





WACHSTUM BEFLÜGELT

Jedes Unternehmen stellt Wachstum in den Mittelpunkt seiner Aktivitäten. Wir auch! Dafür blicken wir auf heute und morgen. Strategisches Wachstum geht aber weit über Rückblick und kurzfristige Perspektive hinaus: Wir wollen mehr Leistung und einen entschieden besseren Einsatz von Ressourcen. Wir wollen Räume schaffen für Kreativität. Das ständige Streben nach Verbesserung und Innovation ist dabei so flankierend wie selbstverständlich.

Diese Art Wachstum beflügelt. Sie öffnet Spielräume und ermutigt, ungewohnte Wege zu gehen – für unsere Fahrgäste, für die Stadt und die Region und die Menschen, die darin leben, für unsere Umwelt und – nicht zuletzt – für uns Rheinbahner selbst.

INHALT

6

SEITE

I. BERICHTE

- 8 Mitglieder der Organe
- 9 Hauptversammlung
- 10 Bericht des Aufsichtsrats
- 11 Lagebericht der Rheinbahn AG
- 24 Personalbericht

Im Interesse der Lesbarkeit verzichten wir darauf, in jedem Fall explizit die weibliche und die männliche Form einer Bezeichnung zu verwenden, und benutzen nur das sogenannte generische Maskulinum, das heißt den verallgemeinernden, grammatisch männlichen Begriff. Er umfasst, ohne jegliche Diskriminierung, beide Geschlechter.

28

SEITE

II. WACHSTUM BEFLÜGELT



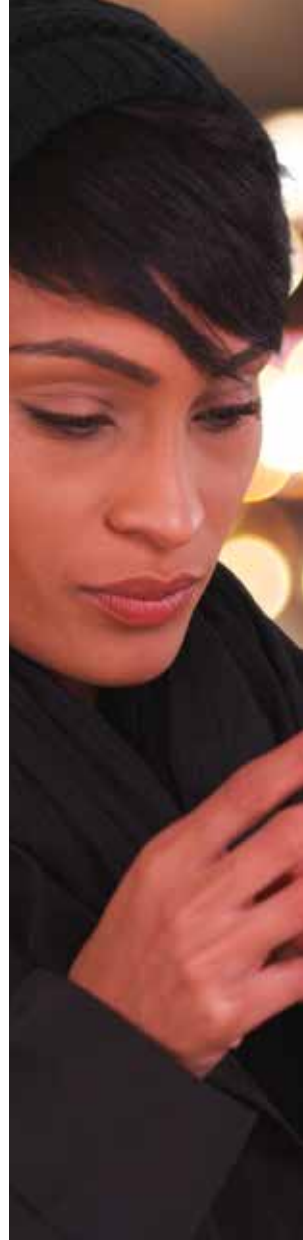
- 30 Wachstum: unser Konzept für eine erfolgreiche Zukunft



- 36 Wachstum: für mehr Mobilität in Stadt und Region



- 50 Wachstum: mit mehr Komfort und Sicherheit für unsere Fahrgäste





- 60 Wachstum: durch innovative Vertriebswege
- 68 Wachstum: mit besserer Technik
- 76 Wachstum: mit Einsatz für unsere Mitarbeiter
- 84 Wachstum: mit Nachhaltigkeit

SEITE

92

III. ABSCHLUSS

- 94 Bilanz
- 95 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 96 Kapitalflussrechnung
- 97 Allgemeine Erläuterungen
- 98 Entwicklung des Anlagevermögens
- 100 Erläuterungen zur Bilanz
- 106 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 110 Sonstige Angaben
- 114 Wiedergabe des Bestätigungsvermerks
- 115 Rheinbahn auf einen Blick
- 116 Impressum



8	Mitglieder der Organe
9	Hauptversammlung
10	Bericht des Aufsichtsrats
11	Lagebericht der Rheinbahn AG
	• Grundlagen des Unternehmens
	• Wirtschaftsbericht
	• Unternehmensergebnis
24	Personalbericht



BERICHTE



MITGLIEDER DER ORGANE

Aufsichtsrat

Thomas Geisel	Vorsitzender, Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf	Düsseldorf
Uwe David	Stellv. Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender, Omnibusfahrer	Düsseldorf
Annelies Böcker	Ratsfrau, Kauffrau	Düsseldorf
Norbert Czerwinski	Ratsherr, Sprecher der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Angestellter	Düsseldorf
Heiko Goebel	Stellv. Betriebsratsvorsitzender, Sachbearbeiter	Haan
Andreas Hartnigk	Ratsherr, erster stellv. Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion, Rechtsanwalt	Düsseldorf
Ursula Holtmann-Schnieder	Ratsfrau, stellv. Vorsitzende der SPD-Ratsfraktion, Dozentin in der Familien- und Erwachsenenbildung	Düsseldorf
Jörg Junkermann	Betriebsrat, Straßenbahnfahrer	Düsseldorf
Manfred Jan Neuenhaus	Ratsherr, erster stellv. Fraktionsvorsitzender und Geschäftsführer der FDP-Ratsfraktion	Düsseldorf
Thorsten Neufeld	Gewerkschaftssekretär	Datteln
Michael Pink	Betriebsrat, Betriebsschlosser	Düsseldorf
Jürgen Scharoff	Leitender Angestellter, Stabsstellenleiter Revision	Willich
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
Gustav Wilden	Gewerkschaftssekretär	Duisburg

