 48,3 Mio. € auf 55,3 Mio. € ein Zuwachs von 7,0 Mio. € beziehungsweise 14,4% verzeichnet werden.

Sowohl bei den ZeitTickets Erwachsene als auch bei den Zeittickets der Schüler und Auszubildenden stellt das Deutschlandticket die geläufigste Ticketart dar.

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen vor allem Leistungen für Dritte, Werbeerlöse, Kostenerstattungen der Stadt Köln für die Unterhaltung der U-Bahn-Anlagen sowie Mieten und Pachten.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Leistungsindikator

Die KVB definiert das Unternehmensergebnis als wesentlichen finanziellen Leistungsindikator.

Vermögenslage

Bilanz (Kurzfassung)

	31.12.2025		31.12.2024	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Anlagevermögen	1.152,8	85,2	1.036,3	85,2
Vorräte	54,7	4,0	45,5	3,7
Forderungen und So. VG, RAP	145,0	10,7	134,1	11,0
Flüssige Mittel	0,9	0,1	0,8	0,1
Gesamtvermögen	1.353,4	100,0	1.216,7	100,0
Eigenkapital	465,5	34,4	445,3	36,6
Sonderposten Investitionszuschüsse	75,9	5,6	59,8	4,9
Rückstellungen	225,2	16,6	208,5	17,1
Finanzschulden	523,5	38,7	457,8	37,6
Andere Verbindlichkeiten, RAP	63,3	4,7	45,3	3,8
Gesamtkapital	1.353,4	100,0	1.216,7	100,0

Das bilanzielle Gesamtvermögen stieg im Geschäftsjahr von 1.216,7 Mio. € auf 1.353,4 Mio. € (+ 136,7 Mio. €).

Dazu trug auf der Aktivseite die Erhöhung des Anlagevermögens um 116,5 Mio. € bei – insbesondere bedingt durch Anzahlungen für den Kauf neuer Stadtbahnfahrzeuge der Serien HFX und NF12/NF6 sowie den Kauf eines Grundstücks in Merkenich. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände inklusive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 10,9 Mio. €, die Vorräte um 9,2 Mio. € und die flüssigen Mittel um 0,1 Mio. €.

Innerhalb der Forderungen sanken die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 39,4 Mio. €. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 12,0 Mio. € und die sonstigen Vermögensgegenstände um 36,3 Mio. €.

Einstellungen in die Kapitalrücklage verstärkten auf der Passivseite das Eigenkapital um 20,2 Mio. €. Der Sonderposten für Investitionszuschüsse erhöhte sich im Geschäftsjahr um 16,1 Mio. €. Aufgrund eines höheren Rückstellungsbedarfs – vor allem für die Ertüchtigung der K4000er-Stadtbahnwagen sowie Verpflichtungen aus der Einnahmenaufteilung VRS 2025 – stiegen die Rückstellungen um 16,7 Mio. €.

Die Finanzschulden stiegen durch die Aufnahme neuer Darlehen um 65,7 Mio. €. Die anderen Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten stiegen um 18,0 Mio. €, was vor allem die darin enthaltenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betraf.

Der unverändert hohe Anteil des Anlagevermögens von 85,2% (Vorjahr 85,2%) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität der KVB wider. Das gesamte Anlagevermögen war am 31. Dezember 2025 zu 47,0% (Vorjahr 48,7%) durch Eigenkapital einschließlich des Sonderpostens für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals ergibt sich ein Anlagendeckungsgrad von 105,0% (Vorjahr 106,1%).

Die bilanzielle Eigenkapitalquote sank – trotz der Erhöhung der Kapitalrücklage – aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 36,6% im Jahr 2024 auf 34,4% im Geschäftsjahr. Wirtschaftlich betrachtet ist dem bilanziellen Eigenkapital der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zuzurechnen. Aufgrund der Erhöhung der Kapitalrücklage und des Sonderpostens erhöhte sich das wirtschaftliche Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahr von 505,1 Mio. € auf 541,4 Mio. € zum 31. Dezember 2025. Bedingt durch die gestiegene Bilanzsumme sank die wirtschaftliche Eigenkapitalquote von 41,5% im Vorjahr zum Geschäftsjahresende auf 40,0%.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital belief sich im Geschäftsjahr auf 16,6% (Vorjahr 17,1%). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 523,5 Mio. € (Vorjahr 457,8 Mio. €) aus. Das waren 38,7% (Vorjahr 37,6%) des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung stieg im Geschäftsjahr auf 522,6 Mio. € (Vorjahr 457,0 Mio. €).

Beim Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten hatten 668,4 Mio. € (Anteil 82,3%) langfristigen Charakter, 143,6 Mio. € (Anteil 17,7%) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr stieg das langfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 72,4 Mio. €, das kurzfristige Fremdkapital inklusive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 27,9 Mio. €.

Bilanzstruktur

Gesamtvermögen

1.353,4 Mio. €

1.216,7 Mio. €

Anlagevermögen: 1.152,8 Mio. €

Anlagevermögen: 1.036,3 Mio. €

Forderungen + RAP: 145,0 Mio. €
 Vorräte: 54,7 Mio. €
 Flüssige Mittel: 0,9 Mio. €

Forderungen + RAP: 134,1 Mio. €
 Vorräte: 45,5 Mio. €
 Flüssige Mittel: 0,8 Mio. €

2025

2024

Gesamtkapital

1.353,4 Mio €

1.216,7 Mio €

Eigenkapital: 465,5 Mio. €

Eigenkapital: 445,3 Mio. €

Sonderposten: 75,9 Mio. €

Sonderposten: 59,8 Mio. €

Rückstellungen: 225,2 Mio. €

Rückstellungen: 208,5 Mio. €

Finanzschulden: 523,5 Mio. €

Finanzschulden: 457,8 Mio. €

Andere Verbindlichkeiten: 63,3 Mio. €

Andere Verbindlichkeiten: 45,3 Mio. €

2025

2024

Finanzlage

	2025	2024
	in Mio. €	in Mio. €
Kapitalflussrechnung (Kurzfassung)		
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	- 103,4	- 108,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	- 154,9	- 91,6
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	258,4	199,6
Veränderung der Zahlungsmittel	0,1	- 0,2
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	0,8	1,0
Zahlungsmittel am Ende der Periode	0,9	0,8

Die Kapitalflussrechnung (siehe ausführliche Aufgliederung im Anhang) stellt die wesentlichen finanzwirtschaftlichen Vorgänge und die Liquiditätssituation dar. Die Zahlungsströme werden getrennt nach Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit sowie aus der Finanzierungstätigkeit gegliedert.

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit der KVB ergab sich im Geschäftsjahr ein Mittelabfluss von 103,4 Mio. €, im Vorjahr hatte er bei 108,2 Mio. € gelegen (Veränderung 4,8 Mio. €). Der Cashflow ergibt sich im Wesentlichen aus Abschreibungen (56,8 Mio. €), der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva (34,3 Mio. €) sowie dem Zinsergebnis (12,6 Mio. €). Dem stehen vor allem eine Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva (- 30,9 Mio. €) und das Periodenergebnis (- 174,4 Mio. €) gegenüber.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 154,9 Mio. € ab. Ursache dafür waren im Wesentlichen Auszahlungen von 189,7 Mio. € für Investitionen in das Sachanlagevermögen, denen erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 35,8 Mio. € gegenüberstehen.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 258,4 Mio. €. Einzahlungen resultierten aus dem Ausgleich des Unternehmensergebnisses des Jahres 2024 in Höhe von 185,1 Mio. € durch die Konzernmutter, aus Eigenkapitalzuführungen in Höhe von 20,3 Mio. € sowie Darlehensaufnahmen in Höhe von 104,4 Mio. €. Dem standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen in Höhe von 38,3 Mio. € und gezahlte Zinsen in Höhe von 13,1 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnte der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Abflüsse aus dem operativen Geschäft und der Investitionstätigkeit nahezu kompensieren, so dass sich der Zahlungsmittelbestand im Geschäftsjahr nur leicht um 0,1 Mio. € veränderte.

	2025	2024	Verände- rung in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Investitionen			
Infrastruktur Fahrweg	58,4	53,9	8,4
Elektromobilität	21,4	19,7	8,6
Stadtbahnfahrzeuge	74,5	10,2	> 100
Infrastruktur allgemein	23,1	27,9	- 17,2
Angebotserweiterung	4,2	5,5	- 23,6
Sonstiges	11,8	11,6	1,7
Gesamt	193,4	128,8	50,2

Die KVB hat im Geschäftsjahr im Wesentlichen in den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens investiert. Die Investitionsausgaben lagen dabei mit 193,4 Mio. € über dem Vorjahreswert (128,8 Mio. €).

Innerhalb der Infrastruktur Fahrweg sind die Ausgaben gegenüber dem Vorjahr weiter angestiegen. Zurückzuführen ist der Anstieg vor allem auf Erneuerungen im Bereich des Gleisbaus sowie der Energie- und Maschinenteknik.

Die Investitionen zur Elektromobilität werden bestimmt durch die Umsetzung der Maßnahmen am Betriebshof Porz sowie der zweiten Baustufe am Betriebshof Nord.

Maßgeblich für die Investitionen im Bereich der Stadtbahnfahrzeuge sind die Vergabe der Fahrzeugserie HFX, die erste Anzahlungen zur Folge hatte, sowie weitere Zahlungen im verspäteten Projekt NF12/NF6.

Der Betrag für die Infrastruktur allgemein ist auf den Erwerb eines Grundstücks in Köln-Merkenich sowie weitere Bautätigkeiten am neuen Betriebshof Wesseling zurückzuführen.

Bei den Angebotserweiterungen wurden im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Linien 4, 13 und 18 die Maßnahmen aus den Vorjahren fortgeführt.

Die Position „Sonstiges“ beinhaltet unter anderem Investitionen in Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie in den IT-Bereich.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung)	2025	2024	Ergebnis- veränderung in %
	in Mio. €	in Mio. €	
Gesamtleistung	314,1	292,1	7,5
Sonstige betriebliche Erträge	180,6	152,0	18,8
Materialaufwand	-227,6	-225,9	0,8
Personalaufwand	-317,2	-289,4	9,6
Abschreibungen	-56,8	-54,0	5,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-57,0	-50,0	13,9
Finanzergebnis	-9,7	-9,5	-2,0
Ergebnis nach Steuern	-173,6	-184,7	-6,0
Steuern	-0,8	-0,4	> 100
Unternehmensergebnis	-174,4	-185,1	-5,8

Im Geschäftsjahr verbesserte sich das Unternehmensergebnis um 5,8% beziehungsweise 10,7 Mio. € auf -174,4 Mio. €. Damit konnte das geplante Unternehmensergebnis von -179,9 Mio. € um 5,5 Mio. € übertroffen werden. Die Stadtwerke Köln GmbH gleicht als Muttergesellschaft das Unternehmensergebnis gemäß dem Organschaftsvertrag aus.

Die in der Gesamtleistung enthaltenen Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr bei leicht gestiegenen Fahrgastzahlen um 8,6% beziehungsweise 23,6 Mio. € auf 297,8 Mio. €, bedingt durch gestiegene Ticketpreise sowohl beim Deutschlandticket als auch bei den allgemeinen Tarifen des VRS.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen – vor allem aufgrund höherer Ausgleichszahlungen aus dem Deutschlandticket und vermehrter Schadensersatzansprüche – im Geschäftsjahr um 18,8% beziehungsweise 28,6 Mio. € auf 180,6 Mio. €.

Den Erträgen stehen vor allem der Material- und der Personalaufwand gegenüber. Der Materialaufwand blieb in der Summe nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahr.

