

Geschäftsbericht

2019



Geschäftsbericht

2019



Unser Ziel:

Die Rheinbahn wird erste Wahl für Mobilität in und um Düsseldorf

2019 war für die Rheinbahn ein Jahr der Veränderung – und des Aufbruchs. Wir haben sehr viel geschafft, doch auch noch einiges vor uns. Sicher ist: Wir sind auf einem sehr guten Weg. Das zeigen nicht nur die Fahrgastzahlen, die deutlich stärker gestiegen sind als im ÖPNV insgesamt: Mit annähernd 230 Millionen Fahrgästen haben wir so viele Menschen befördert wie noch nie. Die Steigerung beträgt über zwei Prozent, bezogen auf das Jahr zuvor. Auch die Abonnentenzahlen sind äußerst positiv, mit rund 217.000 Abos übertreffen wir die früheren Jahre bei Weitem. Mit einem Wort: **Wir haben ein Rekordergebnis erzielt!** Das ist gut für Düsseldorf, für die Region und auch für unsere Rheinbahn-Mannschaft.

Verkehrswende? Nur mit uns!

Diese positiven Zahlen sind zum einen die Bestätigung dafür, dass die Rheinbahn die erste Wahl für Mobilität in Stadt und Region darstellt. Wir bieten die Alternative zum Individualverkehr und ermöglichen jedem, auch ohne Auto unterwegs zu sein. Für **das Gelingen der Verkehrswende** spielen wir eine tragende Rolle. Zum anderen sind die hohen Fahrgastzahlen für uns Ansporn und Verpflichtung zugleich: Wir wollen unsere Leistung noch weiter steigern, damit sich im sogenannten Modal Split, also bei der Verkehrsmittelwahl, der Anteil zugunsten des ÖPNV weiter erhöht. Das ist das Gebot der Zukunft und der Gegenwart.

Denn Düsseldorf und die umliegenden Orte wachsen. Umweltschonender Verkehr und komfortable, leistungsfähige Mobilität werden damit noch wichtiger als bisher.



”

2019 war ein großartiges Jahr. Wir haben die Trendwende geschafft und 4,5 Millionen mehr Fahrgäste befördert als im letzten Jahr. Das zeigt: Unsere Strategie und die Qualitätsoffensive wirken!

“

Klaus Klar

Vorstandsvorsitzender
und Arbeitsdirektor





Neue Strategie für höhere Kundenzufriedenheit

Wir wollen die Menschen davon überzeugen, dass ihre Entscheidung für die Rheinbahn die richtige Wahl ist – für sie selbst und für alle anderen. Denn so tragen sie wesentlich dazu bei, dass unsere Stadt lebenswert und attraktiv bleibt. Um diese Entscheidung zu fördern, müssen wir noch einiges tun. Das wissen wir – und wir haben diese Aufgabe mit Elan angepackt. Im September 2019 stellten wir unsere neue Strategie vor, die aus fünf Bausteinen besteht. Sie bilden das Fundament für unser Tun: **konsequent aus der Sicht des Kunden zu denken und zu handeln.**

Die fünf Bausteine unserer Strategie

- **Leistungsfähige Organisation: „Wir stellen die Weichen“**
Die Basis unseres Erfolgs ist eine leistungsfähige Organisation. Wir stellen unsere Rheinbahn schlagkräftig, dienstleistungsorientiert und effizient auf. Als starkes Team gestalten wir gemeinsam Gegenwart und Zukunft der Mobilität in Düsseldorf und der Region. Ausgehend von unserem Kerngeschäft – zuverlässig und pünktlich Bus und Bahn fahren – stellen wir heute schon die Weichen für morgen.
- **Attraktive Services: „Nähe trifft Freiheit“**
Als Rheinbahn gehören wir zu Düsseldorf und der Region. Mit attraktiven Services wollen wir unsere Kunden begeistern und ihnen ein Maximum an Flexibilität und Komfort bieten: 2020 wird es zum Beispiel weitere Taktverdichtungen geben. Für die bequeme und einfache Nutzung unseres Angebots erleichtern wir unseren Kunden den Fahrkartenkauf sowohl an unseren Automaten als auch über unsere App. Zusätzlich überzeugen unsere attraktiven Services mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis: Das Angebot der Rheinbahn ist seinen Preis wert!
- **Solide Finanzen: „Mobilität bedeutet Verantwortung“**
Ein leistungsfähiges Mobilitätsangebot braucht eine belastbare finanzielle Grundlage. Durch eine Steigerung des Umsatzes wollen wir so viel wie möglich aus eigener Kraft leisten.
- **Hohe Qualität: „Gute Gründe für die Rheinbahn“**
Zuverlässig, pünktlich, sauber und verbindlich – das ist unser Anspruch. Woran wir das messen? An zufriedenen Kunden! Und wenn unsere Kunden zufrieden sind, sind wir es auch.
- **Gute Reputation: „Unsere Rheinbahn!“**
Wir haben einen Auftrag in dieser Stadt und in dieser Region: Wir wollen die Menschen in und um Düsseldorf nicht nur bewegen, sondern auch begeistern! Alle sollen stolz sein können auf unsere Rheinbahn.



”

Selbst mit den enormen Investitionen in neue Fahrzeuge und in die Infrastruktur ist die Rheinbahn finanziell gut aufgestellt. Mit den steigenden Fahrgast- und Abonnementzahlen entwickeln sich die Umsätze sehr positiv.

“

Susanne Momberg

Vorstand Finanzen



”

Wir investieren kräftig in neue Bahnen und verjüngen in raschem Tempo unsere Busflotte. Die Stickoxidemissionen werden um mindestens 85 Prozent reduziert – und der Komfort für unsere Fahrgäste steigt!

“

Michael Richarz

Vorstand Technik und Betrieb

Wie setzen wir diese Ziele in die Praxis um? Wir haben zwölf Schwerpunktprojekte gebildet, die sich aus verschiedenen Perspektiven und mit unterschiedlichen Ansätzen unserer Kernaufgabe widmen: die zuverlässige, komfortable und einfache Mobilität für jeden Einwohner und jeden Besucher zu ermöglichen. Die zwölf Schwerpunkte umfassen wiederum eine große Zahl von zugeordneten Projekten. Alles in allem haben wir rund 100 kleine und große Maßnahmen initiiert und teilweise auch schon abgeschlossen.

Investitionen in eine klimafreundliche und emissionsarme Zukunft

Zu den großen Maßnahmen gehören definitiv die enormen Investitionen, die sich über mehrere Jahre erstrecken. Insgesamt **investieren wir in den kommenden Jahren über eine Milliarde Euro**: in umweltfreundliche Fahrzeuge (> Seite 44), in barrierefreie Bahnsteige (> Seite 66), in die Modernisierung der Werkstätten, in die Verbesserung der Infrastruktur und vieles andere mehr.

Die Effekte spüren nicht nur die Fahrgäste, sondern alle Bürgerinnen und Bürger: Bis Ende 2020 bringen wir die gesamte Busflotte auf Euro-VI-Norm, das ist die derzeit strengste Abgasnorm. Das Durchschnittsalter der über 470 Busse beträgt dann drei Jahre! So senken wir den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) von 100 Tonnen auf 14 Tonnen – und das bei annähernd 230 Millionen Fahrgästen. Bis 2035 wollen wir klimaneutral fahren. Unsere Rheinbahn ist somit der Garant dafür, dass **die Anforderungen des Luftreinhalteplans der Stadt Düsseldorf erfüllt werden können**.

3.303 Rheinbahnerinnen und Rheinbahner – ein gemeinsames Ziel

Wir ziehen an einem Strang. Wir alle setzen uns dafür ein, dass die Stadt und die Region wirtschaftlich leistungsfähig sowie die Lebensqualität hoch bleiben. Wir steigern kontinuierlich unser Tagesgeschäft (> Seite 54) und wir stemmen auch die außergewöhnlichen Anforderungen wie Kirmes mit 3,9 Millionen Besuchern (> Seite 60), internationale Messen und viele andere Großveranstaltungen. Wir sind die erste Wahl für Mobilität in Düsseldorf und der Region.

Klaus Klar

Vorstandsvorsitzender
und Arbeitsdirektor

Susanne Momberg

Vorstand
Finanzen

Michael Richarz

Vorstand
Technik und Betrieb

Berichte Themen Abschluss



Berichte

- 12 Mitglieder der Organe der Gesellschaft
- 13 Hauptversammlung
- 13 Bericht des Aufsichtsrats
- 14 Lagebericht 2019 der Rheinbahn AG
- 26 Personalbericht

Unsere Themen

- 33 Vorfahrt für Qualität: Unsere Offensive für höhere Kundenzufriedenheit
- 40 Wir investieren: In gutes Klima und überzeugende Leistung
- 65 Anspruchsvolle Großprojekte: Barrierefreier Umbau von Bahnsteigen und andere Baustellen
- 71 Moderne Technik im alten Tunnel: 170 Kilometer Kabel und über 30 Millionen Euro für ein neues Zugsicherungssystem samt Stellwerk
- 75 Vielfältige Unterstützung: Service für unsere Fahrgäste
- 84 Erfolgreich unterwegs: Marketing und Vertrieb
- 94 Mit viel Engagement: Wir überzeugen als attraktiver Arbeitgeber

Abschluss

- 102 Bilanz
 - 103 Gewinn- und Verlustrechnung
 - 104 Kapitalflussrechnung
 - 105 Allgemeine Erläuterungen
 - 106 Entwicklung des Anlagevermögens
 - 108 Erläuterungen zur Bilanz
 - 113 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
 - 117 Sonstige Angaben
 - 120 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
 - 123 Rheinbahn auf einen Blick
 - 124 Rheinbahn kompakt
- 126 Impressum

Berichte

12 Mitglieder der Organe der Gesellschaft

13 Hauptversammlung

13 Bericht des Aufsichtsrats

14 Lagebericht 2019 der Rheinbahn AG

14 Grundlagen des Unternehmens

16 Wirtschaftsbericht

17 Fahrgastentwicklung

20 Unternehmensergebnis

26 Personalbericht





Mitglieder der Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Thomas Geisel	Vorsitzender, Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf	Düsseldorf
Michael Pink	Stellv. Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender, Betriebsschlosser	Düsseldorf
Annelies Böcker	Ratsfrau, Kauffrau	Düsseldorf
Norbert Czerwinski	Ratsherr, Sprecher der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Angestellter	Düsseldorf
Netziati Emin	Betriebsrat, Betriebshofassistent	Neuss
Volker Gabriel	Betriebsrat, Obmann Betriebshof Benrath	Düsseldorf
Heiko Goebel	Betriebsrat, Sachbearbeiter	Haan
Andreas Hartnigk	Ratsherr, erster stellv. Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion, Rechtsanwalt	Düsseldorf
Ursula Holtmann-Schnieder	Ratsfrau, stellv. Vorsitzende der SPD-Ratsfraktion, Dipl.-Pädagogin/Dozentin in der Familien- und Erwachsenenbildung	Düsseldorf
Jörg Junkermann	Betriebsrat, Straßenbahnfahrer	Düsseldorf
Manfred Jan Neuenhaus	Ratsherr, Fraktionsvorsitzender und Geschäftsführer der FDP-Ratsfraktion	Düsseldorf
Dirk Seibel	Gewerkschaftssekretär	Grevenbroich
Dietmar Stoffels	Leitender Angestellter, Bereichsleiter Personal, Soziales und Organisation	Meerbusch
Dieter Teske	Betriebsrat, Sachbearbeiter	Ratingen
Rolf Tups	Ratsherr, stellv. Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion, Unternehmensberater	Düsseldorf
Martin Volkenrath	Ratsherr, stellv. Vorsitzender der SPD-Ratsfraktion, Gewerkschaftssekretär	Düsseldorf

Vorstand

Klaus Klar	Vorstandsvorsitzender und Arbeitsdirektor
Michael Richarz	Vorstand Technik und Betrieb (seit 1.4.2019)
Sylvia Lier	Kaufmännischer Vorstand (von 1.5.2019 bis 31.12.2019, abberufen am 14.11.2019)
Susanne Momberg	Vorstand Finanzen (seit 10.12.2019 mit Wirkung zum 2.12.2019)

Haupt- versammlung

79. ordentliche Hauptversammlung
der Rheinbahn AG am 29. Mai 2020

Tagesordnung

1. Verzicht auf die Formalitäten der Einberufung und Bekanntmachung laut Aktiengesetz
2. Vorlage des vom Vorstand aufgestellten und durch den Aufsichtsrat festgestellten Jahresabschlusses 2019 mit dem Lagebericht der Gesellschaft und dem Bericht des Aufsichtsrats
3. Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019
4. Wahl des Abschlussprüfers für das Jahr 2020
5. Gewinnverwendung
6. Verschiedenes

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat wurde im Geschäftsjahr 2019 in acht Plenarsitzungen und vier Ausschusssitzungen vom Vorstand über die Lage der Gesellschaft und ihre wirtschaftliche Entwicklung unterrichtet. Er hat die erforderlichen Beschlüsse nach intensiver Erörterung wichtiger Unternehmensplanungen und -ergebnisse gefasst. Die Unternehmensleitung wurde in der vorgeschriebenen Form überwacht.

Am 29. Mai 2019 beschloss die Hauptversammlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, mit der Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2019 der Rheinbahn zu beauftragen. Die Auftragsvergabe durch den Aufsichtsrat erfolgte in Anwendung des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rheinbahn geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen, der hier ab Seite 120 abgedruckt ist.

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

Der Aufsichtsrat schließt sich nach eigener Prüfung dem Ergebnis des Abschlussprüfers an und billigt den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019.

Dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rheinbahn AG spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung aus. Sie haben mit engagiertem Einsatz ihre Aufgaben erfolgreich erfüllt.

Düsseldorf, im Juni 2020

Oberbürgermeister
Thomas Geisel
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Lagebericht 2019 der Rheinbahn AG*

Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell

Die Rheinbahn AG („Rheinbahn“), 1896 als Rheinische Bahngesellschaft AG gegründet, ist das Nahverkehrsunternehmen der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf. 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 788 Fahrzeugen auf 135 Linien werktags rund 760.000 Fahrgäste in einem Einzugsgebiet von 570 Quadratkilometern mit über einer Mio. Einwohnern. Im Jahr 2019 fuhren 229,3 Mio. Fahrgäste mit den 208 Stadtbahnen, 98 Straßenbahnen und 482 Omnibussen. Die Jahresleistung betrug 53,8 Mio. Wagenkilometer. Über 217.000 Abonnenten vertrauen auf den Service der Rheinbahn.

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

Die Rheinbahn beschäftigt durchschnittlich 3.179 Mitarbeiter – davon 135 Auszubildende – und gehört damit zu den größten Arbeitgebern und Ausbildern in der Region.

Der Gesetzgeber 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 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.

Bis zum 31. Oktober 2019 war die Rheinbahn im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässigen Übergangsregelung durch die Stadt Düsseldorf und die mitbedienten Aufgabenträger mit der Durchführung der Verkehrsleistungen betraut. Nach Auslaufen der Bestandsbetrauung haben die Stadt Düsseldorf, der Kreis Mettmann und die Stadt Hilden mit Zustimmung der übrigen mitbedienten Aufgabenträger das gesamte Rheinbahn-Netz an die Rheinbahn gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit Wirkung vom 1. November 2019 für die Dauer von 22,5 Jahren direkt vergeben. Die Rechtmäßigkeit dieser Direktvergabe bestätigte das Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf mit Beschluss vom 28. Oktober 2019. Durch den vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erlassenen Finanzierungsbescheid ist die Finanzierung über die gesamte Laufzeit gesichert. Flankierend dazu erneuerte die Genehmigungsbehörde sämtliche auslaufenden Genehmigungen von Straßenbahn- und Buslinien für den Zeitraum von ebenfalls 22,5 Jahren.

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

* Der vollständige, geprüfte Lagebericht wird fristgerecht unter www.bundesanzeiger.de veröffentlicht.

Die Rheinbahn
beschleunigt die
 vollständige **UMRÜSTUNG**
 ihrer Busflotte auf die
Euro-VI-Norm bis Ende 2020
 und trägt somit erheblich
 zur **VERBESSERUNG**
 der **Luftqualität**
 in der Region bei.

Nachhaltigkeit

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

2019 wurden weitere 24 umweltfreundliche Solobusse in Leichtbauweise des niederländischen Herstellers VDL aus einem 2016 abgeschlossenen Rahmenvertrag in Betrieb genommen, der die Lieferung von insgesamt 91 Fahrzeugen umfasste. Durch ihre spezielle Bauweise mit deutlich leichteren Materialien wiegen sie etwa drei Tonnen weniger als herkömmliche Busse und verbrauchen folglich auch rund 20 Prozent weniger Kraftstoff. Zudem nahm die Rheinbahn 49 Gelenkbusse des Herstellers Solaris in Betrieb. Alle Fahrzeuge erreichen die Euro-VI-Norm, die beste Abgasklasse, die Dieselfahrzeuge derzeit haben können.

Der Aufsichtsrat beschloss 2018 im Rahmen eines Aktionsplans der Rheinbahn zur Stickoxidreduzierung den Austausch von 89 älteren Bussen und die Nachrüstung von bis zu 154 jüngeren Euro-V-Fahrzeugen mit Abgasnachbehandlungssystemen. Dabei werden die Nachrüstanlagen vom Bundesverkehrsministerium anteilig gefördert. Damit beschleunigt das Unternehmen die vollständige Umrüstung seiner Busflotte auf die Euro-VI-Norm bis Ende 2020 und trägt somit erheblich zur Verbesserung der Luftqualität in der Region bei.

Zusätzlich investiert die Gesellschaft über 20 Mio. Euro in ihre mittlerweile seit über 20 Jahren eingesetzten Niederflur-Straßenbahnen der ersten Generation (Typ NF6) und lässt 47 Fahrzeuge bei dem Instandhaltungsunternehmen IFTEC in Leipzig grundlegend modernisieren.

Gemeinsam mit ihren täglich rund 760.000 Fahrgästen vermeidet die Rheinbahn den Ausstoß von CO₂ und Stickoxiden durch unterbliebene Pkw-Fahrten, reduziert zudem den hohen Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs und leistet damit einen überragenden Beitrag zum Klima-, Gesundheits- 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-, Elektro- und Leichtbaubusse sowie aktuell 28 elektrisch angetriebene Wirtschaftsfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) sowie bei den vielfältigen Gewerken unserer Infrastruktur. Außerdem hat die Rheinbahn auf ihrem Betriebshof in Lierenfeld eine der größten Fotovoltaikanlagen der Region installiert. Mit der Anlage werden jedes Jahr rund 600.000 Kilowattstunden (kWh) Strom produziert.

Nachhaltiges Handeln bedeutet für die Rheinbahn, Umweltaspekte zu berücksichtigen sowie ihrer sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung gegenüber den Kundinnen und Kunden, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern 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. Vor diesem Hintergrund hat die Rheinbahn im Geschäftsjahr Nachhaltigkeitsleitlinien formuliert, die insbesondere der internen und externen Kommunikation dienen.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war im Jahr 2019 um 0,6 Prozent höher als im Vorjahr. Die deutsche Wirtschaft ist damit das zehnte Jahr in Folge gewachsen. Das Wachstum hat jedoch an Schwung verloren. Positive Wachstumsimpulse kamen 2019 vor allem durch den Konsum: Sowohl die privaten Konsumausgaben (+1,6 Prozent) als auch die staatlichen Konsumausgaben (+2,5 Prozent) waren höher als im Vorjahr. Die Wirtschaftsleistung in Deutschland wurde im Jahresdurchschnitt 2019 von 45,3 Mio. Erwerbstätigen (+0,9 Prozent) mit Arbeitsort in Deutschland erbracht. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote sank gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Prozent auf 5,0 Prozent.

Im Jahr 2019 sind die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr erneut gestiegen: Insgesamt nutzten im Geschäftsjahr 10,41 Mrd. Kunden die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs und sorgten für einen Fahrgastrekord bei den Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Das Fahrgastwachstum fiel mit 0,3 Prozent allerdings deutlich geringer aus als in den Jahren zuvor. Da in diesen Angaben auch die Zahlen des Schienen-Personennahverkehrs sowie des Schienen-Personenfernverkehrs enthalten sind, ist der Vergleich mit den ÖPNV-Leistungen in Stadt und Region allerdings nur eingeschränkt möglich. Analog zu den Fahrgastzahlen stiegen auch die Ticketeinnahmen der ÖPNV-Unternehmen im letzten Jahr um 2,2 Prozent auf insgesamt 13,34 Mrd. Euro.

Die Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn betrugen 248,7 Mio. Euro und konnten im Geschäftsjahr um 13,3 Mio. Euro (+5,65 Prozent) gesteigert werden. Insgesamt nutzten 229,3 Mio. Fahrgäste (Vorjahr 224,8 Mio.) das Angebot der Rheinbahn. Die Fahrpreise stiegen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zum 1. Januar 2019 um durchschnittlich 1,9 Prozent. Die durchschnittliche Nettoeinnahme je Fahrgast erhöhte sich um 0,04 Euro auf 1,15 Euro.

Die Verkehrsleistung im Berichtsjahr setzt sich aus 31,6 Mio. Bus- und 13,6 Mio. Zugkilometern zusammen. Eine Vielzahl von 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 213.172; hinzu kommen 3.904 SozialTicket-Nutzer. Damit besitzt jeder fünfte der rund eine Mio. Einwohner im Bedienungsgebiet ein Abonnement der Rheinbahn; im Stadtgebiet Düsseldorf ist sogar jeder vierte Einwohner Abo-Kunde.

Fahrgastentwicklung

Fahrgeldeinnahmen (in Mio. Euro)

2013 2014 2015 2016 2017 2018 **2019**

250

200

150

100

50

0

218,0

187,6

220,0

199,5

217,8

207,9

223,4

217,4

224,7

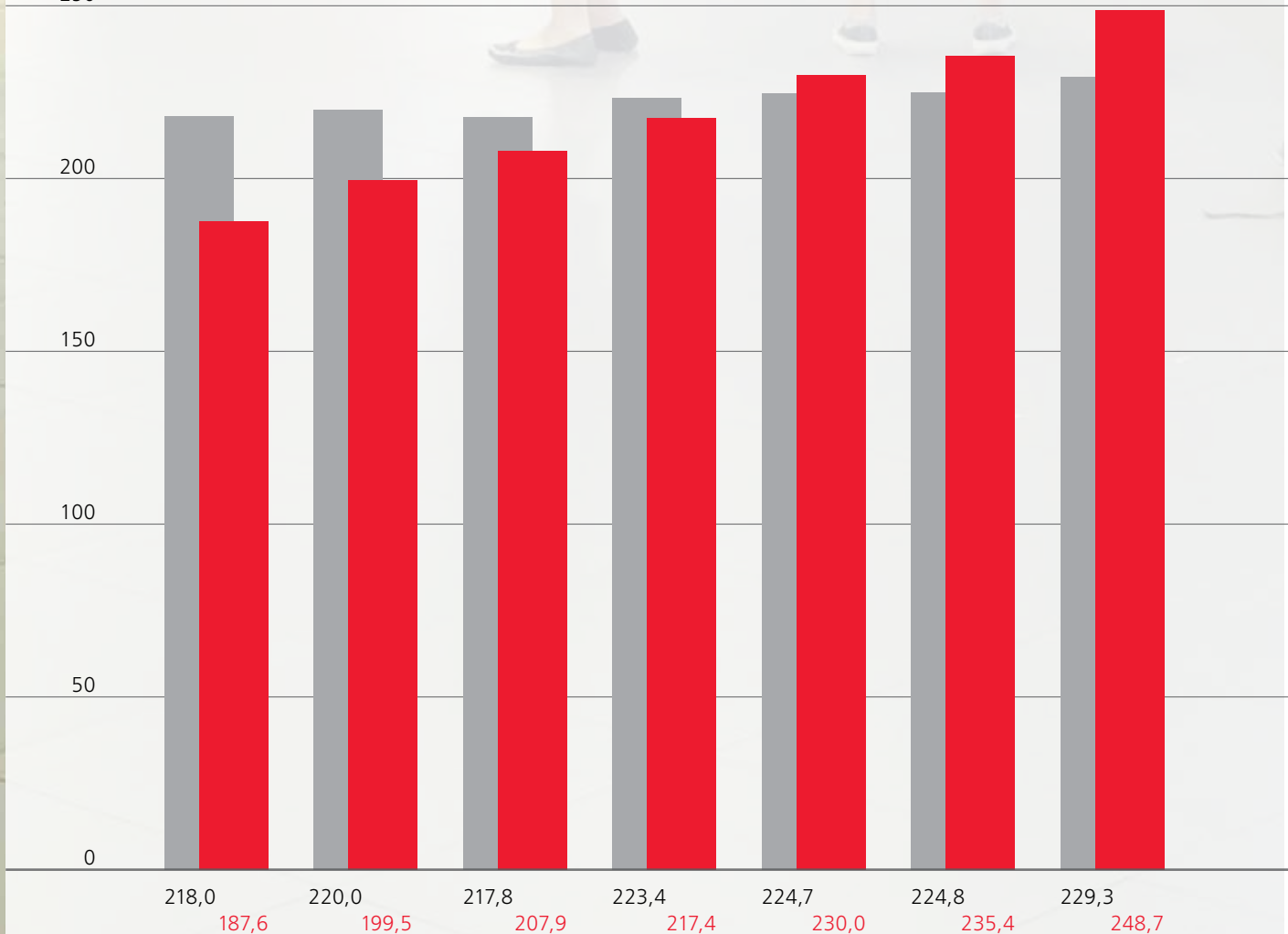
230,0

224,8

235,4

229,3

248,7



Ertragslage

Die Ertragslage stellt sich in Tabelle 1 (mit Überleitung aus dem Jahresabschluss) wie folgt dar:

Tabelle 1 in Mio. Euro		Plan 2019	Ist 2019	Ist 2018
Anhang 12	Umsatzerlöse	275,4	282,8	270,9
Anhang 13	Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	-4,6	5,7
Anhang 13	Andere aktivierte Eigenleistungen	7,5	9,9	9,2
Anhang 14	Sonstige betriebliche Erträge	8,1	61,8	10,2
Anhang 19	Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,3	8,6
Anhang 20	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	0,1	4,0	0,1
Anhang 20	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,0	0,0	0,0
	Zwischensumme	291,1	354,2	304,7
Anhang 12	Abzüglich Zuschüsse (ÖPNV-Pauschale)	0,0	-0,2	-0,2
Anhang 19	Abzüglich Liquidationserlös RW Holding	0,0	-0,2	0,0
Anhang 14	Abzüglich Zuschreibung RWE-Aktien	0,0	0,0	-5,7
Anhang 14	Abzüglich Gewinn RWE-Aktienverkauf	0,0	-53,3	0,0
Anhang 19	Abzüglich RWE-Dividende	0,0	-4	-8,7
	Gesamtertrag	291,1	296,5	290,3
Anhang 15	Materialaufwand	109,4	99,8	107,5
Anhang 16	Personalaufwand	179,2	184,3	170,3
Anhang 17	Abschreibungen	49,4	47,4	45,8
Anhang 18	Sonstige betriebliche Aufwendungen	27,1	32,0	26,5
Anhang 20	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	14,0	12,9	13,0
Anhang 22	Sonstige Steuern	0,3	0,3	0,3
	Gesamtaufwand	379,4	376,7	363,4
	Operatives Ergebnis	-88,3	-80,2	-73,1

Die folgende Tabelle zeigt die Struktur auf Basis des Wirtschaftsplans:

Tabelle 2 in Mio. Euro	Plan 2019	Ist 2019	Abw.	Ist 2018
Ertrag				
Verkehrseinnahmen	236,6	239,8	3,2	232,1
Abgeltzahlungen	17,8	18,4	0,6	17,2
Sonstige Erträge	36,7	38,3	1,6	41,0
Gesamtertrag	291,1	296,5	5,4	290,3
Aufwand				
Personalaufwand	179,2	184,3	5,1	170,3
Material und Fremdleistungen	95,9	92,7	-3,2	96,8
Energie	26,6	23,0	-3,6	23,6
Abschreibungen	49,4	47,4	-2,0	45,8
Zinsen	14,0	12,9	-1,1	13,0
Sonstiger Aufwand	14,3	16,4	2,1	13,9
Gesamtaufwand	379,4	376,7	-2,7	363,4
Operatives Ergebnis	-88,3	-80,2	8,1	-73,1
Kostendeckungsgrad *	76,7	78,7	-	79,9

* Quotient aus Gesamtertrag und Gesamtkosten in Prozent. Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar.