Vorstand

Michael Clausecker	Sprecher des Vorstands
Klaus Klar	Vorstand und Arbeitsdirektor

HAUPTVERSAMMLUNG

76. ORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG DER RHEINBAHN AG AM 3. JULI 2017

TAGESORDNUNG

1. Verzicht auf die Formalitäten der Einberufung und Bekanntmachung laut Aktiengesetz
2. Vorlage des vom Vorstand aufgestellten und durch den Aufsichtsrat festgestellten Jahresabschlusses 2016 mit dem Lagebericht der Gesellschaft und dem Bericht des Aufsichtsrates sowie den Bericht des Vorstands der Rheinbahn AG über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2016 (Abhängigkeitsbericht)
3. Entlastung des Vorstands und Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016
4. Wahl des Abschlussprüfers für das Jahr 2017
5. Gewinnverwendung
6. Wahl der Aufsichtsratsmitglieder des Anteilseigners
7. Verschiedenes

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat wurde im Geschäftsjahr 2016 in vier Plenarsitzungen und fünf 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 2. Mai 2016 beschloss die Hauptversammlung, die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH, Düsseldorf, mit der Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2016 der Rheinbahn zu beauftragen. Die Auftragsvergabe durch den Aufsichtsrat erfolgte in Anwendung des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat die Buchführung, den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rheinbahn geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Darüber hinaus hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH, Düsseldorf, den Bericht des Vorstands über die Beziehungen des Unternehmens zur Landeshauptstadt Düsseldorf und zu deren verbundenen Unternehmen geprüft und mit nachfolgendem Bestätigungsvermerk versehen:

„Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung erteilen wir dem Bericht des Vorstands der Rheinbahn AG (Rheinbahn) über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2016 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk gemäß § 313 Absatz 3 AktG:

Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.

Düsseldorf, den 12. April 2017

Deloitte GmbH,
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dirk Fischer, Wirtschaftsprüfer

Josef Pergens, Wirtschaftsprüfer“

Der Aufsichtsrat schließt sich nach eigener Prüfung dem Ergebnis der Abschlussprüfer an und billigt den Jahresabschluss und den Bericht des Vorstands der Rheinbahn AG über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2016.

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 April 2017

Oberbürgermeister
Thomas Geisel, Vorsitzender des Aufsichtsrats

LAGEBERICHT DER RHEINBAHN AG

GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS



Geschäftsmodell

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

Die Rheinbahn befördert mit 735 Fahrzeugen auf 111 Linien werktags rund 740.000 Fahrgäste in einem Einzugsgebiet von 570 Quadratkilometern mit über einer Mio. Einwohnern. Im Jahr 2016 fuhren 223,4 Mio. Fahrgäste mit den 135 Stadtbahnen, 175 Straßenbahnen und 425 Omnibussen. Die Jahresleistung betrug 50,9 Mio. Wagenkilometer. Rund 203.400 Abonnenten vertrauen auf den Service der Rheinbahn.

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

Die Rheinbahn beschäftigt durchschnittlich 2.900 Mitarbeiter – davon 104 Auszubildende – und gehört damit zu den größten Arbeitgebern und Ausbildern in der Region.

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

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

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

Forschung und Entwicklung/Nachhaltigkeit

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

Die Rheinbahn beschafft über einen Rahmenvertrag bis 2019 insgesamt 80 umweltfreundliche Leichtbaubusse des niederländischen Herstellers VDL und investiert somit in den kommenden Jahren über 18,5 Mio. Euro in die Erneuerung ihrer Busflotte. 60 dieser Fahrzeuge sind bereits seit einigen Jahren bei der Rheinbahn im Einsatz und haben sich in Sachen Nachhaltigkeit bestens bewährt: Durch ihre spezielle Bauweise mit deutlich leichteren Materialien im Boden- und Dachbereich wiegen diese Leichtbaubusse etwa drei Tonnen weniger als herkömmliche Busse und verbrauchen folglich auch rund 20 Prozent weniger Kraftstoff. Zudem erreichen die Leichtbaubusse die Euro-6-Norm, die beste Abgasklasse, die Dieselfahrzeuge derzeit haben können.

Zusätzlich investiert die Gesellschaft über 20 Mio. Euro in ihre zum Teil mittlerweile seit über 20 Jahren im Einsatz befindliche Niederflur-Straßenbahn der ersten Generation (Typ NF6) und lässt 40 Fahrzeuge bei dem Instandhaltungsunternehmen IFTEC grundlegend modernisieren. Derzeit geht die Rheinbahn davon aus, dass das Programm im Sommer 2019 abgeschlossen sein wird.