Erhöhte Personalaufwendungen belasteten das Ergebnis des Geschäftsjahres. Die Aufwendungen für Löhne und Gehälter, soziale Abgaben, Altersversorgung und Unterstützungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 27,8 Mio. €, bedingt durch eine Tarifierhöhung sowie eine steigende Anzahl der Mitarbeitenden.

Aufgrund des höheren Zugangs des Anlagevermögens stiegen die Abschreibungen auf die Vermögensgegenstände des Anlagevermögens im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Berichtsjahr um 7,0 Mio. € über das Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis blieb mit einer leichten Verschlechterung von 0,2 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant.

Der Aufwandsdeckungsgrad stieg von 70,8% im Vorjahr um 3,1 Prozentpunkte auf 73,9% im Berichtsjahr.

Sponsoring

Im Geschäftsjahr hat die KVB drei Sponsoringmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 10.725,87 € durchgeführt:

- Verkehrswacht Köln e.V., Aktion „Schule hat begonnen“, Logo auf 100 Spanntüchern (3.000 €),
- Freifahrt für NRW-Ehrenamtskarteninhaber in Köln am Kölner und Internationalen Ehrenamtstag (3.903,25 €),
- Freifahrt für Kölner Feger/Streetworker (Stadt Köln beziehungsweise Sozialdienst Katholischer Männer e.V. (SKM)) (3.822,62 €).

Corporate Governance

Der Deutsche Corporate Governance Kodex enthält wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften und orientiert sich an international und national anerkannten Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die KB bekennt sich insoweit zu den im Deutschen Corporate Governance Kodex formulierten Grundsätzen einer verantwortungsvollen und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichteten Unternehmensführung und -kontrolle.

Arbeiten bei der KVB

	31.12. 2025	31.12. 2025	31.12. 2025	31.12. 2024
Personalbestand	männlich	weiblich	Gesamt	Gesamt
Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (inkl. Vorstand)	3.585	765	4.350	4.109
Auszubildende	157	28	185	185
Gesamt	3.742	793	4.535	4.294
in %	82,5	17,5	100,0	100,0

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einschließlich der Auszubildenden ist zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 241 (5,6%) gestiegen. Im Jahresdurchschnitt stieg die Mitarbeiterzahl (inklusive Vorstand) um 208 auf insgesamt 4.420 (Vorjahr 4.211), davon 161 (Vorjahr 162) Auszubildende.

Im Berichtsjahr 2025 hat die KVB insgesamt 549 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und 60 Auszubildende eingestellt. Im gleichen Zeitraum sind 350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 18 Auszubildende fluktuations- oder altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Von den 4.535 (Vorjahr 4.294) Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die am 31. Dezember 2025 beschäftigt waren, hatten 69 einen befristeten Arbeitsvertrag, 712 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren teilzeitbeschäftigt. 194 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhielten aus unterschiedlichen Gründen – zum Beispiel Eltern-/Pflegezeit, Langzeiterkrankung, Rente auf Zeit, Sonderurlaub etc. – keine Bezüge. Nach Umrechnung der Teilzeitbeschäftigten in Vollzeitkräfte ergibt sich zum Ende des Berichtsjahres ein Personalbestand an Vollzeitkräften von 4.192 aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vorjahr 3.953).

Am 31. Dezember 2025 beschäftigte die KVB 380 (Vorjahr 367) schwerbehinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einschließlich der ihnen Gleichgestellten. Die vom Gesetzgeber geforderte Mindestquote von 5% wurde im gesamten Geschäftsjahr 2025 deutlich übertroffen.

Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen – Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB

Im Rahmen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat die KVB folgende Zielgrößen formuliert, die bis zum 30. Juni 2027 erreicht werden sollten:

Frauenanteil	Zielgröße	Stand	Stand
	in %	31.12.2025	31.12.2024
		in %	in %
Aufsichtsrat	40,0	20,0	30,0
Vorstand	50,0	50,0	33,3
1. Führungsebene (Bereichs- und Stabsstellenleiter)	31,6	26,3	22,2
2. Führungsebene	31,2	25,5	34,2

Der Frauenanteil gemäß Zielgröße im Aufsichtsrat soll sich zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen der Anteilseigner und der Arbeitnehmerinnen zusammensetzen. Zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2025 sind es zwei Vertreterinnen der Anteilseigner sowie zwei Arbeitnehmervertreterinnen. Die Zielgröße wurde im Aufsichtsrat nicht erreicht.

Die Zielgröße im Vorstand wurde zum 31. Dezember 2025 erreicht. Auf der ersten Führungsebene ist die Frauenquote gestiegen, erreicht aber noch nicht die Zielgröße. Bei der zweiten Führungsebene liegt die Quote zum Stand 31. Dezember 2025 im Gegensatz zum Vorjahr unter dem Zielwert.

Tarifsteigerung

Aufgrund eines Tarifabschlusses, der im Frühjahr 2025 in Kraft trat, kam es zum 1. April 2025 zu einer linearen Erhöhung von 3,0% der Tabellenentgelte.

Ausbildung und Personalförderung

Mit 185 Ausbildungsplätzen über alle Ausbildungsjahre hat die KVB im Geschäftsjahr 2025 wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 85 (Vorjahr 85) auf kaufmännische und 100 (Vorjahr 100) auf technische Berufe. Zudem absolvierten 34 (Vorjahr 23) Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten ein Berufspraktikum bei der KVB.

Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 146 Fahrschülerinnen und Fahrschüler (Vorjahr 83) ihre Straßenbahn-Fahrerausbildung erfolgreich ab. Ferner hat die KVB im aktuellen Geschäftsjahr 83 (Vorjahr 88) Busfahrschülerinnen und Busfahrschüler in ihrer eigenen Fahrschule und weitere 48 (Vorjahr 28) in zwei Fremdfahrschulen ausgebildet.

Das Jahr 2025 ist bei der KVB durch einen starken Zuwachs an Weiterbildungsmaßnahmen gekennzeichnet. Über 2.000 Mitarbeitende erhielten mindestens eine Weiterbildungsmaßnahme. Jeder Mitarbeitende nahm durchschnittlich an 2,5 Schultagen teil. Neben den fachlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen standen unter anderem auch in diesem Jahr die Themen Führung, Deeskalationstraining im Fachbereich Bus sowie das große Schulungspaket rund um die Umstrukturierung im Bereich 35 – Fahrgastmanagement im Mittelpunkt.

Insgesamt gab es 5.472 Teilnahmen und 11.236 Schultage an Weiterbildungsmaßnahmen – ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (4.911 Teilnahmen).

In Summe investierte die KVB rund 3,4 Mio. € in die Weiterbildung ihrer Beschäftigten.

„Audit berufundfamilie“

Intern wie extern positioniert sich die KVB als lebensphasenbewusster Arbeitgeber, der Mitarbeitende in den unterschiedlichen Lebensphasen unterstützt. Ziel ist es, qualifizierte und engagierte Mitarbeitende für das Unternehmen zu gewinnen und langfristig zu halten. Eine familien- und lebensphasenorientierte Personalpolitik ist fest in der Unternehmensstrategie und Unternehmenskultur verankert – dadurch möchte die KVB die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben stetig weiter ausbauen und fördern. Das „Audit berufundfamilie“ unterstützt die KVB bei der fortlaufenden Weiterentwicklung, um ihre unternehmerischen Ziele und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden in eine tragfähige und wirtschaftliche Balance zu bringen. Mit dem Zertifikat „Audit berufundfamilie“ verbessern die KVB auch die Fähigkeit, ihr ÖPNV-Angebot mitarbeiterorientiert und qualifiziert zu erbringen.

Logistik

Im Berichtsjahr hat der Bereich Materialwirtschaft ein Bestellvolumen von rund 521,0 Mio. € beauftragt. Die Ausschreibungen nach Sektorenverordnung umfassten 69 Positionen im Gesamtwert von rund 184,0 Mio. €. Davon wiederum entfielen rund 74,0 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge, 91,0 Mio. € auf Lieferaufträge und 19,0 Mio. € auf Bauleistungen.

Der Lagerbestand stieg im Berichtsjahr um 8,3 Mio. € von 36,9 Mio. € auf 45,2 Mio. €.

Umwelt- und Klimaschutz

Zu den wichtigen Aufgaben in der heutigen Zeit zählt es, Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz sowie Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Das gilt vor allem in einem Ballungsraum wie Köln mit einer Einwohnerschaft von mehr als einer Million Personen und rund 300.000 Pendlerinnen und Pendlern werktäglich. Darum ist die KVB besonders gefordert, eine umwelt-/klimafreundliche und nachhaltige Mobilität anzubieten. Die KVB

unternimmt seit Langem vielfältige Anstrengungen, um Emissionen zu reduzieren, ressourcenschonend zu wirtschaften und gleichzeitig mehr Fahrgäste befördern zu können. Hierbei verfolgt sie eine Strategie der schrittweisen Verbesserungen und versteht sich als aktiver Partner der Stadt Köln.

Seit dem Jahr 2016 nutzt die KVB ausschließlich zertifizierten Ökostrom.

Im Geschäftsjahr begann der Ausbau des zweiten Bauabschnitts auf dem Betriebshof Porz. Zudem startete die Planung des Baus des zweiten Abschnitts der Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof Nord. Außerdem wird die Erneuerung von Beleuchtungsanlagen mit dem Einbau von energieeffizienteren LED-Leuchten fortgesetzt.

Abgerundet wird das Beförderungsangebot durch Leihräder, die seit dem Jahr 2015 als ressourcenschonendes Beförderungsmittel hinzugekommen sind. Im Berichtsjahr wurde das Stationsnetz der KVB-Räder weiter ausgebaut. Dazu baut die KVB seit Herbst 2021 in den Vororten Kölns Stationen für die KVB-Räder auf. Hierdurch wird das Angebot bis zur Stadtgrenze ausgeweitet und mit definierten Stationen über die Stadtgrenze hinaus ausgedehnt. Die Stationszone ergänzt die Flexzone in der Kölner Innenstadt.

Durch das auf EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) basierende Umweltmanagementsystem werden jährlich die Auswirkungen der Tätigkeiten und Dienstleistungen des Unternehmens auf die Umwelt systematisch untersucht, analysiert und revalidiert (erstmalig im Jahr 1998). Auch im Berichtsjahr nahm die KVB am Umweltaudit nach EMAS teil, wurde revalidiert und veröffentlichte ihre Umwelterklärung im Internet.

Nachhaltigkeit

Bereits im Jahr 2003 ist die KVB freiwillig der internationalen Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) beigetreten. Diese verpflichtet die KVB dazu, eine nachhaltige Entwicklung als strategisches Ziel in der Geschäftspolitik zu verankern. Durch diesen Beitritt verpflichtet sich die KVB,

- durch den Dialog mit allen relevanten Akteurinnen und Akteuren und durch darüber hinausgehende Informationen über bewährte Verfahrensweisen die Führungsqualitäten in Bezug auf nachhaltige Entwicklung zu fördern,

- auf die Politik sowie auf die relevanten Verwaltungen einzuwirken, damit diese ein verantwortungsbewusstes Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten herstellen,
- Schulungs- und Mentoring-Maßnahmen durch Aktivitäten und Foren zu unterstützen, die sich auf Verfahren einer nachhaltigen Entwicklung konzentrieren, sowie
- regelmäßig über nachhaltige Entwicklungen und gute Beispiele zu berichten.