Der laufende Umsatz (Tabelle 1) liegt mit 282,8 Mio. Euro um 11,9 Mio. Euro (+4,39 Prozent) über dem des Vorjahres. Für weitere Erläuterungen zur Umsatzentwicklung verweisen wir auf die Ausführungen im Gliederungspunkt zu den gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen. Die Überschreitung der Planwerte bei den Verkehrseinnahmen

resultiert aus einer gegenüber dem Plan höheren Steigerung bei den kassentechnischen Einnahmen (Plan 3,64 Prozent, Ist 5,65 Prozent). Negativ wirken sich die Rückstellungen für Risiken aus dem Fremdnutzer-/SPNV-Ausgleich aus. Die Erhöhung bei den Abgeltungszahlungen, insbesondere für die Beförderung schwerbehinderter Personen, korrespondiert mit den höheren kassentechnischen Einnahmen.

Unternehmensergebnis (in Mio. Euro)



Die sonstigen betrieblichen Erträge (Tabelle 1) beinhalten im Wesentlichen den Gewinn aus dem Verkauf der RWE-Aktien (53,3 Mio. Euro). Komplettierungen von Fahrzeugen und Bautätigkeiten von Infrastrukturmaßnahmen führten zu einem Anstieg bei den aktivierten Eigenleistungen gegenüber dem Planwert.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 14,0 Mio. Euro, bedingt durch eine ab 1. April 2019 gültige Tarifsteigerung in Höhe von 3,1 Prozent. Eine gestiegene Mitarbeiterzahl sowie die Aufstockung der Rückstellung für den Anstieg der Arbeitszeit-/Urlaubskonten führten zu einer weiteren Erhöhung. Hinzu kommen höhere Aufwendungen für Abfindungen und bezahlte Überstunden.

Als Vorstand Technik und Betrieb wurde zum 1. April 2019 Michael Richarz bestellt sowie Sylvia Lier als kaufmännischer Vorstand zum 1. Mai 2019. Die Berufung von Sylvia Lier zum kaufmännischen Vorstand der Rheinbahn endete einvernehmlich mit sofortiger Wirkung am 14. November 2019. Am 10. Dezember wurde Susanne Momberg zum interimistischen Vorstand Finanzen ernannt.

Der Material- und Fremdleistungsaufwand liegt hauptsächlich aufgrund von Verzögerungen bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Projekt 2021 und geringeren Subunternehmerleistungen unter Plan. Die Energiekosten in Höhe von 23,0 Mio. Euro (Vorjahr 23,6 Mio. Euro) liegen infolge des milden Winters 2018/2019 und einer unterjährig abgeschlossenen Dieselpreisabsicherung unter Plan.

Der geringere Zinsaufwand (-1,1 Mio. Euro) resultiert aus der nicht komplett in Anspruch genommenen geplanten Darlehenssumme sowie der günstigen Zinsentwicklung. Die Abschreibungen befinden sich um 2,0 Mio. Euro unter Plan, bedingt durch Verzögerungen bei der Beschaffung von Investitionsgütern.

Der Kostendeckungsgrad aus Fahrgeldeinnahmen, Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter und Schüler sowie sonstigen Erträgen (sonstige Umsatzerlöse, Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen, andere

aktivierte Eigenleistungen sowie sonstige betriebliche Erträge) liegt mit 78,7 Prozent um 1,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert, befindet sich jedoch 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 175,5 Mio. Euro zur Verfügung. Von diesen Leistungen erwirtschaftet sie selbst 95,3 Mio. Euro, sodass sie einen Ausgleich von 80,2 Mio. Euro beansprucht.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft beträgt 878,3 Mio. Euro am 31. Dezember 2019.

Bedeutende Positionen des Sachanlagevermögens (594,5 Mio. Euro) sind Gleisanlagen (160,4 Mio. Euro) und Fahrzeuge für den Personenverkehr (158,4 Mio. Euro). Die wesentlichen Veränderungen im Sachanlagevermögen beruhen überwiegend auf einem Zuwachs von rund 23 Mio. Euro bei den Anlagen im Bau und rund 22 Mio. Euro für neue Busse. Demgegenüber stehen hohe planmäßige Abschreibungen bei den Fahrzeugen für den Personenverkehr in Höhe von rund 19 Mio. Euro.

Durch den Verkauf der RWE-Aktien vermindern sich die Finanzanlagen um 102,1 Mio. Euro auf 6,4 Mio. Euro.

Die Vorräte verringern sich gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. Euro. Dabei reduzieren sich die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und unfertige Leistungen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schienenfahrzeugen um 3,1 Mio. Euro. Ferner erhöhen sich die geleisteten Anzahlungen um 2,5 Mio. Euro.

Die Eigenkapitalquote beträgt 28,6 Prozent (Vorjahr 30,3 Prozent). Die Reduzierung beruht auf einer Dividendenausschüttung an den Gesellschafter in Höhe von 4,8 Mio. Euro.

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

Die Finanzlage wird in der folgenden Kapitalflussrechnung dargestellt:

Kapitalflussrechnung (1.1. – 31.12.2019)

		2019 Mio. Euro	2018 Mio. Euro
Mittelveränderung aus laufender	• Geschäftstätigkeit	-28,3	5,7
	• Investitionstätigkeit	109,9	-53,6
	• Finanzierungstätigkeit	38,1	35,9
Veränderung der Zahlungsmittel		119,7	-12,0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		61,9	73,9
Finanzmittelbestand am Jahresende		181,6	61,9

Die Mittelveränderung aus der Investitionstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf der RWE-Aktien in Höhe von 155,4 Mio. Euro. Sie reduziert sich durch Investitionen in Form von neuen Fahrzeugen (Busse) für den Personenverkehr (21,7 Mio. Euro) sowie geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 22,5 Mio. Euro. Von besonderer Relevanz ist dabei die Grundsanie- rung der NF6-Schienenfahrzeuge (11,7 Mio. Euro) und der Zugsicherungsanlagen (3,7 Mio. Euro).

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finan- zierungstätigkeit ergibt sich aus Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten in Höhe von 86,0 Mio. Euro, durch Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 53,3 Mio. Euro sowie Auszahlungen an den Gesellschafter in Höhe von 4,8 Mio. Euro.

Die Finanzmittel am 31. Dezember 2019 bestanden aus laufenden Guthaben und Geldanlagen bei Kreditinstituten.

Die Rheinbahn hat sich wie in den Vorjahren zur weiteren Sicherung ihrer künftigen Finanzierung im Geschäftsjahr einem externen Rating unterzogen. Die beauftragte Agentur Standard & Poor's bestä- tigt dem Unternehmen das Rating-Ergebnis „AA“. Damit verbesserte sie nochmals ihre bisherige Ein- stufung „AA-“. Somit bleibt die Rheinbahn weiterhin eine attraktive Adresse für den Finanzmarkt.

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Ein wichtiger finanzieller Leistungsindikator neben dem operativen Ergebnis ist der Kosten- deckungsgrad. Dieser beträgt 78,7 Prozent (Vorjahr 79,9 Prozent). Zur Analyse der Entwicklung ver- weisen wir auf den Gliederungspunkt Ertragslage.

Mit durchschnittlich 135 Ausbildungsplätzen (Vorjahr 129) 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: Damit ist die Anzahl der Ausbildungsplätze ein wichtiger nicht finanzieller Leistungsindikator.

Prognosebericht

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2020 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis in Höhe von -87,7 Mio. Euro aus. Um die Verkehrs- wende in Düsseldorf zu beschleunigen, die Luft- qualität nachhaltig zu verbessern und die Lebens- qualität in Düsseldorf zu steigern, haben Stadt Düsseldorf und Rheinbahn diverse Maßnahmen vereinbart, die das Ergebnis zusätzlich belasten. Die Mehrbelastung wird von der Stadt Düsseldorf im Interesse der Luftreinhaltung akzeptiert.

Um die Stadt Düsseldorf und die übrigen Aufgabenträger nicht zusätzlich mit anfänglichen finanziellen Mehraufwendungen aus Maßnahmen zu belasten, die sich aus dem Projekt „Rheinbahn 2021“ ergeben, ist in der Planung für 2020 und in der mittelfristigen Ergebnisvorschau bis 2024 eine jährliche Entnahme aus der Gewinnrücklage eingeplant, um Unterdeckungen ergebnismäßig auszugleichen.

Bei der Planung 2020 wurden alle vereinbarten und erwarteten Veränderungen berücksichtigt, insbesondere bei der Personalentwicklung, den Entgelttarifstrukturen, den Preisen im VRR unter Berücksichtigung von Veränderungen bei den Übersteigern/Fremdnutzern und den Energiepreisen. Im Personalaufwand wirkt sich die Kündigung des Manteltarifvertrags aus, die im Plan mit 2,5 Mio. Euro berücksichtigt worden ist. Weitere Streckenerweiterungen bzw. Taktverdichtungen führen zu einer Erhöhung des Personalbestands.

Der Materialaufwand für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge wird aufgrund der gestiegenen Betriebsleistung und der gesetzlich vorgeschriebenen Inspektionen nach § 57 BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) weiterhin auf einem hohen Niveau verbleiben. Die Gesellschaft plant mit einem Zinsaufwand von 12,4 Mio. Euro sowie mit Abschreibungen in Höhe von 52,6 Mio. Euro.

Für 2020 sieht die Rheinbahn 171 Ausbildungs- und Praktikantenplätze vor. Die sowohl in den vergangenen Jahren als auch im Planjahr 2020 gestiegene Investitionstätigkeit (Auslieferung HF6, Beschaffung von 16 weiteren HF6, Anzahlung/Erneuerung NF6, Busse, Barrierefreiheit etc.) führt zu einer weiteren Erhöhung der Kapitaldienstkosten. Bedingt durch umfangreiche Marketing- und Vertriebsmaßnahmen wird für 2020 unter Berücksichtigung damit einhergehender Fahrgastzuwächse (3,0 Prozent) und einer durchschnittlichen VRR-Preisanpassung in Höhe von 1,8 Prozent mit einer Einnahmensteigerung von 4,8 Prozent geplant. Trotz der Belastung aus der weiterhin hohen Investitionstätigkeit, die die Rheinbahn überwiegend selbst finanzieren muss, wird 2020 ein Kostendeckungsgrad von voraussichtlich ca. 78 Prozent erreicht.

Seit Januar 2020 breitet sich das Coronavirus weltweit aus (COVID-19-Pandemie). Der Vorstand hat derzeit seine Erwartungen über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2020 noch nicht gegenüber der Planung von Dezember 2019 angepasst. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die COVID-19-Pandemie Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Rheinbahn hat.

Risiken und Chancen

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

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

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.

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

Für die mittel- und langfristig notwendigen Investitionen in die Schieneninfrastruktur und in Schienenfahrzeuge müssen Finanzierungsmittel aufgenom-

men werden. Die Rheinbahn entwickelt Lösungen, unter Nutzung ihres positiven Ratings, um diese Investitionen auch zukünftig sicherzustellen.

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-Managementsystems erfasst, bewertet und auf Änderungen regelmäßig überprüft. Derzeit sind keine bestandsgefährdenden Risiken zu erkennen.

Die Verbreitung des Coronavirus kann sich negativ auf den Geschäftsverlauf, insbesondere auf die Leistungserbringung und die Fahrgeldeinnahmen, auswirken. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird derzeit als hoch eingeschätzt.

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

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

Für das Gelingen der Verkehrswende ist die Rheinbahn ein wesentlicher Faktor. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll deutlich erhöht werden. Dafür verbessern wir das Angebot, weiten unsere Leistungen aus und vernetzen die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV und können die Menschen zum Um-

steigen vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen motivieren. Hierdurch werden langfristig neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen und gebunden. Dazu zählen ebenfalls die attraktivitätssteigernden Maßnahmen und alternativen Mobilitätsangebote, die die Rheinbahn als Reaktion auf die Diesel- und Fahrverbotsdebatte ergreift, um dauerhaft mehr Fahrgäste und Abonnenten zu gewinnen.

Die Rheinbahn sichert diese positiven Effekte durch eine Qualitätsoffensive und mit Maßnahmen aus dem Projekt „Rheinbahn 2021“ ab. Die wesentlichen Handlungsfelder hierfür sind die Optimierung des Kerngeschäfts, eine Angebotsexpansion sowie die Erschließung neuer Geschäftsfelder.

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

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

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

Erklärung zur Unternehmensführung über die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil (§ 289f HGB, § 76 Abs. 4 und § 111 Abs. 5 AktG)

Erklärung zur Unternehmensführung

(Festlegungen)

Mit Beschluss vom 10. Juli 2019 hat der Aufsichtsrat Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand festgelegt. Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 25 Prozent festgelegt. Als Zielgröße im Vorstand wurde ein Frauenanteil von 33,33 Prozent festgelegt. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat liegt unter 30 Prozent. Die festgelegten Zielgrößen unterschreiten den erreichten Frauenanteil nicht. Als Bezugszeitraum wurde die Zeit bis zum 30. Juni 2021 festgelegt.

Mit Beschluss vom 28. Februar 2018 hat der Vorstand Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands festgelegt. Als Zielgröße auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleitung) wurde ein Frauenanteil von 25 Prozent festgelegt. Als Zielgröße auf der

zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitung) wurde ein Frauenanteil von 17,5 Prozent festgelegt. Die festgelegten Zielgrößen unterschreiten den erreichten Frauenanteil nicht. Als Bezugszeitraum wurde die Zeit bis zum 30. Juni 2022 festgelegt. Unabhängig von diesen Festlegungen strebt der Vorstand einen Frauenanteil von 20 Prozent an der Gesamtbelegschaft an.

Erklärung zur Unternehmensführung

(Angaben)

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands sind unverändert, sodass die festgelegten Zielgrößen bis zum 31. Dezember 2019 erreicht wurden. Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleitung) wurde zum 31. Dezember 2019 ein Frauenanteil von 22,2 Prozent erreicht. Auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitung) beträgt der Frauenanteil 10,7 Prozent und liegt demnach unter der gesetzten Zielgröße von 17,5 Prozent. Die Gesellschaft arbeitet darauf hin, die Zahl der weiblichen Führungskräfte zu erhöhen.

Düsseldorf, 27. März 2020
Rheinbahn AG, Düsseldorf
Der Vorstand

Klaus Klar Susanne Momberg Michael Richarz



Personalbericht

3.303 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigte die Rheinbahn zum 31. Dezember 2019 – davon 151 Auszubildende. Ein Jahr zuvor zählten wir noch 3.117 Mitarbeiter mit 146 Auszubildenden. Insgesamt elf Mitarbeiter befanden sich in der Altersteilzeit, davon ein Mitarbeiter (Vorjahr drei) in der Ruhephase der Altersteilzeit. In befristeter Erwerbsminderungsrente waren 15 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (Vorjahr 14).

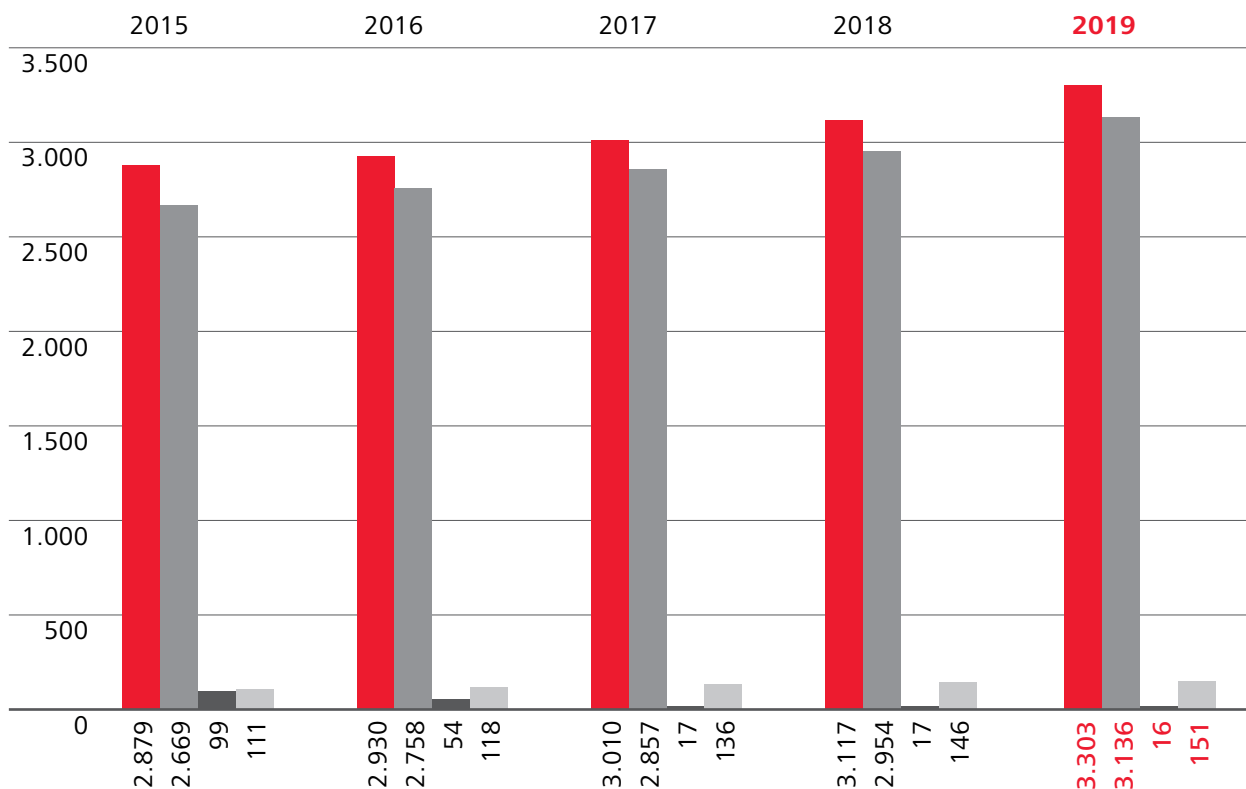
Wir haben 435 (Vorjahr 284) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neu eingestellt, davon sind 333 (Vorjahr 190) Fahrerinnen und Fahrer, 49 Auszubildende und zwölf Praktikantinnen und Praktikanten. Der Personalbedarf stieg aufgrund der Ausweitungen des Fahrtenangebots, durch Taktverdichtung in den Abendstunden sowie durch die Anpassung der Dienstpläne.

Den Neueinstellungen standen 249 (Vorjahr 177) Abgänge durch Fristablauf, Pensionierung, Tod oder Kündigung gegenüber.

Die Personalentwicklung der letzten fünf Jahre zeigt die folgende Übersicht (Stand jeweils 31. Dezember des Jahres).

Personalentwicklung

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter insgesamt
- Aktiv beschäftigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Altersteilzeit und mit befristeter Erwerbsminderungsrente
- Auszubildende



Beschäftigtenzahl

Personalbestand zum 31.12.	2019	2018	Veränderung gegenüber Vorjahr	In Prozent
Betrieb	1.986	1.819	167	9,2
Technik	725	709	16	2,3
Verwaltung	441	445	-4	-0,9
Auszubildende	151	146	5	3,4
Gesamt	3.303	3.117	186	6,0

Aktiv Beschäftigte	2019	2018	Veränderung gegenüber Vorjahr	In Prozent
Betrieb	1.986	1.818	168	9,2
Technik	724	707	17	2,4
Verwaltung	426	429	-3	-0,72
Auszubildende	151	146	5	3,4
Gesamt	3.287	3.100	187	6,0

Eingestellte Auszubildende

Elektroniker für Betriebstechnik

Fachkräfte im Fahrbetrieb

Fachkräfte für Metalltechnik

Industriekaufleute

Industriemechaniker/in

IT-System-Elektroniker

Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker

Kaufleute für Büromanagement

Kfz-Mechatroniker/in

KIA-Mechatroniker (duales Studium)

Mechatroniker

Tiefbaufacharbeiter, Fachrichtung Gleisbau



2019	2018
7	6
4	4
4	7
5	6
8	8
2	2
3	2
2	1
6	5
1	0
6	4
1	0

Ausbildung

Dem demografischen Wandel im Unternehmen begegnen wir unter anderem mit einer starken Ausbildung. Die Zahl der eingestellten Auszubildenden bleibt nach wie vor hoch. Zum 1. September 2019 haben wir 49 junge Menschen in zwölf Ausbildungsberufen neu eingestellt sowie einen Mitarbeiter aus einem bereits bestehenden Beschäftigungsverhältnis in die Ausbildung übernommen. Über alle Ausbildungsjahre betrachtet, befanden sich zum Jahresende 151 junge Menschen in 13 Ausbildungsberufen.

Den Anteil der neu eingestellten weiblichen Auszubildenden konnten wir weiter steigern: von 13,1 auf 14,3 Prozent.

Tarife

Mit dem zwölften Änderungsvertrag zum TV-N NW vom 18. Juni 2018 wurde eine dreistufige Anhebung der Entgelte rückwirkend ab 1. März 2018 mit einer Laufzeit bis zum 31. August 2020 beschlossen. Danach stiegen die Tabellenentgelte in der zweiten Stufe ab April 2019 um 3,09 Prozent, mindestens jedoch um 76,50 Euro. Die dritte Stufe sieht ab März 2020 eine weitere Erhöhung der Tabellenentgelte um 1,06 Prozent, mindestens jedoch um 27,00 Euro vor.

Der Personalaufwand stieg von 170,3 Mio. Euro im Jahr 2018 auf 184,3 Mio. Euro im Berichtsjahr.



Unsere Themen

Daran haben wir 2019 gearbeitet,
das haben wir erreicht.



Vorfahrt für Qualität: Unsere Offensive für höhere Kundenzufriedenheit	33
• Gemeinschaftsaufgabe: Unsere Rheinbahn besser machen	35
• Wie bewerten uns die Kunden? QR-Codes in den Fahrzeugen	39
Wir investieren: In gutes Klima und überzeugende Leistung	40
• Unsere Nachhaltigkeitsleitlinien	42
• Saubere Busse: Unser Beitrag für gutes Klima	44
• Unsere Umweltflotte: Elektrisch betriebene Busse	46
• Nicht nur Düsseldorf im Blick: Zwölf neue Gelenkbusse für den Kreis Mettmann	48
• Große Sache – große Vorbereitungen: Die neue Lade-Infrastruktur im Betriebshof Heerdt	52
• Viele Maßnahmen, starke Effekte: Unsere Angebotserweiterung	54
• Das erste volle Jahr: Unsere MetroBus-Linien	56
• Premiere in Ratingen: Unser Bike-and-ride-Konzept für Pendler	58
• Stolzer Wert: 85 Prozent der Kirmesbesucher nutzten die Rheinbahn	60
Anspruchsvolle Großprojekte:	
Barrierefreier Umbau von Bahnsteigen und andere Baustellen	65
• Zwischen zwei Kirmeszeiten: Neue Hochbahnsteige am Luegplatz	66
• Eine spezielle Aufgabe: Umbau der Haltestelle Lierenfeld Betriebshof	68
Moderne Technik im alten Tunnel: 170 Kilometer Kabel und über 30 Millionen Euro für ein neues Zugsicherungssystem samt Stellwerk	71
Vielfältige Unterstützung: Service für unsere Fahrgäste	75
• Fahrgastbegleitung: 100.000-mal ein großartiger Service	76
• Gewusst wie: Unterwegs mit dem Rollator in Bus und Bahn	79
• Sichere Wege: Verkehrspädagogische Projekte für Kinder und Jugendliche	80
• Zwei Tage, 2.600 Kinder, beste Stimmung: Verkehrssicherheitstage auf dem Betriebshof Lierenfeld	82
Erfolgreich unterwegs: Marketing und Vertrieb	84
• Fahrgastzahlen und Umsatz: Beachtliche Steigerungen	86
• Ohne Ticket, ohne Stau: Freie Fahrt am 15. September 2019	90
• Mal was anderes: Unsere Oldtimer- und Zusatzverkehre	92
• Teil der Stadt und der Kultur: Nacht der Museen mit illuminiertem Betriebshof Am Steinberg	93
Mit viel Engagement: Wir überzeugen als attraktiver Arbeitgeber	94
• Im Fokus: Verbesserungen für den Fahrdienst	97
• Unsere Besten: Ausgezeichnete Azubis	98



Vorfahrt für Qualität:

Unsere Offensive für höhere Kundenzufriedenheit

Wenn man Ergebnisse von Kundenbefragungen konstruktiv betrachtet, sind sie der Ausgangspunkt für echte Veränderungen. Die Auswertung des Kundenbarometers hat vier Kernthemen mit Optimierungsbedarf identifiziert:

- Zuverlässigkeit,
- Pünktlichkeit,
- Sauberkeit,
- Fahrgastinformationen.

Eine groß angelegte, umfassende Qualitätsoffensive ist unsere Antwort auf diese Handlungsfelder. 2019 entwickelten wir ein großes Paket von rund 100 kurz- und mittelfristig zu realisierenden Maßnahmen, von denen sich ein großer Teil schon seit dem Frühjahr in der Umsetzungsphase befindet.





