

RHEINBAHN AG

Postfach 10 42 63
40033 Düsseldorf
Telefon: 0211 / 5 82 -01
Telefax: 0211 / 5 82 19 66
<http://www.rheinbahn.de>
E-Mail: rheinbahn@rheinbahn.de



BETEILIGUNGSVERHÄLTNIS

Grundkapital	35.000.000,00 EUR	
Landeshauptstadt Düsseldorf	1.750.000,00 EUR	5,00 %
Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH	33.250.000,00 EUR	95,00 %

ZIELE DER BETEILIGUNG UND ERFÜLLUNG DES ÖFFENTLICHEN ZWECKS

Gegenstand des Unternehmens sind die Vorhaltung von Verkehrsanlagen, der Betrieb von Stadtbahnen, Straßenbahnen, Omnibussen und anderen, dem Personenverkehr dienenden Fahrzeugen in- und außerhalb der Stadt Düsseldorf sowie der Schienenpersonenverkehr und der Güterverkehr.

Die Gesellschaft darf alle Geschäfte betreiben, die geeignet sind, den Gesellschaftszweck und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu fördern.

Die Gesellschaft ist berechtigt, andere Unternehmen, die im oder für den Bereich des öffentlichen Verkehrs tätig sind, zu erwerben, sich an solchen zu beteiligen und Interessengemeinschaftsverträge mit diesen Unternehmen abzuschließen. Gleiche Verträge können mit Gebietskörperschaften und anderen juristischen Personen des öffentlichen Rechts abgeschlossen werden.

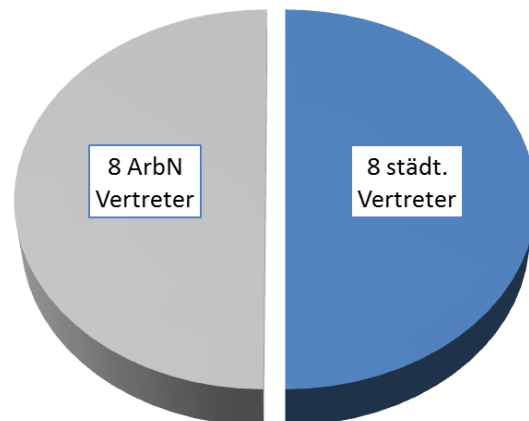
Mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr für die Stadt Düsseldorf sowie für die angrenzenden Kommunen und Kreise hat die Rheinbahn AG den ihr übertragenen öffentlichen Zweck erfüllt.

PERSONALBESTAND

Beschäftigte: 2.822 (Vorjahr: 2.850)

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Zusammensetzung des Aufsichtsrates



a.) Städtische Aufsichtsratsmitglieder (01.01.2015 – 31.12.2015)

Oberbürgermeister Thomas Geisel	Vorsitzender
Ratsherr Andreas Hartnigk	
Ratsfrau Annelies Böcker	
Ratsherr Norbert Czerwinski	
Ratsfrau Ursula Holtmann-Schnieder	
Ratsherr Manfred Neuenhaus	
Ratsherr Rolf Tups	
Ratsherr Martin Volkenrath	

b.) Vorstand

Dirk Biesenbach	Sprecher des Vorstandes (bis 31.12.2015)
Michael Clausecker	Sprecher des Vorstandes (ab 1.1.2016)
Klaus Klar	Arbeitsdirektor

c.) Hauptversammlung

Das gezeichnete Kapital der Rheinbahn AG wird zu 100% von der Landeshauptstadt Düsseldorf gehalten, davon 95% der Aktien treuhänderisch für Rechnung der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH. Die Rechte aus dem Aktienkapital werden in den Hauptversammlungen durch den Oberbürgermeister als städtischer Kapitalvertreter oder einen von ihm benannten Vertreter ausgeübt.

Bilanz

Aktiva

	2015	Veränderung '15 - '14	2014	2013
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
A. Anlagevermögen	578.711	-30.503	609.214	607.235
Immaterielle Vermögensgegenstände	4.167	1.236	2.931	3.493
Sachanlagen	501.208	56.295	444.913	442.276
Finanzanlagen	73.336	-88.034	161.370	161.466
B. Umlaufvermögen	93.386	16.917	76.469	92.772
Vorräte	19.664	2.535	17.129	16.378
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	41.398	10.531	30.867	20.555
Kassenbestand / Bankguthaben	32.324	3.851	28.473	55.839
C. Rechnungsabgrenzungsposten	680	73	607	456
Bilanzsumme	672.777	-13.513	686.290	700.463

Passiva

	2015	Veränderung '15 - '14	2014	2013
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
A. Eigenkapital	195.259	-87.900	283.159	283.160
Gezeichnetes Kapital	35.000	0	35.000	35.000
Kapitalrücklage	123.442	-87.900	211.342	211.342
Gewinnrücklage	36.817	0	36.817	26.177
Bilanzgewinn	0	0	0	10.641
B. Rückstellungen	45.643	-3.409	49.052	56.567
C. Verbindlichkeiten	422.555	73.783	348.772	356.369
D. Rechnungsabgrenzungsposten	9.320	4.013	5.307	4.367
Bilanzsumme	672.777	-13.513	686.290	700.463