Des Weiteren veröffentlicht die KVB seit 2023 einen detaillierten unternehmensspezifischen Nachhaltigkeitsbericht. In diesem werden nachhaltigkeitsbezogene Informationen transparent dargestellt und Handlungsfelder sowie Maßnahmen aufgeführt, die zur Förderung der Nachhaltigkeit im Unternehmen beitragen. Inhalte und Informationen des Nachhaltigkeitsberichtes fließen in den konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht der Stadtwerke Köln GmbH ein, der die Vorgaben der Berichtspflicht nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) erfüllt.

Ziel der KVB ist es, ein Nachhaltigkeitsmanagementsystem aufzubauen. Dazu wurde im Jahr 2021 ein eigenes Konzept entwickelt, dessen Umsetzung durch Beschluss des Vorstandes beauftragt wurde. Ziel des Managementsystems ist es, relevante Unternehmensprozesse so zu gestalten, dass die nachhaltigkeitsbezogene Leistung stetig verbessert wird. Gleichzeitig setzt die KVB bereits heute konkrete Einzelmaßnahmen um, die zur Verbesserung der Nachhaltigkeit beitragen, wie zum Beispiel Schulungen von Mitarbeitenden zu nachhaltigkeitsbezogenen Themen.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Direktvergabe durch den Rat der Stadt Köln

Die Stadt Köln hat die KVB im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/07 und § 108 GWB beauftragt, den ÖPNV ab dem 1. Januar 2020 wirksam und rechtskräftig für weitere 22,5 Jahre fortzuführen.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag definiert die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und legt einen maximalen Ausgleichsbetrag fest („Soll-Ausgleich“). Übersteigt im jeweiligen Abrechnungsjahr der Ist-Ausgleichsbetrag den Soll-Ausgleich und kann dieser Negativsaldo nicht durch einen aus den beihilferechtlichen Abrechnungen der Vorjahre resultierenden Positivsaldo ausgeglichen werden, überschreitet die KVB den zulässigen Ausgleich.

Auf Basis des Jahresabschlusses 2025 stellte die KVB in einer überschlägig durchgeführten beihilferechtlichen Abrechnung fest, dass der zulässige Ausgleich eingehalten wurde. Das Ergebnis der entsprechenden Prüfung für das Geschäftsjahr liegt voraussichtlich Anfang Juni 2026 vor.

Nord-Süd Stadtbahn – Baufortschritte am Waidmarkt

Im Geschäftsjahr machte das Projekt Gleiswechselbauwerk Waidmarkt große Fortschritte beim Baugrubenverbau und beim kontrollierten Rückbau. Schwerpunkte waren die Bodenvereisung und die Abbrucharbeiten unter anspruchsvollen geotechnischen Bedingungen.

Ab Januar erstellte die KVB 52 Bohrungen für Mess- und Vereisungsplanen. Nach Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln und das Umweltamt startete am 18. März die Bodenvereisung. Parallel dazu liefen die Abbrucharbeiten der Zwischendecke, begleitet von Messungen zur Optimierung der Vereisung.

Im April gab die KVB den Radweg am westlichen Rand vor REWE wieder in beide Richtungen frei. Die zweite Aussteifungsebene wurde im Juli fertiggestellt, die Brunnen wurden entsandet und die Quartärwasserhaltung wurde in Betrieb genommen. Im Oktober folgten drei zusätzliche Vereisungsplanen an der Fuge 10/11.

Der Rückbau kam weiter voran: Eine weitere unbewehrte Zwischendecke sowie rund 3.200 m³ Kiesschicht wurden ausgehoben. Die Baugrube wurde kontinuierlich überwacht und die Vereisungsanlage durch zusätzliche Wasserkühlung optimiert. Begleitende Maßnahmen wie die Nachbeschilderung des Radwegs erhöhten die Verkehrssicherheit.

Busbetriebshof Porz

Die KVB führte den Ausbau des E-Bus-Betriebshofes in Porz konsequent fort. Während der erste Bauabschnitt bereits in Betrieb ist, liefen im Geschäftsjahr die Arbeiten und Planungen für die nächste Ausbaustufe. Mit zusätzlichen Ladeplätzen, einer erweiterten Werkstatt und einem eigenen Umspannwerk wächst der Standort weiter und wird zu einem zentralen Baustein des elektrischen Busbetriebs der KVB.

Abbruch Norton-Gelände – Neubau Betriebshof Wesseling

Auf dem rund 87.000 m² großen ehemaligen Norton-Gelände in Köln-Wesseling begannen im Oktober 2024 die Abbrucharbeiten, die inzwischen weitgehend abgeschlossen sind. Die KVB baute alte Fundamente und Keller vollständig zurück, verwertete das Material umweltgerecht und verwendete es größtenteils direkt wieder. Parallel dazu erarbeiteten die beteiligten Bereiche die Grundlagen für die zukünftige Nutzung des Standorts.

Innovationen

Neue Stadtbahnen

Aktuell laufen bei der KVB zwei große Projekte zur Beschaffung neuer Stadtbahnen.

Die KVB löste bereits die Bestellung von 124 Niederflurfahrzeugen im Jahr 2020 aus. Die Fahrzeuge kuppelt sie jeweils über eine Schnelltrennstelle zu einem durchgängigen Langzug, so dass 62 Niederflur-Langzüge die 124 Bestandsfahrzeuge der Serie K4000 auf den Niederflurlinien ersetzen. Das Beschaffungsprojekt für die Niederflurfahrzeuge NF12/NF6 weist derzeit einen erheblichen Zeitverzug auf: Die Fertigung und Zulassung der Vorserienfahrzeuge verzögern sich aktuell um 48 Monate, die Auslieferung der Serienfahrzeuge um 49 Monate.

Darüber hinaus erteilte die KVB im Geschäftsjahr nach einer europaweiten Ausschreibung den Zuschlag für die Lieferung von 132 Hochflur-Stadtbahnen mit einem Auftragsvolumen von knapp 700 Mio. €. Der Hersteller liefert die ersten Fahrzeuge ab 2029 aus; sie ersetzen schrittweise die bisherigen Züge der Serien 2200/2300 sowie 5100 und kommen auf den Linien 4, 13 und 18 zum Einsatz. Die neuen Stadtbahnen sind komfortabel und energieeffizient und haben eine Lebensdauer von 30 Jahren. Der Auftrag umfasst auch die Versorgung mit Ersatzteilen sowie Service- und Supportleistungen von der präventiven Wartung bis zur technischen Beratung.

Über eine Schnelltrennstelle verbindet die KVB jeweils zwei Stadtbahneinheiten zu einem durchgängigen, rund 55 Meter langen Zug. Zusätzlich umfasst der Auftrag die Lieferung von 34 etwa 15 Meter langen Zwischenmodulen, mit denen sich die Langzüge auf rund 70 Meter verlängern lassen. In dieser Konfiguration bieten sie Platz für bis zu 470 Fahrgäste und übertreffen die Kapazität der bisherigen Fahrzeugserien deutlich. Der Hersteller liefert die ersten zehn Stadtbahneinheiten und fünf Verbindungsmodule voraussichtlich im Jahr 2029 für den Vorserienbetrieb aus; die Serienauslieferung ist von Mitte 2030 bis Ende 2032 vorgesehen.

E-Busse

Am 29. Juni 2021 hat die KVB auf dem Betriebshof Nord die Ladeinfrastruktur für ihre E-Busse in Betrieb genommen. Nach Abschluss des ersten Bauabschnitts können dort 67 E-Busse mit einer 1-zu-1-Verbindung zwischen Bus und Ladegerät geladen werden. Die Planung für den zweiten Bauabschnitt begann Ende 2023, die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich Anfang 2029.

Die KVB stellte den ersten Bauabschnitt des E-Bus-Betriebshofes Porz fertig und eröffnete ihn am 15. März 2024 feierlich. Seit dem 17. März 2024 läuft der Betriebshof im Regelbetrieb. Aktuell stellt die KVB dort 51 E-Busse ab und lädt sie. Derzeit entsteht die zweite Baustufe, die im dritten Quartal 2027 vollständig fertiggestellt sein soll.

Am 1. September 2025 vergab die KVB den Auftrag zur Lieferung von 78 E-Bussen an Jepsen & Jessen. Die Fahrzeuge werden vom spanischen Bushersteller Irizar gebaut. Die Auslieferung von zwei Vorserienfahrzeugen erfolgt im vierten Quartal 2026, die Lieferung der restlichen Fahrzeuge im Jahr 2027.

Seit Ende 2024 sind insgesamt 118 E-Busse in der Busflotte der KVB im Einsatz. Das letzte Fahrzeug nahm sie am 23. Dezember 2024 ab. Derzeit prüft die KVB, ob die vollständige Umstellung der Busflotte um fünf Jahre auf das Jahr 2035 verschoben wird.

KVB-Rad: Entwicklung und Nutzung

Im Jahr 2025 verzeichnete die KVB mit 5,2 Mio. Fahrten einen deutlichen Anstieg im Vergleich zu den 4,5 Mio. Fahrten des Vorjahres. Seit der Einführung der zweiten Leihradgeneration mit 3.000 Rädern im Jahr 2021 registrierte die KVB insgesamt 16 Mio. Fahrten. Ein wesentlicher Teil entfiel auf den VRS-Tarif, der seinen Nutzerinnen und Nutzern 30 Freiminuten pro Fahrt bietet. Insgesamt erfolgten in diesem Segment im Geschäftsjahr 2,9 Mio. Fahrten.

Die KVB erweiterte das Stationsnetz im Berichtsjahr auf 180 Stationen, wodurch sowohl Verfügbarkeit als auch Attraktivität des Angebots weiter stiegen. Die 70.000 Neuanmeldungen liegen knapp über dem Vorjahresniveau. Seit 2021 haben sich insgesamt 288.000 Kundinnen und Kunden registriert, während 5.300 Kundinnen und Kunden ihr Konto abgemeldet haben.

Mit diesen Entwicklungen unterstreicht das KVB-Rad seine Bedeutung als nachhaltiges und kundenfreundliches Mobilitätsangebot im Stadtgebiet.

Betrieb Stadtbahn und Bus

Im Bereich Betrieb Stadtbahn und Bus führte die KVB im Jahr 2025 das Projekt zur Vereinfachung der Arbeitsabläufe in der Betriebsaufsicht erfolgreich fort und schloss es zum Jahresende ab. Zu Beginn des Jahres 2026 überführt sie das System in den Regelbetrieb. Rund 50 Mitarbeitende im Außendienst verfügen nun über mobile Endgeräte und haben ihre notwendigen Arbeitsunterlagen in digitaler Form jederzeit aktuell griffbereit. Die bisher papierbasierte Informationslogistik entfiel vollständig. Durch den Einsatz mobiler Geräte erfassen die Mitarbeitenden Betriebsvorkommnisse im Streckennetz effizienter und dokumentieren Unfall- und Störungsmeldungen deutlich einfacher. Nach anfänglichen Vorbehalten fällt die Rückmeldung der Mitarbeitenden zur Nutzung der Geräte inzwischen durchweg positiv aus.

Im Mai 2025 startete die KVB ein neues Projekt zur Identifizierung weiterer Digitalisierungspotenziale im Fahrdienstmanagement. Dazu untersucht sie derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, welche Prozesse sich besonders gut für eine Digitalisierung eignen. Anschließend zeigt sie durch eine Marktrecherche und im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen mögliche Potenziale auf.

Andere Verkehrsunternehmen verzeichnen nach Klärung der Rahmenbedingungen bereits heute erhebliche Qualitäts- und Effizienzsteigerungen durch den Einsatz digitaler Unterstützung in den Bereichen Information und Kommunikation sowie in der Dienstplanung und -zuteilung. Das daraus abgeleitete Innovations- und Vereinfachungspotenzial bewertet die KVB im Laufe des Jahres 2026 und nutzt es als Grundlage für zukünftige Verbesserungen.