Gemeinschaftsaufgabe:

Unsere Rheinbahn besser machen

Neue Wege gehen, damit sich etwas verändert: Zu Beginn des Jahres bildeten wir vier Teams, die sich je einem Handlungsfeld widmeten, flankiert von zwei Teams für Messung und Kommunikation. Über 30 Personen waren beteiligt. Gefragt war der Perspektivenwechsel. „Konsequent aus Kundensicht denken“, so lautete die Devise.

Die Qualitätsoffensive verlangte geradezu danach, nicht die üblichen Veränderungsprozesse zu wiederholen, sondern etwas anderes auszuprobieren. Um den Rollentausch zu stützen, wurden Teams aus vornehmlich **jungen Talenten quer durch alle Bereiche** und von allen Ebenen zusammengestellt, die sich intensiv mit den Ursachen und den möglichen Lösungen beschäftigten. Den frischen Blick der Jungen ergänzte die Erfahrung der Führungskräfte im Hintergrund, der Betriebsrat und der Vorstand beteiligten sich ebenfalls im Lenkungsausschuss.

Präzise analysieren – konkret agieren

Schon die erste Analyse zeigte: Nicht alle Probleme bestehen überall und permanent, sondern manche Schwierigkeiten entstehen unter speziellen Bedingungen. Einzelne Linien und Strecken sind je nach Jahres- und Uhrzeit und aus unterschiedlichen Gründen betroffen. Mit pauschalen Antworten oder Reformen war es daher nicht getan. **Jeder Aspekt musste individuell betrachtet werden** – insgesamt ein außerordentlich komplexes Geflecht von Ursachen und Wirkungen.

Entsprechend vielfältig gestalten sich die rund 100 kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die die Teams in der Projektphase entwickelten und die seit dem Frühjahr 2019 von den Fachabteilungen realisiert werden. Manches wird getestet, anderes kann direkt dauerhaft etabliert werden. Im Vordergrund stand die Steigerung von Service- und Prozessqualität. Gradmesser für jeden Lösungsvorschlag war die jeweilige Antwort auf die zentrale Frage: „Wie verbessert diese Idee die Kundenzufriedenheit?“



Ein Teil des Teams
Qualitätsoffensive
mit jungen Talenten



Einige Beispiele der Maßnahmen

- **Neue Software:** Sie liefert aktuelle und sofort aufbereitete Daten auf Basis des Betriebsleitsystems (ITCS). Sie hilft, die Pünktlichkeit zu verbessern.
- **Service:** Um die Sauberkeit der Straßenbahnhaltestellen am Düsseldorfer Hauptbahnhof sicherzustellen, kümmert sich ganztägig eine Kraft darum, Müll etc. zu beseitigen, und hilft unseren Fahrgästen bei den unterschiedlichen Fragestellungen.
- **Reinigung im laufenden Betrieb:** Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fahren testweise auf bestimmten Strecken in den Bahnen mit und sammeln liegen gelassenen Müll auf, reinigen Haltestangen sowie Fahrkartenautomaten und helfen unseren Fahrgästen bei Fragen oder Problemen.
- **Blockaden verhindern:** Ein neuer Bordstein zwischen Hauptbahnhof und Worringer Platz verhindert, dass falsch parkende Autos unsere Bahnen behindern. Im Ergebnis gibt es eine positive Wirkung bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Poller und Umbauten zum selben Zweck sind an weiteren Parkflächen geplant.
- **Überschüssiger Bewuchs:** Wir entfernen ihn regelmäßig im und am Gleisbett – für mehr Sauberkeit und Sicherheit entlang unserer Linienwege.
- **Bessere Fahrgastinformation:** Erweiterung der automatischen Durchsagen, die die Fahrer auf Knopfdruck abspielen können, etwa bei Stillstand einer Bahn im Tunnel.
- **Feedback im Test:** Über Terminals in unseren KundenCentern am Hauptbahnhof und an der Heinrich-Heine-Allee können unsere Fahrgäste direkte Rückmeldung darüber geben, wie zufrieden sie mit dem Service waren.
- **Unterstützung für den Fahrdienst:** Erklärvideos helfen bei der selbstständigen Behebung von kleineren Störungen an der Bahn.
- **Verringerung der Ausfälle:** Wir verbessern die präventive Instandhaltung von Fahrzeugen.
- **Verbesserte Pünktlichkeit:** Wir passen Pufferzeiten und den Fahrplan an.
- **Mehr Sicherheitspersonal:** So vermeiden wir Konflikte und verbessern das persönliche Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.







Wie bewerten uns die Kunden?

QR-Codes in den Fahrzeugen

Natürlich binden wir die Kunden in unsere Qualitätsoffensive ein. Ihre Rückmeldung ist besonders wichtig, um beurteilen zu können, ob unsere Maßnahmen auch wirklich ankommen. Vom 20. November 2019 an haben wir für eine Testphase von etwa zwei Monaten rund 80 unserer Busse und Bahnen mit QR-Code-Aufklebern ausgestattet. Darüber konnten die Fahrgäste mit ihrem Smartphone einen Fragebogen aufrufen und mit Smileys ihre Einschätzung zu vier Kategorien mitteilen: Fahrzeuge, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Informationen sowie Haltestellenzustand.



Gefragt wurde etwa nach der Zufriedenheit mit den Informationen an der Haltestelle und über die Rheinbahn-App, ob der Platz im Fahrzeug ausreichend und die Sauberkeit der Haltestellen und Fahrzeuge zufriedenstellend war. Ein Feld für eigene Anmerkungen gab es in den meisten Fällen ebenfalls.

In den verschiedenen Fahrzeugtypen befanden sich jeweils 20 bis 35 individuell für das jeweilige Fahrzeug produzierte QR-Codes, die auf die Scheiben geklebt waren. Es handelte sich um Fahrzeuge mit Zählanlagen, die einen großen Teil des Liniennetzes abdeckten. So ließ sich jede Meldung einem bestimmten Fahrzeug zuordnen und die Werkstätten konnten Hinweisen auf Verschmutzung oder Beschädigung sofort nachgehen.

Aufwendige Vorbereitung im Team bewältigen

Rund 2.400 Aufkleber platzieren – das ist keine Aufgabe, die man sofort erledigt, zumal die Fahrzeuge nicht einfach aus dem Betrieb genommen werden konnten. In insgesamt drei Nächten war das Team auf den Betriebshöfen unterwegs und klebte die QR-Codes an die vorgesehenen Stellen. In einer Nacht unterstützte uns mit Eifer auch der Nachwuchs: Eine **freiwillige Mannschaft von acht Auszubildenden** beteiligte sich an der Aktion, freigestellt von der Ausbildungsabteilung.

Gute Beteiligung

Der Aufwand hat sich gelohnt: Mehrere Tausend Menschen gaben uns konkrete Rückmeldungen zum Zustand der Fahrzeuge und zu allem, was sie bewegte. Besonders erfreulich für uns: **Es war auch häufig ein Lob dabei.**



Wir investieren:

In gutes Klima und überzeugende Leistung

Viele Faktoren tragen dazu bei, dass wir unsere Strategie konsequent umsetzen. Wir wollen die Menschen in der Stadt und der Region von uns überzeugen, damit die Verkehrswende Wirklichkeit wird. Dafür schaffen wir attraktive Verbindungen, die klimafreundlich und emissionsarm sind. So investieren wir in neue Fahrzeuge oder rüsten Busse aus dem Bestand um. Wir haben das Angebot erweitert und außerdem begonnen, ein Bike-and-ride-Konzept für Pendler zu realisieren.





Wir fahren klima- und umweltfreundlich und mit besonders geringen Emissionen.

Wir bieten eine attraktive Alternative zum Individualverkehr – für alle.

Wir ermöglichen flexible Mobilität.

Unsere Nachhaltigkeitsleitlinien

Nachhaltig ist die Rheinbahn schon seit ihrer Gründung vor fast 125 Jahren durch ihre elektrisch betriebenen Bahnen.

Ende 2019 haben wir fünf Kernbereiche festgelegt, für die wir Leitlinien für moderne Nachhaltigkeit formuliert haben. 2020 werden wir sie vorstellen. Geplant ist, diese Leitlinien in abgestufter Intensität mit Daten und Fakten zu unterfüttern, sodass sie sowohl für Laien als auch für Experten nachvollziehbar sind.

Die Rheinbahn-Nachhaltigkeitsleitlinien

1. Wir fahren klima- und umweltfreundlich.

Wir wollen sowohl die CO₂-Emissionen als auch die Luftschadstoffe (NO_x) reduzieren. Wer anstelle eines Autos unsere Busse und Bahnen nutzt, trägt dazu bei, den Ausstoß von klimaschädlichem CO₂ erheblich zu senken.

2. Wir bieten eine attraktive Alternative zum Individualverkehr – für alle.

Ein umfangreiches, zuverlässiges Angebot, Barrierefreiheit und Sicherheit gehören zu den wesentlichen Elementen, die den öffentlichen Nahverkehr attraktiv machen. Dafür setzen wir uns ein, auf vielfältige Weise.

Wir entwickeln
innovative
Lösungen.

Wir übernehmen
soziale
Verantwortung.



➤ Die Jugend will's wissen:
Eine Nachhaltigkeits-AG
besucht die Rheinbahn

14 Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen sieben bis neun des Theodor-Heuss-Gymnasiums in Essen-Kettwig sowie ihre Betreuerin waren am 20. November 2019 bei uns zu Gast. Ihr Anliegen: Sie wollten Antworten auf die Fragen erhalten, die sie bewegen und mit denen sie sich im Rahmen ihrer Arbeitsgemeinschaft beschäftigen. Unsere Nachhaltigkeitsbeauftragte und der Abteilungsleiter Fahrzeuginstandsetzung stellten in ihrem Vortrag das Unternehmen sowie seine Rolle bei der Verkehrswende dar und erläuterten, wie viel die Rheinbahn unternimmt, um klima- und umweltfreundlich zu fahren.

Erstaunlich und erfreulich: der hohe Kenntnisstand der Jugendlichen und ihre Bereitschaft, sich systematisch mit dem Thema auseinanderzusetzen. Zum Vortrag und während der Führung über den Betriebshof Lierenfeld mit Werkstattbesichtigung fragten die AG-Mitglieder intensiv nach: Ab wie vielen Fahrgästen ist ein Bus klimafreundlicher als ein Auto? Welche Rolle soll der öffentliche Nahverkehr bei der Stadtentwicklung spielen? Warum fahren Bahnen auf Schienen? Welche Antriebstechniken haben Zukunft? Diese und noch viel mehr Fragen prasselten auf uns ein – wir haben sie sehr gern beantwortet.

3. Wir ermöglichen flexible Mobilität.

Verknüpfung der Verkehrsmittel und digitale Vernetzung: Das ist moderne Mobilität! Wir begleiten den Kunden auf seinem gesamten Weg – ganz bequem von Tür zu Tür.

4. Wir entwickeln innovative Lösungen.

Wir handeln jetzt – und haben dabei gleichzeitig die Lösungen von morgen im Blick. Wir arbeiten daran, Linien mit alternativen Antriebskonzepten zu erproben und Erfahrungen für eine ganzheitliche Systemveränderung zu sammeln.

5. Wir übernehmen soziale Verantwortung.

Unsere Leistungen erbringen wir mit dem Einsatz von über 3.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und gehören damit zu den größten Arbeitgebern der Region, auch zu den wichtigen Ausbildern.

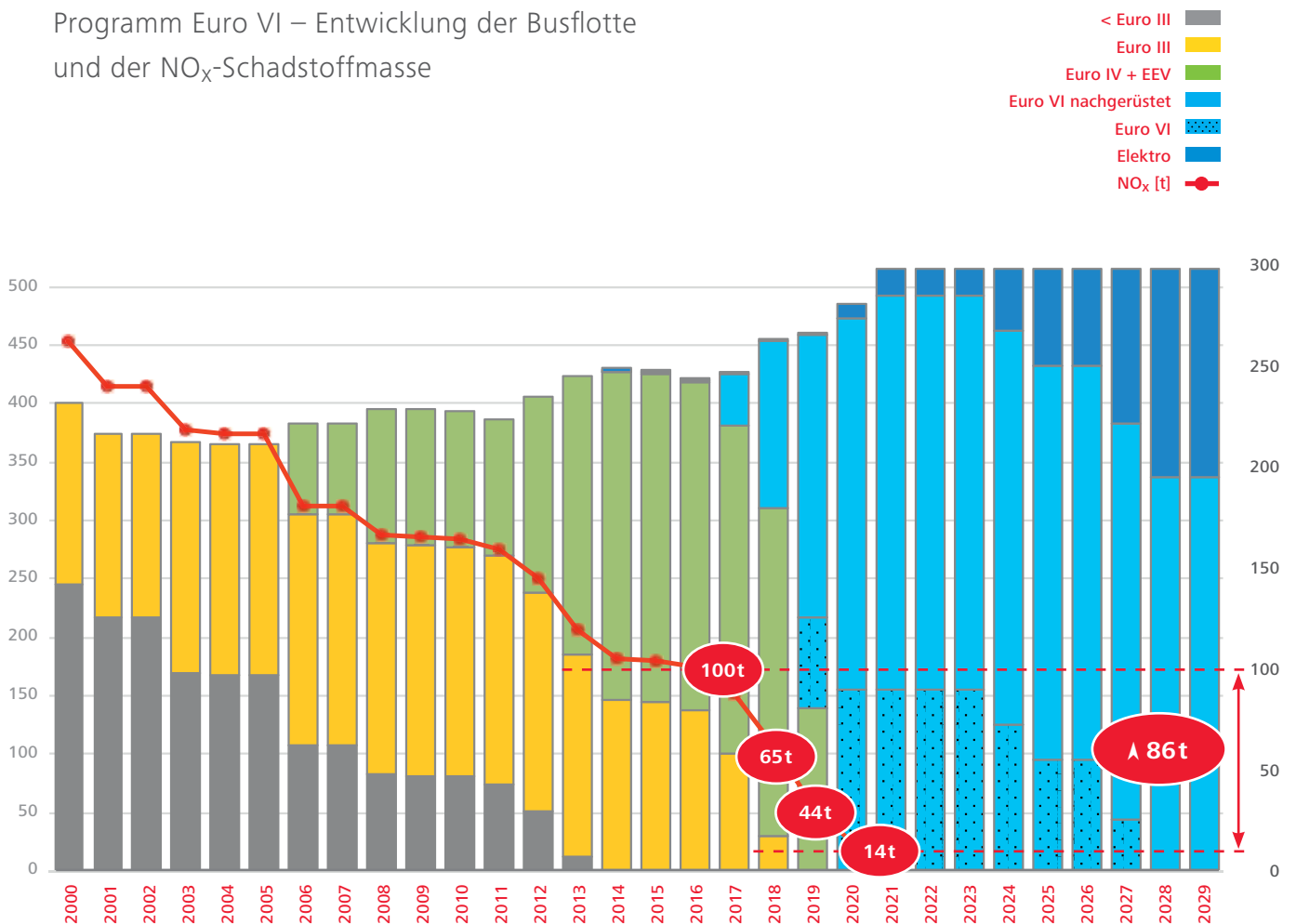
Im Rahmen des öffentlichen Lebens und der Daseinsvorsorge leisten wir einen unersetzlichen Beitrag. Wir sorgen dafür, dass Menschen ihre Arbeitsplätze erreichen, und ermöglichen die Teilhabe an gesellschaftlichen und politischen Ereignissen.

Saubere Busse:

Unser Beitrag für gutes Klima

Unser Ziel ist klar: Um dazu beizutragen, dass CO₂ und Stickoxid (NO_x) im Straßenverkehr reduziert werden, setzen wir auf moderne Fahrzeuge mit sauberen Antrieben. Bereits Ende 2020 werden wir einen Busbetrieb haben, in dem wir nur Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI fahren. Dafür erneuern wir in nie da gewesem Umfang unsere Busflotte und rüsten jüngere Busse auf Euro VI um. Die Stickoxidemissionen werden um mindestens 85 Prozent reduziert.

Programm Euro VI – Entwicklung der Busflotte und der NO_x-Schadstoffmasse



Nicht nur Stickoxide relevant

Auch der **CO₂-Ausstoß** spricht eindeutig für den ÖPNV:

- Ein mit 1,5 Personen besetzter **Pkw** stößt im Durchschnitt **147 Gramm** CO₂-Äquivalente pro Personenkilometer aus (Bezugsjahr 2018; Umweltbundesamt, 01/2020).
- **Ein Bus** der Rheinbahn stößt durchschnittlich lediglich **98 Gramm** aus, **eine Bahn** sogar nur **40 Gramm** pro Personenkilometer (Bezugsjahr 2019).

„CO₂-Äquivalente sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase“ – so die Definition von www.myclimate.org

Bereits 2018 fiel der Startschuss für das „Projekt Umrüstung“. Die Kosten belaufen sich auf rund 42,6 Millionen Euro, das Bundesverkehrsministerium fördert die Maßnahmen zu 40 bis 95 Prozent. Die Ausschreibung erfolgte in drei Losen. Bis Ende 2019 waren 44 Busse nachgerüstet, bis Ende 2020 soll der letzte der insgesamt 154 zur Nachrüstung vorgesehenen Busse fertig sein. Mit der Nachrüstung dieser Busse und dem forcierten Austausch älterer Busse werden wir den **Stickoxidausstoß der gesamten Flotte bis 2020 um 86 Tonnen auf 14 Tonnen verringern**.

Messungen unter Realbedingungen

Die Euro-VI-Norm stellt gegenüber bisherigen Schadstoffklassen nochmals eine deutliche Verschärfung der Anforderungen dar. Darüber hinaus verlassen wir uns nicht allein auf die Angaben der Hersteller, sondern führen auch **Messungen im realen Verkehr** durch. Dafür arbeiten wir mit dem TÜV Nord zusammen, der das sogenannte **Düsseldorfer Profil** erstellt hat: Messfahrten genau unter den Bedingungen, unter denen wir üblicherweise fahren. Das heißt, der zu prüfende Bustyp wird mit Gewichten beladen, die die Maximalbelastung durch Fahrgäste simulieren. Messfahrten erfolgen auf verschiedenen Linienwegen, bei allen möglichen Wetterlagen, im Berufsverkehr, an Feiertagen, in den Abendstunden usw. Die so gewonnenen Werte entsprechen also dem Alltag unserer Rheinbahn und unserer Stadt.

Neue Busse unterwegs

2019 bestellten wir 92 moderne Niederflerbusse. Sie werden selbstverständlich alle Anforderungen der Schadstoffklassen-Norm erfüllen bzw. weit unter den zulässigen Höchstwerten liegen. Bei ihnen sind standardmäßig eine **Vollklimatisierung sowie eine separate Fahrerplatzklimatisierung** vorgesehen – angesichts der zunehmend heißeren Sommer eine Notwendigkeit für die Fahrgäste, aber vor allem auch für unsere Fahrerinnen und Fahrer, deren Arbeitsbedingungen wir damit spürbar verbessern.



➤ Im Zuge der Neubeschaffung: Mehr Sicherheit für den Fahrdienst

Unsere Fahrerinnen und Fahrer sind täglich im Kontakt mit den Fahrgästen. In der überwiegenden Mehrheit der Fälle handelt es sich um freundliche Begegnungen. Doch leider müssen wir auch manchmal erleben, dass es zu Übergriffen kommt. Wir haben daher unsere Sicherheitsvorkehrungen verstärkt:

- Auf Initiative des Betriebsratsvorsitzenden erhalten alle neu zu beschaffenden Busse eine **Schutzscheibe** für den Fahrerplatz. Die Nachrüstungsmöglichkeiten für ältere Fahrzeuge prüfen wir.
- Außerdem haben wir bei drei Gelenkbussen **Fahrerkabinen aus Sicherheitsglas getestet**. Aufgrund der positiven Rückmeldungen aus dem Fahrdienst haben wir die Bestellung der 20 Solaris-Busse, die 2020 geliefert werden, um diese Kabinen ergänzt. Damit verbunden ist eine separate Klimatisierung des Fahrerplatzes. Für die bereits vorhandenen Busse prüfen wir, inwieweit eine Nachrüstung möglich ist.

Unsere Umweltflotte:

Elektrisch betriebene Busse

Elektrisch fahren wir im Grunde schon seit 1896, als unsere ersten Bahnen ans Stromnetz gingen. Auch bei elektrisch betriebenen Bussen waren wir Pioniere. Bereits in den 1970/80er-Jahren setzten wir insgesamt 22 Elektrobusse ein. Ihre großen Batterien mussten auf einem separaten Anhänger hinterhergezogen werden. Insgesamt bewährte sich das Verfahren damals leider nicht.

Zehn neue Elektrobusse bestellt

Heute ist die Technik weiter. Zwei batterieelektrische Busse fahren bereits seit einigen Jahren vom Betriebshof Benrath aus in unserem Netz. Zusätzlich haben wir zehn weitere Fahrzeuge bestellt, sodass wir ab dem Jahr 2020 mit insgesamt **zwölf batterieelektrischen Bussen** – dann vom Betriebshof Heerdt aus – unterwegs sind.

Zuerst werden die beiden Düsseldorfer Innenstadtlinien 726 und 833 vollständig auf Elektrobusse umgestellt, um zur weiteren Verbesserung der Luftqualität im Innenstadtbereich beizutragen. Basis dieser Strategie ist der gemeinsam von Rheinbahn, Ordnungs- und Verkehrsausschuss sowie Umweltausschuss gefasste Beschluss aus dem Jahr 2017. Er sieht einen stufenweisen Umstieg vor:

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Strategiestudie zur Umsetzbarkeit emissionsfreier Antriebsformen sind ab dem Jahr 2023 Beschaffungen von serienreifen emissionsfreien Bussen geplant.

Der Wechsel von Diesel zu Strom bei Bussen ist nicht lediglich eine Veränderung der Antriebsart, was für sich schon komplex genug wäre und wozu die Hersteller selbst noch Erfahrungen sammeln müssen. Es ist vielmehr ein **Systemwechsel mit enormen Konsequenzen**. Die Infrastruktur in den Betriebshöfen muss umfangreich angepasst werden, Betriebs- und Einsatzkonzepte müssen verändert sowie Werkstatt- und Fahrpersonal geschult werden. Teilprojekt-Teams kümmern sich um die verschiedenen anspruchsvollen Aspekte. Allein die Ausschreibung der Busse war eine Herkulesaufgabe. Das Lastenheft umfasste 1.200 Anforderungspunkte.



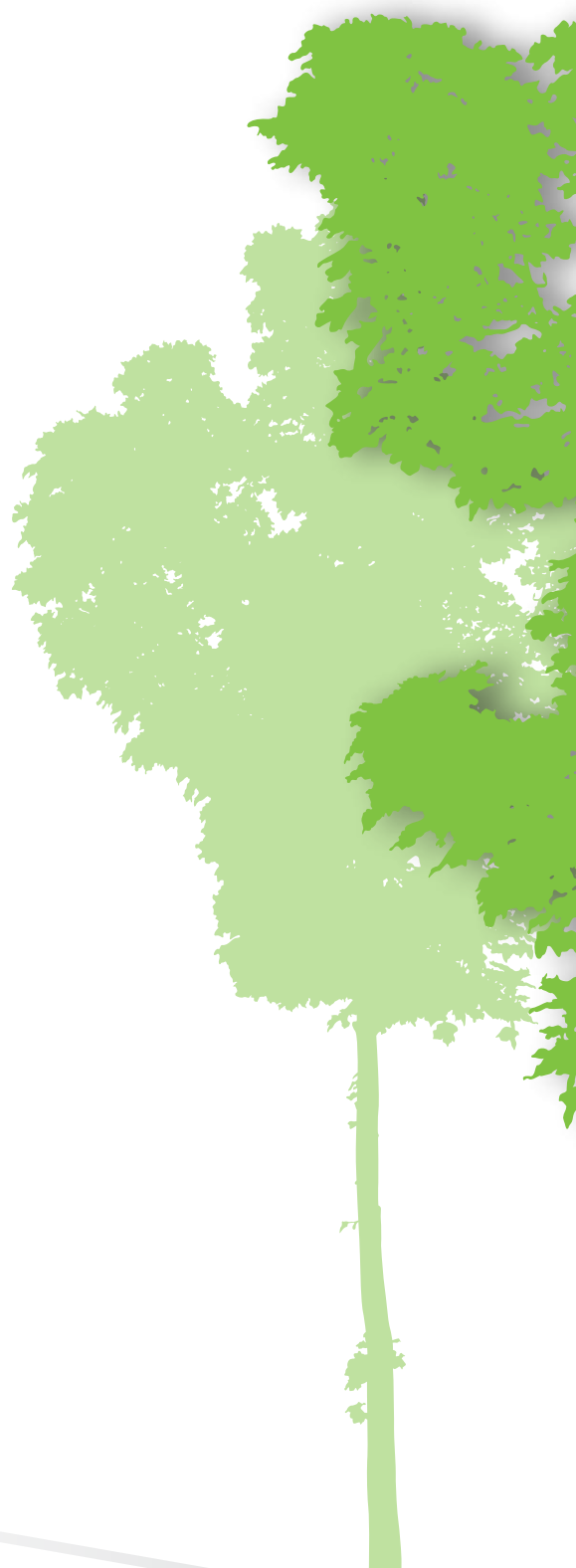
Nicht nur Düsseldorf im Blick:

Zwölf neue Gelenkbusse für den Kreis Mettmann

Nicht überall können derzeit ohne Weiteres elektrische Busse eingesetzt werden. Die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge ist noch nicht für alle Anforderungen ausreichend, auch ist die Ladeinfrastruktur nicht überall verfügbar. Das macht sich zum Beispiel bei der Bedienung von ländlichen Gebieten mit langen, oft anspruchsvollen Strecken bemerkbar.