Gewinn- und Verlustrechnung

	2015	Veränderung '15 - '14	2014	2013
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1. Umsatzerlöse	226.432	7.385	219.047	209.400
2. Bestandsveränderungen	179	-289	468	-545
3. andere aktivierte Leistungen	11.817	2.851	8.966	8.022
4. Sonstige betriebliche Erträge	27.221	675	26.546	36.562
Gesamterträge	265.648	10.621	255.027	253.439
5. Materialaufwand	87.897	8.171	79.726	80.575
6. Personalaufwand	145.462	6.678	138.784	133.647
7. Abschreibungen	39.665	1.445	38.220	36.374
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	31.432	1.055	30.377	26.214
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0	0	0	296
10. Erträge aus Beteiligungen	11.082	-147	11.229	319
11. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlage- vermögens	79	-7	86	93
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	44	-102	146	218
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen	87.900	87.900	0	0
14. Leistungen des Zweckverbands	43.607	6.421	37.186	50.103
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	15.526	-397	15.923	16.553
16. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-87.423	-88.067	644	11.105
17. Außerordentliches Ergebnis	-183	0	-183	-183
18. Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0	0	0
19. sonstige Steuern	294	-167	461	281
20. Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	-87.900	-87.900	0	10.641

Lagebericht

Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell

Die Rheinbahn, 1896 als Rheinische Bahngesellschaft AG gegründet, ist als hundertprozentige Tochter der Stadt Düsseldorf das Nahverkehrsunternehmen der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt. Die Gesellschaft bietet Nahverkehrsleistungen auch für den Kreis Mettmann – mit den Städten Erkrath, Mettmann, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld, Monheim, Ratingen, Velbert und Wülfrath – sowie für den Rhein-Kreis Neuss (Meerbusch, Kaarst, Neuss) und fährt in weiteren sechs Kommunen im Umfeld (Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Wuppertal, Solingen, Krefeld).

Die Rheinbahn befördert mit 739 Fahrzeugen auf 111 Linien werktags rund 714.000 Fahrgäste in einem Einzugsgebiet von 570 Quadratkilometern mit über einer Mio. Einwohnern. Im Jahr 2015 fuhren 217,8 Mio. Fahrgäste mit den 135 Stadtbahnen, 175 Straßenbahnen und 429 Omnibussen der Rheinbahn. Die Jahresleistung betrug 48,9 Mio. Wagenkilometer. Rund 202.300 Abonnenten vertrauen auf den Service der Rheinbahn.

Mit diesen Leistungen rangiert die Rheinbahn an fünfter Stelle der Nahverkehrsunternehmen im Bundesgebiet und ist das größte von 32 kommunalen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Europas fahrgaststärkstem Verbund, mit insgesamt 19 Städten und 7 Kreisen.

Die Rheinbahn beschäftigt durchschnittlich 2.822 Mitarbeiter – davon 100 Auszubildende – und gehört damit zu den größten Arbeitgebern und Ausbildern in der Region.

Die Rheinbahn hat mit allen Aufgabenträgern rechtsgültige Betrauungsregelungen. Die Gesellschaft nimmt damit die Übergangsregelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Anspruch. Die laufende Finanzierung ist durch die im Verkehrsverbund abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung für die nächsten Jahre gewährleistet.

Die Bundesregierung hat das Personenbeförderungsgesetz – PBefG – mit Wirkung zum 1. Januar 2013 an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Die Zulässigkeit von Direktvergaben an den internen Betreiber und die Vergabe von ausschließlichen Rechten sind nunmehr rechtssicher verankert. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen haben nach wie vor Vorrang, wenn sie ohne staatliche Zuwendungen erbracht werden. Allerdings ist der Vorrang dadurch eingeschränkt, dass „Rosinenpickerei“ einzelner ertragreicher Linien und das Herauslösen aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Netz ausgeschlossen sind.

Mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für die Stadt Düsseldorf sowie für die angrenzenden Kommunen und Kreise erfüllt die Rheinbahn den ihr übertragenen öffentlichen Zweck.

Forschung und Entwicklung / Nachhaltigkeit

Als Dienstleistungsunternehmen erstrecken sich die Aktivitäten der Gesellschaft bezüglich Forschung und Entwicklung auf die Prüfung hinsichtlich der Praxistauglichkeit von umweltfreundlichen Technologien im Fahrzeugsektor wie zum Beispiel Hybrid-, Elektro- und Leichtbautechnik.

Im Rahmen einer städteübergreifenden Kooperation mit den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) hat die Rheinbahn 43 Stadtbahnwagen plus eine Option auf weitere 16 Fahrzeuge des Typs HF6 bei der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, bestellt. Hierbei handelt es sich um sechsachsige 28 Meter lange und 2,65 Meter breite Hochflurfahrzeuge, die insbesondere die alten Stadtbahnwagen vom Typ GT8SU ersetzen werden.

Als Mobilitätsdienstleister bringt die Gesellschaft werktäglich rund 714.000 Menschen an ihr Ziel. Gemeinsam mit den Fahrgästen verringert die Rheinbahn jährlich den Ausstoß von weit über 330.000 t CO₂ durch vermiedene PKW-Fahrten, reduziert zudem den hohen Flächenverbrauch motorisierten Individualverkehrs und leistet damit einen überragenden Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Um die eigene Energiebilanz zu verbessern, setzt die Rheinbahn an vielen Stellen an. Dazu gehören energietechnische Optimierungen beim Fahrverhalten und bei Fahrzeugen (Hybrid- und Leichtbaubusse, Stadtbahnfahrzeuge NF8U) sowie der Anschluss der Betriebshöfe Lierenfeld und Heerdt an das Fernwärmenetz. Außerdem besteht eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit in der Kooperation spurwerk.nrw, aus der sich bereits weitere Optionen zur Senkung des Energieverbrauchs ergeben haben.