Werkstätten Stadtbahn und Bus

Im Geschäftsjahr 2025 lagen die Schwerpunkte in den Werkstätten für Stadtbahn und Bus auf der Weiterentwicklung laufender Fahrzeugprojekte sowie auf dem Ausbau der betrieblichen Infrastruktur.

Im Busbereich vergab die KVB die Beschaffung von 78 E-Bussen für die KVB und von 13 baugleichen Fahrzeugen für die SOV. Den Zuschlag erhielt der Hersteller Irizar. Die Auslieferung der Vorserienfahrzeuge ist ab dem Jahr 2026 vorgesehen.

Der E-Bus-Betriebshof Porz, den die KVB bereits im Jahr 2024 in Betrieb nahm, wird weiter ausgebaut; der zweite Bauabschnitt wurde im Berichtsjahr fortgeführt.

Auch auf dem Betriebshof Nord wurde die Planung des zweiten Bauabschnitts im Geschäftsjahr weitergeführt.

Im Stadtbahnbereich vergab die KVB im Berichtsjahr das Projekt HFX zur Beschaffung der nächsten Hochflurfahrzeuggeneration an den Hersteller Stadler. Das Projekt wird derzeit umgesetzt. Das parallel laufende Projekt NF12/NF6 verzögert sich weiterhin erheblich. Um die betriebliche Fahrzeugverfügbarkeit sicherzustellen, entschied die KVB, die Fahrzeuge der Serie K4000 für einen weiteren Hauptuntersuchungszyklus zu ertüchtigen und so die zeitlichen Verschiebungen im Neufahrzeugzulauf zu kompensieren.

ITCS (Intermodal Transport Control System)

Die KVB stattete sämtliche Fahrzeuge mit einer neuen ITCS-Bordrechnersoftware aus. Dadurch zeigen die in Stadtbahnfahrzeugen und Bussen verbauten Multifunktionsanzeiger nun Informationen zu Anschlussverbindungen, Störungen, Umleitungen, zu Barrierefreiheit sowie zu aktuellen Veranstaltungen an.

Seit dem zweiten Halbjahr 2025 nutzt die KVB dank der finalen Produktivsetzung der Leitrechnersoftware und nach Einführung verschiedener Softwaremodule und -schnittstellen für alle Ausgabemedien – KVB-App, Auskunftssystem, Multifunktionsanzeiger in Fahrzeugen und Fahrgastinformationsanzeiger an Haltestellen – einheitliche Hintergrundinformationen. So gewährleistet sie eine durchgängig konsistente Kundeninformation. Ein wesentlicher Bestandteil dieser verbesserten Informationsstrategie ist ein Redaktionssystem, das die Grundlage für eine moderne und schnelle Fahrgastinformation im Störfall bildet.

Im ersten Quartal 2025 montierte die KVB zudem die verbleibenden Treppenabgangsanzeiger und nahm sie in Betrieb.

Um sämtliche Fahrgastinformationsanzeigen im KVB-Gebiet auf den neuesten technischen Stand zu bringen, startete die KVB im Jahr 2025 drei Modernisierungsprojekte. Neben den Projekten zum Austausch der Großflächen- und Sonderanzeiger, die sie im Jahr 2026 abschließen will, begann sie auch die Modernisierung der rund 330 bestehenden Busanzeiger. Die Fertigstellung dieses Projekts ist für 2028 vorgesehen.

Parallel dazu begann die KVB mit dem Projekt Beschaffung eines neuen Content-Management- und Hintergrundsystems für die DFI-Anzeiger.

Als direkte Fortführung des ITCS-KIK-Projekts begann die KVB im zweiten Quartal 2025 mit der Erneuerung weiterer Softwareschnittstellen. Hierzu zählen die Implementierung der OJP-Schnittstelle als Ersatz für die TRIAS-Schnittstelle sowie die Einführung der Standards VDV 453/454 Version 3.

Neben den Projekten an Haltestellen und in der Systemarchitektur leitete die KVB im Geschäftsjahr auch zahlreiche Maßnahmen im Fahrzeugbereich ein. Besonders hervorzuheben sind hier die Projekte für die Erneuerung der Notsprechstellen in den Stadtbahnfahrzeugen sowie die Ausstattung von Bussen und Stadtbahnen mit moderner Fahrgastzählsensorik. Um die erfassten Daten auszuwerten, baute die KVB parallel ein System auf, das Fahrgastzahlen ermittelt und Auslastungsprognosen erstellt.

Da die mobilen und stationären Ticketautomaten bis zum Ende des Jahrzehnts ihr Lebensende erreichen, begann die KVB im Geschäftsjahr zudem mit der Entwicklung eines Konzepts für ein Nachfolgesystem.

Forschungsprojekt „Digitales Tool Mobilstation“

Im Geschäftsjahr erzielte die KVB gemeinsam mit der Stadt Köln, vertreten durch das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, bedeutende Fortschritte im Förderprojekt „Digitales Tool Mobilstationen“. Das Projekt wird im Rahmen des Förderprogrammes „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr umgesetzt, bei dem die KVB die Konsortialführerschaft innehat. Es startete Ende 2024 und läuft bis Ende 2026.



In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Köln erarbeitete die KVB im Berichtsjahr die Leistungsbeschreibung für die Beschaffung eines digitalen Tools für die Steuerung und das Monitoring von Mobilstationen. Auf dieser Grundlage veröffentlichte sie im Dezember 2025 die entsprechende Ausschreibung. Nach der geplanten Zuschlagserteilung Anfang 2026 dient das digitale Tool nicht nur der Steuerung und Überwachung von Mobilstationen, sondern koordiniert auch multimodale Mobilitätsangebote und hilft, die damit verbundenen Herausforderungen zu bewältigen.

Durch den Einsatz des Tools erwartet die KVB wertvolle Erkenntnisse für die Optimierung der Steuerung und des Monitorings von Mobilstationen und den dazugehörigen multimodalen Mobilitätsangeboten. Diese helfen, die KVB strategisch zukunftsorientiert für den weiteren Ausbau und Betrieb solcher Angebote aufzustellen.

Risiken- und Chancenbericht

Risikomanagementsystem

Das im Unternehmen implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Risikoinventuren die permanente Überwachung von Risikofaktoren. Es dient dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der KVB gefährden. Damit fördert es die Nutzung künftiger Handlungsspielräume.

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

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden alle identifizierten Risiken des operativen und strategischen Geschäftes analysiert und dokumentiert, nach Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft sowie in die Unternehmenssteuerung integriert.

Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten:

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

Die Klassifizierung der Schadenshöhen orientiert sich an der Höhe des Jahresergebnisses und erfolgt für die KVB zum Stichtag 31. Dezember 2025 gemäß nachfolgender Tabelle:

Existenzgefährdend	über 500 Mio. €
Gravierend	über 150 Mio. € bis 500 Mio. €
Wesentlich	75 Mio. € bis 150 Mio. €
Moderat	37,5 Mio. € bis unter 75 Mio. €
Niedrig	unter 37,5 Mio. €

In den Risikomanagementprozess sind Vorstand, Konzernleitung und Aufsichtsrat durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden. Die Meldeschwelle für die regelmäßige Berichterstattung beträgt bei Ergebnisrisiken 5 Mio. € Netto-Schadenswert (bei reinen Cashflow-Risiken 10 Mio. €).

Zusätzlich zur regulären Abfrage erfolgt bei unvorhergesehenen wesentlichen Veränderungen eine Berichterstattung in Form einer Ad-hoc-Meldung.

Risiken der künftigen Entwicklung

Marktrisiken

Aktuelle politische und wirtschaftliche Entwicklungen beeinflussen die zeit- und mengengerechte Beschaffung von Rohstoffen, Material und Dienstleistungen, welche für den Betrieb sowie die Instandhaltung von Fahrzeugen benötigt werden. So führen generelle Marktstörungen potenziell zu Lieferkettenverzögerungen und Materialengpässen. In der Konsequenz könnte dies den reibungslosen Betriebsablauf gefährden und möglicherweise zu einem erhöhten Fahrzeugausfall und demzufolge zu Umlaufausfällen führen. Die Entwicklungen am Markt werden daher intensiv beobachtet und es werden – sofern nötig – frühzeitig entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.

Mindererlöse in Verbindung mit dem Deutschlandticket

Im Dezember 2025 wurde die Unterstützung von Bund und Ländern bis zum Jahr 2030 beschlossen, so dass die Fortführung des Deutschlandtickets in den nächsten Jahren weiterhin durch die paritätische Finanzierung von Bund und Ländern sowie durch Nutzerentgelte finanziert wird. Eine Änderung der Rahmenbedingungen kann allerdings Auswirkungen auf die verschiedenen Bestandteile der Finanzierung haben.

Die genaue Ausgestaltung des Schadensausgleichs wurde im Rahmen der Muster-Richtlinien zum Schadensausgleich Deutschlandticket 2026 veröffentlicht. Die Auswirkungen dieser Muster-Richtlinien auf die künftige Entwicklung der Ausgleichszahlungen kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Zudem sind für das Deutschlandticket zukünftig regelmäßige Preisanpassungen auf Basis eines Indexverfahrens vorgesehen, die Auswirkungen auf die Nachfrageelastizität haben können. Eine mögliche signifikante Nachfrageminderung wäre ceteris paribus mit entsprechenden Erlöseinbußen verbunden. Die genauen Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung liegen aktuell nicht vor, so dass hieraus zusätzliche Risiken bezüglich der Erlössituation bestehen.

Veränderung des Verbundausgleichs

Mit Fortführung des Deutschlandtickets sowie der bundesweiten Einnahmenaufteilung und der bevorstehenden Tarifierform im Jahr 2026 besteht das Risiko von Verschiebungen von Verkäufen und Einnahmenansprüchen der Verkehrsunternehmen im VRS-Verbund sowie bundesweit beim Deutschlandticket, was unmittelbare Auswirkungen auf die Höhe des finanziellen Verbundausgleichs hat.

Betriebsrisiken

Risiken bei der Fahrzeugneubeschaffung und -instandsetzung

Die Fahrzeuge und technischen Anlagen setzt die KVB mit einem hohen Grad an Zuverlässigkeit und Sicherheit sowie unter Berücksichtigung gegebener Umweltstandards ein. Technischen Ausfallrisiken sowie umweltbezogenen Risiken begegnet das Unternehmen mit einer permanenten Verbesserung des technischen Standards.

Der Ersatz alter Straßenbahnfahrzeuge wurde vor einigen Jahren angestoßen und wird noch bis in die 2030er-Jahre andauern. Die aktuellen Beschaffungspläne und -zeiträume unterliegen verschiedenen Risiken, die zu Verzögerungen bei den Lieferungen und damit zu Mehrkosten – zum Beispiel in Form von zusätzlicher Instandhaltung bei Altfahrzeugen – führen können.

Der Busbereich steht weiterhin vor den Herausforderungen der Umsetzung einer vollständigen Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte bis zum Jahr 2035. Daraus resultieren umfangreiche Beschaffungsmaßnahmen, um den bestehenden Fuhrpark durch Neufahrzeuge zu ersetzen. Auch hier kann es grundsätzlich zu Lieferkettenverzögerungen sowie zu ungeplanten Mehrkosten kommen.