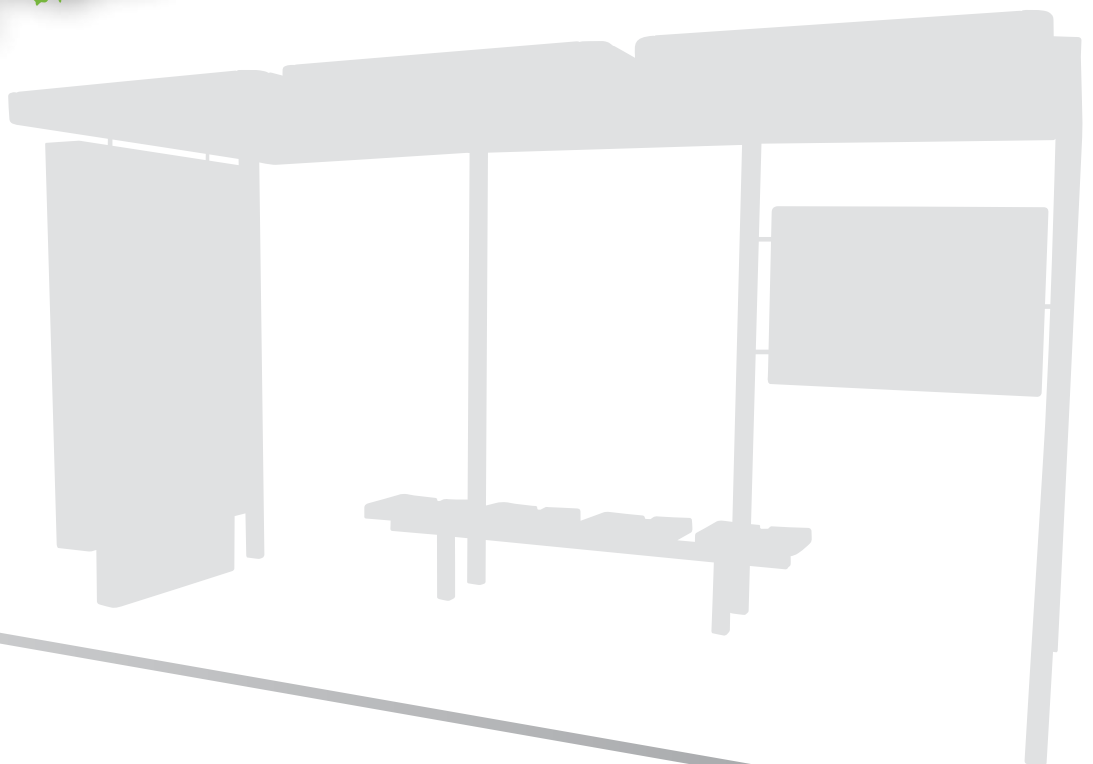
Doch auch für solche Regionen gibt es umweltfreundliche Lösungen. Für den Kreis Mettmann stellten wir Anfang 2019 beispielsweise zwölf neue Gelenkbusse des polnischen Herstellers Solaris in Dienst. **Ihre Abgaswerte sind deutlich besser**, als die Euro-VI-Norm verlangt, und ihr spezifischer (Diesel-)Verbrauch pro 100 Kilometer ist besser als bei älteren Fahrzeugen. Das bestätigte der TÜV Nord nach umfangreichen Tests. Die Abgasnachbehandlung erfolgt durch Harnstoff-Einspritzung.

Auch hinsichtlich des Komforts bieten die neuen Busse für Mettmann viele Trümpfe: Statt wie bisher mit drei Türen sind die Busse nun mit vier Türen ausgestattet. Das entspannt im Stoßverkehr die Ein- und Ausstiegssituation an den Haltestellen. Eine zweite Abstellfläche für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle oder große Koffer sorgt ebenfalls für mehr Bequemlichkeit. Die hochwertigen Sitzbezüge sind in einem besonderen Verfahren gefertigt worden, nämlich aus Lederresten mit anderen Fasern kombiniert, also durch eine Art Recycling. Die zwölf Gelenkbusse kosten rund 3,6 Millionen Euro.





Mehr Komfort durch großzügige Innenraumgestaltung – die neuen Gelenkbusse für den Kreis Mettmann.





Ausschreibung erfolgreich abgeschlossen

Die europaweite Ausschreibung gewann das spanische Unternehmen Irizar. Direkter Vertragspartner der Rheinbahn ist die Ferrostaal Equipment Solutions GmbH aus Essen, die Irizar im deutschsprachigen Raum vertritt. Irizar ist seit einigen Jahren im E-Bus-Geschäft tätig und lieferte bereits zahlreiche Fahrzeuge an Verkehrsbetriebe, unter anderem in Barcelona und London. Eine neue Produktionsstätte in Nordspanien erreicht eine Kapazität von bis zu 1.000 Fahrzeugen pro Jahr.

Der erste Bus hat uns Anfang März 2020 erreicht, weitere folgen. Der Linienbetrieb der Elektrobusse wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 aufgenommen. Jeder E-Bus ist ausgestattet mit **zwei Türen, 34 Sitzplätzen und 40 Stehplätzen**. USB-Ladebuchsen befinden sich unter den Sitzen.

Reichweite für die Innenstadtlinien

Auf dem Dach des Fahrzeugs ist eine Batterie mit 300 Kilowattstunden angebracht. Es handelt sich um eine Lithiumionenverbindung mit Nickel-Mangan-Cobalt (NMC-Technik). Links und rechts von der Vorderachse befinden sich Ladebuchsen, die bis zu 150 Kilowattstunden Gleichstrom aufnehmen können. In weniger als drei Stunden ist der Elektrobus vollständig geladen. Die Reichweite beträgt – bei idealen Bedingungen – **200 bis 220 Kilometer**. Diese Kapazität reicht für die beiden Innovationslinien 726 und 833 aus, die nur relativ kurze Umläufe haben und daher nicht zwischendurch nachgeladen werden müssen.

Bevor die neuen E-Busse regulär in Betrieb gehen, durchlaufen die ersten Exemplare eine **Testphase**. Sogar ein Klimakammertest wurde durchgeführt, um die Heiz- und Klimaleistung unter verschiedenen simulierten Außentemperaturen zu prüfen. Nach der Testphase geht es in einen Probetrieb mit Fahrgästen, in dem wir die festgelegte Verfügbarkeit und die Erfüllung aller technischen Anforderungen unter Realbedingungen checken.



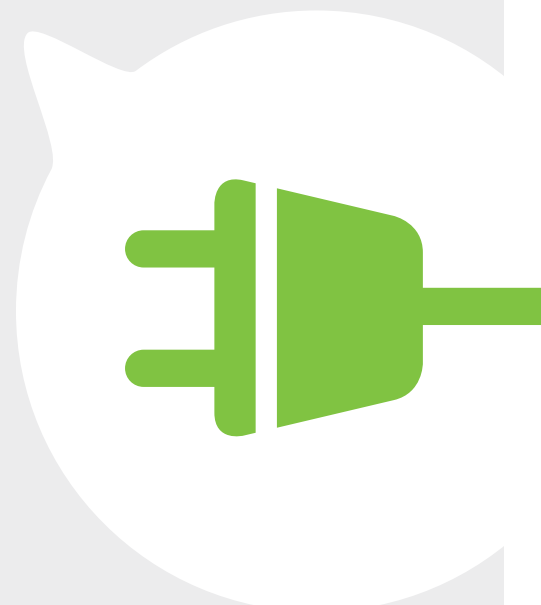
➤ Umstellung für Fahrdienst
und Werkstätten

Elektrisch fahren? Das will gelernt sein, heißt also: Die Fahrerinnen und Fahrer müssen speziell geschult werden. Gerade **das energieeffiziente Fahren** unterscheidet sich deutlich vom Umgang mit Dieselmotoren.

Auch für Wartung und Reparatur benötigt man spezielle Kenntnisse. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter **in den Werkstätten werden zu Elektrofachkräften fortgebildet**. Außerdem erweitern wir die Ausbildung zum Elektroniker.



Auch unsere **Wirtschaftsfahrzeuge** sind klimafreundlich unterwegs. 28 reine Elektrofahrzeuge im Wirtschaftswagenpool (unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) sind bereits im Einsatz. Ein Teil der E-Fahrzeuge und der Lade-Infrastruktur ist über das Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bezuschusst. Bis Mitte 2022 werden noch acht weitere Elektrofahrzeuge dazukommen.



Große Sache – große Vorbereitungen:

Die neue Lade-Infrastruktur im Betriebshof Heerdt

Seit Anfang 2019 haben wir am Aufbau der neuen Lade-Infrastruktur für die Elektrobusse in Heerdt gearbeitet. Alle Komponenten liefert und installiert das Unternehmen Schaltbau Refurbishment aus Dinslaken, das nach der Ausschreibung den Zuschlag erhielt.

Die Infrastruktur besteht im Wesentlichen aus der speziellen Trafostation, zehn Ladegeräten sowie der Informations- und Kommunikationstechnik, die in einem eigenen Gebäude untergebracht sind. Das **separate Technikgebäude**, das aus einem Fertigcontainer besteht, traf am 19. November 2019 ein und wurde sofort aufgestellt.

Die Ladepunkte mit Ladesteckern befinden sich in der Abstellhalle. Die Energiekabel werden über die Hallendecke geführt und enden in elektrisch betriebenen Abrollern, sodass für **jeden E-Bus ein eigener Ladepplatz** zur Verfügung steht. Dort können wir die Elektrobusse über Nacht „vorkonditionieren“ und aufladen. Das bedeutet, dass zum einen die Batterien, zum anderen die Fahrgasträume auf die optimale Betriebstemperatur gebracht werden können – energieeffizient und komfortabel.



Viele Maßnahmen, starke Effekte:

Unsere Angebotserweiterung

2019 haben wir Linien verlängert, zum Beispiel die 701, die nun montags bis freitags stets über die Heinrichstraße hinaus bis Dome/Am Hülserhof fährt und so auch den gemeinsamen Streckenabschnitt mit der U71 stärkt. Den Takt verdichteten wir auf zehn Minuten.

Bessere Verbindungen

Im Spätverkehr gab es **zahlreiche Verbesserungen durch Taktverdichtungen** und Ausweitungen auf den Buslinien, etwa auf den Linien 728 nach Angermund und 737 nach Unterbach. Gemeinsam mit den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) haben wir den SB59 neu eingerichtet, der den Creative Campus Monheim, auf dem Unternehmen mit Forschungsschwerpunkten in der Gesundheit und Biotechnologie angesiedelt sind, mit dem Bahnhof Benrath verbindet.

Auf insgesamt 48 Linien passten wir Fahrzeiten, Fahrpläne und einzelne Fahrten an, um die Pünktlichkeit zu erhöhen oder das Angebot ganz allgemein zu optimieren. Die Planung und Organisation dieser Veränderungen **sind äußerst komplex und aufwendig**: Alles hängt mit allem zusammen und jeder Eingriff wirkt sich an vielen verschiedenen Stellen im Netz aus, alles muss mit allem harmonisiert werden.

Enormer Leistungszuwachs

Egal, ob man das Stadtgebiet Düsseldorf allein betrachtet oder unser gesamtes Bedienungsgebiet: Wir steigern unsere Leistung permanent und flächendeckend. 2019 erbrachten wir in Düsseldorf 3,19 Prozent mehr Leistung, im Gesamtgebiet 3,81 Prozent mehr als jeweils im Vorjahr. Insbesondere **die Pendler wollen wir mit besseren und mehr Verbindungen** zum Umstieg auf den ÖPNV motivieren. Vergleicht man das Jahr 2014 und das Jahr 2019, erbringen wir bei Bus und Schiene 10,98 Prozent mehr Leistung im Stadtgebiet Düsseldorf und 10,35 Prozent mehr im gesamten Bedienungsgebiet. Zudem setzen wir auf den Linien SB50, 780, 782 und 785 nur noch Fahrzeuge ein, die auf Euro-VI-Niveau fahren – ein zusätzlicher Faktor, um die Verkehrswende voranzutreiben. Für 2020 planten wir, unsere Leistung weiter zu steigern und noch mehr Fahrgäste zu befördern. Die Einschränkungen aufgrund der Corona-Krise 2020 erfordern jedoch neue, situationsangepasste Planungen.



Als Nutzkilometer werden die Kilometer bezeichnet, die ein Fahrzeug mit Fahrgästen zurücklegt.

Nutzkilometer pro Jahr im Stadtgebiet Düsseldorf

Jahr	Bus	Schiene	Gesamt	Differenz zum Vorjahr	Steigerung gegenüber dem Vorjahr
2014	14.355.901	11.565.671	25.921.572	–	–
2015	14.558.143	11.627.428	26.185.571	263.999	1,02 %
2016	15.052.120	11.863.896	26.916.016	730.445	2,79 %
2017	15.107.679	12.070.230	27.177.910	261.893	0,97 %
2018	15.745.110	12.134.907	27.880.017	702.108	2,58 %
2019	16.599.099	12.168.991	28.768.089	888.072	3,19 %

2019 zu 2014 2.846.517 10,98 %



Nutzkilometer pro Jahr Rheinbahn gesamt

Jahr	Bus	Schiene	Gesamt	Differenz zum Vorjahr	Steigerung gegenüber dem Vorjahr
2014	28.507.514	12.885.310	41.392.824	–	–
2015	28.788.021	12.961.410	41.749.431	356.607	0,86 %
2016	29.198.771	13.453.224	42.651.995	902.564	2,16 %
2017	29.293.627	13.421.441	42.715.068	63.073	0,15 %
2018	30.133.226	13.866.087	43.999.313	1.284.245	3,01 %
2019	31.585.523	14.090.077	45.675.600	1.676.287	3,81 %

2019 zu 2014 4.282.776 10,35 %



➤ Deutlich mehr Stunden unterwegs

Auch die Umlaufstunden sind gestiegen: von 2.860.748 im Jahr 2018 auf 2.952.382 im Jahr 2019. Das bedeutet einen **Zuwachs von 91.634 Stunden**. Als Umlaufstunden bezeichnet man die Zeit, die ein Fahrzeug vom Startpunkt einer Linie bis zur Rückkehr dorthin benötigt.

Das erste volle Jahr:

Unsere MetroBus-Linien

„Weniger Stop. Mehr Go.“ lautete das Motto bei der Einführung der MetroBus-Linien seit Ende August 2018. Nun sind sie das erste volle Jahr gefahren: mit Erfolg. Rund 3,9 Millionen Menschen nutzten die drei Linien. Wir befragten die Fahrgäste, was sie an den MetroBus-Linien besonders schätzen. Die Ergebnisse sind eindeutig: vor allem den Zeitgewinn, den sie erzielen. Über 80 Prozent der Befragten kommen mit dem MetroBus deutlich schneller an ihr Ziel, einige Kunden sparen sogar bis zu 20 Minuten auf ihrem Weg.

Vorbei am Stau

Die Gründe sind klar: Zum einen führen die Linienwege tangential um den Stadtkern herum, meiden also den häufig dichten Verkehr im Zentrum. Zum anderen profitieren die MetroBusse von neuen Busspuren, speziell eingerichteten Abbiegemöglichkeiten, Halteverbotszonen für Pkw und **optimierten Ampelschaltungen**. Auf bestimmten Abschnitten, etwa der Münchener Straße, dürfen die Metro- sowie andere Buslinien den Standstreifen nutzen, um am Stau vorbeizufahren.

Zur Einführung der MetroBusse 2018 setzten wir 25 solcher Maßnahmen um, 2019 kamen weitere hinzu, die das Premiumprodukt MetroBus für viele Menschen attraktiv machen. Gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf arbeiten wir an **weiteren Verbesserungen**, die auch anderen Linien nützen.

Nicht nur Tempo, auch Komfort

25 Haltestellen entlang der Strecken sind barrierefrei ausgebaut – für den leichten und schnellen Ein- und Ausstieg. 61 neue dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DyFa) zeigen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen an, an Umsteigepunkten auch die Abfahrtszeiten der S-Bahn.

Die neuen Busse sind **bestens ausgestattet** mit Klimaanlage, bequemen Ledersitzen, USB-Anschlüssen und kostenlosem WLAN. Sie fahren montags bis freitags im 20-Minuten-Takt von 6 bis 21 Uhr, samstags von 8 bis 21 Uhr.



Projekt ÖPNV-Beschleunigung

Gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf wollen wir die Beschleunigung von Stadtbahnen, Straßenbahnen und Bussen durch die optimale Schaltung von Lichtsignalanlagen, also Ampeln, vorantreiben. Es handelt sich um ein Großprojekt, bei dem fast **400 Lichtsignalanlagen** mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden. Es wird uns die nächsten fünf Jahre beschäftigen. Das Team besteht aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Stadt und Rheinbahn. Diese Form von Teamwork in einer übergreifenden Arbeitsgruppe mit der Stadt ist einzigartig.



Premiere in Ratingen:

Unser Bike-and-ride-Konzept für Pendler

Errichtet hat sie die Stadt Ratingen, wir betreuen sie als Betreiber seit 1. Oktober 2019: die zehn Fahrradboxen an der Haltestelle Ratingen Mitte sowie die 20 Boxen an der Haltestelle Ratingen Ost. Wir wollen damit unseren Fahrgästen eine attraktive Möglichkeit bieten, ihre Räder sicher abzustellen. Neuen Interessenten erleichtern wir so den Umstieg auf den ÖPNV. Von den zehn Radboxen in Ratingen Mitte wurden sechs für ein Jahr vermietet, in Ratingen Ost sind es sieben.

Die Boxen in Ratingen Ost verfügen über elektronische Schließsysteme, die die Kunden nach Registrierung über eine App oder das Internet buchen und bezahlen können. Die Boxen in Ratingen Mitte werden im Laufe des Jahres 2020 umgerüstet. Gerade für die immer zahlreicher werdenden Besitzer von hochwertigen Rädern sind die diebstahlsicheren Boxen ein überzeugendes Argument, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen. **Nur registrierte Kunden haben Zugang zu den Boxen**, zusätzlich sind die Anlagen videoüberwacht. Somit kann das Diebstahlrisiko von der Rheinbahn günstig versichert werden. Alle Boxen in Ratingen Ost verfügen über Ladestationen für E-Bikes.

Insgesamt werden wir in den nächsten Jahren **20 Fahrradabstellanlagen** in Düsseldorf, Erkrath, Hilden, Langenfeld, Ratingen und Meerbusch mit nahezu 1.000 Stellplätzen errichten.

Rund 420 davon sind in gesicherten Sammelanlagen, 100 sind freie überdachte Stellplätze und 7.474 an Bügeln (> Tabelle Seite 59). Ab 2022 wollen wir rund 15 diebstahlsichere Abstellanlagen pro Jahr im gesamten Rheinbahn-Bedienungsgebiet bauen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) fördert diese Anlagen und stellt das erforderliche Buchungssystem zur Verfügung.

Für Düsseldorf haben wir gemeinsam mit dem Amt für Verkehrsmanagement geeignete Haltestellen ausgewählt, ebenso mit den jeweiligen Fachämtern in den Nachbargemeinden **Standorte ermittelt, die für Pendler nach Düsseldorf** besonders vorteilhaft sind. In erster Linie sollen platzsparende Sammelanlagen für 16 bis 32 Räder gebaut werden. Die Kunden können einen Stellplatz bequem von zu Hause oder von unterwegs für einen Tag, eine Woche, einen Monat oder ein Jahr buchen und bezahlen.



Einplanungsantrag VRR

Standort	Stellplätze in Sammel- anlage	Stellplätze an Bügeln, überdacht	Stellplätze an Bügeln, nicht überdacht
Ickerswarder Straße	32	10	10
Schlesische Straße	20	10	10
Grunerstraße	20	10	10
Erkrath, Neuenhausplatz	20	10	10
Hilden, Am Lindenplatz	20	10	10
Hilden, Fritz-Gressard-Platz	20	10	10
Langenfeld, Rathaus	20	10	10
Ratingen-Lintorf, Rathaus	20	10	10
Gesamt	172	80	80

Emissionsfreie Innenstadt

Standort	Stellplätze in Sammel- anlage	Stellplätze an Bügeln, überdacht	Stellplätze an Bügeln, nicht überdacht
Wittlaer	20	0	0
Klemensplatz	16	0	62
Barbarossaplatz	16	0	0
Burgmüllerstraße	16	10	38
Aachener Platz	20	0	36
Werstener Dorfstraße	40	0	140
Holthausen	20	10	118
Meerbusch-Büderich, Landsknecht	20	0	0
Meerbusch, Forsthaus	16	0	0
Meerbusch-Bovert	16	0	0
Meerbusch-Hoterheide	32	0	0
Meerbusch, Haus Meer	16	0	0
Gesamt	248	20	394

Gesamtzahl der beantragten Anlagen

Standort	Stellplätze in Sammel- anlage	Stellplätze an Bügeln, überdacht	Stellplätze an Bügeln, nicht überdacht
Düsseldorf	220	50	424
Erkrath	20	10	10
Hilden	40	20	20
Langenfeld	20	10	10
Ratingen	20	10	10
Meerbusch	100	0	0
Gesamt	420	100	474

Stolzer Wert:

85 Prozent der Kirmesbesucher nutzten die Rheinbahn

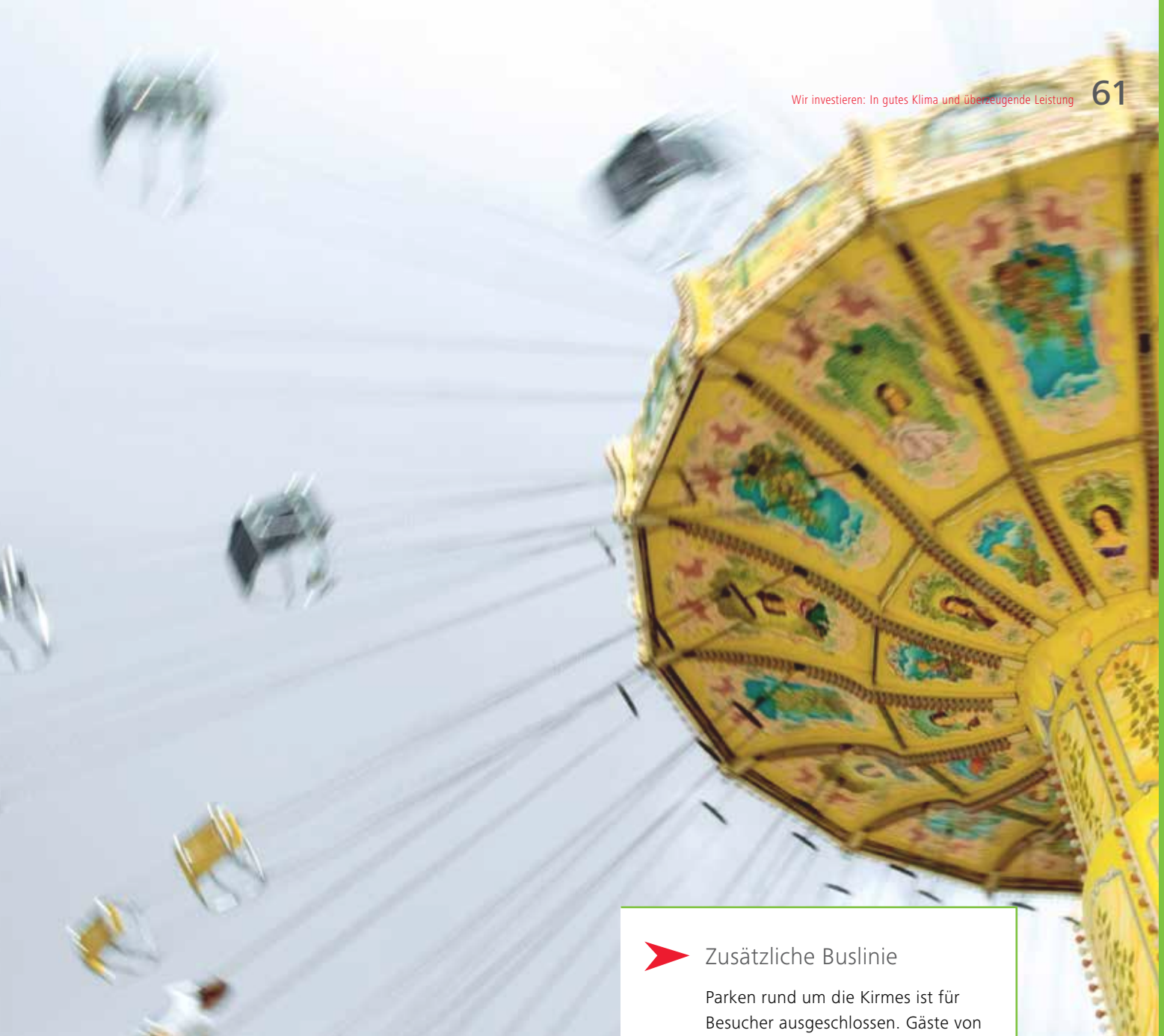
Die alljährliche große Kirmes in Düsseldorf – für uns ist das gleichbedeutend mit zehn Tagen unter permanentem Hochdruck. Rund vier Millionen Besucherinnen und Besucher zählte die Veranstaltung im Juli 2019. Höhepunkt ist in jedem Jahr der Feuerwerksabend am letzten Freitag, an dem Tausende von Menschen an den Rhein strömen. Schon lange vor der Kirmes kümmern wir uns um Planung, Absprache und Kooperation mit Stadt, Veranstalter, Ordnungskräften, Sicherheitsdiensten, Feuerwehr und vielen anderen.

Rheinbahn: größtes Fahrgeschäft der Kirmes

Bis zu **200 zusätzliche Fahrer und Fahrerinnen** sind im Dienst, **900-mal** fahren wir die Haltestelle Luegplatz an, **120 U-Bahn-Wagen und 140 Straßenbahnen** setzen wir ein. Am Abend des Feuerwerks fahren unsere Bahnen im Zwei-Minuten-Takt den Luegplatz an. Insgesamt 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind während der Kirmeszeit zusätzlich im Einsatz. Ohne uns würde dieses große Vergnügen im Sommer nicht laufen, jedenfalls nicht in diesem Umfang.

Eine besondere Herausforderung für die Fahrplanung besteht darin, dass keiner der Tage gleich abläuft. Für jeden Tag wird ein eigener Fahrplan erstellt, der Rücksicht nimmt auf Wochenendtage, Feuerwerk und andere spezielle Aspekte. Nicht nur der Fahrdienst ist betroffen, ebenso müssen die Betriebswerkstätten ihre Besetzung anders organisieren als sonst, die Leitstelle braucht mehr Personal, das Team Sicherheit und Service muss ebenfalls aufstocken.





➤ **Zusätzliche Buslinie**

Parken rund um die Kirmes ist für Besucher ausgeschlossen. Gäste von außerhalb können ihr Auto jedoch auf den Messeparkplätzen an der Arena abstellen. Von dort können sie unsere extra eingerichtete Buslinie nutzen, die sie direkt auf die Rheinwiesen bringt. Parken und Busfahren gab es zum Kombipreis von 13 Euro. Bis zu 20 Niederflur-Gelenkbusse verkehrten nonstop zwischen Messeparkplatz und Rheinwiesen.

➤ **Größeres Angebot auch in der Region**

Zur Kirmes verstärkten wir viele Buslinien im gesamten Netz, auch im Kreis Mettmann. Der SB50 etwa fuhr bis 2 Uhr morgens, damit die Kirmesfans auch wieder gut nach Hause kamen.