Nachhaltiges Handeln bedeutet für die Rheinbahn, Umweltaspekte zu berücksichtigen sowie ihrer sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Kunden und der Gesellschaft gerecht zu werden. Daher hat sie bereits im Jahr 2005 als Vollmitglied der UITP, des internationalen ÖPNV-Dachverbands, die Charta für nachhaltige Entwicklung unterzeichnet. Mit dieser Unterschrift verpflichtet sie sich, die drei Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung – die soziale, wirtschaftliche und ökologische Verträglichkeit – in ihren Aktivitäten fest zu verankern.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war im Geschäftsjahr 2015 gekennzeichnet durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 1,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Wichtigster Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft war 2015 der kräftige Inlandskonsum. Die privaten Konsumausgaben stiegen preisbereinigt um 1,9 Prozent, die staatlichen sogar um 2,8 Prozent. Der Arbeitsmarkt erwies sich weiterhin als robust. Die Zahl der Erwerbstätigen mit Wohnsitz in Deutschland ist wiederum deutlich gestiegen und erreichte im Geschäftsjahr rund 43 Millionen Personen. Die Arbeitslosenquote betrug 6,4 Prozent (Vorjahr 6,7 Prozent).

Die Fahrgastzahlen der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Unternehmen stiegen 2015 erneut an. Erstmals fuhren über zehn Mrd. Fahrgäste mit Bussen und Bahnen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Das waren rund 50 Mio. Kunden (+0,5 Prozent) mehr als noch im Jahr 2014. Analog zu den Fahrgastzahlen entwickelten sich die Erträge im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls weiter deutlich positiv. Die Fahrgeldeinnahmen lagen im Geschäftsjahr bei 11,7 Mrd. EUR. Das entspricht einem Zuwachs von 3,5 Prozent. Trotzdem sank der Kostendeckungsgrad im Branchendurchschnitt aufgrund erhöhter Aufwendungen für die Erneuerung der Fahrzeuge und der Infrastruktur um 0,5 Prozent auf 76,6 Prozent.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn wider. Diese betrugen 207,9 Mio. EUR und konnten im Geschäftsjahr um 8,4 Mio. EUR (+4,2 Prozent) gesteigert werden, obwohl sich die Fahrgastzahlen leicht rückläufig entwickelten. Insgesamt nutzten im Geschäftsjahr 217,8 Mio. Fahrgäste (Vorjahr 220 Mio.) das Angebot der Rheinbahn, ein Rückgang um 2,2 Mio. (-1,0 Prozent) gegenüber dem Vorjahr. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf eine leicht rückläufige Zahl der Abonnenten und unterschiedliche Leistungen in bestimmten Messejahren zurückzuführen. Bei der Bewertung der Fahrgastzahlen sind ebenso die vergleichsweise günstigen Benzinpreise, der warme Winter und die Zunahme des Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Fahrpreise stiegen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zum 1. Januar 2015 um durchschnittlich 3,8 Prozent. Die durchschnittliche Nettoeinnahme je Fahrgast erhöht sich um 0,05 EUR auf 1,03 EUR.

Die Verkehrsleistung im Berichtsjahr setzt sich aus 29,2 Mio. Bus- und 13 Mio. Zugkilometern zusammen. Viele verschiedene Marketing- und Vertriebsmaßnahmen wie Linienmarketing, KombiTickets und die intensivere Werbung für die Online- und HandyTickets tragen zur Bindung und Neugewinnung von Kunden

bei. Die Zahl der Abonnenten betrug zum Bilanzstichtag rund 202.300; hinzukommen 4.075 SozialTicket-Nutzer. Damit besitzen über 20 Prozent von den rund eine Million Menschen im Bedienungsgebiet, also mehr als jeder fünfte Einwohner, ein Abonnement der Rheinbahn; im Stadtgebiet Düsseldorf ist sogar jeder vierte Einwohner Abo-Kunde.

Die nordrhein-westfälische Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gab 2012 bei der Beratungsgesellschaft Intraplan Consult GmbH ein Gutachten zum Investitionsbedarf in Auftrag, das Mitte 2012 veröffentlicht und dem zuständigen Minister sowie den Landtagsfraktionen in Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis gebracht wurde. Danach ergibt sich allein von 2012 bis 2016 ein Investitionsbedarf von 1,1 Mrd. EUR nur für die Unternehmen und Kommunen mit Straßen- und Stadtbahnsystemen in Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus werden bis 2025 zusätzliche Mittel in Höhe von 2 Mrd. EUR benötigt. Davon können Kommunen und Unternehmen maximal ein Viertel selbst finanzieren. Die am 24. September 2015 getroffene Einigung zur Zukunft der Regionalisierungsmittel und zur Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist zwar ein wichtiger Schritt bei der Herstellung von Planungssicherheit für die Städte und Kommunen, aber eine Anschlussregelung für die Zuweisungen des Bundes über die sogenannten Entflechtungsmittel steht weiterhin noch aus. Mit einer alleinigen Fortführung der GVFG-Mittel über 2019 hinaus ist der bestehende Investitionsstau nicht zu beseitigen.

Das seit Mai 2012 in Nordrhein-Westfalen geltende Tariftreue- und Vergabegesetz (TVgG NRW) sorgt für neue Unwägbarkeiten. Verfahrensrechtliche Vorgaben und besondere Verpflichtungen zur Einhaltung strenger umwelt- und sozialpolitischer Normen führen zu einer deutlichen Belastung für die kommunalen Verkehrsunternehmen. Eine weitere Verschärfung verursachte die am 1. Februar 2013 in Kraft getretene Verordnung über repräsentative Tarifverträge. Für den Bereich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) ist ausschließlich der nordrhein-westfälische Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) als repräsentativ erklärt worden, was zu einer spürbaren Verteuerung der Fremdvergabe im Busbereich führt. Die Gesellschaft geht aber davon aus, dass die Verordnung auf In-House-Vergaben sowie während der Laufzeit der Bestandsbetreuung nicht anzuwenden ist. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat mit Beschluss vom 19. Oktober 2015 die ÖPNV-Tariftreueverordnung für nichtig erklärt. Die verwaltungsgerichtliche Überprüfung dauert noch an.