Jahrhunderthochwasser

Von einem möglichen Jahrhunderthochwasser wäre der Linienbetrieb in großen Teilen Kölns betroffen. Eine mögliche Folge wäre – neben der Beeinträchtigung des Stadtbahn- und Seilbahn-Betriebs – die Beschädigung der Betriebstechnik vor allem in der U-Bahn. Aufgrund der Vielzahl der durch die KVB eingeleiteten sowie etablierten Gegensteuerungsmechanismen wird das Gefährdungspotenzial dieses Risikos jedoch als gering eingeschätzt.

IT-Sicherheitsrisiko

Die Bedrohungslage durch Cyberangriffe auf kritische Infrastrukturen nimmt weiter spürbar zu. Angriffe auf die IT-Infrastruktur der KVB treten in den letzten Jahren deutlich konzentrierter, professioneller und häufiger auf, so dass grundsätzlich das Risiko steigt, dass dadurch Infrastrukturkomponenten und Arbeitsprozesse in relevantem Umfang ge- oder zerstört oder Daten missbräuchlich verwendet werden. Die KVB arbeitet kontinuierlich daran, proaktiv gezielte Sicherheitsmaßnahmen durch die Aufrechterhaltung der ISO 27001-Zertifizierung auf der Basis des IT-Grundschutzes sowie weiterer regulatorischer Anforderungen zu ergreifen und weiterzu-

entwickeln, um die kritische Infrastruktur effektiv zu schützen und das Risiko zu minimieren. Um das Cybersicherheitsniveau nachhaltig zu erhöhen, bereitet sich die KVB – vor dem Hintergrund der mit der NIS2-Richtlinie und dem nationalen NIS2-Umsetzungsgesetz deutlich verschärften Anforderungen an Betreiber kritischer Infrastrukturen – zudem darauf vor, die neuen Vorgaben lückenlos umzusetzen, insbesondere durch ein weiter gestärktes Informationssicherheits-Risikomanagement, ein robustes Vorfalls- und Meldemanagement sowie den verbesserten Schutz ihrer Anlagen und IT-Systeme.

Risiken im Zusammenhang mit dem KRITIS-Dachgesetz

Die aktuelle Gesetzgebung des KRITIS-Dachgesetzes in Deutschland umfasst die Umsetzung der EU-Richtlinie 2022/2557 über die Resilienz kritischer Einrichtungen. Das Gesetz zielt darauf ab, die physische Resilienz kritischer Anlagen zu stärken, indem es den Schutz vor analogen Gefahren wie Naturkatastrophen, technischen Ausfällen oder Sabotage regelt.

Aktuell liegt nur ein Gesetzesentwurf vor, welcher für kritische Infrastrukturen konkrete übergreifende Mindestanforderungen sowie die Festlegung verpflichtender Risikoanalysen und eines Störungsmonitorings enthält. Demnach müssen Betreiber kritischer Anlagen organisatorische, technische und sicherheitsbezogene Maßnahmen ergreifen, die durch Behörden überwacht werden. Bei Verstößen drohen empfindliche Sanktionen.

Die KVB befasst sich derzeit mit den notwendigen Schritten zur Umsetzung und Einhaltung des KRITIS-Dachgesetzes.

Finanzrisiken

Refinanzierungsrisiken

Vor dem Hintergrund des Organschaftsvertrages mit dem Stadtwerke Köln Konzern bestehen Refinanzierungsrisiken dahin gehend, dass die tatsächlichen Zinssätze für die Konzernfinanzierung und die langfristige Finanzierung durch Bankdarlehen insbesondere bei Darlehensverlängerungen von den Annahmen der aktuell gültigen Wirtschaftsplanung abweichen. Aktuell entspricht der Zinssatz für langfristige Darlehen den angesetzten Planungsprämissen. Auch die Prognose für das kommende Jahr deutet auf sich seitlich bewegende oder leicht sinkende Zinsen hin, so dass für die KVB aktuell kein akutes Refinanzierungsrisiko besteht.

Finanzielle Risiken des operativen Geschäfts

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

Hinsichtlich der finanziellen Risiken des strategischen Geschäfts, die mit der Änderung gesetzlicher, vertraglicher sowie gesellschaftsstruktureller und geopolitischer Rahmenbedingungen verbunden sind, werden frühzeitig geeignete Strategien entwickelt und entsprechende Maßnahmen abgeleitet sowie umgesetzt.

Fazit

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der KVB gefährden. Gegen alle heute bereits erkennbaren Risiken des operativen und strategischen Geschäfts wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

Im Hinblick auf die Erreichung kommunal gesetzter Wachstums- und Klimaschutzziele wird der ÖPNV auch in Zukunft eine große Bedeutung für die Umwelt- und Stadtentwicklung in Köln haben. Damit werden die Ansprüche und Anforderungen an die KVB bezüglich Angebotsverbesserungen und Kunden-Service weiterhin hoch bleiben.

Die KVB setzt darauf, langfristiges Wachstumspotenzial auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kostenseite weiter zu optimieren. So wird weiterhin Mobilität auf hohem Niveau zu wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gewährleistet.

Prognosebericht

Konjunkturelle Entwicklung

Die konjunkturelle Entwicklung Deutschlands im Jahr 2026 zeigt einen leichten, aber fragilen Aufschwung. Nach der nahezu stagnierenden Wirtschaftsentwicklung 2025 erwarten die wichtigen Institute und die Bundesregierung für 2026 ein moderates Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von rund einem Prozent, wobei die Spannbreite der Prognosen zwischen 0,6 und 1,2 Prozent liegt. Von einem kräftigen Boom kann daher keine Rede sein, vielmehr handelt es sich um einen Mini-Aufschwung nach mehreren schwachen Jahren.

Getragen wird die Erholung vor allem durch die Finanzpolitik und einzelne Nachholeffekte. Höhere staatliche Investitionen in Infrastruktur, Verteidigung und die energetische Transformation sowie spezielle Förderprogramme stützen die Nachfrage und sollen insbesondere die Industrie stabilisieren. Gleichzeitig rechnen Expertinnen und Experten mit leicht anziehendem privaten Konsum, da die Reallöhne nach dem Inflationsschub der Vorjahre wieder etwas steigen und die Inflation sich weiter in Richtung des EZB-Ziels von um die zwei Prozent zurückbildet. Der Außenhandel dürfte sich etwas erholen, bleibt aber durch die schwache Weltkonjunktur und geopolitische Unsicherheiten gedämpft. Die wirtschaftlichen Folgen für die Gesellschaft aus dem Nahost Konflikt und den damit verbundenen Einfluss auf die weltweite Konjunktur und Rohstoffmärkte sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen. Aktuell sehen wir daraus keine wesentlichen Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb und das Ergebnis der KVB.

Am Arbeitsmarkt zeigt sich 2026 eine eher seitwärts gerichtete Entwicklung. Die Arbeitslosigkeit verharrt in etwa auf dem erhöhten Niveau von 2025, die Beschäftigung stagniert oder geht in einigen Branchen leicht zurück. Insgesamt bleibt der Arbeitsmarkt robust, zeigt aber deutlich, dass die Phase des jahrelangen kräftigen Beschäftigungsaufbaus vorbei ist.

Neben der kurzfristigen Konjunktur belasten strukturelle Faktoren die Entwicklung. Expertinnen und Experten nennen immer wieder eine schwache Produktivitätsdynamik, eine anhaltende Investitionszurückhaltung der Unternehmen, hohe Energiepreise, Fachkräftemangel sowie umfangreiche bürokratische Vorgaben, die insbesondere der Industrie zu schaffen machen. Ökonominnen und Ökonomen warnen daher, dass der zaghafte Aufschwung 2026 ohne spürbare Reformen bei Standortbedingungen, Planungs- und Investitionssicherheit sowie beim Abbau von Bürokratie leicht verpuffen könnte.

Insgesamt markiert 2026 voraussichtlich den Übergang von Stagnation zu leichtem Wachstum. Die Wirtschaft erholt sich allmählich, bleibt aber anfällig, da der Aufschwung zu einem großen Teil politisch gestützt ist und die grundlegenden Strukturprobleme des Standorts Deutschland bislang nur begrenzt gelöst sind.

ÖPNV-Nachfrage

In den Umsatzerlösen berücksichtigt die KVB seit dem 1.1.2026 eine Preissteigerung beim Deutschlandticket von 58 € auf 63 € pro Monat sowie einen Anstieg des VRS-Tarifs in Höhe von 3,5%. Dennoch ergibt sich im Vergleich zum Planjahr 2025 kein Anstieg der Umsatzerlöse, da die KVB insgesamt von gleichen Soll-Erlösen ausgeht. Die Summe aus Verkehrserlösen (inklusive VRS-Ausgleich) und pauschalitem Schadensausgleich Deutschlandticket bleibt unter der Annahme einer weitgehend stabilen Kundenstruktur konstant. Höhere Erlöse führen somit automatisch zu einem niedrigeren Schadensausgleich. Diese Einschätzung steht unter dem Vorbehalt, dass die zuständigen Stellen bisher die neue Muster-Richtlinie 2026 zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket noch nicht veröffentlicht haben. Erst wenn diese vorliegt, ist eine vollumfängliche Bewertung möglich.

Unternehmensentwicklung

Die KVB plant für das Jahr 2026 ein Unternehmensergebnis von - 194,2 Mio. €; der geplante Aufwanddeckungsgrad beträgt 70,1 %. Eine aktualisierte Prognose erfolgt Mitte April 2026 nach dem ersten Quartal.

Investitionen

Für das Jahr 2026 betragen die Investitionen 264,6 Mio. € und entfallen auf:

Investitionen	in Mio. €
Angebotserweiterung	35,4
Elektromobilität	37,9
Stadtbahnfahrzeuge	81,3
Infrastruktur Fahrweg	94,0
Infrastruktur allgemein	39,1
Sonstige Investitionen	22,4
Pauschale Reduzierung	-45,5
Summe	264,6

Finanzierung

Die KVB wird die für das Jahr 2026 geplanten Investitionen zu insgesamt 19,3 % aus eigenen Mitteln und der geplanten Eigenkapitalzuführung finanzieren. Entsprechend den Regelungen der Nord-Süd Stadtbahnverträge plant die KVB eine Eigenkapitalzuführung von 20,1 Mio. € durch die Stadt Köln für Darlehenstilgungen ein. Bei der Planerstellung 2026 ging die KVB davon aus, dass sie Zuschüsse in Höhe von 69,0 Mio. € erwarten kann. Das entspricht einem Finanzierungsanteil von 21,8 %.

Die Finanzierungen der neuen Stadtbahnserien NF12/NF6 und HFX erfolgen gemäß Ratsbeschlüssen über Gesellschafterdarlehen der Stadt Köln.

Köln, den 31. März 2026

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Stefanie Haaks

Dr. Alexandra Rohlmann

Peter Densborn

Marcel Winter

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

Entgelttransparenzgesetz

Das Gesetz zur Förderung der Entgelttransparenz (EntgTranspG) fordert gemäß § 21 EntgTranspG einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern.

Die Einbindung in das Tarifsystem (TV-N-Tarifvertrag Nahverkehr NRW) stellt eine Entgeltgleichheit für Frauen und Männer sicher.

Personalbestand

(ohne Auszubildende und Altersteilzeit, inkl. Vorstand und AT-MA)

	31.12.2025 männlich	31.12.2025 weiblich	31.12.2025 Gesamt	31.12.2024 männlich	31.12.2024 weiblich	31.12.2024 Gesamt
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	3.117	511	3.628	2.883	485	3.368
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	459	253	712	467	259	726
Gesamtzahl	3.576	764	4.340	3.350	744	4.094

Die KVB als Arbeitgeber fördert durch diverse Maßnahmen die Gleichstellung von Frauen und Männern. Hierzu gehört das Cross-Mentoring-Programm, um die Qualifizierung von Frauen in Führungspositionen und Chancengleichheit sicherzustellen. Dabei tauschen Führungskräfte Wissen und Erfahrungen über Unternehmens- und Hierarchiegrenzen hinweg für ein Jahr mit Nachwuchsführungskräften aus anderen Unternehmen aus.