Sicherheit steht ganz oben auf der Agenda

Während der Kirmes arbeiten wir mit drei verschiedenen Sicherheitsfirmen zusammen. Die klare Verteilung der Aufgaben im Vorfeld und die genaue Absprache sind essenziell für den reibungslosen Ablauf. 30 zusätzliche Kräfte sind während der „normalen“ Kirmestage im Einsatz, am Feuerwerksfreitag sogar weit über 100 extra. Nicht nur auf den Rheinwiesen, sondern auch in einigen U-Bahnhöfen, vor allem an Umstiegsnotenpunkten wie Heinrich-Heine-Allee und Hauptbahnhof, sind die Sicherheitskräfte präsent. Schon im Normalfall erbringen sie eine enorme Leistung, aber ganz besonders dann, wenn plötzliche Gewitter mit Starkregen aufziehen und Tausende von Menschen zugleich den Festplatz verlassen wollen. Die Umgestaltung der Haltestelle Luegplatz erleichtert uns die Erfüllung solcher Aufgaben sehr (> Seite 66).

Internationale Unterstützung

Natürlich bewältigen wir den Kirmesverkehr mit unseren Kräften – aber wenn noch ein paar helfende Hände und aufmerksame Profis dazukommen, begrüßen wir das sehr. Ein kollegialer Austausch unserer Verkehrsmeister mit sechs Kolleginnen und Kollegen aus **Bochum, Karlsruhe und Wien** war für das dritte Juliwochenende geplant. Leitfragen dieser regelmäßigen Arbeitstreffen, die in unterschiedlicher Konstellation stattfinden, sind zum Beispiel: Wie läuft es bei anderen Verkehrsunternehmen, was kann man für die eigene Arbeit daraus lernen, welche Abläufe sind vorbildlich?

Zu den Informationsthemen bei diesem Treffen am letzten Kirmeswochenende gehörten unter anderem die Arbeit und die Abläufe des Teams Sicherheit und Service sowie ein Besuch in der Leitstelle. Die praktische Bewährung erfolgte kurz darauf mit dem Einsatz an der Luegallee – tatkräftig unterstützte uns der Besuch bei **Lenkung, Steuerung und Positionierung der Fahrgastströme** hin zur Festwiese sowie auf dem Rückweg hin zum neuen Hochbahnsteig. Die Kolleginnen und Kollegen waren begeistert – wir auch!

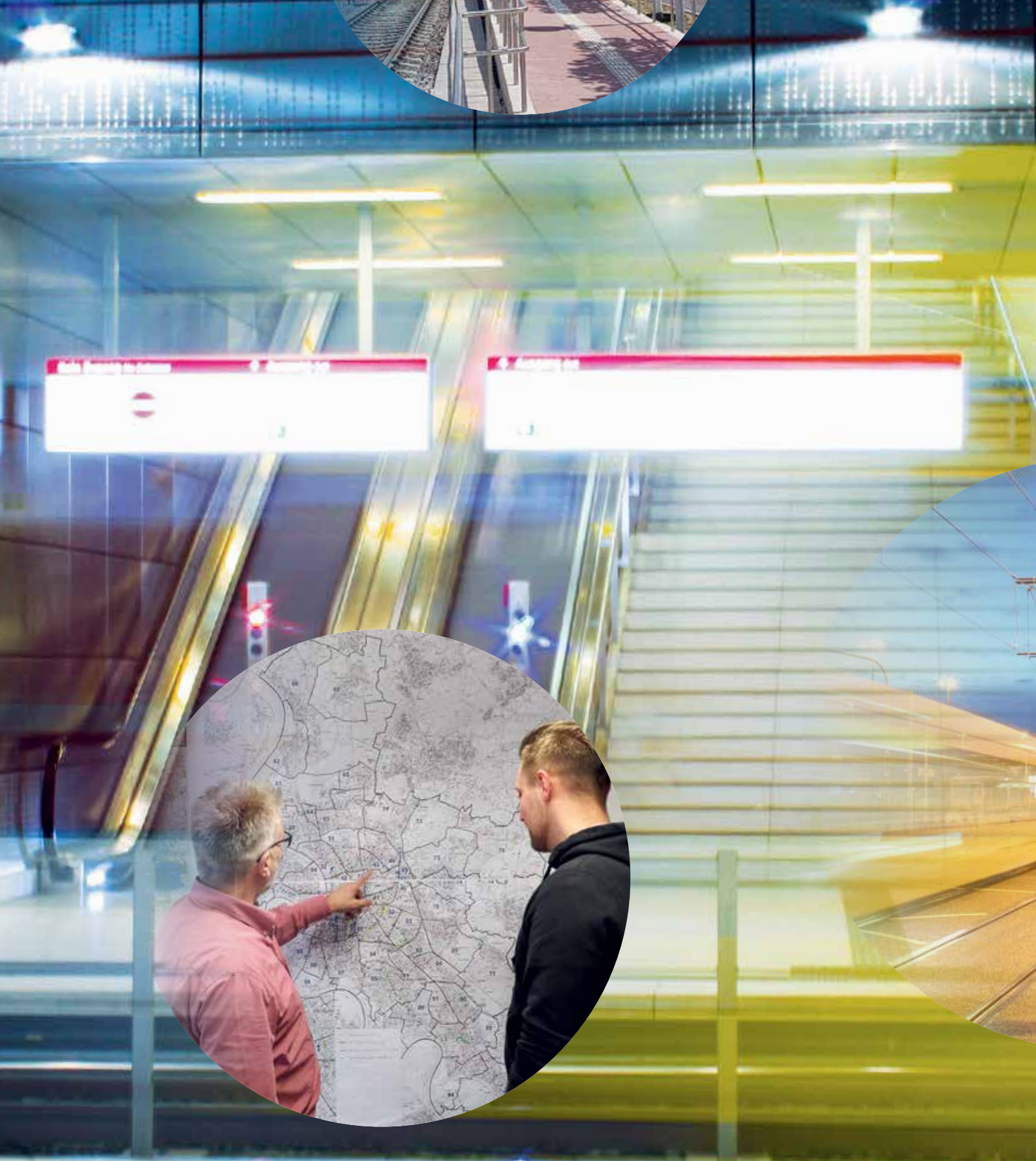




➤ Service auch
in der Weihnachtszeit

Fahrplanerweiterungen gibt es das ganze Jahr über, sei es zu Großveranstaltungen, Messen oder eben in der Vorweihnachtszeit. Wir verlängern an den Samstagen und Sonntagen vor Weihnachten die Züge, verdichten den Takt und setzen zusätzliche Fahrzeuge ein. An allen vier Adventsamtagen stellen wir außerdem den Gepäckbus zur Verfügung, in dem unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kostenlos auf Einkäufe und Taschen achten, um für die Bummler weiteres unbeschwertes Shopping zu ermöglichen.

An Weihnachten und Silvester selbst fahren wir natürlich auch – damit unsere Kunden feiern können.



Anspruchsvolle Großprojekte:

Barrierefreier Umbau von Bahnsteigen und andere Baustellen

Jedes Bauprojekt hat seine eigenen Spezialitäten. Herausfordernd ist bei uns die Tatsache, dass sich die meisten unserer Baustellen im laufenden Betrieb befinden, der für eine Modernisierung oder Ähnliches nicht einfach stillgelegt werden kann. Ganz ohne Beeinträchtigungen für den Verkehr oder den betrieblichen Ablauf lässt sich ein großes Projekt jedoch normalerweise nicht realisieren.

Diese Projekte erfordern präzise Planung und eine Menge Erfahrung – wir haben beides zu bieten, wie der erfolgreiche Abschluss verschiedener Bauprojekte 2019 zeigt.



Zwischen zwei Kirmeszeiten:

Neue Hochbahnsteige am Luegplatz

24 Bahnsteigplatten, zwölf Rampenplatten, 34 Stützen, 360 Meter neue Gleise: Auch wenn wir Fertigteile beim Bau verwenden, ist jeder Hochbahnsteig individuell und muss an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden, verlangt also ein Höchstmaß an Planungsgenauigkeit und kompetenter Durchführung.

Pünktlich am 1. Juli 2019 konnten wir die Hochbahnsteige am Luegplatz in Betrieb nehmen, zur großen Freude aller Beteiligten. Denn die Haltestelle Luegplatz ist – was den Nahverkehr betrifft – der Hotspot während der „Größten Kirmes am Rhein“, die jedes Jahr in der zweiten Julihälfte stattfindet. Das bedeutete für uns: Die Sperrung durfte unter keinen Umständen länger dauern als vom letzten Tag der Kirmes 2018 bis zum ersten Tag der Kirmes 2019.





➤ Zahl der barrierefreien Haltestellen wächst

Mit den beiden Hochbahnsteigen der Luegallee sind wir dem Ziel, die Stadtbahnlinien barrierefrei zu gestalten, wieder ein ordentliches Stück nähergekommen. Inzwischen sind zwei Drittel der Hochflur-Stadtbahnsteige (inklusive Tunnel) in Düsseldorf, Meerbusch, Krefeld und Neuss barrierefrei, insgesamt 51 von 79 Hochflur-Bahnsteigen.

➤ Förderung aus verschiedenen Quellen

Die Kosten betragen 5,3 Millionen Euro. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) förderte das Projekt mit 3,9 Millionen Euro aus Mitteln des Landes, die Landeshauptstadt Düsseldorf beteiligte sich mit 726.000 Euro. Die restlichen 674.000 Euro trugen wir.



➤ Fast wie 1909: Platanen für die Allee

Um an das Erscheinungsbild der Luegallee zur Zeit ihrer Einweihung anzuknüpfen, pflanzten wir im April 23 Spalierplatanen entlang der Bahnsteige. Es handelt sich um Bäume, die verschiedene städtebauliche Anforderungen erfüllen, etwa bezüglich des Stammumfangs und der Höhe. Die Platanen sind etwa 20 Jahre alt.

Eine der am stärksten frequentierten Haltestellen

Schon an normalen Werktagen steigen am Luegplatz 5.800 Fahrgäste ein und aus, zu großen Ereignissen wie Japanisches Feuerwerk oder eben Kirmes ist es ein Vielfaches. Der barrierefreie Umbau der Haltestelle war daher besonders dringlich, aber auch besonders schwierig. Entstanden sind zwei 60 Meter lange und 3,50 Meter breite Hochbahnsteige mit Zugangsrampen. Insgesamt 420 Quadratmeter Fläche stehen für die Fahrgäste beim Ein-, Aus- und Umstieg zur Verfügung. Die neue Haltestelle ist somit **äußerst leistungsfähig** und selbst für großen Andrang gewappnet.

Auch wenn die Fahrgäste während der Bauzeit Unbequemlichkeiten in Kauf nehmen mussten – langfristig sind die Vorteile enorm. Die Rampen sowie der niveaugleiche Ein- und Ausstieg gewährleisten vor allen Dingen für mobilitätseingeschränkte Menschen, Eltern mit Kinderwagen und Reisende mit Gepäck den durchgängigen und schnellen Zugang. Sehbehinderte und blinde Menschen können sich an den Bodenindikatoren, also einem speziellen Leitpflaster, orientieren. Neue Ampelanlagen sichern den Übergang zu den Rheinwiesen zusätzlich ab.

Jeder Bahnsteig ist mit transparenten Warthallen und sprechenden DyFas ausgestattet, also dynamischen Fahrgastinformationsanlagen, die auch akustische Auskünfte liefern.

Flexible Ergänzungen: Andocktreppen

Bei besonders großem Andrang wird zusätzlich eine Spur der Luegallee gesperrt und als Aufstellfläche für die Fahrgäste genutzt. Eine Besonderheit dabei sind die 28 mobilen, je 1,25 Meter breiten Treppen, die zum Beispiel während der Kirmes eingesetzt werden. Sie entlasten die Rampen der Hochbahnsteige, die Fahrgäste können sich **mühe- und staufrei auf der gesamten Bahnsteigfläche** verteilen. Sicherheitsposten regeln an jeder Treppe den Zugang und sperren bei Bedarf auch kurzfristig den Eingang, wenn sich zu viele Fahrgäste auf dem Bahnsteig befinden – für den Ansturm, der bei Großveranstaltungen herrscht, eine essenzielle Maßnahme. Insgesamt vier weitere Mitarbeiter informieren und lenken die Fahrgastströme über eine moderne Lautsprecheranlage, die sich dem Geräuschpegel des Umfelds anpassen lässt – eine deutliche Verbesserung für die Anwohner.

Eine neue Videoanlage, die von einem Leitstand aus überwacht wird, unterstützt diese Sicherheitsvorkehrungen. Dass es genauso funktioniert, wie wir es uns vorgestellt haben, konnten wir an den zehn Kirmestagen im Juli feststellen: Alles lief reibungslos und ohne Zwischenfälle ab! Die restlichen Bauarbeiten, der Rückbau der provisorischen Haltestellen sowie die Anlage der Bepflanzung waren bis Ende August erledigt.



Eine spezielle Aufgabe:

Umbau der Haltestelle Lierenfeld Betriebshof

Wie gesagt: Jede Baustelle hat ihre Eigenheiten. War die Haltestelle Luegplatz wegen des extremen Termindrucks eine Herausforderung, so ging es beim Umbau der Haltestelle Betriebshof Lierenfeld um die Einschränkung unseres Bahnverkehrs. 650 Meter Gleis, zwei Kreuzungen und drei Weichen mussten neu verlegt werden, nicht nur die der Linie U75, sondern auch die zur Einfahrt in unseren Betriebshof. An einigen Wochenenden waren Sperrungen erforderlich und es stand für unsere Fahrzeugflotte nur die Ausfahrt zur Karl-Geusen-Straße zur Verfügung – was sowohl die Fahrerinnen und Fahrer als auch das Fahrplanbüro vor einige Probleme stellte. Schließlich ist der Betriebshof in Lierenfeld unser größter, in dem 175 Linienbahnen sowie rund 15 Oldiebahnen für Vermietungszwecke (> Seite 92) stationiert sind und gewartet werden.



Sehr schnelle Realisierung

Schon nach zehn Monaten war es geschafft, eine **äußerst kurze Bauzeit für das komplexe Vorhaben**. Es ist ein 60 Meter langer Hochbahnsteig entstanden, mit Zugangsrampen an beiden Seiten. Ein neuer Überweg mit Ampelanlagen an der nördlichen Spitze der Haltestelle verbessert zusätzlich den Zugang. Der Mittelbahnsteig ist 95 Zentimeter hoch und damit nahezu niveaugleich mit den Bahnen.

Für alle Fahrgäste ist somit das Ein- und Aussteigen bequemer geworden, insbesondere aber für Mobilitätseingeschränkte, Eltern mit Kinderwagen, Fahrradfahrer und Senioren. Die Haltezeit der Bahn verkürzt sich dadurch deutlich.

Mehr Komfort für die Fahrgäste

Die Wartehallen sind transparent und wie an den anderen neuen Bahnsteigen sorgen auch hier sprechende dynamische Fahrgastinformationsanlagen, eine taktile Wegführung sowie Ampeln mit Anforderungstastern für **mehr Komfort und Barrierefreiheit für Blinde**.

Durch den Neubau änderte sich die Verkehrsführung auf der Erkrather Straße: Der U-Turn am nördlichen Ende entfiel. Rheinbahn und Stadt Düsseldorf haben als Ersatz eine neue Verbindung über zwei Straßen sowie eine Linksabbiege-Möglichkeit geschaffen.

Die neue Haltestelle kostete einschließlich der Gleisbau- und Straßenbauarbeiten 4,5 Millionen Euro. Der barrierefreie Ausbau wurde vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zu 90 Prozent gefördert. Die restlichen Kosten sowie die Planungskosten trugen wir.

➤ Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Auf'm Hennekamp

Die gesamte Haltestelle der Niederflur-Stadtbahnen wird über die Kreuzung Auf'm Hennekamp/Witzelstraße verlegt und neu gebaut, da ein barrierefreier Ausbau auf 60 Meter an der bisherigen Stelle nicht möglich war. Im Sommer 2019 errichteten wir den ersten Steig. Diese Lage ist auch besonders günstig für die Anbindung eines neuen Wohnquartiers. Die Planung für weitere Bahnsteige wird fortgesetzt, sobald sich die Rahmenbedingungen aufgrund städtebaulicher Veränderungen geklärt haben.

➤ Planung Umbau Aldekerkstraße

Auf Hochtouren liefen die Planungen für die Bauarbeiten des Hochbahnsteigs an der Aldekerkstraße in Düsseldorf-Heerdt. Wegen der beengten Platzverhältnisse stellt dieser Umbau eine **besondere Herausforderung** dar. Gleise müssen verlegt werden, unterirdische Leitungen für Gas, Wasser, Strom und Telefon sind betroffen und müssen ebenfalls aufwendig über mehrere Monate verlagert werden. Rad- und Gehwege werden erneuert. Es sind 18 Bauphasen vorgesehen, damit der Bahn- und Autoverkehr, wenn auch mit Einschränkungen, weiterlaufen kann.

➤ Ausbauprogramm Hochbahnsteige geht zügig weiter

Nach der Fertigstellung des Umbaus Luegplatz (> Seite 66) folgen linksrheinisch weitere Umbauten: Die Planungen für die Haltestellen Heesenstraße, Belsenplatz, Barbarossaplatz, Prinzenallee und Krefeld-Hauptbahnhof haben wir bereits begonnen.

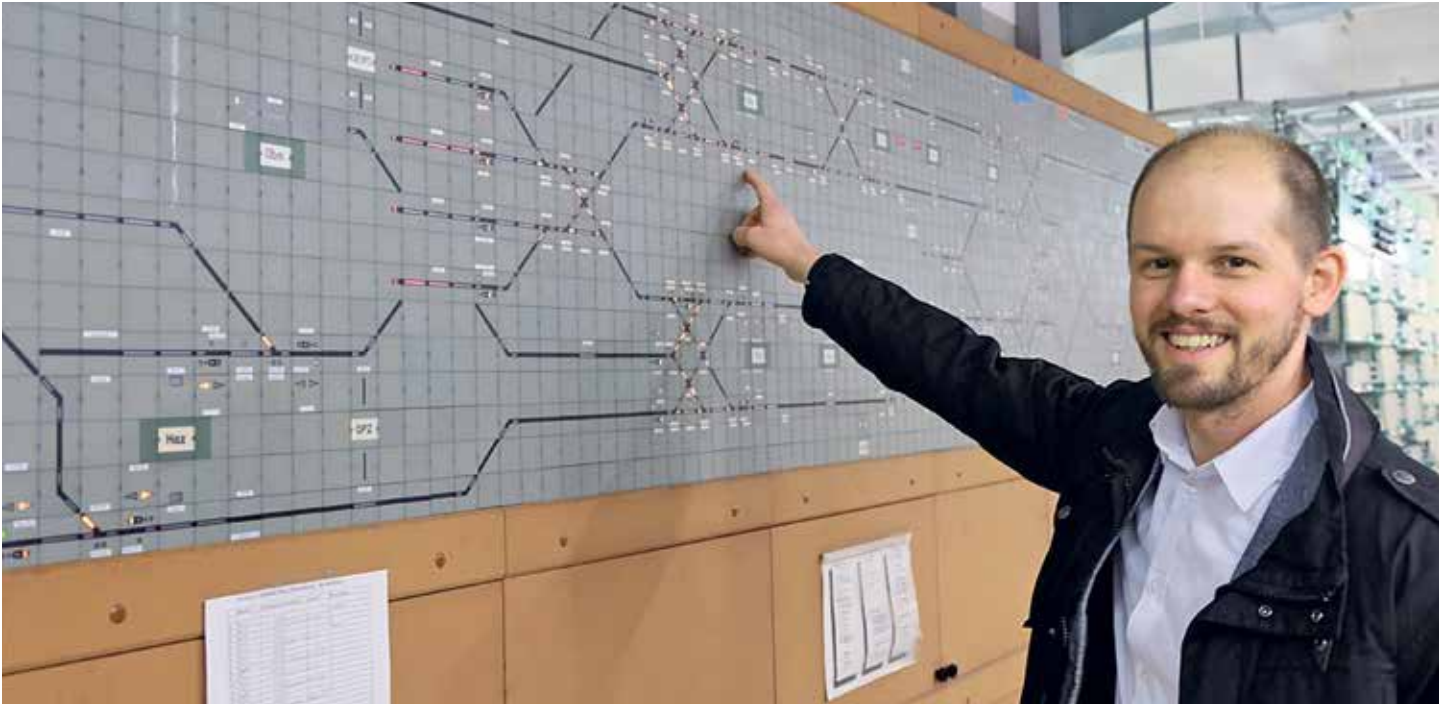


Moderne Technik im alten Tunnel:

170 Kilometer Kabel und über 30 Millionen Euro für ein neues Zugsicherungssystem samt Stellwerk

In den Katakomben unter der Heinrich-Heine-Allee versteckt sich eine eigene Welt, die kein Fahrgast jemals zu Gesicht bekommt. Hinter verschlossenen Türen befinden sich lange Gänge, Schächte, Kabel, Rechner. Auch das riesige Stellwerk verbarg sich hier, das die Fahrstraßen und Weichen für die U-Bahnen im alten Tunnel bis zum 7. April 2019 gelegt hat. Es stammte, genau wie die gesamte Zugsicherungstechnik, im Wesentlichen aus den 1980er-Jahren; die Hardware konnte seit damals fast gar nicht weiterentwickelt werden. Das hatte sich in den letzten gut drei Jahren geändert: Seit 2016 arbeitete die Rheinbahn gemeinsam mit Siemens im Hintergrund an der Migration des komplexen Systems und hat rund 31,5 Millionen Euro investiert.





Was ist ein Zugsicherungssystem?

In einem Tunnel sind immer größere Sicherheitseinrichtungen gefordert als an der Oberfläche. Schließlich ist die Sicht zeitweise durch Kurven eingeschränkt und Entfernungen sind nicht gut einschätzbar, weil Bezugspunkte fehlen. Deshalb schreibt die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung eine Zugsicherung vor. So können die U-Bahnen trotzdem bis zu 80 Kilometer je Stunde fahren, ohne dass die Gefahr eines Auffahrunfalls besteht, sollte die vorausfahrende Bahn aus irgendeinem Grund noch auf der Strecke stehen. Das hat im alten Teil des Düsseldorfer Tunnels und im Duisburger Tunnel über eine sogenannte linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) funktioniert, die die Bahnen automatisch führt. Viele Fahrgäste merken gar nicht, dass die Fahrer nicht selbst fahren; sie sitzen auch weiterhin vorne in der Bahn, überwachen die Abläufe und können jederzeit eingreifen.

Linienförmig und punktförmig

Im neuen Wehrhahn-Tunnel dagegen steuern die Fahrer die Züge selbst, allerdings mit kontinuierlicher Überwachung. Hier kommt eine „punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)“ zum Einsatz, ähnlich dem System bei der Deutschen Bahn. **Dabei zeigen Signale die Fahraufträge für die Fahrer an**, wie bei den Ampeln im Straßenverkehr – in den bekannten Farben Rot, Gelb und Grün. Rot, logisch, steht für Halt. Grün steht für Fahrt frei, Grün mit Gelb bedeutet Fahrt frei, aber nur mit

➤ Neues Zugsicherungssystem – ein Mammutprojekt mit beeindruckenden Zahlen:

- 230 Signale
- 78 Weichenansteuerungen umgestellt
- 170 Kilometer verlegte Kabel
- 31,5 Millionen Euro Projektvolumen



reduzierter Geschwindigkeit. Diese Geschwindigkeit dürfen die Fahrer bis zum Erreichen des nächsten Signals nicht überschreiten, sonst greift das System ein und bremst den Zug unter die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ab. Würde ein Fahrer ein rotes Signal nicht beachten, würde die Bahn sofort zwangsgebremst. Dieses System kommt, seit der gelungenen Migration in der Nacht vom 7. auf den 8. April 2019, auch bei der Hochflur-Stadtbahn zum Einsatz.

Aus Alt mach Neu

Über die letzten 30 Jahre gab es (fast) keine Weiterentwicklung und Migration auf neue Hardware. „Die letzte große Innovation war der Austausch der Diskettenlaufwerke vor rund zehn Jahren. Seit einiger Zeit ist die Versorgung mit Ersatzteilen problematisch, meist sind nur noch Reparaturen möglich, Neubeschaffungen schon seit Jahren nicht mehr“, berichtet Projektleiter Uwe Kietzmann. Deswegen hatte sich die Rheinbahn entschieden, **das Stellwerk und die Zugsicherungstechnik im alten Tunnel auszutauschen** und auf den gleichen Stand zu bringen wie im Wehrhahn-Tunnel.

Mammutprojekt unter „rollendem Rad“ abgewickelt

In über drei Jahren hat die Rheinbahn gemeinsam mit Siemens die komplette Innen- und Außenanlage unter „rollendem Rad“ und in der zweistündigen Betriebsruhe nachts neu montiert und getestet. Das riesige alte Stellwerk, das noch in Relais-Technik in mehreren unterirdischen Räumen aufgebaut war,

haben wir durch ein elektronisches ersetzt. Um die alte Technik aus den 1980er-Jahren abzuschalten, die Signale auszutauschen und alles auf die moderne Version umzuschalten, war eine **nächtliche Vollsperrung des alten Tunnels** nötig – und zwar am Sonntag, 7. April, ab etwa 18 Uhr, bis zum nächsten Morgen gegen 4 Uhr. Einige U-Bahn-Linien konnten schon ab 17 Uhr nicht mehr durch den Tunnel fahren. Das gesamte Projektteam und die Kolleginnen und Kollegen in der Leitstelle meisterten die nächtliche Umstellung so erfolgreich, dass am nächsten Morgen – unbemerkt von den Fahrgästen – alles problem- und reibungslos wieder lief, als wäre nichts gewesen.

Seit der Migration können die Kolleginnen und Kollegen das Stellwerk von verschiedenen Orten aus von ihren Rechnern bedienen; die großen Stelltafeln in der Leitstelle und auch in den unterirdischen Räumen wurden überflüssig. Natürlich müssen nun auch die Fahrzeuge die entsprechende Technik bekommen, damit sie mit dem neuen System „kommunizieren“ können. Auch am Fahrerarbeitsplatz kommt ein zusätzliches Bedienteil zum Einsatz, die Fahrer müssen entsprechend geschult werden – diese Schritte folgen noch. Das alte und das neue System müssen nämlich erst mal parallel laufen – bis etwa 2024. Bis dahin soll auch in Duisburg die Zugsicherung umgestellt sein. Die neuen HF6-Fahrzeuge sind bereits mit der neuen Technik ausgestattet.