Ertragslage

in Mio. Euro	Plan 2015	Ist 2015	Abw.	Ist 2014
Aufwand				
Personalaufwand	144,1	145,5	1,4	138,8
Material und Fremdleistungen	84,0	81,8	-2,2	74,3
Energie	25,3	24,1	-1,2	22,0
Abschreibungen	39,4	39,7	0,3	38,2
Zinsen	15,0	15,5	0,5	15,9
Sonstiger Aufwand	13,7	13,8	0,1	14,5
Gesamtaufwand	321,5	320,4	-1,1	303,7
Ertrag				
Verkehrseinnahmen	206,7	205,9	-0,8	199,1
Abgeltungszahlungen	17,2	17,2	0,0	16,8
Sonstige Erträge	39,8	42,7	2,9	39,3
Gesamtertrag	263,7	265,8	2,1	255,2
Operatives Ergebnis*	-57,8	-54,6	3,2	-48,5
Kostendeckungsgrad**	82,0	83,0	---	84,0

* Ist 2015 ohne außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen (RW Holding AG) = 87,9 Mio. EUR

** Quotient aus Gesamtertrag und Gesamtkosten

Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar.

Der Personalaufwand beinhaltet eine Aufstockung der Rückstellung für den weiteren Anstieg der Arbeitszeitkonten und der Pensionsverpflichtungen. Die Planunterschreitung bei Fremdleistungen ergibt sich aus diversen BgA-Maßnahmen (Betrieb gewerblicher Art) der Stadt Düsseldorf (Zugsicherung u.a.). Allerdings ist beim Materialaufwand, bedingt durch höhere Instandsetzungsmaßnahmen im Bereich Fahrzeuge, ein zehnpromzentiger Anstieg gegenüber dem Planwert zu verzeichnen. Die Energiekosten in Höhe von 24,1 Mio. EUR liegen aufgrund des milden Winters 2014/2015 deutlich unter Plan, sind aber aufgrund bestehender Rohwarensaps zur Absicherung des Dieselpreises und höherer Verbrauchsmengen gegenüber dem Vorjahr (22 Mio. EUR) angestiegen. Die Unterschreitung bei den Verkehrseinnahmen resultiert aus höheren Abschlägen sowie nicht realisierten Nachzahlungen des Verkehrsverbands Rhein-Sieg (VRS). Hier gibt es offene Klagen zum Thema Einnahmeaufteilung. Die Umsatzerlöse liegen mit 226,4 Mio. EUR um 7,4 Mio. EUR (+3,4 Prozent) über denen des Vorjahres. Für weitere Erläuterungen zur Umsatzentwicklung verweisen wir auf die Ausführungen im Gliederungspunkt zu den gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen. Die Mehreinnahmen im Bereich der sonstigen Erträge setzen sich überwiegend aus der Auflösung von Rückstellungsresten und einem Anstieg der aktivierten Eigenleistungen bei Infrastrukturmaßnahmen (Zulaufstrecken Wehrhahn-Linie) zusammen.

Aufgrund einer Abnahme der durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl in der inaktiven Altersteilzeitphase sank im Berichtsjahr die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr (2.749) leicht auf 2.722 (ohne Auszubildende).

Am Bilanzstichtag erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung der Anteile an der RW Holding AG in Höhe von 87,9 Mio. EUR bei den Finanzanlagen auf den beizulegenden Wert wegen dauernder Wertminderung.

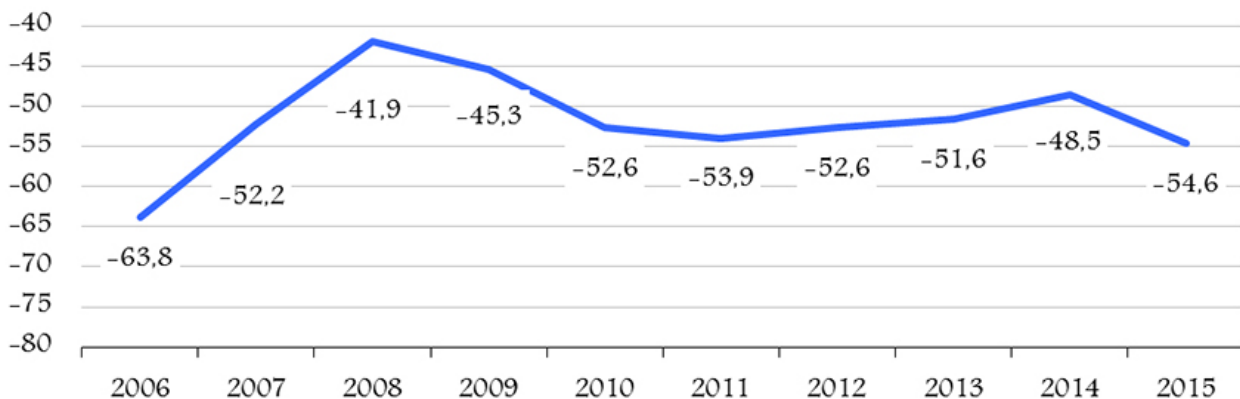
Bedingt durch intensive Investitionstätigkeit in den Vorjahren und im Geschäftsjahr in Höhe von 97,4 Mio. EUR (nach Abzug von Zuschüssen) steigen die Abschreibungen um 1,4 Mio. EUR.