Flexible Arbeitszeitmodelle wie das sogenannte „AZ Flex Modell“ ermöglichen es einem Teil der Belegschaft, Arbeitszeiten innerhalb eines großen Zeitfensters frei zu planen. Mögliche Mindestbesetzungs- oder Kernarbeitszeiten stimmen die Beschäftigten eigenverantwortlich untereinander ab.

Die KVB entspricht dem verstärkten Wunsch nach Teilzeitbeschäftigung in allen Bereichen, soweit dieser betrieblich umsetzbar ist. Obwohl Teilzeit im Schichtdienst und im Fahrdienst für das Unternehmen eine Herausforderung ist, achtet die KVB gerade hier darauf, die Bedürfnisse der Beschäftigten mit den betrieblichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. So gibt es für Fahrdienstbeschäftigte seit dem Jahr 2005 im Rahmen des

sogenannten Wunschdienstplanes ein Punktesystem. Mitarbeitende können eine bestimmte Anzahl von Punkten erlangen und für bestimmte Tage verwenden, um dort die gewünschte Dienstlage – beispielsweise Frühdienst – zu beantragen. Sofern es die dienstlichen Belange ermöglichen, wird den jeweiligen Wünschen entsprochen. Mit diesem Instrument wird angestrebt, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, insbesondere an sozialen Aktivitäten, familiären Anlässen sowie schulischen oder sonstigen Veranstaltungen, zu ermöglichen.

Wir bieten auch Führungskräften ganz bewusst Teilzeit an.

	2025	2024	2023	2022	2021
Teilzeitbeschäftigte	712	726	714	670	658
davon Führungskräfte (bis einschließlich 2. Führungsebene)	2	3	3	4	5
davon weibliche	2	3	3	4	4

Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Kinderbetreuung zu unterstützen, arbeitet die KVB seit dem Jahr 2015 mit dem pme Familienservice zusammen. Das Angebot umfasst die Beratung und Vermittlung von Kindertageseinrichtungen, Tagespflegepersonen, Back-up-Betreuung und Ferienprogrammen. Für Betreuungsnotfälle können die Beschäftigten das eigens zur Verfügung stehende Eltern-Kind-Büro nutzen.

Mitarbeitende der KVB können auch im Homeoffice arbeiten, um Familie und Beruf besser zu vereinbaren. Die Erfahrungen aus der Praxis sind dabei in die neuen Regelungen eingeflossen, welche seit dem 1. Juli 2023 gelten. Homeoffice-Arbeit hat sich in den letzten Jahren bei der KVB als wichtige und moderne Arbeitsform erfolgreich etabliert und trägt zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden bei. Die Arbeitsleistung kann grundsätzlich flexibel in der betrieblichen und in der häuslichen Arbeitsstätte erbracht werden. Die Anwesenheit am betrieblichen Arbeitsplatz (im Zeitraum von Montag bis Freitag) muss an jeweils zwei Arbeitstagen pro Kalenderwoche in nicht unerheblichem Maße sichergestellt sein. Für Teilzeitbeschäftigte, die regelmäßig weniger als fünf Tage pro Kalenderwoche arbeiten, wurde vereinbart, dass die Mindestpräsenz einen Arbeitstag (in der Zeit von Montag bis Freitag) umfasst. Als nicht unerheblich gilt jeweils ein Richtwert von 50% der für diesen Tag geltenden individuellen Sollarbeitszeit. Eine Samstagsarbeit im Homeoffice ist in jedem Einzelfall vorab mit der Führungskraft abzustimmen.



Jahresabschluss

Bilanz	46
Gewinn- und Verlustrechnung	48
Anhang	49
Allgemeine Erläuterungen	49
Erläuterungen der Bilanz	51
Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	55
Sonstige Angaben	58
Nachtragsbericht	61
Entwicklung des Anlagevermögens	62
Kapitalflussrechnung	64

Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	65
---	----

Bilanz

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG zum 31. Dezember 2025

Aktiva	Anhangziffer	31.12.2025 in €	31.12.2024 in €
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		15.389.031	17.535.733
Sachanlagen		1.124.967.193	1.006.140.383
Finanzanlagen		12.436.038	12.596.853
		1.152.792.262	1.036.272.969
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	54.719.936	45.533.454
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	141.444.165	132.625.563
Flüssige Mittel	4	887.776	824.597
		197.051.877	178.983.614
Rechnungsabgrenzungsposten	5	3.554.584	1.429.038
		1.353.398.723	1.216.685.621

Passiva

	Anhangziffer	31.12.2025 in €	31.12.2024 in €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	6	78.300.000	78.300.000
Kapitalrücklage	7	387.028.875	366.778.078
Andere Gewinnrücklagen		163.052	163.052
		465.491.927	445.241.130
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	8	75.930.895	59.769.198
Rückstellungen	9	225.223.163	208.577.013
Verbindlichkeiten	10	586.510.571	502.858.566
Rechnungsabgrenzungsposten	11	242.167	239.714
		1.353.398.723	1.216.685.621

Gewinn- und Verlustrechnung

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG für das Geschäftsjahr 2025 (1. Januar bis 31. Dezember 2025)

	Anhangziffer	2025 in €	2024 in €
Umsatzerlöse	12	297.796.655	274.139.068
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		957.940	3.153.794
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	15.364.573	14.798.122
Gesamtleistung		314.119.168	292.090.984
Sonstige betriebliche Erträge	14	180.550.368	152.001.341
Materialaufwand	15	-227.568.967	-225.870.839
Personalaufwand	16	-317.149.913	-289.411.655
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	-56.842.906	-53.998.886
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-57.015.091	-50.049.122
Beteiligungsergebnis	19	2.967.066	4.099.138
Zinsergebnis	20	-12.591.163	-13.536.890
Abschreibungen auf Finanzanlagen	21	-51.526	-48.551
Ergebnis nach Steuern		-173.582.964	-184.724.480
Sonstige Steuern	22	-778.630	-371.618
Unternehmensergebnis		-174.361.594	-185.096.098
Erträge aus Verlustübernahme		-174.361.594	185.096.098
Jahresüberschuss/Bilanzgewinn		-	-

Anhang

Allgemeine Erläuterungen

Allgemeine Angaben

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

Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 7. August 2021 wurde bei der Aufstellung beachtet.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zum Nennbetrag angesetzt.

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

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

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

Nutzungsdauer der Sachanlagen

in Jahren

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

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

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

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

Waren sind zu Anschaffungskosten auf Einzelkostenbasis bewertet.

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

Die flüssigen Mittel werden zu Nominalwerten bilanziert.

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

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

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

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag passiviert.

Der aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die nach dem Stichtag Aufwendungen beziehungsweise Erträge darstellen.

Derivative Finanzinstrumente

Derartige Geschäfte wurden im Berichtsjahr nicht getätigt.

Latente Steuern

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

Erläuterungen der Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten ist der Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2025 zu entnehmen, welche dem Anhang beigefügt ist.

Anteilsbesitz

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd. €	Ergebnis Jahr	Ergebnis in Tsd. €
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	1.700	2025	-1
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrs- unternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2025	-1
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	100,0	4.782	2025	-1
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	527	2024	427
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	2.565	2024/25 (30.9.)	1.618
VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln, Kommanditanteil	9,9	10.572	2024	2.104

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

1 nach Ergebnisabführung

Vor Ergebnisabführung erwirtschaftete die KSG einen Gewinn von 425 Tsd. € (Vorjahr 303 Tsd. €) und die SOV von 1.050 Tsd. € (Vorjahr 3.084 Tsd. €), die Westigo schloss vor Verlustübernahme mit einem Verlust in Höhe von 8 Tsd. € (Vorjahr 12 Tsd. €) ab.

(2) Vorräte

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	45.162	36.932
Unfertige Leistungen	9.550	8.592
Waren	8	9
Gesamt	54.720	45.533

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	41.127	29.161
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	23.908	63.309
Sonstige Vermögensgegenstände	76.409	40.156
Gesamt	141.444	132.626

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten in Höhe von 4,5 Mio. € (Vorjahr 6,7 Mio. €) Forderungen gegen die Stadt Köln.

Im Geschäftsjahr lagen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 23,9 Mio. € (Vorjahr 63,3 Mio. €) vor. 22,4 Mio. € (Vorjahr 59,9 Mio. €) betreffen den laufenden Verrechnungsverkehr (Cash-Pooling) und Verlustausgleichsforderungen mit der SWK. Weitere 1,1 Mio. € (Vorjahr 3,1 Mio. €) entfallen auf die Ergebnisübernahme SOV und 0,4 Mio. € (Vorjahr 0,3 Mio. €) auf die Ergebnisübernahme der KSG.

In den sonstigen Vermögensgegenständen des Geschäftsjahres sind unter anderem 39,3 Mio. € (Vorjahr 7,7 Mio. €) Forderungen aus den Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket enthalten.

Insgesamt enthalten die sonstigen Vermögensgegenstände Forderungen gegen die Stadt Köln von 4,2 Mio. € (Vorjahr 4,8 Mio. €).

Alle Forderungen in Höhe von 141,4 Mio. € (Vorjahr 132,6 Mio. €) haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

(4) Flüssige Mittel

Hier sind Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten erfasst.

(5) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten werden Vorauszahlungen auf Versicherungen und Garantieverlängerungen für E-Busse ausgewiesen.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Stadt Köln stellte zur Finanzierung der Infrastruktur im Geschäftsjahr einen Betrag in Höhe von 20,3 Mio. € (Vorjahr 20,5 Mio. €) in die Kapitalrücklage (§ 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB) ein.

(8) Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

Dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse wurden 35,8 Mio. € (Vorjahr 35,7 Mio. €) zugeführt. 19,6 Mio. € (Vorjahr 40,7 Mio. €) wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

(9) Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 95,4 Mio. € (Vorjahr 95,8 Mio. €) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 129,8 Mio. € (Vorjahr 112,8 Mio. €).

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
Versorgungsverpflichtungen	53.983	56.477
Sachleistungsverpflichtungen	41.411	39.288
Gesamt	95.394	95.765

Sämtliche Pensionsrückstellungen sind wie im Vorjahr langfristig.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Grundsätze nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck berechnet. Zudem wurden ein Zinssatz von 2,06 % (Vorjahr 1,90 %) sowie Gehaltssteigerungen von jährlich 2,5 % (Vorjahr 2,5 %) und Rentensteigerungen von jährlich 2,1 % (Vorjahr 2,5 %) zugrunde gelegt. Der Zinssatz entspricht dem für den 31. Dezember 2025 prognostizierten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer Restlaufzeit der Pensionsverpflichtungen von 15 Jahren. Ausgehend von einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre (2,22%; Vorjahr 1,97%) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von -2,1 Mio. € (Vorjahr - 1,0 Mio. €).

Die Rückstellungen für Sachbezüge wurden wie im Vorjahr mit einer Kostensteigerungsrate von 2,1 % (Vorjahr 2,0%) berechnet.

Innerhalb der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind die Sachleistungsverpflichtungen gestiegen, was auf Tarifsteigerungen bei den der Berechnung zugrundeliegenden Tickets zurückzuführen ist.