Als Mobilitätsdienstleister bringt die Gesellschaft werktäglich rund 740.000 Menschen an ihr Ziel. Gemeinsam mit den Fahrgästen verringert die Rheinbahn den Ausstoß von weit über 300.000 t CO₂ durch vermiedene Pkw-Fahrten, reduziert zudem den hohen Flächenverbrauch motorisierten Individualverkehrs und leistet damit einen überragenden Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

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

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

Täglich

740.000

**Fahrgäste in einem
Einzugsgebiet von
570 Quadratkilometern**



WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war auch im Jahr 2016 gekennzeichnet durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war im Jahresdurchschnitt 2016 um 1,9 Prozent höher als im Vorjahr. Ausschlaggebend für die positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2016 war die inländische Verwendung: Die privaten Konsumausgaben waren preisbereinigt um 2 Prozent höher als ein Jahr zuvor.

Die staatlichen Konsumausgaben stiegen mit 4,2 Prozent sogar noch deutlich stärker. Die Wirtschaftsleistung wurde im Jahresdurchschnitt 2016 von knapp 43,5 Mio. Erwerbstätigen (+1 Prozent) mit Arbeitsort in Deutschland erbracht. Das ist der höchste Stand seit 1991. Die Arbeitslosenquote betrug 6,1 Prozent (Vorjahr 6,4 Prozent).

Im Jahr 2016 sind die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) deutlich gestiegen: Über 10,18 Mrd. Kunden sorgten für einen Fahrgastrekord bei den Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Das entspricht einer Steigerung von 1,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und ist damit der größte Fahrgastzuwachs innerhalb eines Jahres seit 1996.

**Fahrgeldeinnahmen
um 9,5 Mio. Euro
gestiegen auf**

217,4 Mio.

Analog zu den Fahrgastzahlen stiegen auch die Ticketeinnahmen der ÖPNV-Unternehmen im letzten Jahr deutlich, und zwar um 4 Prozent auf insgesamt 12,24 Mrd. Euro. Der Gesamtaufwand der deutschen ÖPNV-Unternehmen steigt durch Angebotserweiterungen, Lohnsteigerungen und höhere Instandhaltungskosten inzwischen jährlich um fast 4 Prozent. Dies führt dazu, dass der Kostendeckungsgrad von 76,6 Prozent auf 76,1 Prozent sinkt.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn wider. Diese betrugen 217,4 Mio. Euro und konnten im Geschäftsjahr um 9,5 Mio. Euro (+4,6 Prozent) gesteigert werden. Insgesamt nutzten im Geschäftsjahr 223,4 Mio. Fahrgäste (Vorjahr 217,8 Mio.) das Angebot der Rheinbahn, ein Zuwachs um 5,6 Mio. (+2,6 Prozent) gegenüber dem Vorjahr. Die Fahrpreise stiegen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zum 1. Januar 2016 um durchschnittlich 2,9 Prozent. Die durchschnittliche Nettoeinnahme je Fahrgast erhöhte sich um 0,03 Euro auf 1,06 Euro.

Die Verkehrsleistung im Berichtsjahr setzt sich aus 29,3 Mio. Bus- und 13,4 Mio. Zugkilometern zusammen. Viele verschiedene Marketing- und Vertriebsmaßnahmen wie Linienmarketing, KombiTickets und die intensivere Werbung für die Online- und HandyTickets tragen zur Bindung und Neugewinnung von Kunden bei.

Die Zahl der Abonnenten betrug zum Bilanzstichtag rund 203.400; hinzu kommen ca. 4.300 SozialTicket-Nutzer. Damit besitzen über 20 Prozent von den rund eine Mio. Menschen im Bedienungsgebiet, also mehr als jeder fünfte Einwohner, ein Abonnement der Rheinbahn; im Stadtgebiet Düsseldorf ist sogar jeder vierte Einwohner Abokunde.