Das Ergebnis des Jahres 2015 vor Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen des Verbunds (operatives Ergebnis, ohne außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen) beträgt –54,6 Mio. EUR (Vorjahr –48,5 Mio. EUR). Das operative Ergebnis entspricht mit umgekehrten Vorzeichen den Ausgleichsleistungen, wie im Anhang unter Punkt II. Textziffer 21 erläutert.

Der Kostendeckungsgrad aus Verkehrseinnahmen, Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter und Schüler sowie sonstigen Erträgen (sonstige Umsatzerlöse, Veränderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen, andere aktivierte Eigenleistungen sowie sonstige betriebliche Erträge) liegt mit 83,0 Prozent um 1,0 Prozent unter dem Vorjahreswert, befindet sich damit aber im Branchenvergleich weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Die Rheinbahn stellt ihren Aufgabenträgern gemäß Finanzierungsbescheid des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von bis zu 147,7 Mio. EUR zur Verfügung. Von diesen Leistungen erwirtschaftet sie selbst 93,1 Mio. EUR, sodass sie einen Ausgleich von 54,6 Mio. EUR beansprucht.

Operatives Ergebnis in Mio. Euro



Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft beträgt 672,8 Mio. EUR zum 31. Dezember 2015. Wesentliche Positionen des Sachanlagevermögens (501,2 Mio. EUR) sind Gleisanlagen und Fahrzeuge für den Personenverkehr (150,9 Mio. und 167,8 Mio. EUR). Die Finanzanlagen bestehen im Wesentlichen aus der Beteiligung an der RW Holding AG in Höhe von 66,5 Mio. EUR (Vorjahr 154,4 Mio. EUR). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahreswert resultiert gemäß § 253 HGB aus einer außerplanmäßigen Abschreibung der Anteile an der RW Holding AG in Höhe von 87,9 Mio. EUR wegen dauernder Wertminderung. Der aus der außerplanmäßigen Abschreibung entstandene Verlust wird durch eine Entnahme in gleicher Höhe aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Dadurch sinkt die Eigenkapitalquote von 41,3 Prozent auf 29,0 Prozent. Die Investitionstätigkeit im Geschäftsjahr betrifft im Wesentlichen Erneuerungsinvestitionen in die Schieneninfrastruktur sowie Zahlungen für neue Stadtbahnen.

2015 wurden, im Rahmen zweier Bieterverfahren, das Grundstück der Rheinbahnverwaltung, 10.375 m² groß, sowie das Nachbargrundstück, die Gleisschleife, 3.454 m² groß, verkauft. Die Übereignungen sind im Kaufvertrag „Gleisschleife“ auf Anfang 2016 und im Kaufvertrag „Rheinbahnverwaltung“ auf den Zeitraum Ende 2016/Anfang 2017, nach dem Umzug der Verwaltung nach Düsseldorf-Lierenfeld, terminiert.

Die Veränderung bei den sonstigen Vermögensgegenständen gegenüber dem Vorjahr (+10,9 Mio. EUR) betrifft überwiegend Erstattungsansprüche aus Weiterberechnungen (+3,8 Mio. EUR), Steuererstattungsansprüche (+3,7 Mio. EUR) und Forderungen gegen die Stadt Düsseldorf (+3,7 Mio. EUR). Zur Entwicklung der liquiden Mittel und der Bankverbindlichkeiten verweisen wir auf die Kapitalflussrechnung.

Der Rückgang bei den sonstigen Rückstellungen resultiert überwiegend aus der planmäßigen Inanspruchnahme von Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen und aus einer Reduzierung der Rückstellung für Risiken aus der Einnahmeaufteilung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Die Finanzlage wird in der folgenden Kapitalflussrechnung dargestellt:

Kapitalflussrechnung 1.1. - 31.12.

	2015	2014
	Mio. EUR	Mio. EUR
Mittelveränderung aus laufender		
Geschäftstätigkeit	34,3	27,8
Investitionstätigkeit	-97,1	-40,0
Finanzierungstätigkeit	66,6	-15,1
Veränderung der Zahlungsmittel	3,8	-27,3
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	28,5	55,8
Finanzmittelbestand am Jahresende	32,3	28,5

Die Investitionen resultieren im Wesentlichen aus Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen; hier vor allem aus Liniengleisen und Fahrleitungen (12,0 Mio. EUR).

Außerdem sind Investitionen in geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 70,0 Mio. EUR zu verzeichnen. Von besonderer Relevanz sind hierunter Anzahlungen in Höhe von 30 Prozent des Vertragswerts für die bestellten Hochflurstadtbahnfahrzeuge (37,4 Mio. EUR), im Bau befindliche Stadtbahnanlagen (9,8 Mio. EUR), der Neubau der Hauptverwaltung (7,8 Mio. EUR) sowie weitere Einrichtungen für das ITCS-System (5,2 Mio. EUR).

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finanzierungstätigkeit ergeben sich aus Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten in Höhe von 81,6 Mio. EUR sowie Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 15,0 Mio. EUR.

Die Rheinbahn hat sich zur weiteren Sicherung ihrer künftigen Finanzierung im Geschäftsjahr, wie in den Vorjahren, einem externen Rating unterzogen. Trotz der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen hat die beauftragte Agentur Standard & Poor's dem Unternehmen erneut seine hohe Kreditwürdigkeit bestätigt (Rating-Ergebnis AA-). Somit bleibt die Rheinbahn weiterhin eine attraktive Adresse für den Finanzmarkt.