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der mittelbaren nicht passivierten Pensionsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Ausübung des Wahlrechts gemäß Art. 28 EGHGB beträgt unter Anwendung eines Rechnungszinssatzes von 2,06 % (Vorjahr 1,90 %) und eines Rententrends von unverändert 1,0 % zum Ende des Berichtsjahres 130,8 Mio. € (Vorjahr 140,7 Mio. €).

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Sonstige Rückstellungen		
Ertüchtigung K4000	36.711	28.134
für Erneuerungsverpflichtungen	35.710	35.450
für den Personal- und Sozialbereich	25.949	25.518
aus Minderung Verbunderträge VRS	11.600	5.336
für ausstehende Rechnungen	6.956	271
für drohende Verluste	4.300	4.200
für Haftpflichtleistungen	1.586	1.529
für noch nicht berechnete Leistungen	1.165	1.624
Deutschlandticket	0	4.838
Übrige	5.852	5.912
Gesamt	129.829	112.812

Von den sonstigen Rückstellungen haben 90,1 Mio. € (Vorjahr 81,5 Mio. €) langfristigen Charakter.

Die Rückstellungen für Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Verfahren berechnet. Neben den Richttafeln 2018 G wurde ein für den 31. Dezember 2025 prognostizierter Zinssatz von 2,22 % (Vorjahr 1,97 %) angewendet. Zudem wurden Gehaltssteigerungen von 2,5 % sowie bei den Beihilfeverpflichtungen Kostensteigerungen von 2,1 % berücksichtigt.

(10) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeitspiegel	31.12.2025 (31.12.2024)			Gesamt in Tsd. €
	Restlaufzeit			
	bis 1 Jahr in Tsd. €	größer 1 Jahr in Tsd. €	davon größer 5 Jahre in Tsd. €	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	42.892 (42.266)	373.193 (370.588)	206.540 (226.956)	416.085 (412.854)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	36.049 (23.746)	0 (0)	0 (0)	36.049 (23.746)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr)	2.728 (7.467)	0 (0)	0 (0)	2.728 (7.467)
davon aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	(2.719) (7.455)	(0) (0)	(0) (0)	(2.719) (7.455)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (Vorjahr)	7 (0)	0 (0)	0 (0)	7 (0)
davon aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	(7) (0)	(0) (0)	(0) (0)	(7) (0)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	22.009 (10.654)	109.633 (48.138)	93.597 (36.640)	131.642 (58.792)
davon				
aus Steuern (Vorjahr)	(2.299) (2.012)	(0) (0)	(0) (0)	(2.299) (2.012)
im Rahmen der sozialen Sicherheit (Vorjahr)	(0) (0)	(0) (0)	(0) (0)	(0) (0)
Gesamt	103.685	482.826	300.137	586.511
(Vorjahr)	(84.133)	(418.726)	(263.596)	(502.859)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der RheinEnergie, der KBS und der KRB. Weiterhin ist hier die Verlustübernahme der Westigo ausgewiesen.

Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 5. Vermögensbildungsgesetzes stellen 6,1 Mio. € (Vorjahr 6,0 Mio. €) der sonstigen Verbindlichkeiten dar.

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten sind Mietvorauszahlungen für das Geschäftsjahr 2026 ausgewiesen.

Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 385,3 Mio. €, davon 239,4 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden.

Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die im Berichtsjahr 18,9 Mio. € betragen.

Aus Leasingverträgen für 14 Dienstwagen ergeben sich bis zum jeweiligen Vertragsende Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 0,2 Mio. €.

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 404,4 Mio. €.

Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Verkaufserlöse	254.880	223.612
VRS-Ausgleich und sonstige Verkehrserlöse	13.043	20.885
Verkehrserlöse der Periode	267.923	244.497
Periodenfremde Verkehrserlöse	-4.080	3.855
Verkehrserlöse gesamt	263.843	248.352
Sonstige Umsatzerlöse	33.954	25.787
Umsatzerlöse gesamt	297.797	274.139

Die gesamten Umsatzerlöse der KVB sind im Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 274,1 Mio. € auf 297,8 Mio. € beziehungsweise um 8,6 % gestiegen. Positiv haben sich die Preisanpassung des Deutschlandtickets von 49 € auf 58 € pro Monat sowie die Tarifierhöhung im VRS mit einer durchschnittlichen Preisanpassung von 5,9 % ausgewirkt. Das im Mai 2023 eingeführte preisgünstige Deutschlandticket bremste jedoch weiterhin den Anstieg der Verkehrserlöse. Die Erstattung der Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Hinsichtlich der weiteren Aufteilung der Verkehrserlöse verweisen wir auf unsere Ausführungen im Lagebericht.

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

(13) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen betreffen vor allem aktivierte Personalkosten.

(14) Sonstige betriebliche Erträge

Insgesamt erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr von 152,0 Mio. € um 28,6 Mio. € auf 180,6 Mio. €.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Zuschüsse in Höhe von 138,1 Mio. € (Vorjahr 127,8 Mio. €) enthalten. Davon betreffen 115,4 Mio. € Ausgleichszahlungen im Rahmen des Deutschlandtickets für entgangene Ticketeinnahmen, erhöhte Vertriebskosten und Ähnliches.

Ansonsten beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge größtenteils Schadensersatzleistungen und Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen sind 17,2 Mio. € (Vorjahr 15,4 Mio. €) periodenfremd und betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

(15) Materialaufwand

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	71.742	62.670
Bezogene Leistungen	155.827	163.201
Gesamt	227.569	225.871

Der Materialaufwand betrifft hauptsächlich Kosten für die Instandhaltung der Fahrzeuge und Anlagen, die Anmietung von Fahrzeugen sowie für Fahrstrom.

(16) Personalaufwand

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Löhne und Gehälter einschließlich sonstiger Personalaufwendungen	242.017	220.615
Soziale Abgaben	52.100	45.901
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	23.033	22.896
davon für Altersversorgung	(21.788)	(21.701)
Gesamt	317.150	289.412

Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Vorstand und Auszubildende) 4.256, davon 41 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Vorjahr insgesamt: 4.045, davon 43 leitende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer). Von diesen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern waren 744 weiblich und 3.512 männlich (Vorjahr 731 weiblich und 3.314 männlich). Einschließlich der 161 (Vorjahr 162) Auszubildenden belief sich die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr auf 4.417 ohne Vorstand (Vorjahr 4.207) beziehungsweise 4.420 inklusive Vorstand (Vorjahr 4.211).

(17) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen in Höhe von 56.843 Tsd. € (Vorjahr 53.999 Tsd. €) entfallen 52.713 Tsd. € (Vorjahr 51.715 Tsd. €) auf Sachanlagen und 4.130 Tsd. € (Vorjahr 2.284 Tsd. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände.

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Neben Vertriebs- und Verwaltungskosten sind hier vor allem Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit ausgewiesen. Im Übrigen sind hier unter anderem Aufwendungen für Mieten und Pachten, für Versicherungen, externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Umlagen der Konzernunternehmen, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für die Umstellung auf SAP S/4HANA enthalten. Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind 558,8 Tsd. € (Vorjahr 0,7 Mio. €) periodenfremd.

(19) Beteiligungsergebnis

	2025	2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	1.500	724
davon aus verbundenen Unternehmen	(829)	(724)
Erträge aus Gewinnabführung	1.475	3.387
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-8	-12
Gesamt	2.967	4.099

Ausgewiesen sind Erträge aus den verbundenen Unternehmen DKS von 612 Tsd. € (Vorjahr 432 Tsd. €) und KSV von 217 Tsd. € (Vorjahr 292 Tsd. €) sowie Erträge aus der Beteiligung an der VDV eTicket mit 671 Tsd. € (Vorjahr keine). Erträge aus organschaftlicher Gewinnübernahme betreffen die SOV mit 1.050 Tsd. € (Vorjahr 3.084 Tsd. €) und die KSG mit 425 Tsd. € (Vorjahr 303 Tsd. €). Demgegenüber stehen Aufwendungen aus der organschaftlichen Verlustübernahme der Westigo in Höhe von 8 Tsd. € (Vorjahr 12 Tsd. €).

(20) Zinsergebnis

	2025	2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	11	12
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	790	65
davon aus verbundenen Unternehmen	(105)	(5)
davon Zinsertrag aus der Abzinsung von Rückstellungen	(649)	(19)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.392	-13.614
davon an verbundene Unternehmen	(-1.576)	(-5.090)
davon Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-113)	(-467)
Gesamt	-12.591	-13.537

Die gesunkenen Zinsaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus dem Cash-Pooling mit der SWK.

(21) Abschreibungen auf Finanzanlagen

Bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich wie im Jahr 2024 um die Abzinsung unverzinslicher Arbeitgeberdarlehen auf den Barwert, die als periodenfremd gelten.

(22) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten vor allem Grund- und Kraftfahrzeugsteuer.

Sonstige Angaben

Honorar des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers, WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, betrug im Geschäftsjahr insgesamt 193,5 Tsd. €. Davon entfielen 135,1 Tsd. € auf die Jahresabschlussprüfung und 58,4 Tsd. € auf sonstige Leistungen.

Mutterunternehmen

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

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

Angaben zu § 6b EnWG

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

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

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

Mitglieder und Bezüge des Aufsichtsrates

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

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

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

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

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

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates beliefen sich im Berichtsjahr auf 138,4 Tsd. € (Vorjahr 106,5 Tsd. €). Dieser Betrag verteilt sich wie folgt auf die Aufsichtsratsmitglieder der KVB AG:



		Bezüge in €			Bezüge in €
Manfred Richter	Vorsitzender, MdR, Personalleiter, Deutsches Komitee für UNICEF e.V.	21.000 €	Eric Haeming (bis 18. Dezember 2025)	MdR, Corporate Business Development Manager, Prokurist, DACHSER SE	4.250 €
Marco Steinborn ¹	Stellvertretender Vorsitzender, Kfm. Mitarbeiter, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	16.125 €	Mike Homann (bis 18. Dezember 2025)	Rechtsanwalt, selbstständig	10.000 €
Angela Bankert (seit 18. Dezember 2025)	MdR, Gewerkschaftssekretärin i. R.	375 €	Christiane Jäger (bis 18. Dezember 2025)	Verwaltungsangestellte, Stadt Leverkusen	4.500 €
Berit Blümel (seit 18. Dezember 2025)	MdR, Diplom-Kauffrau/Controllerin, Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT	375 €	Andrea Köhne ¹	KOM-Fahrerin, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	4.750 €
Harald Borchers (seit 18. Dezember 2025)	MdR, Diplom-Betriebswirt, Vertriebssteuerung Koopera- tionen Bereich Kredit, R+V Allgemeine Versicherung AG	375 €	Britta Munkler ¹	Stellv. Bezirksgeschäftsführerin, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	4.750 €
Christian Burk ¹	Bauingenieur, Bereichsleiter „Fahrweg“, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	3.500 €	Frank Michael Munkler ¹	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln-Bonn-Leverkusen	11.250 €
Oliver Czernik ¹	Referent Werkschutz/kaufm. Arbeitnehmer, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	7.500 €	Thomas Oberwinter ¹	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	4.750 €
Teresa Elisa De Bellis-Olinger (bis 18. Dezember 2025)	MdR, Dolmetscherin und Übersetzerin, Referentin bei MdB Serap Güler	8.250 €	Monique Steeger ¹ (bis 02. September 2025)	Gewerkschaftssekretärin, ver.di Landesbezirk NRW	2.500 €
Ascan Egerer	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Mobilität	4.750 €	Ralph Sterck	MdR, Referatsleiter, Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	4.750 €
Uwe Eichner (seit 18. Dezember 2025)	Diplom-Ökonom	375 €	Güldane Tokyürek (bis 18. Dezember 2025)	Volljuristin, Jobcenter Mönchengladbach	4.250 €
Mustafa Ekit ¹	KOM-Fahrer, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	4.750 €	Robert Voit ¹	Betriebsratsvorsitzender, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	4.250 €
Lukas Frew ¹ (seit 26. September 2025)	Branchenkoordinator für den Bereich Busse und Bahnen, Luftverkehr und Maritime Wirtschaft sowie Besondere Dienstleistungen, ver.di Landesbezirk NRW	1.500 €	Lars Wahlen	MdR, Student	4.750 €
Stefan Götz (seit 18. Dezember 2025)	MdR, Leiter Interne Revision, Rheinische Versorgungskasse	375 €	Dustin Wegner (seit 18. Dezember 2025)	Forschungs- und Entwicklungsingenieur, Clean-Lasersysteme GmbH	375 €
			Andreas Wolter (bis 18. Dezember 2025)	MdR, Diplom-Betriebswirt, BRUNATA-METRONA GmbH	4.000 €

MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

¹ Arbeitnehmervertreter/-in

Für Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2025 keine unverzinslichen Darlehen.