Vielfältige Unterstützung:

Service für unsere Fahrgäste

Unsere Aufgabe im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge ist klar: Wir wollen für alle die Fahrt mit unseren Bussen und Bahnen sowie den Aufenthalt in unseren Bahnhöfen und Haltestellen so komfortabel und sicher wie möglich machen. Besonderes Augenmerk legen wir daher auf diejenigen Fahrgäste, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind oder aufgrund ihres Alters mehr Unterstützung benötigen – seien es Kinder oder Senioren.



Fahrgastbegleitung:

100.000-mal ein großartiger Service

2004 begann die Zusammenarbeit von Zukunftswerkstatt Düsseldorf (ZWD), Jobcenter Düsseldorf und Rheinbahn. Seit 2007 bieten wir gemeinsam einen Begleitservice für Fahrgäste an, der älteren oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen Bewegungsfreiheit gibt und ihre Lebensqualität erhält. Ob es sich um eine Sehbehinderung, ein Gipsbein oder altersbedingte Schwierigkeiten handelt: Jeder mit Bedarf kann eine geschulte Servicekraft in Anspruch nehmen – kostenfrei. Dass das Angebot nötig ist und gern angenommen wird, macht unter anderem eine Zahl deutlich: 2019 erhielten wir den 100.000 Auftrag!

Beratung und Unterstützung

Die Begleitung reicht von Tür zu Tür. Der Fahrgast wird also an seiner Haustür abgeholt, während der Fahrt mit Bus oder Bahn unterstützt und bis zum Zielort gebracht. **Beratung und Hilfe** bei der Auswahl der richtigen Verbindung und des passenden Tickets gehören natürlich ebenfalls zum Service.

Die Servicekräfte sind Langzeitarbeitslose, die die ZWD auf den Wiedereinstieg ins Berufsleben vorbereitet. Das Jobcenter finanziert die Maßnahme. Im Durchschnitt sind täglich bis zu 70 Menschen im Einsatz. Der Doppelnutzen liegt auf der Hand: Arbeitslose erhalten eine neue Chance und die Bürgerinnen und Bürger profitieren für ihre Lebensgestaltung, auch für die Teilhabe am öffentlichen Leben.



Ein Job mit Zukunft

Besonders erfreulich ist, dass von den insgesamt 1.714 Langzeitarbeitslosen, die bisher als Fahrgastbegleiter unterwegs waren, 365 eine **Anstellung auf dem ersten Arbeitsmarkt** erhielten. 29 fingen bei der Rheinbahn an, drei beim Reisedienst Maaßen – eine unserer 100-prozentigen Beteiligungen – sowie weitere 40 bei Subunternehmern der Rheinbahn. Wir freuen uns sehr, dass die von den drei Projektpartnern entwickelte Initiative auch andere Städte wie etwa München oder Frankfurt motiviert hat, ähnliche Dienstleistungen anzubieten.



Einfache Bestellung

Wir bieten den Begleitservice
montags bis freitags
von 8 bis 18.30 Uhr an.
Ein Anruf am Tag vorher genügt,
dann kann der Termin
eingrichtet werden.

➤ Für ein sicheres Gefühl: Fahrgastbetreuung verstärkt

Nicht nur für Gäste mit besonderem Bedarf haben wir unseren Service verstärkt, sondern für alle Fahrgäste, die an Wochenenden oder Feiertagen nachts unterwegs sind. **Vier Gruppen mit insgesamt acht Leuten** einer Sicherheitsfirma sind für uns im Einsatz, um Konfliktsituationen gar nicht erst entstehen zu lassen und für ein sicheres Gefühl bei unseren Fahrgästen zu sorgen. Je nach Anlass können wir die Begleitungen und Kontrollen verstärken, auch an Wochentagen.

Damit unsere Kunden zwischen dem Fahrdienst und den Mitarbeitern des Teams Sicherheit und Service unterscheiden können, tragen Letztere eine **besondere Dienstkleidung**. Der obere Bereich ist in einem auffälligen Rot gehalten.



Unsere deutliche Präsenz wirkt sich positiv aus: Anders als andere Städte stellen wir keinen negativen Trend hin zu einer höheren Anzahl von störenden Vorfällen fest. Die Kosten für unsere Einsätze belaufen sich auf ca. 195.000 Euro im Jahr.

➤ **Barrierefreiheit macht Fortschritte**

Rund zwei Drittel der Hochflur-Bahnsteige sind mittlerweile barrierefrei umgebaut (> Seite 67). Zur Information für unsere Fahrgäste bieten wir auf unserer Internetseite eine regelmäßig aktualisierte Tabelle mit einer Übersicht der barrierefreien Haltestellen sowie einen Netzplan an.

➤ **Elektrisch geht's natürlich auch**

Menschen, die auf eine elektrische Mobilitätsunterstützung angewiesen sind, also ein Elektromobil oder einen E-Scooter benutzen, unterstützen wir ebenfalls mit praktischen Trainings für das richtige Verhalten im Bus und an der Haltestelle. Eine Schulung auf dem Betriebshof Lierenfeld dauert etwa drei Stunden. Wir informieren über unser Angebot mit Flyern in allen KundenCentern und in vielen Sanitätshäusern, außerdem auf unserer Homepage. 2019 fanden zwei Schulungen statt.





Gewusst wie:

Unterwegs mit dem Rollator in Bus und Bahn

Zwar sieht man häufig Menschen mit Rollator, doch wenn man nicht selbst darauf angewiesen ist, fällt es schwer, sich die Probleme im Umgang damit wirklich vorzustellen. Damit wir bei der Rheinbahn diese Situation besser nachvollziehen können, üben wir. In unserer Fahrschule setzen wir einen Anzug ein, mit dem wir altersbedingte Einschränkungen simulieren können. Jeder, der in diesem Anzug steckt, lernt, wie man sich fühlt und mit welchen Einschränkungen man rechnen muss, wenn man körperlich nicht mehr ganz fit ist. Alle unsere Fahrerinnen und Fahrer schlüpfen bei den Schulungen regelmäßig in diese Rolle.

Trainings auf dem Betriebshof oder in den Stadtteilen

Wir unterstützen außerdem die Benutzer von Gehhilfen, zum Beispiel mit Schulungen. **Gemeinsam mit Kooperationspartnern** wie der Stadtbezirkskonferenz Seniorenarbeit, der Polizei oder dem Seniorenrat bieten wir ein Trainingsprogramm an, das Schwerpunkte wie sicheres Ein- und Aussteigen, richtige Platzwahl, Sicherung des Rollators und anderes umfasst. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können mit ihren eigenen Gehhilfen praxisgerecht beispielsweise im und am Bus üben. Die Nachfrage ist groß. An drei Veranstaltungen 2019 in Holthausen, Lohausen und Meerbusch nahmen insgesamt **über 100 Menschen** teil.

Besonderer Andrang herrschte am 16. September 2019 beim Rollatortag, der einmal im Jahr während der Europäischen Mobilitätswoche in ganz Nordrhein-Westfalen stattfindet. Im Vorfeld machten wir mit viel Werbung aufmerksam auf die Chance, vor Ort zu üben. Wir verschickten rund 9.000 Briefe an Abonentinnen und Abonnenten unserer Zielgruppe, verteilten Flyer, sendeten einen Beitrag im Rahmen unserer Radiokooperation

„Freifahrt“ mit Antenne Düsseldorf und informierten die Presse. Initiator des Rollatortags ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW. In Düsseldorf koordinierte die Rheinbahn den Rollatortag.

Das Thema in die Öffentlichkeit bringen

Wir selbst waren natürlich am Heinrich-Heine-Platz mit einem Bus dabei, der als Trainingsraum und Übungsobjekt fungierte. Der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, der Leiter der Fachgruppe Vernetzte Mobilität/Koordination ÖPNV im VRR sowie der Düsseldorfer Stadtdirektor unterstrichen die Bedeutung der Mobilität für die Lebensqualität jedes Einzelnen – und wie wichtig es ist, dass der ÖPNV sorgenfrei und sicher genutzt werden kann.

Gemeinsam klappt's

Die prominente Platzierung unseres Busses und der Einsatz des Teams Verkehrspädagogik erzielten noch weitere positive Effekte: Wir konnten viele Menschen dafür sensibilisieren, noch mehr **Verständnis für Ältere** und ihre Bedürfnisse zu entwickeln – und sie dazu motivieren, ihnen im Alltag, speziell in Bussen und Bahnen, zu helfen.



So nicht!
Der Rheinbahn-Kollege zeigt, wie man im Bus nicht sitzen sollte.

Sichere Wege:

Verkehrspädagogische Projekte für Kinder und Jugendliche

Busschule, Gewaltprävention, Busbegleiter – das sind die drei Elemente, die seit knapp 20 Jahren auf großartige Weise dazu beitragen, Unfälle und Konflikte in Bus und Bahn zu vermeiden. Auslöser für das Projekt waren damals Probleme und Unfälle im Meerbuscher Schülerverkehr. In Partnerschaft mit Schulverwaltungsamt, Jugendamt, Polizei und Elternbeirat entwickelten wir ein Konzept, mit dem wir seit dem Jahr 2000 Kinder und Jugendliche darin ausbilden, sich sicher im Verkehr zu bewegen und in schwierigen Situationen als Schlichter oder Unterstützer zu helfen.

Wir setzen dieses Konzept mittlerweile in zwei Städten unseres Bedienungsgebiets um, die Busschule in vier Städten – als Kooperationspartner mit Kofinanzierung. Tag für Tag sind 80.000 Schülerinnen und Schüler mit uns unterwegs. Am eifrigsten nutzte unser Angebot von Beginn an die Stadt Meerbusch. Dort haben die jungen Bürgerinnen und Bürger aller weiterführenden Schulen die Möglichkeit, regelmäßig verkehrspädagogische Trainings zu absolvieren und sich weiterzubilden.

Altersgerechte Module

- **Die Busschule:** Unfallpräventionstraining in der fünften Klasse. Gerade der Wechsel von der Grund- auf eine weiterführende Schule stellt

Kinder oft vor Probleme. Der Schulweg wird länger, sie müssen möglicherweise erstmals Bus oder Bahn nutzen. In der Busschule erhalten sie ein Sicherheitstraining, um sie in ihrer Mobilitätskompetenz zu stärken. Außerdem stehen in unserem „rollenden Klassenzimmer“ Themen wie das rücksichtsvolle Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen auf dem Programm.

- **Ohne Gewalt stark:** Gewaltprävention in der siebten Klasse. Bus und Bahn sind nicht nur Verkehrsmittel, sondern auch soziale Räume – in denen es gerade unter Jugendlichen oftmals zu Rangeleien kommt. In diesem Modul geht es um Methoden der Deeskalation, die die Sicherheit für alle verbessern.

- **Busbegleiter:** Es handelt sich um ein Zivilcourageprojekt in der achten Klasse. Ausgebildet werden die Jugendlichen, um zu zweit Verantwortung zu übernehmen. Sie beobachten, was im Fahrzeug passiert, helfen, Konflikte gewaltfrei zu lösen, und sind auf Notfälle und Unfallsituationen vorbereitet. Ihre zentrale Rolle besteht darin, Ansprechpartner für die Mitschüler zu sein und den Kontakt mit dem Fahrer aufzunehmen.

Rheinbahn und Polizei übernehmen die Ausbildung für die Jugendlichen, die sich in den Schulen freiwillig für dieses Ehrenamt gemeldet haben. Zwei Tage dauert das intensive Training im Betriebshof Düsseldorf-Heerdt. **Das Programm ist anspruchsvoll.** Es dient der Steigerung der Sozial- und Handlungskompetenz, der Verbesserung der kommunikativen Fähigkeiten, dem Aufbau von Sicherheit und Selbstvertrauen im Umgang mit Aggressivität und Gewalt sowie dem Erlernen von Streitschlichtungstechniken. Außerdem wird das richtige Verhalten bei Unfällen geübt.



Beeindruckendes Engagement

Ständig sind rund 100 Busbegleiter und -begleiterinnen in Meerbusch im Einsatz, über 22.000 Schüler und Schülerinnen haben seit dem Start des Projekts an Trainings für die drei Bausteine teilgenommen, allein 565 im Jahr 2019. In Düsseldorf, Hilden und Langenfeld besuchten an 51 Terminen 1.530 Schülerinnen und Schüler das „rollende Klassenzimmer“ der Busschule.

Dass dieses Engagement Früchte trägt, ist messbar. Nicht nur die Unfälle konnten laut einer Studie der Universität Wuppertal, die sich 2005 speziell mit dem Projekt in Meerbusch befasste, um 75 Prozent reduziert werden. Die Sozialkompetenz der Teilnehmenden profitiert ebenfalls sehr – und das stärkt sie nicht nur im Verkehr, sondern auch in allen anderen Bereichen ihres Lebens.

Tolles Team

An der Entwicklung und praktischen Durchführung des Konzepts sind viele beteiligt: unsere Betriebspsychologin, im Team Verkehrspädagogik eine ehemalige Lehrerin und eine Germanistin mit viel Erfahrung in pädagogischen Projekten, außerdem vier Fahrerinnen und Fahrer.

Agiles Konzept

Die einzelnen Module werden ständig weiterentwickelt und angepasst, um die individuellen Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler so genau wie möglich je nach Schulform, Fahrzeug (Bus oder Bahn) und Lage der Schulbushaltestellen erfüllen zu können.



Große Anerkennung auch in Düsseldorf

Stadt Düsseldorf, Polizei und Rheinbahn schätzen den Einsatz der Fahrzeugbegleiter sehr hoch ein. Entsprechend ehrenvoll werden die neu ausgebildeten in ihren Dienst aufgenommen. Am 3. Dezember 2019 erhielten im Düsseldorfer Rathaus 21 frischgebackene Fahrzeugbegleiter und -begleiterinnen ihre Urkunden von Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke, dem Kriminaloberrat Rüdiger Korp sowie dem Rheinbahn-Bereichsleiter Betrieb Ralf Lüdeking.



Zwei Tage, 2.600 Kinder, beste Stimmung:

Verkehrssicherheitstage auf dem Betriebshof Lierenfeld

Kindern einen guten Start ins Verkehrsleben zu bieten und sie für Gefahrenquellen zu sensibilisieren – das ist uns sehr wichtig. Dafür räumen wir auch mal den Betriebshof in Lierenfeld um, zumindest in großen Teilen. Am 18. und 19. September 2019 waren insgesamt 2.600 Kinder aus den vierten Klassen der Düsseldorfer Grundschulen sowie Kinder aus Förderschulen bei uns zu Gast – und beteiligten sich mit Feuereifer an dem umfangreichen Programm, das zahlreiche Aktivitäten umfasste.



Gefahrenquellen bewusst machen

Fahrad-, Roller-, Inliner- und Rollstuhlparcours, Sport- und Actionmobil waren die Hits. Es bereitete offensichtlich allen Teilnehmern eine Menge Spaß, ihr Reaktionsvermögen und ihr Körpergefühl unter Beweis zu stellen. Bei der Aktion „Toter Winkel“ wurde den Kindern bewusst, wann Auto- oder Lkw-Fahrer sie nicht sehen können, und sie lernten, solche Gefahrensituationen zu vermeiden. Großer Beliebtheit erfreute sich auch die Fahrt in einem Fahrschulbus. Die **Welt aus der Warte eines Busfahrers** zu sehen – das eröffnete vielen ganz neue Perspektiven.

Mit Sicherheit viel Spaß

Organisiert hatten die 34. Verkehrssicherheitstage unter dem Motto „Mach mit – sicher, mobil und fit!“ das Amt für Verkehrsmanagement, die Polizei, die Verkehrswacht, schulfachliche Berater und natürlich die Rheinbahn. Es war eine Menge Arbeit, auch weil unser ganz normaler Betrieb weiterlaufen musste. Doch es war eine große Freude, zu erleben, wie engagiert Kinder, Betreuer und Programmgestalter bei der Sache waren. Dass die Sicherheitstrainings ihre Wirkung entfalten, zeigen die **seit Jahren niedrigen Zahlen der Unfälle mit Kindern in Düsseldorf**. Und damit das so bleibt, machen wir selbstverständlich auch bei den kommenden Verkehrssicherheitstagen mit!

➤ Mobilitätsspiel: Mit Bus und Bahn den Lehrern auf den Fersen

Spielerisch die Nutzung von Bus und Bahn üben und sich verkehrssicher in der Stadt bewegen: 210 Schülerinnen und Schüler aus Düsseldorf trainierten diese Fähigkeiten in einem spannenden Wettbewerb. Die Aufgabe bestand darin, die Lehrer, die sich an Haltestellen und in U-Bahnhöfen versteckten, aufzuspüren. Dabei ging es nicht nur um Schnelligkeit, sondern auch um die sinnvolle Wahl der Verkehrsmittel, das kompetente Lesen des Fahrplans, die Nutzung der Rheinbahn-App und gute Teamfähigkeit. Als „Spielfeld“ fungierte quasi das gesamte Stadtgebiet – und gewonnen hat am Ende jeder!

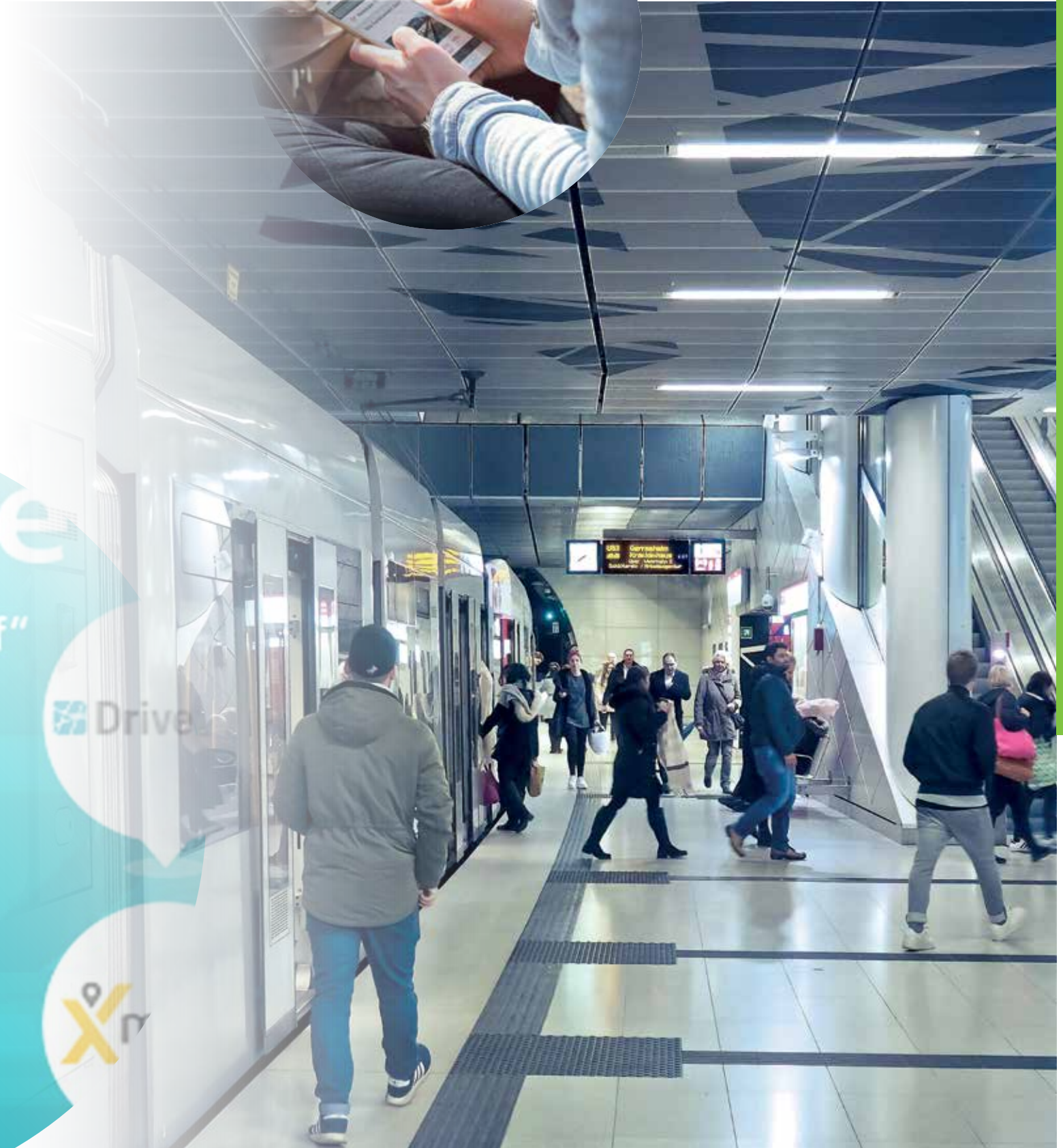


Erfolgreich unterwegs:

Marketing und Vertrieb

Wir haben 2019 an vielen Stellschrauben gedreht und ein äußerst erfreuliches Ergebnis erzielt. Unser Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr beträgt 11,9 Millionen Euro, das entspricht einer Steigerung von 4,3 Prozent. Die Fahrgastzahlen sind auf annähernd 230 Millionen gestiegen. Das liegt sicher an vielen guten Angeboten, aber auch daran, dass wir mit zahlreichen Aktionen, die nicht direkt dem Ticketverkauf dienen, auf uns aufmerksam machen.





Drive



Fahrgastzahlen und Umsatz:

Beachtliche Steigerungen

Im Raum des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) lag 2019 das durchschnittliche Fahrgastwachstum bei Unternehmen unserer Größenordnung bei 0,4 bis 0,7 Prozent, im gesamten VRR bei durchschnittlich 0,3 Prozent. Wir können deshalb sehr stolz darauf sein, mit einem Anstieg von 2,2 Prozent bei den Fahrgastzahlen unsere Ziele noch übertroffen zu haben. Auch wenn man berücksichtigt, dass das Vergleichsjahr 2018 mit einem Sturm- und zwei Streiktagen etwas schwächer ausfiel als üblich, ist die Steigerung 2019 äußerst zufriedenstellend.

Zu diesem positiven Ergebnis hat unsere Angebotserweiterung beigetragen, aber auch verbesserte Möglichkeiten, Tickets zu erwerben. Besonders die Zahlung per EC- oder Kreditkarte an allen Automaten hat zu einer deutlichen Steigerung der Umsätze geführt. Die Handhabung ist deutlich bequemer geworden und mangelndes Kleingeld kein Hindernis mehr auf dem Weg zum Ticket. Wir **senken damit kontinuierlich Zugangsbarrieren** bei der Nutzung unserer Busse und Bahnen. Wir sind dabei, die Benutzeroberfläche unserer Ticketautomaten noch weiter zu vereinfachen, der Start ist für Mitte 2020 vorgesehen – damit die Fahrgäste noch bequemer unsere Angebote nutzen können.

Erfolgsmodell: Ticketkauf in der App

Die mobilen Tickets sind unsere Renner. Wir kommen damit den Bedürfnissen vieler Kunden entgegen, für die der Ticketkauf per App sowie das Bezahlen per Handy zu ihrem Alltag gehört. Zusatzvorteil: Das 10er-Ticket beispielsweise, das es nur übers Handy gibt, ist deutlich günstiger als zehn Einzeltickets. Mittlerweile wird in Düsseldorf etwa **jedes zehnte Ticket über unsere Rheinbahn-App** verkauft. 2019 waren es rund 1,2 Millionen Stück.

Seit Ende 2019 können unsere Kunden ein weiteres Zahlverfahren nutzen und ihre Tickets in der Rheinbahn-App auch mit PayPal bezahlen, entweder als Expresskauf ohne Registrierung oder indem sie PayPal dauerhaft als Zahlverfahren zu ihrem Konto hinzufügen. So können sie ohne Einloggen direkt ihr Ticket erwerben. Auch hier verfolgen wir konsequent den Weg weiter, unsere Vertriebswege an das Kundenverhalten anzupassen. PayPal-Nutzer können sich mit ihrem bestehenden Account einloggen und ganz bequem ihre Tickets bezahlen.

Vorreiter im VRR bei „jungen“ Tickets

Deutschlandweit sind wir der erste Mobilitätsdienstleister, der speziell die junge Zielgruppe mit einem mobilen Vertriebsweg **„Abo über das Smartphone“** anspricht. Wir planen, 2020 weitere Abos über das Handy anzubieten, unter anderem für die Zielgruppe der Berufstätigen. Auch die ersten Hochschulen und Universitäten erwägen, das SemesterTicket NRW übers Smartphone anzubieten. Als Partner für Mobilität sind wir natürlich dabei!

Als erstes Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen bieten wir seit Juni 2019 das YoungTicketPLUS als Abo in der App an. Für die handyaffine Zielgruppe eine willkommene Verbesserung – eine Karte weniger in der Tasche. Auch die Bestellung eines neuen Abos läuft über die App.





Neue Partner in der App „Mobil in Düsseldorf“

Seit November 2018 bieten wir gemeinsam mit der moovel Group GmbH eine App an, über die man verschiedene Fortbewegungsmittel nutzen, vergleichen und die passende Fahrgelegenheit auch gleich buchen kann. Mit Stadtmobil und FREE NOW (ehemals mytaxi) sind seit Ende Januar 2019 zwei weitere Mobilitätsangebote über die App verfügbar. Auch der E-Scooter-Verleiher TIER ist dabei. Der Kunde legt nur einmal seine Bezahl-daten an und kann mit diesem Profil auf alle Anbieter in der App zugreifen – praktisch, schnell, einfach.

Das neue FirmenTicket: Großkundenmodell erfolgreich angelaufen

Seit 1. Januar 2019 gilt bei uns ein neues Zuschussmodell für Großkunden, seit Mai befindet es sich in der praktischen Umsetzung. Das Prinzip ist einfach: Unternehmen können ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Fahrkostenzuschüsse gewähren und die Rheinbahn räumt einen weiteren Rabatt ein. Die Tickets werden damit sehr preisgünstig. Das Modell läuft bereits ab einer Abnahmemenge von 30 Abonnements. Gegenüber dem Barverkauf können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zu 50 Prozent Ersparnis erzielen.

Pluspunkte für die Mitarbeiter bestehen neben der Geldersparnis auch in der freien Fahrt in der Freizeit, dem Ende der Parkplatzsorgen und dem Bewusstsein, etwas Gutes für die Umwelt zu tun.

Die Unternehmen profitieren, indem sie durch das Ticketangebot die Attraktivität ihrer Arbeitsplätze erhöhen, weniger Pkw-Stellplätze benötigen und sich als umweltbewusstes Unternehmen profilieren können.

Bisher haben wir zwölf neue Großkunden gewonnen, die knapp **1.000 Abonnements** abgenommen haben. Die Einnahmen betragen rund 320.000 Euro.