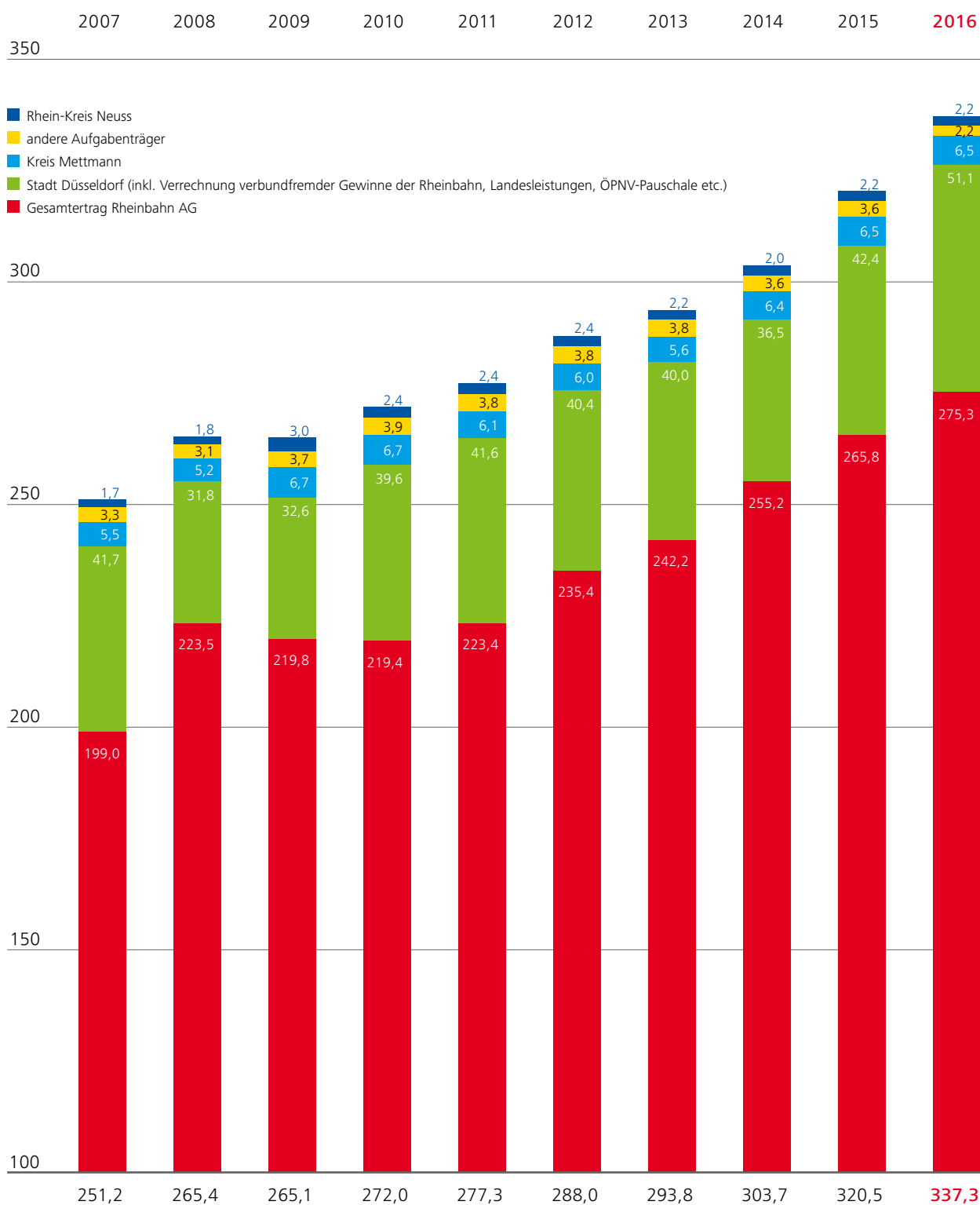
Das seit Mai 2012 in Nordrhein-Westfalen geltende Tariftreue- und Vergabegesetz (TVgG NRW) verursacht Unwägbarkeiten. Verfahrensrechtliche Vorgaben und besondere Verpflichtungen zur Einhaltung strenger umwelt- und sozialpolitischer Normen führen zu einer deutlichen Belastung für die kommunalen Verkehrsunternehmen.

Eine weitere Verschärfung verursachte die am 1. Februar 2013 in Kraft getretene Verordnung über repräsentative Tarifverträge. Für den Bereich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) ist ausschließlich der nordrhein-westfälische Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) für repräsentativ erklärt worden, was zu einer spürbaren Verteuerung der Fremdvergabe im Busbereich führt. Die Gesellschaft geht aber davon aus, dass die Verordnung auf In-House-Vergaben sowie während der Laufzeit der Bestandsbetrauung nicht anzuwenden ist.

Nachdem das Oberlandesgericht Düsseldorf mit Beschluss vom 19. Oktober 2015 die ÖPNV-Tariftreueverordnung (RepTVVO) für nichtig erklärt hatte, wurde diese Verordnung im April 2016 neu gefasst. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs ist nunmehr auch der Tarifvertrag für die Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes für repräsentativ erklärt worden. Seit der Änderung kann dieser Tarifvertrag für die Berechnung des an Nachunternehmer zu zahlenden Entgelts herangezogen werden.

UNTERNEHMENSERGEBNIS

Erträge und Zahlungen der Aufgabenträger für Rheinbahn-Leistungen in Mio. Euro



Ertragslage

Die nach den Vorgaben aus dem Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) geforderte Gliederung stellt sich in Tabelle 1 wie folgt dar:

Tabelle 1 in Mio. Euro		Plan 2016	Ist 2016	Ist 2015
Anhang 12	Umsatzerlöse	252,2	258,2	246,1
Anhang 13	Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,6	0,2
Anhang 13	Andere aktivierte Eigenleistungen	7,5	9,8	11,8
Anhang 14	Sonstige betriebliche Erträge	5,1	14,5	7,5
Anhang 19	Erträge Beteiligungen	0,2	0,1	11,1
Anhang 20	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	0,1	0,1	0,1
Anhang 20	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,0	0,1	0,0
Zwischensumme		265,1	283,4	276,8
Anhang 12	abzügl. Zuschüsse (ÖPNV-Pauschale)	0,0	-0,2	-0,2
Anhang 19	abzügl. RWE-Dividende	0,0	0,0	-10,8
Anhang 14	abzügl. Gewinn aus Grundstücksveräußerung	0,0	-7,9	0,0
Gesamtertrag		265,1	275,3	265,8
Anhang 15	Materialaufwand	92,0	102,0	95,0
Anhang 16	Personalaufwand	153,4	152,4	145,4
Anhang 17	Abschreibungen	41,5	43,5	39,7
Anhang 18	Sonstige betriebliche Aufwendungen	24,4	23,8	24,5
Anhang 22	Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,0	0,0	87,9
Anhang 20	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	15,6	15,2	15,5
Anhang 23	Sonstige Steuern	0,3	0,3	0,3
Zwischensumme		327,2	337,2	408,3
Anhang 22	abzügl. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens			-87,9
Gesamtaufwand		327,2	337,2	320,4
Operatives Ergebnis		-62,1	-61,9	-54,6

Die Tabelle zeigt die Struktur auf Basis des Wirtschaftsplans.

Tabelle 2 in Mio. Euro	Plan 2016	Ist 2016	Abw.	Ist 2015
Ertrag				
Verkehrseinnahmen	214,9	215,6	0,7	205,9
Abgeltzahlungen	17,7	17,0	–0,7	17,2
Sonstige Erträge	32,5	42,7	10,2	42,7
Gesamtertrag	265,1	275,3	10,2	265,8
Aufwand				
Personalaufwand	153,4	152,4	–1,0	145,5
Material und Fremdleistungen	75,8	87,1	11,3	81,8
Energie	27,3	25,0	–2,3	24,1
Abschreibungen	41,5	43,5	2,0	39,7
Zinsen	15,6	15,2	–0,4	15,5
Sonstiger Aufwand	13,6	14,0	0,4	13,8
Gesamtaufwand	327,2	337,2	10,0	320,4
Operatives Ergebnis	–62,1	–61,9	0,2	–54,6
Kostendeckungsgrad*	81,0	81,6	—	83,0

* Quotient aus Gesamtertrag und Gesamtkosten in Prozent

Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar.

Der laufende Umsatz nach BilRUG liegt mit 258,2 Mio. Euro um 12,1 Mio. Euro (+4,9 Prozent) über dem des Vorjahrs. 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 geringeren Abschlägen sowie realisierten Nachzahlungen des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS).

Die höheren Erträge bei der Position sonstige Erträge ergeben sich überwiegend aus einer BgA-Maßnahme (Betrieb gewerblicher Art) der Stadt Düsseldorf. Hier erfolgten höhere Abrechnungen zum Projekt Zugsicherung Tunnel. Dem stand ein höherer Fremdleistungsaufwand bei dem Bezug von Drittleistungen gegenüber. Verstärkte Bautätigkeiten bei Infrastrukturmaßnahmen führten zu einem Anstieg bei den aktivierten Eigenleistungen gegenüber dem Planwert. Zusätzlich sind höhere Versicherungserstattungen für fremdverschuldete Unfälle vereinnahmt worden.

82,6 Mio. Euro
für Investitionen

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 6,9 Mio. Euro, im Wesentlichen bedingt durch eine seit 1. März 2016 gültige Tarifsteigerung in Höhe von 2,4 Prozent, durch eine gestiegene Mitarbeiteranzahl und eine Aufstockung der Rückstellung für den weiteren Anstieg der Urlaubs- und Arbeitszeitkonten. Aufgrund von Betriebsleistungserhöhungen im Fahrdienst und Einführung eines geänderten Schichtdienstes im Werkstattbereich stieg im Berichtsjahr die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr (2.722) auf 2.796 (ohne Auszubildende).

Der Materialaufwand liegt infolge höherer Instandsetzungsmaßnahmen im Bereich Fahrzeuge ebenfalls über Plan. Die Energiekosten in Höhe von 25 Mio. Euro liegen aufgrund des milden Winters 2015/2016 deutlich unter Plan, sind aber aufgrund bestehender Rohwarenswaps zur Absicherung des Dieselpreises und höherer Verbrauchsmengen gegenüber dem Vorjahr (24,1 Mio. Euro) angestiegen.

Infolge intensiver Investitionstätigkeit in den Vorjahren und im Geschäftsjahr in Höhe von 82,6 Mio. Euro (nach Abzug von Zuschüssen) steigen die Abschreibungen um 3,8 Mio. Euro. Die Planüberschreitung bei den Abschreibungen ergibt sich aus höheren Abschreibungsbeträgen bedingt durch tatsächlich kürzere Nutzungsdauern als geplant.

Das Ergebnis des Jahres 2016 vor Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen des Verbunds (operatives Ergebnis) beträgt –61,9 Mio. Euro (Vorjahr –54,6 Mio. Euro). Das operative Ergebnis entspricht mit umgekehrten Vorzeichen den Ausgleichsleistungen, wie im Anhang unter Punkt II. Textziffer 21 erläutert und im Prognosebericht separat aufgegliedert.