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Der Kostendeckungsgrad beträgt 83,0 Prozent (Plan 82,0 Prozent; Vorjahr 84,0 Prozent).

Das EBITDA* entwickelte sich wie folgt:

*Operational Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization

	Plan 2015	IST 2015*	IST 2014
	TEUR	TEUR	TEUR
1. Operatives Ergebnis zzg	-57.830	-54.643	-48.506
2.1 Zinsergebnis	14.625	15.402	15.691
2.2 Abschreibungen	39.431	39.665	38.220
Zwischensumme	54.056	55.067	53.911
EBITDA	-3.774	424	5.405

*2015 ohne außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen (RW Holding AG) = 87.900 TEUR

Im Übrigen verweisen wir auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage.

Mit durchschnittlich 100 Ausbildungsplätzen über alle Ausbildungsjahrgänge hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Die Rheinbahn vermittelt somit als bedeutender Arbeitgeber in der Region jungen Menschen eine qualifizierte Berufsausbildung.

Nachtragsbericht

Bis zur Erstellung des Lageberichts lagen keine berichtsrelevanten Sachverhalte vor.

Prognosebericht

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2016 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis von - 62,1 Mio. EUR aus. Bei der Planung wurden alle vereinbarten und erwarteten Veränderungen insbesondere bei der Personalentwicklung, den Entgelttarifstrukturen, den Preisen im VRR unter Einbeziehung von Veränderungen bei den Übersteigern/Fremdnutzern und den Energiepreisen berücksichtigt. Die Verkehrsleistung wird mit 29,4 Mio. Bus- und 13,3 Mio. Zugkilometern geplant. Sowohl die in den vergangenen Jahren als auch im Planjahr gestiegene Investitionstätigkeit (für Stadtbahnen, Busse, Neubau Verwaltungsgebäude, Zugsicherungstechnik, Barrierefreiheit, das Intermodal Transport Control System (ITCS) etc.) führt in Verbindung mit der absehbaren Reduzierung von Zuschüssen nach § 12 ÖPNVG zu einer deutlich höheren Fremdkapitalaufnahme. Durch einen günstigen Finanzierungsabschluss mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) wird ein Teil der Belastung durch verminderten Zinsaufwand kompensiert. Die Gesellschaft plant mit einem Zinsergebnis von 15,6 Mio. EUR sowie bei den Abschreibungen mit einem Planwert in Höhe von 41,5 Mio. EUR. Die Rheinbahn plant für 2016 mit mindestens 118 Ausbildungsplätzen.

Zusätzliche Fahrgaststeigerungen werden durch die Eröffnung der Wehrhahn-Linie und Erhöhung der Betriebsleistungen erwartet. Trotz Belastungen aus der Investitionstätigkeit, die die Rheinbahn überwiegend selbst finanzieren wird, bleibt der prognostizierte Kostendeckungsgrad mit über 81 Prozent weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Risiken und Chancen

Die Finanzierung künftiger Investitionen, vor allem der notwendigen Ersatzinvestitionen in die mittlerweile zum Teil schon mehr als 30 Jahre alten Stadtbahnanlagen, ist als kritisch zu bezeichnen, da Ersatzinvestitionen nur unter bestimmten Voraussetzungen förderfähig sind und Fördermittel insbesondere aufgrund der schwierigen Haushaltslage der öffentlichen Hand nur begrenzt zur Verfügung stehen.

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

Die Rheinbahn hat mit allen Aufgabenträgern rechtsgültige Betrauungsregelungen. Wie für alle anderen Verkehrsunternehmen besteht auch für die Rheinbahn das Risiko, im Rahmen einer möglichen Liberalisierung des öffentlichen Nahverkehrssystems Linienkonzessionen zu verlieren. Durch die neue Rechtslage, die durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geschaffen wurde, ist jedoch den Aufgabenträgern das Instrument der Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen als interner Betreiber gegeben worden. Die Bezirksregierung als Bewilligungsbehörde für die Konzessionen ist insoweit an die Entscheidung der Aufgabenträger gebunden. Seit Anfang 2013 ist das Risiko für die Rheinbahn dadurch deutlich gesunken.

Für die Finanzierung mittel- und langfristig notwendiger Investitionen in die Schieneninfrastruktur und in Schienenfahrzeuge müssen Finanzierungsmittel aufgenommen werden. Die Rheinbahn entwickelt Lösungen, unter Nutzung des positiven Ratings, um die Finanzierung dieser Investitionen zukünftig sicherzustellen.

Für den gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf abgeschlossenen US-Cross-Border-Lease des Schienennetzes im Stadtgebiet besteht ein Risikohandbuch, in dem die vertraglich eingegangenen Verpflichtungen dokumentiert sind und Handlungsanweisungen zur Abwehr möglicher Risiken gegeben werden. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr weitere Abstimmungsprozesse mit dem Leasinggeber durchgeführt.

Zu den wesentlichen Finanzinstrumenten der Rheinbahn AG zählen Finanzanlagen, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Ziel der Gesellschaft ist es, Risiken zu vermeiden bzw. zu verringern. Ausfallrisiken werden kontinuierlich überwacht. Darüber hinaus werden die bestandsgefährdenden Risiken der Rheinbahn, aber auch die sich mittel- und kurzfristig abzeichnenden wirtschaftlichen Risiken und Chancen im Rahmen des Risiko-Management-Systems erfasst, bewertet und auf Änderungen regelmäßig überprüft. Derzeit sind keine bestandsgefährdenden Risiken zu erkennen.