➤ Vertrauen ist gut, Kontrolle auch

Seit Mitte 2019 verstärken wir die elektronische Ticketkontrolle in unseren Bussen. Das bedeutet zunächst einmal, dass die Fahrgäste vorn beim Fahrer ihre Tickets prüfen lassen. Mit einer großen Kampagne informierten wir die Fahrgäste und baten sie darum, ab 1. Juli – außer in den Metro-Bussen – stets vorn einzusteigen. Zusätzliche große Aufkleber auf den Bussen erinnerten daran.

Für die Fahrerinnen und Fahrer stellt die elektronische Einstiegskontrolle (EKS) einen gewissen Mehraufwand dar. Um ihn zu minimieren, haben wir die Software verbessert, mit der an den rund 600 Geräten die Chipkarten und die HandyTickets geprüft werden. Das funktioniert nun deutlich schneller als bisher.

➤ Mehreinnahmen sprechen für sich

Im dritten und vierten Quartal zogen wir 3.951 ungültige Chipkarten ein. Der große Anteil der seit längerem abgelaufenen Tickets legt die Vermutung nahe, dass es sich um gezielten Missbrauch handelt. Der erhöhte Kontrollgrad wirkt sich auch auf die Anzahl der verkauften Tickets aus. Von Juli bis Dezember verkauften unsere Busfahrerinnen und Busfahrer über 50.000 Tickets mehr. Das entspricht einer **Mehreinnahme von rund 215.000 Euro**. Schwerpunkt- und Sonderkontrollen, teilweise gemeinsam mit der Polizei, ergänzen unsere Maßnahmen.





Ohne Ticket, ohne Stau:

Freie Fahrt am 15. September 2019

Einen Tag lang die Innenstadt ohne Verkehrsstress genießen – das wurde am 15. September für viele Tausend Menschen wahr. Die Stadt Düsseldorf hatte den ersten autofreien Sonntag ausgerufen, um die Verkehrswende zu fördern. Ein besonderes Angebot gab es noch dazu: Jeder durfte den ÖPNV ohne Fahrschein nutzen. Das Hohe-Straße-Fest, der Weltkindertag und der Fischmarkt boten zusätzliche Anreize.

Viel „Verkehr“ auf der Infoemeile

Die Düsseldorfer durften nicht nur kostenlos mit Rheinbahn, S- und Regiobahnen im Stadtgebiet fahren, sondern konnten sich auf der Infoemeile auf der Heinrich-Heine-Allee auch über neue Verkehrsangebote und die **Mobilität der Zukunft** informieren. Dort präsentierten sich städtische Institutionen, das Amt für Verkehrsmanagement und natürlich wir uns als wichtiger Träger der Verkehrswende.

An unseren beiden Infoständen an der Heinrich-Heine-Allee und am Rheinufer waren zahlreiche Rheinbahnerinnen und Rheinbahner aktiv, beantworteten etliche Fragen zu Tarifen, technischen Details, Angebotserweiterungen, nachhaltiger Entwicklung und klimafreundlicher Erneuerung unserer Fahrzeuge. Ebenso waren alle verfügbaren



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fahrdienstes im Einsatz, um Stammkunden, vor allem aber Bus- und Bahnneulinge sowie Gelegenheitskunden quer durch die Landeshauptstadt von A nach B zu bringen. In unserem Flyer klärten wir über Ticketangebote auf, aber auch über unseren bereits geleisteten Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität.

Starkes Interesse für Elektromobilität

An unserem Stand an der Heinrich-Heine-Allee waren wir mit zwei Bussen vertreten, einer davon ein Elektrobus. Auf besonderes Interesse stieß der 3-D-Film, den sich die Besucherinnen und Besucher mit einer **Virtual-Reality-Brille** anschauen konnten – und so eine ganz neue Wahrnehmung der ÖPNV-Beschleunigung erlebten.

Neue Kunden gewonnen

Kinderstraßenbahn, Rikschas – anlässlich des ersten Jahres der MetroBus-Linien im entsprechenden Design –, Oldiebahnen, Comedy im MetroBus: Wir funkten auf allen Kanälen, um die Menschen zu erreichen. 20 Busse und 55 Bahnen waren zusätzlich unterwegs. Unser KundenCenter an der Heinrich-Heine-Allee öffnete von 12 bis 17 Uhr. 35 neu abgeschlossene Abos sind ein schöner Erfolg des Tages. Etliche weitere Abo-Abschlüsse des vierten Quartals sind sicherlich ebenfalls auf die überzeugende Präsentation am autofreien Sonntag zurückzuführen.



Mal was anderes:

Unsere Oldtimer- und Zusatzverkehre

Großer Beliebtheit erfreuen sich unsere „Sonderangebote“. Dabei handelt es sich nicht um verbilligte Fahrten, sondern um Touren in Oldtimer-Fahrzeugen: zu speziellen Anlässen, mit kulinarischen Themen wie Kaffee- oder Weinfahrten, um Ausflüge mit Blick hinter die Kulissen der Rheinbahn, Krimi-Autorenlesungen und eine ganze Menge mehr. Manche Fahrten sind schon Monate im Voraus ausgebucht.



Wir erfüllen viele Wünsche

Wer eine ganze Bahn für sich und seine Gäste buchen möchte, kann das natürlich auch tun. Wir vermieten Partybahnen, die die Kunden nach ihren Wünschen dekorieren können. Fanbusse für Fortunaspiele oder Transfer zu Spielen des KFC Uerdingen – wir machen es möglich.

Umsatz kann sich sehen lassen

Angebotsentwicklung und Planung erfordern eine Menge Koordination mit den verschiedensten Abteilungen. Schließlich finden sämtliche Sonderverkehre im normalen Betrieb statt und dürfen unsere regulären Fahrzeuge nicht behindern. Die Fahrer müssen organisiert werden, alle betroffenen Abteilungen benötigen ihre Informationen.

Doch der Aufwand lohnt sich: zum einen, weil wir den Menschen damit viel Freude bereiten können, zum anderen, weil auch diese Fahrten zu unserem Umsatz beitragen. 2019 betrug er im Bereich Charter und Rundfahrten knapp 640.000 Euro.



➤ Fotoausstellung im Betriebshof Am Steinberg „Die Rheinbahn und Düsseldorf“

Mit einer umfangreichen Präsentation während der Nacht der Museen würdigte die Rheinbahn den 2018 verstorbenen Fotografen Jarosław Miernik, der viele Jahre Mitarbeiter der Rheinbahn war.

Als Autodidakt hatte er sich das Fotografieren beigebracht. Mit unermüdlichem Elan und großer Kompetenz setzte er jahrelang wichtige Ereignisse aus dem Rheinbahn-Land ins Bild.

Sein Werk wurde unter anderem vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ausgezeichnet.



Teil der Stadt und der Kultur:

Nacht der Museen mit illuminiertem Betriebshof Am Steinberg

Unser Kerngeschäft besteht seit der Rheinbahn-Gründung 1896 darin, zukunftsorientierte Mobilität zu bieten. Dass unsere Geschichte daher genauso fasziniert wie unsere Visionen für die nächsten Jahrzehnte, erleben wir hautnah und eindrücklich bei Veranstaltungen wie der Nacht der Museen. Nach 2016 waren wir zum zweiten Mal dabei und öffneten in der Nacht vom 6. auf den 7. April 2019 die Tore unseres historischen Straßenbahndepots aus dem Jahr 1908. Im „rollenden Museum“, unserem Shuttle mit Oldiebahn, trafen Besucherinnen und Besucher aus der Innenstadt am Veranstaltungsgelände ein. Quasi im Zehn-Minuten-Takt betraten staunende Menschen den festlich illuminierten Steinberg – **mehr als 3.400 Besucher** zählten wir in den rund sieben Stunden der Museumsnacht.

Königliche Erscheinung

Auch wenn es ein attraktives Beiprogramm gab: Im Mittelpunkt standen die Oldiebahnen aus den Jahren 1920 bis 1969. Die Mitglieder des Vereins Linie D – Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr Düsseldorf erläuterten in zahlreichen Führungen leidenschaftlich und kenntnisreich die Details, Hintergründe und technischen Feinheiten der Fahrzeuge und ihrer Restaurierung. Unangefochtenes Highlight war die „Queen“, so der Kosenamen des Doppelgelenktriebwagens 2151, der in der denkmalgeschützten Mittelhalle der Blickfang war und am späten Abend in die Lichtshow einbezogen wurde.

Mit viel Engagement:

Wir überzeugen als attraktiver Arbeitgeber

Über 3.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind uns ein Ansporn, Bedingungen zu schaffen, in denen nicht nur gut, sondern auch gern gearbeitet wird. Eine zufriedene Belegschaft ist die beste Werbung, um neue Interessenten auf uns als Arbeitgeber aufmerksam zu machen. 2019 stellten wir rund 435 Menschen ein.







➤ Neue Ideen für das Fahrerrecruiting

Die Rekrutierung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Fahrdienst stand 2019 im Fokus des Personalbereichs. Mit neuen Methoden versuchen wir, auf uns und unsere attraktiven Arbeitsverhältnisse aufmerksam zu machen.

Beispielsweise haben wir im Umfeld von Speditions- und Logistikunternehmen Banner aufgehängt, um direkt bei unserer Zielgruppe zu werben. Außerdem sind wir viermal je zwei Tage mit unseren Bewerberbussen in verschiedene Stadtteile gefahren – eine ganz neue Art, die Hürde des Bewerbungsgesprächs zu senken und die Einstellungsverfahren ohne großen bürokratischen Aufwand für die Interessenten anzubieten.

Die Aktionen kündigten wir über die Presse und auf Internetportalen an, die Resonanz an Ort und Stelle war entsprechend groß.

Im persönlichen Gespräch haben die Mitarbeiterinnen aus dem Personalrecruiting sowie ein Fahrer alle möglichen Fragen beantwortet, direkt und ohne Umwege. Jeder Interessent konnte seine Bewerbungsunterlagen ein- oder auch nachreichen – und bekam gleich eine positive Antwort, wenn unsere Recruiterinnen zu einer günstigen Einschätzung gelangten. Einzige Sache, die später erledigt werden musste, war die betriebsärztliche Untersuchung. Dass wir mit diesem Verfahren erfolgreich sind, beweisen die 26 Einstellungen, die aus den vier Terminen resultierten. Insgesamt bewarben sich übers ganze Jahr 2.461 Personen für den Fahrdienst. Eine ausgezeichnete Bilanz!

Im Fokus:

Verbesserungen für den Fahrdienst

Mit über 1.600 Menschen ist der Fahrdienst die größte Gruppe unserer Belegschaft. Entsprechend tiefgreifend wirken sich Veränderungen aus. 2019 haben wir ein neues Dienstplanmodell erarbeitet, das am 1. Januar 2020 in Kraft tritt. Es ist uns gelungen, ein Modell zu entwickeln, das zwei Anforderungen erfüllt: zum einen mehr Fahrleistung zu ermöglichen, die wir aufgrund von Taktverdichtungen und einem erweiterten Angebot benötigen, zum anderen zugleich den Fahrdienst zu entlasten. Diese beiden zunächst scheinbar gegensätzlichen Anforderungen miteinander zu vereinbaren war keine leichte Aufgabe!

Mit einem neuen Dienstplan und neuen Reihenfolgen kommen wir den **individuellen Bedürfnissen** und der unterschiedlichen Belastbarkeit der Fahrerinnen und Fahrer entgegen. Für unsere Fahrdienstplanung erhöht sich über diese Regelung die Verfügbarkeit von Personal, um die gewünschten Angebotssteigerungen 2020 zu realisieren.

Wir werden sehr genau beobachten, ob an dem neuen Modell noch nachjustiert werden kann oder muss. Doch schon jetzt sind wir sehr stolz darauf, dass wir mit großer Unterstützung der Arbeitnehmervertretung dieses Angebot entwickeln konnten – **kooperativ und ohne Konflikte**.

Flexible Lösungen möglich

Dass trotz der komplexen Dienstplanung flexible Lösungen möglich sind, etwa für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich berufsbegleitend qualifizieren, schildern wir detailliert in unserem Personal- und Sozialbericht 2019.

Neue Führungsstruktur im Fahrdienst

Am 1. März 2019 traten acht Gruppenleiterinnen und -leiter sowie eine Stellvertreterin ihren Dienst an, nach einer mehrmonatigen Qualifizierungsphase. Ziel der neuen Struktur ist die **Verringerung der Führungsspanne** im Fahrdienst. Nun kümmert sich ein Gruppenleiter individueller um je 150 bis 200 Fahrerinnen und Fahrer und steht ihnen sowohl in dienstlichen als auch in persönlichen Angelegenheiten als Ansprechpartner zur Verfügung. Die Betriebsleiter erfahren dadurch Entlastung und für die Fahrerinnen und Fahrer erleichtern wir den Weg zum Vorgesetzten – gerade für den Schichtdienst stellt diese Regelung eine große Verbesserung dar.



Unsere Besten:

Ausgezeichnete Azubis

Ausbildung wird bei uns großgeschrieben – schon immer. Wir investieren eine Menge Energie und viele Ressourcen, um den jungen Menschen eine hochwertige Ausbildung zu vermitteln. Was uns besonders freut: Unsere Azubis schließen in der Regel mit sehr guten Noten ab, einige Absolventen erhalten darüber hinaus Auszeichnungen der IHK oder anderer Institutionen.

Dieses kontinuierlich große Lob beweist, dass wir ein außerordentlich hohes Niveau erreichen und dauerhaft halten können. Wir als Unternehmen qualifizieren uns mit dieser Ausbildungsleistung als attraktiver Arbeitgeber – ein unschätzbare Vorteil in einem anspruchsvollen Marktumfeld.

Die Besten der Branche: VDV-Anerkennung für zwei Rheinbahner

2019 konnten wir besonders stolz auf zwei unserer Absolventen sein: Sie erhielten vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Auszeichnung und gehören damit zu den bundesweit Besten unserer Branche. Die Auszeichnung wird alle zwei Jahre vergeben. Die Azubis mit besonders guten Abschlüssen nominieren wir als Arbeitgeber. Der VDV wählt in jeder Berufskategorie die drei Besten aus. Von der Rheinbahn zählten ein Industriekaufmann und ein Mechatroniker in Ausbildung zu den Erfolgreichen. Die Preisübergabe fand am 18. September 2019 in Leipzig im Rahmen des neunten VDV-Personalkongresses statt.

Die Neuen: Vielversprechender Start

Noch nicht ganz so weit sind die 50 jungen Leute, die im September 2019 ihre Ausbildung bei der Rheinbahn begannen. In zwölf Berufsfeldern bilden wir aus. Wir freuen uns sehr, dass unter den 50 auch sieben weibliche Azubis sind, zwei von ihnen absolvieren eine Ausbildung im gewerblich-technischen Bereich.





50 neue Azubis

Industriemechaniker	8
Kfz-Mechatroniker	6
Elektroniker für Betriebstechnik	7
IT-System-Elektroniker	2
Mechatroniker	6
Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker	3
Fachkräfte im Fahrbetrieb	4
Fachkräfte für Metalltechnik	4
Industriekaufleute	5
Kaufleute für Büromanagement	2
KIA-Mechatroniker (duales Studium)	2
Tiefbaufacharbeiter, Fachrichtung Gleisbau	1

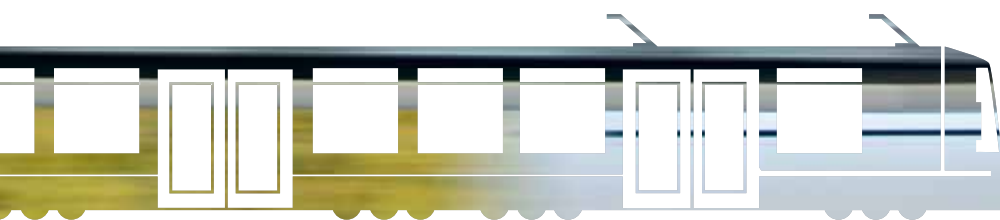


IHK-Auszeichnung: Zwei „sehr gute“ Mechatroniker

Im Ausbildungsjahr 2018/2019 schlossen von den rund 5.000 Auszubildenden im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf 271 Prüfungsteilnehmer mit „sehr gut“ ab. Am 10. Oktober wurden sie im Rahmen einer Feierstunde in der Tonhalle Düsseldorf geehrt. Zwei von unseren Azubis, beide Mechatroniker, waren dabei. Wir freuen uns sehr und sind stolz auf sie.

Abschlu

- 102 Bilanz
- 103 Gewinn- und Verlustrechnung
- 104 Kapitalflussrechnung
- 105 Allgemeine Erläuterungen
- 106 Entwicklung des Anlagevermögens
- 108 Erläuterungen zur Bilanz
- 113 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
- 117 Sonstige Angaben
- 120 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 123 Rheinbahn auf einen Blick
- 124 Rheinbahn kompakt



SS



Bilanz

Aktiva	Anhang	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
A Anlagevermögen			
I Immaterielle Vermögensgegenstände		2.490	2.254
II Sachanlagen	1	594.495	592.679
III Finanzanlagen	2	6.449	108.586
		603.434	703.519
B Umlaufvermögen			
I Vorräte	3	47.837	48.482
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	44.844	28.769
III Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	5	181.591	61.902
		274.272	139.153
C Rechnungsabgrenzungsposten		590	663
		878.296	843.335
Passiva	Anhang	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
A Eigenkapital			
I Gezeichnetes Kapital	6	35.000	35.000
II Kapitalrücklage	7	123.442	123.442
III Gewinnrücklagen	8	70.095	77.590
IV Bilanzgewinn		22.473	19.743
		251.010	255.775
B Rückstellungen	9	64.432	60.248
C Verbindlichkeiten	10	559.330	524.877
D Rechnungsabgrenzungsposten	11	3.524	2.435
		878.296	843.335

Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	31.12.2019 TEUR	31.12.2018 TEUR
Umsatzerlöse	12	282.756	270.903
Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	13	-4.601	5.694
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	9.874	9.260
Sonstige betriebliche Erträge	14	61.814	10.190
Materialaufwand	15		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		41.508	41.153
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		58.259	66.370
Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	16	143.636	132.646
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung 11.719 TEUR (Vorjahr 11.130 TEUR)		40.690	37.621
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	47.423	45.762
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	31.964	26.554
Erträge aus Beteiligungen	19	265	8.563
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	19	4.026	59
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge, davon aus Abzinsung von Rückstellungen: 0 TEUR (Vorjahr 2 TEUR)	19	12	16
Zinsen und ähnliche Aufwendungen, davon aus Aufzinsung von Rückstellungen: 563 TEUR (Vorjahr 557 TEUR)	19	12.922	13.010
Ergebnis nach Steuern		-22.256	-58.431
Sonstige Steuern	20	329	319
Erträge aus Verlustübernahme	21	22.585	58.750
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0	0
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	22	7.495	4.765
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		14.978	14.978
Bilanzgewinn		22.473	19.743

Kapitalflussrechnung

	2019 TEUR	2018 TEUR
1 Jahresergebnis	0	0
2 Verlustübernahme (-)	-22.585	-58.750
3 Erträge Zweckverbandssatzung (-)	0	0
4 Abschreibungen abzüglich Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	47.408	40.074
5 Zunahme (+)/Abnahme (-) von Rückstellungen	3.621	10.354
6 Gewinn (-)/Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-52.901	198
7 Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-15.357	-3.865
8 Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	2.868	13.257
9 Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	12.910	12.994
10 Beteiligungserträge (-)	-4.291	-8.563
11 Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Positionen 1 bis 10)	-28.327	5.699
12 Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagevermögen	288	80
13 Auszahlungen (-) für Investitionen in immaterielle und Sachanlagen	-64.238	-70.444
14 Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagevermögen (Sonstige Ausleihungen)	155.413	158
15 Erhaltene Investitionszuschüsse	14.216	8.120
16 Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-101	-49
17 Erhaltene Zinsen	12	14
18 Dividenden	4.291	8.563
19 Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit (Positionen 12 bis 18)	109.881	-53.558
20 Einzahlungen aus Verlustübernahme	22.585	58.750
21 Einzahlungen Leistung Zweckverbandssatzung	0	0
22 Auszahlungen an Gesellschafter	-4.765	-14.978
23 Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	86.000	70.000
24 Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-53.326	-65.436
25 Gezahlte Zinsen	-12.359	-12.453
26 Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit (Positionen 20 bis 25)	38.135	35.883
27 Veränderung der Zahlungsmittel (Positionen 11 + 19 + 26)	119.689	-11.976
28 Finanzmittelbestand am Jahresanfang (+)	61.902	73.878
29 Finanzmittelbestand zum Bilanzstichtag	181.591	61.902

Allgemeine Erläuterungen

Allgemeine Angaben

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

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

Angaben zu Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt und zur Verbesserung des Einblicks in die Ertragslage erweitert worden. Die Gliederung der Bilanz nach § 266 Abs. 2 HGB wurde gemäß der Verordnung vom 27. Februar 1968, geändert durch die Verordnung vom 17. Juli 2015, über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen erweitert.

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

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

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

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

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

Auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten nach der Teilwertmethode sind Pensions- und Altersteilzeitverpflichtungen unter Zugrundelegung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Im Berichtsjahr werden ein Marktzins von 2,70 Prozent (Zehn-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen und ein Marktzins von 1,96 Prozent (Sieben-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Altersteilzeitverpflichtungen berücksichtigt. Vom Wahlrecht des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Gehalts- und Rentenanpassungen sind mit jeweils 2,0 Prozent p.a. eingerechnet.

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

Die Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen bewertet.

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

Darüber hinaus bestehen im Rahmen eines Portfoliohedges Rohwarenswaps zur Sicherung des Dieselpreises. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der Marktwert wird auf Basis einer Mark-to-Market-Bewertung ermittelt.

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

Entwicklung des Anlagevermögens

Angaben in TEUR

Anschaffungs- und Herstellungskosten

	1.1.2019	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1 Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	15.749	570	1.007	630	16.696
2 Geleistete Anzahlungen	982	805	-880	11	896
	16.731	1.375	127	641	17.592
Sachanlagen					
1 Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	183.005	4.037	7.235	3.926	190.351
davon a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	151.921	1.937	2.418	91	156.185
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7.943	212	43	151	8.047
2 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	344.666	11.107	11.165	10.830	356.108
3 Fahrzeuge für den Personenverkehr	445.645	22.628	4.549	13.720	459.102
4 Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	49.629	150	75	160	49.696
5 Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	94.231	2.427	1.211	1.292	96.579
6 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	145.458	22.514	-24.362	130	143.479
	1.262.634	62.863	-127	30.058	1.295.315
Finanzanlagen					
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	235	0	0	0	235
2 Beteiligungen	6.142	0	0	0	6.142
3 Wertpapiere des Anlagevermögens	96.425	0	0	96.425	0
4 Sonstige Ausleihungen	879	101	0	169	811
	103.681	101	0	96.594	7.188
	1.383.046	64.339	0	127.293	1.320.095

Kumulierte Abschreibungen

1.1.2019	Zugänge	Zuschreibung Umbuchungen	Abgänge	31.12.2019	Buchwert 31.12.2019	Buchwert 31.12.2018
14.477	1.105	0	479	15.103	1.593	1.272
0	0	0	0	0	897	982
14.477	1.105	0	479	15.103	2.490	2.254
89.010	3.396	-17	61	92.329	98.021	93.995
74.619	2.543	0	61	77.101	79.084	77.302
4.045	152	0	0	4.197	3.850	3.898
185.698	12.523	17	2.529	195.709	160.399	158.968
293.312	18.894	0	11.490	300.715	158.386	152.333
38.438	1.680	0	130	39.988	9.709	11.191
63.497	9.826	0	1.245	72.078	24.501	30.734
0	0	0	0	0	143.479	145.458
669.955	46.319	0	15.455	700.819	594.495	592.679
0	0	0	0	0	235	235
600	0	0	0	600	5.542	5.542
-5.660	0	0	-5.660	0	0	102.085
154	26	42	0	138	673	724
-4.906	26	42	-5.660	738	6.450	108.586
679.526	47.450	42	10.274	716.660	603.435	703.519

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich, der die formblatterforderlichen Angaben enthält.

Als Anschaffungs- und Herstellungskosten sind bei den immateriellen Vermögensgegenständen und bei den Sachanlagen die historischen Werte angesetzt, vermindert um die erhaltenen Zuschüsse sowie Zuschüsse aus den Vorjahren in Höhe von 44.073 TEUR.

1 | Sachanlagen

Die Zugänge bei den Sachanlagen betragen im Berichtszeitraum 62.863 TEUR.

Die Zuschüsse des Geschäftsjahres in Höhe von 14.216 TEUR werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Unter Berücksichtigung der Abschreibungen sowie der Zugänge und Abgänge erhöhte sich das Sachanlagevermögen um 1.816 TEUR auf 594.495 TEUR.

Die Jahresabschreibungen bei den Sachanlagen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 1 HGB betragen 46.318 TEUR.

2 | Finanzanlagen

Es bestehen folgende Beteiligungen im Sinne des § 271 HGB:

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in Prozent	Eigenkapital in TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR
Rheinbahn Immobilien Verwaltungs-GmbH, Düsseldorf	100	26	0
Reisedienst Maaßen GmbH, Düsseldorf	100	165	28
Rhein-Bus Verkehrsbetrieb GmbH, Düsseldorf	49	224*	98*
DWG Wohnen GmbH, Düsseldorf	24,9	20.69*	141*
ELBA-Omnibusreisen GmbH, Düsseldorf	25	591	-264

* Für das Geschäftsjahr 2019 liegt noch kein Ergebnis vor. Es wurde das Vorjahresergebnis ausgewiesen.

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

Umlaufvermögen

3 | Vorräte

Angaben in TEUR	31.12.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.557	21.140
Unfertige Leistungen	4.001	8.603
Geleistete Anzahlungen	21.279	18.739
	47.837	48.482

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

4 | Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Angaben in TEUR	31.12.2019	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2018	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.041	0	14.688	0
Forderungen gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	148	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	26.655	0	14.081	0
	44.844	0	28.769	0

5 | Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Angaben in TEUR	31.12.2019	31.12.2018
Kassenbestand	1.953	2.441
Guthaben bei Kreditinstituten	179.638	59.461
	181.591	61.902

6 | Gezeichnetes Kapital

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

Das gezeichnete Kapital der Rheinbahn AG wurde bis Ende 2016 zu 100 Prozent von der Landeshauptstadt Düsseldorf gehalten, davon 95 Prozent der Aktien treuhänderisch über die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (vormals Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für die Beteiligungen mbH) bei Verbleib aller Rechte und Pflichten aus den Anteilen bei der Landeshauptstadt Düsseldorf. Im Dezember 2016 erfolgte die unentgeltliche Übertragung des zivilrechtlichen Eigentums an 17.850 Namensaktien der Rheinbahn AG im Nennbetrag von 1.000 EUR (entspricht 51 Prozent des gesamten Aktienkapitals) von der Landeshauptstadt Düsseldorf an die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, Düsseldorf.