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 81,6 Prozent um 1,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert, befindet sich damit aber im Branchenvergleich weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Die Rheinbahn stellt ihren Aufgabenträgern gemäß Finanzierungsbescheid des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von bis zu 149,2 Mio. Euro zur Verfügung. Von diesen Leistungen erwirtschaftet sie selbst 87,3 Mio. Euro, sodass sie einen Ausgleich von 61,9 Mio. Euro beansprucht.

.....▶ **Vermögens- und Finanzlage**

Die Bilanzsumme der Gesellschaft beträgt 750,4 Mio. Euro zum 31. Dezember 2016. Wesentliche Positionen des Sachanlagevermögens (538,4 Mio. Euro) sind Gleisanlagen (150,7 Mio. Euro) und Fahrzeuge für den Personenverkehr (154,4 Mio. Euro). Die wesentlichen Veränderungen im Sachanlagevermögen beruhen überwiegend auf einem Zuwachs von rund 39 Mio. Euro bei den Anzahlungen für die neuen Stadtbahnen HF6 und rund 7 Mio. Euro für neue ITCS-Bordrechner.

Demgegenüber stehen hohe planmäßige Abschreibungen bei den Fahrzeugen für den Personenverkehr in Höhe von rund 13 Mio. Euro. Die Finanzanlagen bestehen hauptsächlich aus der Beteiligung an der RW Holding AG in Höhe von 66,5 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote beträgt 27,1 Prozent.

2015 wurden im Rahmen zweier Bieterverfahren das Grundstück der Rheinbahnverwaltung, 10.375 m² groß, sowie das Nachbargrundstück, die Gleisschleife, 3.454 m² groß, verkauft. Die Übereignung für das Grundstück Gleisschleife ist Anfang 2016 erfolgt. Die Übergabe des Grundstücks Rheinbahnverwaltung ist auf Mitte 2017, nach dem Umzug der Verwaltung nach Düsseldorf-Lierenfeld, terminiert.

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

Die Finanzlage wird in der folgenden Kapitalflussrechnung dargestellt:

Kapitalflussrechnung (1.1.–31.12.2016)	2016 Mio. Euro	2015 Mio. Euro
Mittelveränderung aus laufender		
• Geschäftstätigkeit	45,9	34,3
• Investitionstätigkeit	–73,8	–97,1
• Finanzierungstätigkeit	66,6	66,6
Veränderung der Zahlungsmittel	38,1	3,8
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	32,3	28,5
Finanzmittelbestand am Jahresende	70,4	32,3

Die Investitionen resultieren im Wesentlichen aus Investitionen in Form von geleisteten Anzahlungen und in Anlagen im Bau in Höhe von 69,4 Mio. Euro. Von besonderer Relevanz sind dabei Anzahlungen in Höhe von 30 Prozent des Vertragswerts für die bestellten Hochflurstadtbahnfahrzeuge (38,4 Mio. Euro), die Sanierung von NF6-Straßenbahnen (4,5 Mio. Euro), den Neubau der Hauptverwaltung (16,1 Mio. Euro) sowie weitere Einrichtungen für das ITCS-System (2 Mio. Euro).

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten in Höhe von 80 Mio. Euro sowie Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 14 Mio. Euro.

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

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Der Kostendeckungsgrad beträgt 81,6 Prozent (Plan 81 Prozent; Vorjahr 83 Prozent).

Mit durchschnittlich 104 Ausbildungsplätzen (Plan 101; Vorjahr 100) 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.

2 Mio. Euro für Personalmaßnahmen aus WINs eingeplant

Prognosebericht

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2017 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis von –74,1 Mio. Euro aus. Um die Stadt Düsseldorf und die übrigen Aufgabenträger nicht zusätzlich mit anfänglichen finanziellen Mehraufwendungen aus Maßnahmen zu belasten, die sich aus dem Projekt WINs ergeben, ist in der Planung für 2017 und in der mittelfristigen Ergebnisvorschau bis 2019 eine jährliche Entnahme aus der Gewinnrücklage eingeplant.

Bei der Planung 2017 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 wirken sich zusätzliche Einstellungen durch die Eröffnung der Wehrhahn-Linie und der gleichzeitigen Einführung eines neuen Liniennetzes aus.

Ferner führen Streckenerweiterungen und Anpassungen durch die Betriebsvereinbarung „Belastungsorientierte Dienstplangestaltung“ zu weiteren Personaleinstellungen. Für Personalmaßnahmen, die sich aus dem Projekt WINs ergeben, ist eine Summe von 2 Mio. Euro eingeplant.

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 Zinsergebnis von –15,8 Mio. Euro sowie bei den Abschreibungen mit einem Planwert in Höhe von 44,8 Mio. Euro.

Die Rheinbahn plant für 2017 mit 125 Ausbildungsplätzen. Aus den Grundstücksverkäufen 2014 und 2015 werden unmittelbar nach Auszug und Übergabe des alten Verwaltungsgebäudes rund 42 Mio. Euro fällig. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 8. Mai 2015 soll der Veräußerungsgewinn abzüglich der Grundstücksentwicklungs-, -erschließungs- und -veräußerungskosten sowie anteiliger Umzugskosten in die Gewinnrücklagen eingestellt werden.