Insgesamt besteht ein zuverlässiges Steuerungs- und Frühwarnsystem. Die Revision als unabhängige Kontrollinstanz der Gesellschaft ergänzt durch ihre Prüftätigkeit die Risikoüberwachung.

Mit Inbetriebnahme der neuen Wehrhahn-Linie im Februar 2016 erwartet die Gesellschaft steigende Fahrgastzahlen. Durch die neue U-Bahn-Strecke besteht nun eine 3,4 Kilometer lange neue Achse in der Innenstadt und erhöht somit die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Düsseldorf.

Eine weitere Chance für die Rheinbahn besteht in den steigenden Einwohnerzahlen in Düsseldorf.

Der seit Jahren positive Trend wird unterstützt durch das allgemein wachsende Umweltbewusstsein und einen Wandel in der Mobilitätskultur.

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

Die Rheinbahn AG ist eine hundertprozentige Tochter der Stadt Düsseldorf. Ein öffentlicher Zweck liegt dann vor, wenn die Leistungen des Unternehmens im Aufgabenbereich der Gemeinde liegen und eine im

öffentlichen Interesse gebotene Versorgung der Einwohner zum Ziel haben, also zum Bereich der Daseinsvorsorge gehören.

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

Erklärung am Schluss des Abhängigkeitsberichts

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat im Jahr 2002 formal mitgeteilt, dass sie mit Mehrheit an der Gesellschaft beteiligt ist. Da zwischen der Stadt Düsseldorf und der Gesellschaft kein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag besteht, ist ein Abhängigkeitsbericht zu erstellen. Am Schluss des Abhängigkeitsberichts findet sich folgende Erklärung des Vorstands: „Als Vorstand eines abhängigen Unternehmens erklären wir nach § 312 AktG, dass unsere Gesellschaft bei den im Abhängigkeitsbericht aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten hat.“

Erklärung zur Unternehmensführung über die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil (§ 289a Abs. 4 HGB i.V. m. §§ 289a Abs. 2 Nr. 4 HGB, 76 Abs. 4 und 111 Abs. 5 AktG)

Erklärung zur Unternehmensführung (Festlegungen)

Die Rheinbahn ist den gesetzlichen Anforderungen aus § 289a Abs. 4 HGB i.V.m. §§ 289a Abs. 2 Nr. 4 HGB, 76 Abs. 4 und 111 Abs. 5 AktG vollumfänglich und fristgerecht nachgekommen:

Mit Beschluss vom 21. September 2015 hat der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstandes Zielgrößen und Fristen zur Erreichung der Zielgrößen festgelegt. Als Zielgröße auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleiter) wurde ein Frauenanteil von 12,5 Prozent festgelegt. Als Zielgröße auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleiter) wurde ein Frauenanteil von 10 Prozent festgelegt. Der Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstandes liegt jeweils unter 30 Prozent. Die festgelegten Zielgrößen unterschreiten den erreichten Frauenanteil nicht. Als Bezugszeitraum wurde die Zeit bis zum 30. Juni 2017 festgelegt.

Mit Beschluss vom 18. September 2015 hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand Zielgrößen und Fristen zur Erreichung der Zielgrößen festgelegt. Als Zielgröße für den Aufsichtsrat wurde ein Frauenanteil von 18,75 Prozent festgelegt. Als Zielgröße im Vorstand wurde ein Frauenanteil von 0 Prozent festgelegt. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand liegt jeweils unter 30 Prozent. Die festgelegten Zielgrößen unterschreiten den erreichten Frauenanteil nicht. Als Bezugszeitraum wurde die Zeit bis zum 30. Juni 2017 festgelegt.

Erklärung zur Unternehmensführung (Angaben)

Angaben in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Zielgrößen entfallen, da es sich um erstmalige Festlegungen mit Frist zur Erreichung bis zum 30. Juni 2017 handelt.“

Bezüge der Organe

Vorstand

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen insgesamt für das Geschäftsjahr 548 TEUR, die sich wie folgt verteilen:

Dirk Biesenbach 276 TEUR (davon 49 TEUR variable Bezüge);

Klaus Klar 272 TEUR (davon 44 TEUR variable Bezüge).

Dirk Biesenbach hat nach Ablauf seines Anstellungsvertrags einen Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehalts in Höhe des bis dahin erreichten Versorgungsprozentsatzes von 43,5 Prozent bezogen auf das zuletzt geltende Jahresgrundgehalt. Für Klaus Klar besteht eine Zusage in Höhe von 10 % des zuletzt geltenden Jahresgrundgehalts. Darüber hinaus erhält Herr Klar 2,5 % des Jahresgrundgehaltes für jedes volle Dienstjahr als Vorstandsmitglied bis zum Eintritt des Pensionsfalles, höchstens jedoch 60 % des zuletzt geltenden Jahresgrundgehalts.

Darüber hinaus wurden den Pensionsrückstellungen unter Berücksichtigung des Rechnungszinssatzes von 3,89 Prozent für Dirk Biesenbach 113 TEUR und für Klaus Klar 51 TEUR zugeführt. Die Barwerte zum 31. Dezember 2015 betragen bei Dirk Biesenbach 1.513 TEUR und bei Klaus Klar 1.143 TEUR.

Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 848 TEUR. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen besteht eine Rückstellung in Höhe von 9.951 TEUR.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 55 TEUR. In der folgenden Tabelle werden die Mitglieder mit ihren Bezügen einzeln aufgeführt.

Aufsichtsrat

Die Bezüge des Aufsichtsrates betragen für das Geschäftsjahr 55 TEUR. In der folgenden Tabelle werden die Mitglieder mit ihren Bezügen einzeln aufgeführt.