Mitglieder und Bezüge des Vorstandes

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für die Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen, in zwei Fällen einer Übergangsgeldzusage sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen. Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2023 vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 1.191,2 Tsd. € (Vorjahr 1.564,0 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	Festvergütung in Tsd. €	Tantieme in Tsd. €	Sach- und sonstige Bezüge ¹ in Tsd. €	Insgesamt in Tsd. €
Stefanie Haaks Vorstandsvorsitzende, Vorstandsbereich I (bis 31. März 2026)	316,3	94,7	10,2	421,3
Jörn Schwarze Technischer Vorstand (bis 24. Oktober 2025)	265,1	94,7	8,6	368,4
Peter Densborn Personalvorstand und Arbeitsdirektor	287,5	94,7	19,3	401,5
Nachrichtlich: Dr. Alexandra Rohlmann Technische und kaufmännische Vorständin (seit 1. Januar 2026)				
Marcel Winter Mitglied des Vorstandes (seit 1. März 2026) Vorstandsvorsitzender, Vorstandsbereich I (seit 1. April 2026)				
Vorstand gesamt	868,9	284,2²	38,1	1.191,2

¹ erfolgsunabhängige Bezüge

² Rundungsdifferenz

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

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

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

Die Pensionsverpflichtungen im Einzelnen:

Vorstandsmitglied	Erreichter Vers.-%-Satz	Erreichbarer Vers.-%-Satz	Zuführung zur Pensions- rückstellung in Tsd. €	Barwert per 31.12.2025³ in Tsd. €
Stefanie Haaks	52 %	60 %	286,1	1.847,1
Peter Densborn	64 %	65 %	-89,5	3.128,3

³ nachrichtlich

Die nachrichtlich angegebenen Werte ergeben sich aus der versicherungsmathematischen Berechnung zum 31. Dezember 2025.

Während des Geschäftsjahres wurden keine Änderungen der Zusagen vereinbart.

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

	in Tsd. €
Stefanie Haaks, Vorsitzende	37,4
Jörn Schwarze	5,1
Peter Densborn	0,0

Diese Vergütungen beinhalten ausschließlich erfolgsunabhängige Bestandteile.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden für Pensionen 1.838,5 Tsd. € aufgewendet. Für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen in Höhe von 34.866.038 €.

Nachtragsbericht

Die Zahl der Fahrgäste der KVB ist im Januar und Februar 2026 im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Mio. gestiegen. Hauptsächlich für diesen Zuwachs ist die Entwicklung bei den Deutschlandticket-Produkten.

Die Verkehrserlöse erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 5,0 Mio. € auf 50,7 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die Preiserhöhung des Deutschlandtickets von 58 € auf 63 € sowie auf die Auswirkung der im September 2025 in Kraft getretenen bundesweiten Einnahmeverteilung zurückzuführen. Der Planwert in Höhe von 45,8 Mio. € wird mit + 10,7% übertroffen.

Für den weiteren Verlauf der Fahrgastentwicklung und der Verkehrserlöse erwarten wir, dass der Plan erreicht wird.

Köln, den 31. März 2026

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Stefanie Haaks Dr. Alexandra Rohlmann Peter Densborn Marcel Winter

Entwicklung des Anlagevermögens

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Investitionszuschüsse	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte			
	01.01.2025 in Tsd. €	Zugänge in Tsd. €	Abgänge in Tsd. €	Umbuchungen in Tsd. €		31.12.2025 in Tsd. €	in Tsd. €	Stand 01.01.2025 in Tsd. €	Abschr. Geschäfts- jahr in Tsd. €	Abgänge in Tsd. €	Zuschreibungen in Tsd. €	Stand 31.12.2025 in Tsd. €	31.12.2025 in Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände													
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	49.234	3.168	718	8.772	60.456	6.457	35.753	4.130	584	0	39.299	14.700	9.422
Geleistete Anzahlungen	8.113	501	0	-7.925	689	0	0	0	0	0	0	689	8.113
	57.347	3.669	718	847	61.145	6.457	35.753	4.130	584	0	39.299	15.389	17.535
Sachanlagen													
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	351.905	4.642	168	362	356.741	123.032	79.846	3.788	0	0	83.634	150.075	153.681
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1.039.778	32	796	0	1.039.014	695.505	74.100	6.348	115	0	80.333	263.176	269.769
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	1.391.683	4.674	964	362	1.395.755	818.537	153.946	10.136	115	0	163.967	413.251	423.450
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	930.578	26.416	1.219	17.986	973.761	512.034	288.189	13.831	558	0	301.462	160.265	137.615

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Investitionszuschüsse in Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2025 in Tsd. €	Zugänge in Tsd. €	Abgänge in Tsd. €	Umbuchungen in Tsd. €	31.12.2025 in Tsd. €		Stand 01.01.2025 in Tsd. €	Abschr. Geschäfts- jahr in Tsd. €	Abgänge in Tsd. €	Zuschreibungen in Tsd. €	Stand 31.12.2025 in Tsd. €	31.12.2025 in Tsd. €	31.12.2024 in Tsd. €
Fahrzeuge für den Personenverkehr	995.039	1.450	5.855	851	991.485	446.004	383.506	19.300	5.807	0	396.999	148.482	168.061
Maschinen und maschinelle Anlagen	100.918	3.819	1.315	1.647	105.069	30.858	42.828	3.520	1.237	0	45.111	29.100	28.639
Technische Anlagen und Maschinen	2.026.535	31.685	8.389	20.484	2.070.315	988.896	714.523	36.651	7.602	0	743.572	337.847	334.315
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	111.115	5.583	1.948	259	115.009	7.700	76.355	5.926	1.911	0	80.370	26.939	27.281
Fertige Anlagen	3.529.333	41.942	11.301	21.105	3.581.079	1.815.133	944.824	52.713	9.628	0	987.909	778.037	785.045
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	221.096	147.786	0	-21.952	346.930	0	0	0	0	0	0	346.930	221.095
	3.750.429	189.728	11.301	-847	3.928.009	1.815.133	944.824	52.713	9.628	0	987.909	1.124.967	1.006.141
Finanzanlagen													
Anteile an verbundenen Unternehmen	11.866	0	0	0	11.866	0	456	0	0	0	456	11.410	11.410
Beteiligungen	102	0	0	0	102	0	0	0	0	0	0	102	102
Sonstige Ausleihungen	1.810	78	269	0	1.619	0	725	52	31	51	695	924	1.085
	13.778	78	269	0	13.587	0	1.181	52	31	51	1.151	12.436	12.597
Anlagevermögen gesamt	3.821.554	193.475	12.288	0	4.002.741	1.821.590	981.758	56.895	10.243	51	1.028.359	1.152.792	1.036.273

Kapitalflussrechnung

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

Kapitalflussrechnung	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Jahresergebnis vor Ergebnisübernahme	-174.362	-185.096
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-) auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	56.843	53.999
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen	217	2.463
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	1	-3
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-30.866	-14.914
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (inkl. kurzfristiger Rückstellungen)	34.266	22.234
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Anlageabgängen	-633	316
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	12.591	13.537
Sonstige Beteiligungserträge (-)	-1.500	-724
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-103.443	-108.188
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-3.668	-8.862
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	902	371
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-189.729	-119.891
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	237	348

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-77	-65
Einzahlungen (+) aus erhaltenen Investitionszuschüssen	35.767	35.722
Erhaltene Zinsen (+)	152	58
Erhaltene Dividenden (+)	1.500	724
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-154.916	-91.595
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführungen	20.251	20.472
Sonstige Einzahlungen (+) eines Gesellschafters	185.096	131.443
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von Krediten	104.446	100.000
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Krediten	-38.294	-39.257
Gezahlte Zinsen (-)	-13.077	-13.019
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	258.422	199.639
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	63	-144
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	825	969
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	888	825

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen-

des Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Überein-

stimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG Prüfungsurteil

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 eingehalten hat.

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

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Energiewirtschaftsgesetz (IDW PS 610 n.F. (07.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir wenden

als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Köln, den 22. April 2026

WIBERA Wirtschaftsberatung
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims Christoph Drewes
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	EStG	Einkommensteuergesetz	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
AfA	Absetzung für Abnutzung	EStR	Einkommensteuerrichtlinie	PCGK	Public Corporate Governance Kodex
AT-MA	Außertarifliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	EU	Europäische Union	Pkw	Personenkraftwagen
beka	Eigenname: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH	EuGH	Europäischer Gerichtshof in Luxemburg	ppa.	per procura
BilMoG	Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz	GO NW	Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen	RAP	Rechnungsabgrenzungsposten
BilRUG	Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	RVK	Eigenname: Regionalverkehr Köln GmbH
BIP	Bruttoinlandsprodukt	HGB	Handelsgesetzbuch	SOV	Eigenname: Schilling Omnibusverkehr GmbH
BO Kraft	Betriebsordnung von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr	HGK	Eigenname: Häfen und Güterverkehr Köln AG	SPNV	Schienerpersonennahverkehr
BO Strab	Betriebsordnung Straßenbahn	IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer	SRM	Supplier Relationship Management
DIN	Deutsche Industrie-Norm	IHK	Industrie- und Handelskammer zu Köln	TV-N NW	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe NW
DKS	Eigenname: Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH	ISO	International Organization for Standardization	U-/S-Bahn	Utergrundbahn/Schnellbahn
DRS2	Deutscher Rechnungslegungs-Standard Nr. 2	ITF	Integraler Taktfahrplan NW	UITP	Eigenname: Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen, Brüssel
EBO	Eisenbahn-Betriebsordnung	Kfz	Kraftfahrzeug	VDV	Eigenname: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., Köln
EDV	Elektronische Datenverarbeitung	KSG	Eigenname: Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH	ver.di	Eigenname: Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
EG	Europäische Gemeinschaft	MdR	Mitglied des Rates der Stadt Köln	VOB/VOL	Verdingungsordnung für (Bau-)Leistungen
EGHGB	Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch	Mofis	Mobiles Fahrgastinformationssystem	VRS	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme (EG-Öko-Audit-Verordnung)	NSB	Nord-Süd Stadtbahn	Westigo	Eigenname: Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen
EN	Europa-Norm	NW/NRW	Bundesland Nordrhein-Westfalen	ZVK	Eigenname: Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln
		ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
		P+R	Park + Ride		



Herausgeber

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

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK Stab Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 24
50823 Köln
Telefon 0221/178-0
www.stadtwerkekoeln.de

Konzeption und Gestaltung

Kammann Rossi GmbH, Köln

Fotografie

Ralf Berndt, Köln (Titel)
Christian Seiter, Köln (Porträts)