Die sowohl in den vergangenen Jahren als auch im Planjahr 2017 gestiegene Investitionstätigkeit (Busse, Barrierefreiheit, ITCS – Intermodal Transport Control System –, Neubau Verwaltung etc.) führt zu einer weiteren Erhöhung der Kapitaldienstkosten. Verstärkte Marketing- und Vertriebsmaßnahmen steigern 2017 die Fahrgastzahlen um 2 Prozent. Die Reduzierung der bestellten Betriebsleistung für die Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann (KVGM) um 1,25 Mio. Buskilometer wirkt sich mit über 0,9 Mio. Euro ergebnismindernd für die Rheinbahn aus. Trotz der Belastung aus der weiterhin hohen Investitionstätigkeit, die die Rheinbahn überwiegend selbst finanzieren muss, wird 2017 ein Kostendeckungsgrad von voraussichtlich ca. 79 Prozent erreicht.

Risiken und Chancen

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

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

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

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

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

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

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

Seit der Inbetriebnahme der neuen Tunnelstrecken der Wehrhahn-Linie im Februar 2016 besteht nun eine 3,4 Kilometer lange neue Stadtbahnachse in der Innenstadt. Die neuen U-Bahn-Strecken beschleunigen bisherige Verbindungen, erhöhen damit die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Düsseldorf und führen zu steigenden Fahrgastzahlen.

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.

3,4 Kilometer
neue U-Bahnstrecke

26 Mio. Fahrgäste
mehr für 2021 angestrebt

Weitere Chancen bestehen in der stetigen Verbesserung des Angebots, Leistungsausweitungen sowie durch die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV und können zum Umsteigen vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen motivieren. Hierdurch werden langfristig neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen und gebunden.

Die Rheinbahn wird diese positiven Effekte durch eine neue, im Berichtsjahr entwickelte Strategie absichern. Unter den Stichworten „Wachstum, Innovation und Nachhaltigkeit schaffen“ (WINS) wird mit einem Drei-Stufen-Modell der Zuwachs von 26 Mio. Fahrgästen bis 2021 angestrebt, erzielt durch die Verbesserung des Kerngeschäfts, eine Angebotsexpansion sowie die Erschließung neuer Geschäftsmodelle.

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

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

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

Erklärung am Schluss des Abhängigkeitsberichts

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat im Jahr 2002 formal mitgeteilt, dass sie mit Mehrheit an der Gesellschaft beteiligt ist. Da zwischen der Stadt Düsseldorf und der Gesellschaft kein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag besteht, ist ein Abhängigkeitsbericht zu erstellen.

Am Schluss des Abhängigkeitsberichts findet sich folgende Erklärung des Vorstands: „Als Vorstand eines abhängigen Unternehmens erklären wir nach § 312 AktG, dass unsere Gesellschaft bei den im Abhängigkeitsbericht aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten hat.“



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

Erklärung zur Unternehmensführung (Festlegungen)

Die Rheinbahn ist den gesetzlichen Anforderungen aus § 289a Abs. 4 HGB i.V. m. §§ 289a Abs. 2 Nr. 4 HGB, 76 Abs. 4 und 111 Abs. 5 AktG vollumfänglich und fristgerecht nachgekommen: Mit Beschluss vom 21. September 2015 hat der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und Fristen zur Erreichung der Zielgrößen festgelegt.

Als Zielgröße auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleiter) wurde ein Frauenanteil von 12,5 Prozent festgelegt. Als Zielgröße auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleiter) wurde ein Frauenanteil von 10 Prozent festgelegt. Der Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands liegt jeweils unter 30 Prozent.

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

Der Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand liegt jeweils unter 30 Prozent. Die festgelegten Zielgrößen unterschreiten den erreichten Frauenanteil nicht. Als Bezugszeitraum wurde die Zeit bis zum 30. Juni 2017 festgelegt.

Erklärung zur Unternehmensführung (Angaben)