Aufsichtsrat	2015
Thomas Geisel (Vorsitzender)	7.500,00 EUR
Uwe David (stellv. Vorsitzender)	5.700,00 EUR
Michael Pink	2.850,00 EUR
Annelies Böcker	3.000,00 EUR
Norbert Czerwinski	2.700,00 EUR
Andreas Hartnigk	4.998,00 EUR
Heiko Goebel	2.700,00 EUR
Ursula Holtmann-Schnieder	2.700,00 EUR
Jörg Junkermann	3.000,00 EUR
Manfred Jan Neuenhaus	2.550,00 EUR
Thorsten Neufeld	2.700,00 EUR
Jürgen Scharoff	2.850,00 EUR
Dieter Teske	2.850,00 EUR

	2015
Rolf Tups	2.700,00 EUR
Martin Volkenrath	2.550,00 EUR
Gustav Wilden	3.900,00 EUR
Gesamt:	57.263,00 EUR

Aufgabenerfüllung, Leistungen / Produkte

Leistungskennzahlen mit 3-Jahresübersichten:

	2013	2014	2015
Fahrgäste in Mio.	218	220	2018
Fahrgeldeinnahmen in Mio. EUR	187,6	199,5	205,9
Kostendeckungsgrad	82,4	84	83
Abonnenten in Tsd.	213,7	209,7	202,3

Wesentliche Finanz- und Leistungsbeziehungen der Beteiligungen untereinander und mit der Gemeinde

Stadt Düsseldorf

Die Umsatzerlöse für den Verkauf von Fahrausweisen an die Stadt belaufen sich im Jahr 2015 zusammengefasst auf 9.309 TEUR.

Im Rahmen des Pachtvertrags Stadtbahnanlagen erbrachte die Rheinbahn AG für die Instandsetzung der baulichen Anlagen und der betriebstechnischen Ausrüstung Leistungen in Höhe von 8.872 TEUR, die an die Stadt auf Basis der aktuellen Preisliste Leistungen für Dritte weiterberechnet wurden. Für die Überlassung des Pachtobjektes Stadtbahnanlagen zahlte die Rheinbahn AG an die Stadt einen Pachtzins. In 2015 sind insgesamt Abschlagszahlungen in Höhe von 1.460 TEUR geleistet worden.

Die Leistungen der Rheinbahn AG für die Projektsteuerung, Projektleitung, Bauüberwachung und fachtechnische Begleitung im Rahmen der Vereinbarung über die Planung, die Finanzierung und den Bau der Düsseldorfer Stadtbahn betragen insgesamt 1.351 TEUR.

Für verschiedene Maßnahmen an Straßenbahnstrecken und Haltestellen, die von der Stadt verursacht werden, hat die Gesellschaft für das Jahr 2015 insgesamt Zahlungen in Höhe von 242 TEUR vereinnahmt.

Die Erträge aus Leistungen gem. § 20 der Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, die anteilmäßig auf Stadt Düsseldorf entfallen, betragen 2.180 TEUR.

Für die Übernahme von Bürgschaftsverpflichtungen hat die Rheinbahn AG in 2015 insgesamt 26 TEUR an Bürgschaftsprovisionen an die Stadt gezahlt.

Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH

Die Erträge aus Leistungen gem. § 20 der Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, die anteilmäßig auf die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf entfallen, betragen 41.425 TEUR.

Messe Düsseldorf GmbH

Gemäß Kooperationsvertrag für die Ausgabe von KombiTickets hat die Rheinbahn AG für die VRR-Leistungen (inkl. Buspendelverkehr) Umsatzerlöse in Höhe von 2.143 TEUR erzielt.

Stadtwerke Düsseldorf AG

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen (i.W. FirmenTickets) erreichte 2015 einen Umfang von 660 TEUR.

Die Aufwendungen gegenüber den Stadtwerken, die in erster Linie den Bereich Strom und Gas betrifft, lagen bei rd. 8,9 Mio. EUR.

Netzgesellschaft Düsseldorf mbH

Die Umsatzerlöse aus FirmenTickets lagen in 2015 bei rd. 267 TEUR.

Der Aufwendungen gegenüber der Netzgesellschaft (i.W. Bahnstrom) lagen bei rd. 2,6 Mio. EUR.

Werkstatt für angepasste Arbeit GmbH

Die Umsatzerlöse aus FirmenTickets erreichten in 2015 einen Umfang von ca. 381 TEUR.

Jugendberufshilfe Düsseldorf gGmbH

Die Umsatzerlöse für den Verkauf von Fahrausweisen (FirmenTicket) erreichen 2015 einen Wert von 128 TEUR.

Düsseldorf Congress Sport & Event GmbH

Die Rheinbahn AG hat Umsatzerlöse gemäß den Verträgen für die Ausgabe verschiedener KombiTickets für die VRR-Leistungen in Höhe von insgesamt 236 TEUR erzielt.

Reisedienst Maaßen GmbH

Die Reisedienst Maaßen GmbH erbringt für die Rheinbahn AG Beförderungsleistungen im Linienverkehr sowohl mit eigenen als auch mit Rheinbahn-Fahrzeugen. Der Aufwand der Rheinbahn AG im Jahr 2015 aus der Erbringung von Beförderungsleistungen durch die Reisedienst Maaßen GmbH betrug 5.753 TEUR. Für die Fahrzeugstellung und deren Instandhaltung stellte die Rheinbahn AG der Reisedienst Maaßen GmbH 2.473 TEUR in Rechnung.