7 | Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt unverändert zum Vorjahr 123.442 TEUR.

8 | Gewinnrücklagen/Bilanzgewinn

Angaben in TEUR	31.12.2019	31.12.2018
Gesetzliche Rücklage	3.500	3.500
Andere Gewinnrücklagen	66.595	74.090
	70.095	77.590

Die unverändert gegenüber dem Vorjahr ausgewiesene gesetzliche Rücklage beträgt zehn Prozent des ausgewiesenen Grundkapitals gemäß § 150 Abs. 2 AktG.

Wie im Wirtschaftsplan vorgesehen, wurden bei der Aufstellung des Jahresabschlusses 7.495 TEUR aus den anderen Gewinnrücklagen für das Projekt 2021 entnommen und in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

9 | Rückstellungen

	31.12.2019	31.12.2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.697	15.030
Sonstige Rückstellungen	48.736	45.218
	64.433	60.248

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie und zur Änderung handelsrechtlicher Vorschriften sind Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nunmehr seit 2016 mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Jahren abzuzinsen. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des vor der Gesetzesänderung vorgegebenen Durchschnitts von sieben Geschäftsjahren und des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren beträgt 1.430.572 EUR (Vorjahr 1.624.495 EUR). Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtung bei einem angenommenen durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Jahren (1,96 Prozent) beläuft sich auf 17.127.556 EUR (Vorjahr 16.654.534 EUR).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen bestehen gegenüber 16 Rentenberechtigten. Gegenüber einem Rentner bzw. dessen Hinterbliebenen bestehen nicht bilanzierte Pensionsverpflichtungen mit einem Sollwert von 11 TEUR. Sie sind mit dem Erfüllungsbetrag bewertet. Der Rückstellungsberechnung liegen ein Gehaltstrend von 2,0 Prozent, ein Rententrend von 2,0 Prozent sowie ein Rechnungszins von 2,70 Prozent zugrunde. Es wurden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet.

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Verpflichtungen und Risiken aus Personalverpflichtungen (26.914 TEUR), Rückbauverpflichtungen bei stillgelegten Gleisen (1.943 TEUR), ausstehende Lieferantenrechnungen (1.093 TEUR), Altlastensanierungen (928 TEUR) sowie Altersteilzeit (272 TEUR) enthalten.

10 | Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen aus langfristigen Investitionskrediten; die zum 31. Dezember 2019 abgegrenzten Zinsaufwendungen werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Bei den erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen handelt es sich um Anzahlungen der Stadt Düsseldorf für von der Stadt an die Rheinbahn beauftragte Leistungen. Die von der Rheinbahn AG dafür bereits getätigten Anzahlungen an Dritte sind in gleicher Höhe unter den Anzahlungen auf Vorräte ausgewiesen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend den laufenden Geschäftsverkehr sowie stichtagsbedingte Beschaffungsmaßnahmen.

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

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten hauptsächlich Verbindlichkeiten aus erhaltenen Zuschüssen für Fahrzeugförderung, die im Anlagevermögen aufgrund ausstehender Lieferungen noch nicht aktivisch abgesetzt werden können. Weiterhin berücksichtigt dieser Posten Verbindlichkeiten aus Abschlagszahlungen im Zusammenhang mit Ausgleichsleistungen gemäß Zweckverbandssatzung des VRR sowie Zins- und Steuerverbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten

Angaben in TEUR	31.12.2019	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2018	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	470.338	36.276	434.062	437.665	51.089	386.576
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	19.550	19.550		17.043	17.043	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.656	11.656		19.329	19.329	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	254	254		112	112	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	161	161		520	520	0
Sonstige Verbindlichkeiten	57.371	57.371		50.208	50.208	0
davon aus Steuern	(1.532)	(1.532)		(1.458)	(1.458)	0
	559.330	125.268	434.062	524.877	138.301	386.576

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten befinden sich Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren in Höhe von 282.275 TEUR (Vorjahr 231.595 TEUR). Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind mit 3,5 Mio. EUR kommunal verbürgt. Weitere Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren – unverändert zum Vorjahr – bestehen nicht.

11 | Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten enthält hauptsächlich Fahrausweiseinnahmen, die das Geschäftsjahr 2020 betreffen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 | Umsatzerlöse

Angaben in TEUR	2019	2018
Verkehrseinnahmen	239.831	232.048
Abgeltungszahlungen im Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehr	18.439	17.163
Sonstige	3.234	3.238
Leistungen für Dritte	17.311	14.361
Mieten/Pachten	1.680	1.757
Zuschüsse	161	166
Erträge aus Provisionen	835	952
Sonstige	1.265	1.218
	282.756	270.903
davon periodenfremde Umsatzerlöse	2.826	6.411

13 | Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

Angaben in TEUR	2019	2018
Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	-4.601	5.694
Andere aktivierte Eigenleistungen	9.874	9.260
	5.273	14.954

14 | Sonstige betriebliche Erträge

Angaben in TEUR	2019	2018
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens einschließlich Zuschreibungen	53.611	5.740
Erstattung von Sachschäden	4.093	2.689
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.904	547
Übrige Erträge	2.205	1.214
	61.813	10.190

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 1.904 TEUR (Vorjahr 547 TEUR) enthalten. Diese betreffen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

In den Erträgen aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens ist aufgrund der Veräußerung von RWE-Aktien ein Ertrag in Höhe von 53.329 TEUR enthalten. Dabei handelte es sich um Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung und Bedeutung. In Vorjahr erfolgte eine Zuschreibung auf Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 5.660 TEUR aufgrund anhaltender Wertsteigerungen.

15 | Materialaufwand

Angaben in TEUR	2019	2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	41.508	41.153
Aufwendungen für bezogene Leistungen	58.259	66.370
	99.767	107.523

16 | Personalaufwand

Angaben in TEUR	2019	2018
Löhne und Gehälter	143.636	132.646
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	40.690	37.622
davon für Altersversorgung	11.719	11.130
	184.326	170.268

17 | Abschreibungen

Angaben in TEUR	2019	2018
Planmäßige Abschreibungen (siehe Anlagespiegel)	47.423	45.762

18 | Sonstige betriebliche Aufwendungen

Angaben in TEUR	2019	2018
Fremdleistungen und Materialverbrauch für die Verwaltung, für Werkwohnungen, Pachtobjekte etc.	5.490	5.235
Beratungen und Gutachten	4.019	2.059
Versicherungsaufwendungen und Haftpflichtleistungen	3.613	3.381
Mieten und Pachten	3.192	3.198
Aufwand aus Versicherungsschäden	2.374	899
VRR-Umlage	2.249	1.850
Leasingraten	1.976	1.743
Verkaufsprovisionen	342	933
Grundbesitzabgaben	558	593
Übrige Aufwendungen	8.150	6.663
	31.963	26.554

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind 0,8 Mio. EUR (Vorjahr 0,9 Mio. EUR) periodenfremde Aufwendungen enthalten, die überwiegend Wertberichtigungen auf Forderungen und Schadenersatzansprüche betreffen.

19 | Finanzergebnis

Angaben in TEUR	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	265	8.563
Erträge aus Dividenden	3.970	0
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	56	59
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12	16
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.922	-13.010
	-8.619	-4.372

20 | Sonstige Steuern

Dieser Posten beinhaltet Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Umsatzsteuer auf Sachbezug.

21 | Erträge aus Verlustübernahme

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

22 | Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen

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

Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

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

ein Umlagesatz in Höhe von 3,5 Prozent abgeführt. Für das Jahr 2020 wurden die Beitragssätze bereits unverändert bestätigt. Die Summe der umlagepflichtigen Entgelte belief sich auf 142.896,58 TEUR (Vorjahr 124.773,8 TEUR). In Anwendung des Artikels 28 EGHGB wurde keine Rückstellung gebildet.

Angaben in TEUR	31.12.2019	31.12.2018
Bestellobligo	342.549	346.474
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen:		
unter 1 Jahr	1.456	1.512
1 bis 5 Jahre	2.075	2.038
über 5 Jahre	9	41
	3.540	3.591
Gesamt	346.089	350.065

Finanzinstrumente

Um einen festen Zinssatz auf Basis eines günstigen Zinsniveaus zu sichern, wurden Zinsswaps mit unterschiedlichen Laufzeiten abgeschlossen. Die Laufzeiten reichen bis 2030. In diesem Zusammenhang wurden jeweils Bewertungseinheiten in Form eines Mikro-Hedges, bestehend aus dem variabel verzinslichen Darlehen (Grundgeschäft) und einem Zinsswap (Sicherungsgeschäft), nach § 254 HGB gebildet. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Gemäß Mitteilungen der Banken beträgt der Marktwert dieser Geschäfte zum 31. Dezember 2019, losgelöst vom Grundgeschäft der Darlehen, –19.747 TEUR (Vorjahr –20.963 TEUR). Den Vereinbarungen liegt insgesamt ein Nominalwert von 140.991 TEUR zugrunde. Auf die Bildung einer Drohverlustrückstellung konnte vor dem Hintergrund der Anwendung des § 254 HGB verzichtet werden, da sich gegenläufige Wert- und Zahlungsstromänderungen vollständig über die gesamte Kreditlaufzeit ausgleichen.

Darüber hinaus bestehen im Rahmen eines Portfolio-Hedges Rohwarenswaps zur Sicherung des Dieselpreises für Dieseleinkäufe im Jahr 2020. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der auf Basis einer Mark-to-Market-Bewertung ermittelte Marktwert dieser Geschäfte (10.200 metrische Tonnen pro Jahr) beträgt gemäß Bankmitteilung zum 31. Dezember 2019 insgesamt 345 TEUR. Der Buchwert der Dieselderivate beträgt 0 EUR. Der Nominalwert beträgt 5.023 TEUR. Über den angegebenen Zeitraum gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft demselben Risiko ausgesetzt sind.

Mitglieder der Organe

Es wird verwiesen auf Seite 12.

Bezüge der Organe

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2019 verteilen sich wie folgt:

Klaus Klar 312 TEUR
(davon 30 TEUR variable Bezüge)

Michael Richarz 227 TEUR
(davon 14 TEUR variable Bezüge)

Sylvia Lier 193 TEUR

Für Frau Susanne Momberg fallen monatliche Aufwendungen in Höhe von 49 TEUR an. Die Abrechnung erfolgt über einen externen Personaldienstleister.

Darüber hinaus wurde mit Frau Lier im Geschäftsjahr 2020 eine einvernehmliche Vereinbarung getroffen, nach der das Dienstverhältnis zum 31. Dezember 2019 endete. Die vereinbarte Abfindung beläuft sich auf 520 TEUR. Die für das Geschäftsjahr 2019 fälligen variablen Bezüge in Höhe von 35 TEUR werden im Geschäftsjahr 2020 abgewickelt.

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

Den Pensionsrückstellungen wurden unter Berücksichtigung des Rechnungszinssatzes von 2,70 Prozent für Klaus Klar 84 TEUR zugeführt. Der Barwert zum 31. Dezember 2019 beträgt bei Klaus Klar 1.810 TEUR.

Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 953 TEUR. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen besteht eine Rückstellung in Höhe von 13.887 TEUR.

Der ehemalige Vorstand Herr Clausecker hat 2019 für das Jahr 2018 variable Bezüge in Höhe von 30 TEUR erhalten.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 66 TEUR. In der folgenden Tabelle werden die Mitglieder mit ihren Bezügen einzeln aufgeführt.

Aufsichtsratsbezüge 2019

Thomas Geisel (Vorsitzender)	9.163,00 EUR
Michael Pink (stellv. Vorsitzender)	7.288,00 EUR
Annelies Böcker	3.445,00 EUR
Norbert Czerwinski	3.445,00 EUR
Netziati Emin	3.117,00 EUR
Volker Gabriel	2.953,00 EUR
Heiko Goebel	3.445,00 EUR
Andreas Hartnigk	6.246,31 EUR
Ursula Holtmann-Schnieder	3.281,00 EUR
Jörg Junkermann	3.281,00 EUR
Manfred Jan Neuenhaus	2.625,00 EUR
Dirk Seibel	4.429,00 EUR
Dietmar Stoffels	3.445,00 EUR
Dieter Teske	3.281,00 EUR
Rolf Tups	3.445,00 EUR
Martin Volkenrath	3.117,00 EUR

Belegschaft

Während des Geschäftsjahres waren durchschnittlich 3.044 (Vorjahr 2.909) Entgeltempfänger beschäftigt. Davon sind 2.434 gewerbliche Mitarbeiter und 610 Angestellte. Daneben beschäftigte das Unternehmen durchschnittlich 135 (Vorjahr 129) Auszubildende.

Honorare des Abschlussprüfers

Die Aufwendungen für die Abschlussprüfungsgesellschaft KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft betragen 86 TEUR für Abschlussprüfungsleistungen, 11 TEUR für Steuerberatungsleistungen und 29 TEUR für andere Bestätigungsleistungen.

Gewinnabführungsvertrag

Der Verlust vor Ergebnisübernahme in Höhe von 22.585 TEUR wird im Rahmen des am 16. Mai 2018 geschlossenen Ergebnisabführungsvertrags mit der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH übernommen.

Gewinnverwendung

Der Vorstand schlägt vor, die Entnahme aus der Gewinnrücklage auszuschütten und den Gewinnvortrag aus dem Vorjahr auf neue Rechnung vorzutragen.

Konzernabschluss

Die Rheinbahn AG hat bis einschließlich 31. Dezember 2012 Konzernabschlüsse nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt, in die mit Ausnahme der Rhein-

bahn Immobilien Verwaltungs-GmbH (§ 296 Abs. 2 HGB) sämtliche verbundene Unternehmen einbezogen wurden. Aufgrund des Ausscheidens der DWG Wohnen GmbH aus dem Kreis der verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2013 ist zum Bilanzstichtag lediglich ein in der Vergangenheit vollkonsolidiertes verbundenes Unternehmen, die Reisedienst Maaßen GmbH, verblieben. Bezüglich dieser Gesellschaft hat die Rheinbahn AG das Einbeziehungswahlrecht gemäß § 296 Abs. 2 HGB im Vorjahr ausgeübt, sodass zum 31. Dezember 2013 eine Einbeziehung aufgrund untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns unterblieb. Die Vermögensgegenstände, Schulden, Aufwendungen und Erträge der infolge untergeordneter Bedeutung nicht konsolidierten Gesellschaften machen – wie auch im Vorjahr – kumuliert jeweils weniger als ein Prozent der Werte der Rheinbahn AG aus. Mithin wird auch zum 31. Dezember 2019 mangels einbeziehungs-pflichtiger verbundener Unternehmen kein Konzernabschluss nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt.

Der Jahresabschluss der Rheinbahn AG wird zum 31. Dezember 2019 in den Konzernabschluss der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt) einbezogen. Der Konzernabschluss wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Nachtragsbericht

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben auch Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Rheinbahn AG.

Düsseldorf, 27. März 2020
Rheinbahn AG, Düsseldorf

Der Vorstand

Klaus Klar

Susanne Momberg

Michael Richarz

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers*

An die Rheinbahn AG, Düsseldorf

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Rheinbahn AG, Düsseldorf – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Rheinbahn AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichtes 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, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichtes.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichtes 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 Übereinstimmung 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 bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote),
- den Abschnitt „Nachhaltigkeit“, der lageberichts-fremde Informationen beinhaltet.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk. 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

* Der Bestätigungsvermerk bezieht sich auf den vollständigen und geprüften Jahresabschluss und Lagebericht.

Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder 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, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 des Unternehmens.
- 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, 27. März 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim
Wirtschaftsprüfer

Kieserling
Wirtschaftsprüfer

Rheinbahn auf einen Blick

Gesamtunternehmen			2019	2018
Eigenkapital	Mio. EUR		251,0	255,8
Anlagevermögen	Mio. EUR		603,4	703,5
Bilanzsumme	Mio. EUR		878,3	843,3
Gesamtaufwendungen	Mio. EUR		376,7	363,4
Gesamterträge	Mio. EUR		296,5	290,3
Jahresergebnis	Mio. EUR		-80,2	-73,1
Mitarbeiter			3.152	2.971
Auszubildende			151	146
Leistungen				
Zug- und Buskilometer	Mio.		45,2	43,4
Platzkilometer	Mio.		6.535,0	6.378,2
Beförderte Personen	Mio.		229,3	224,8
Einwohner im Verkehrsgebiet	Mio., ca.		1,065	1,059
Anlagen				
Stadtbahn	Streckenlänge	km	98,7	98
	Linienlänge	km	203,7	203,7
	Linien		11	11
	Fahrzeuge		208	208
Straßenbahn	Streckenlänge	km	56,9	57,5
	Linienlänge	km	79,3	79,3
	Linien		7	7
	Fahrzeuge		98	99
Omnibus	Linienlänge	km	1.707,1	1.714,9
	Linien		117	117
	Fahrzeuge		482	462

Rheinbahn kompakt

Zahl der **Abonnenten**
zum Bilanzstichtag

213.172

Damit besitzt **jeder fünfte** der rund eine Mio. Einwohner im Bedienungsgebiet ein Abonnement der Rheinbahn.

Fahrgeldeinnahmen
der Rheinbahn im Jahr 2019

248,7 Mio. Euro

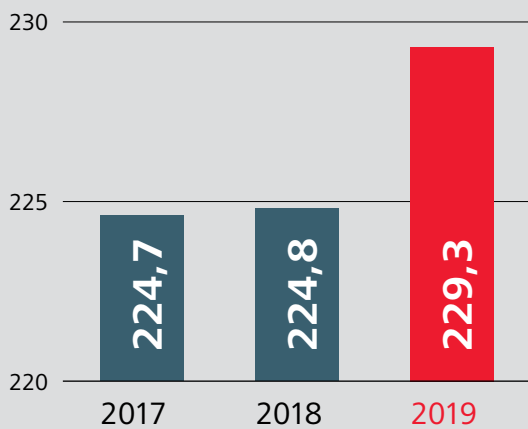
Das bedeutet im Geschäftsjahr 2019 eine Steigerung um **13,3 Mio. Euro** oder **+5,65 Prozent**.

Der laufende **Umsatz**
liegt mit

282,8 Mio. Euro

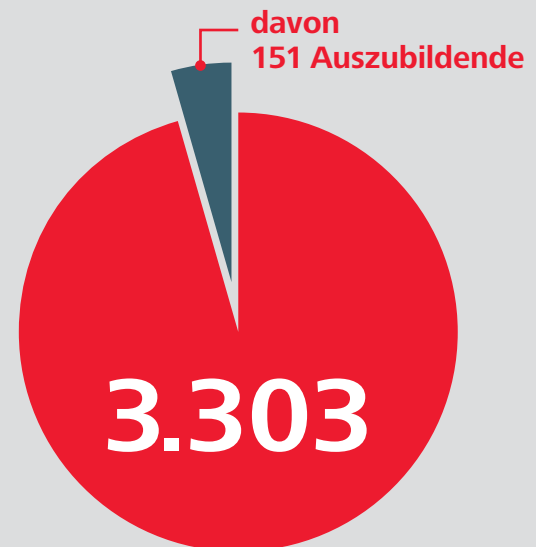
um **11,9 Mio. Euro** oder **+4,39 Prozent** über dem des Vorjahres.

Fahrgastzahlen | in Mio.



4,5 Mio. mehr Fahrgäste als im letzten Jahr.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 2019



Die Rheinbahn gehört zu den **größten Arbeitgebern und Ausbildern** in der Region.

Die Rheinbahn hat auf ihrem Betriebshof in Lierenfeld eine der größten Fotovoltaikanlagen der Region installiert.

Umweltdaten

		2019	2018
Energieverbrauch	MWh	238.637	231.602
CO ₂ -Äquivalent-Emissionen	t	73.465	71.488
Stickoxid-Emissionen (Busflotte)	t	44	65
Partikelmasse-Emissionen (Busflotte)	t	0,71	1,10
Stromerzeugung Fotovoltaikanlage	MWh	597	646

Abonnenten ohne SozialTicket	2019	2018
Abonnenten, gesamtes Bedienungsgebiet	213.172	207.191
Allgemeine Abonnenten	86.379	85.687
Mitarbeiter von Firmen und Großkunden	59.271	57.471
Ausbildungsverkehr	67.522	64.033
Fahrten je Abonnent im Jahr, im Schnitt	744	734

Bedienungsgebiet	2019	2018
Fläche km ²		
Stadt Düsseldorf	217	217
Gesamtes Bedienungsgebiet rd.	570	570
VRR-Gebiet		7.345
Einwohner 1.1.		
Stadt Düsseldorf	642.304	639.407
Gesamtes Bedienungsgebiet rd.	1.065.282	1.059.000
VRR-Gebiet		7.800.000

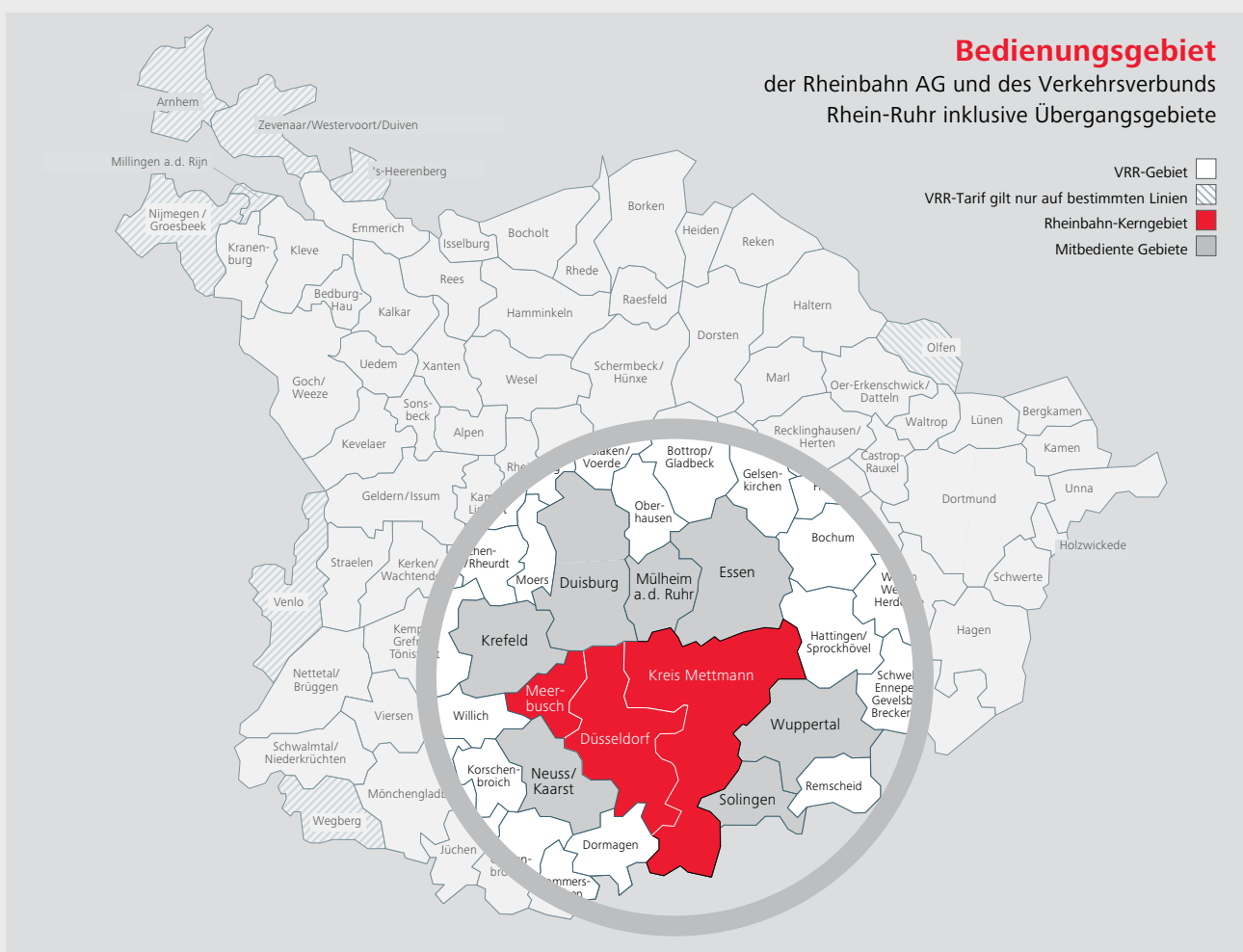
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr | VRR

Zweckverband VRR

19 Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Monheim, Mülheim a. d. Ruhr, Neuss, Oberhausen, Remscheid, Solingen, Viersen, Wuppertal

7 Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Rhein-Kreis Neuss, Recklinghausen, Viersen, Wesel

Zugelassene Pkw 1.1.		
Stadt Düsseldorf	310.614	307.571
Gesamtes Bedienungsgebiet rd.	566.950	561.000
Motorisierung Pkw/1.000 Einwohner		
Stadt Düsseldorf	484	481
Gesamtes Bedienungsgebiet rd.	532	529



Impressum

Herausgeber

Rheinbahn AG
Lierenfelder Straße 42
40231 Düsseldorf

Redaktion

Grundsatzfragen, Mitbestimmung, Sonderaufgaben
Eckhard Lander
Unternehmenskommunikation

Text

Dr. Doris Mendlewitsch, Düsseldorf
www.mendlewitsch.de
Seite 71 bis 73: Rheinbahn Unternehmenskommunikation

Gestaltung

co/zwo.design, Düsseldorf
www.co-zwo-design.de

Produktion

Tannhäuser Media GmbH, Düsseldorf

Papier

Inhalt 135 g/m² Heaven 42
Umschlag 300 g/m² Heaven 42

Bildnachweis

Adobe Stock
Seite 28 © auremar
Seite 32 © ungyranu
Seite 33 © bnenin
Seite 38 © GaudiLab
Seite 41 © Iryna
Seite 42 © dottedyeti
Seite 87 © Christian Müller
Seite 95 © fizkes

BlowUp
Seite 55, 84

co/zwo.design, Düsseldorf
Seite 51, 90, 91, 96

iStock
Seite 61 © justhavealook
Seite 74 © LaraBelova
Seite 77 © monkeybusinessimages
Seite 94 © marchmeena29

Daniel Lücker, Düsseldorf
Seite 8, 11, 41, 64, 65

Doris Mendlewitsch, Düsseldorf
Seite 26

Wilfried Meyer, Düsseldorf
Seite 5, 7, 17

Photocase
Seite 61, 63, 94

Pixabay
Seite 34, 85

Andreas Secci, Witten
Seite 4

Alle übrigen Fotos Rheinbahn AG

Illustrationen

co/zwo.design, Düsseldorf



Rheinbahn AG
Lierenfelder Straße 42
40231 Düsseldorf
Telefon 0211.582-01
www.rheinbahn.de