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

Düsseldorf, den 10. April 2017
Rheinbahn AG, Düsseldorf
Der Vorstand

Michael Clausecker

Klaus Klar

PERSONALBERICHT

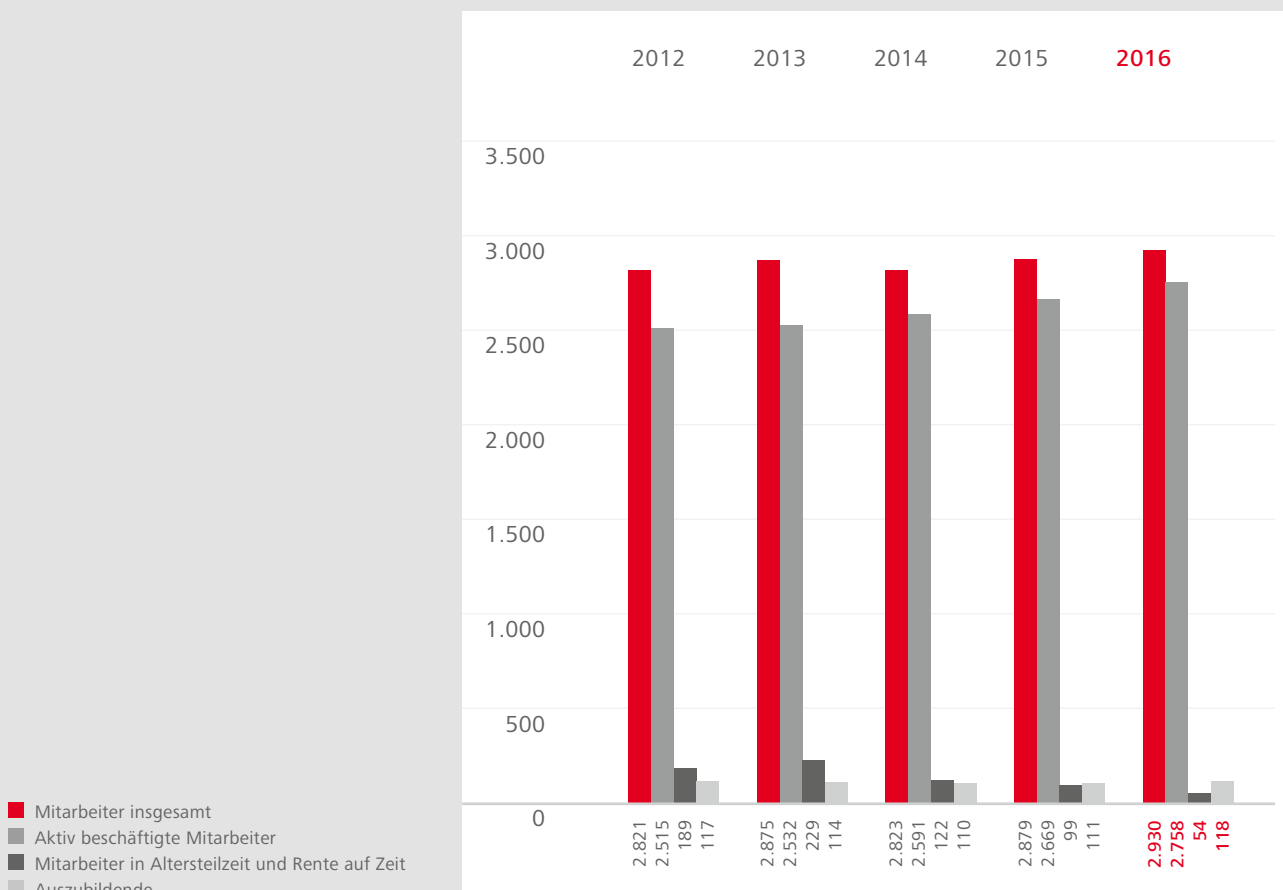
2.930 Mitarbeiter beschäftigte die Rheinbahn zum 31. Dezember 2016 – davon 118 Auszubildende. Ein Jahr zuvor zählten wir noch 2.879 Mitarbeiter mit 111 Auszubildenden. Alle 37 Mitarbeiter in Altersteilzeit befinden sich in der Ruhephase, im Vorjahr waren es noch 83. Hinzu kommen 17 Mitarbeiter (Vorjahr 16), die sich in Rente auf Zeit befinden.

Wir haben 209 (Vorjahr 165) Mitarbeiter, davon 128 (Vorjahr 65) Fahrer, 42 Auszubildende und 20 Praktikanten, darunter 15 für den Fahrdienst, neu eingestellt. Mehr Mitarbeiter sind in allen Unternehmensbereichen zu finden – das ist im Wesentlichen durch die Einführung der Wehrhahn-Linie begründet.

Den Neueinstellungen standen 158 (Vorjahr 109) 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



Die Personalfluktuationsrate erhöhte sich im Berichtsjahr um 1,58 Prozentpunkte und betrug 5,43 Prozent (Vorjahr 3,85 Prozent). Im Wesentlichen lag das an der gestiegenen Anzahl von Austritten in den Altersruhestand (+12) sowie am Auslaufen von Altersteilzeitverträgen, aus denen die Mitarbeiter in den Ruhestand gegangen sind (+25). Die Austritte in den Ruhestand aus dem aktiven Dienst sowie aus Altersteilzeit stiegen somit insgesamt um 37 Mitarbeiter auf 73 (Vorjahr 36).

Die Fluktuationsrate ohne Berücksichtigung der Austritte aus Altersteilzeit-Arbeitsverhältnissen stieg von 3,11 auf 3,95 Prozent. Die Austritte nach Beendigung von befristeten Arbeitsverhältnissen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1 auf 25. Es gab weniger vom Arbeitgeber ausgesprochene Kündigungen, sie gingen von 14 im Vorjahr auf 12 im Geschäftsjahr zurück. Dagegen sind die Austritte auf Veranlassung des Mitarbeiters von 15 auf 17 gestiegen. Es gab 6 Todesfälle, 4 mehr als im Jahr zuvor. Die Austritte in beiderseitigem Einvernehmen stiegen von 18 auf 25.

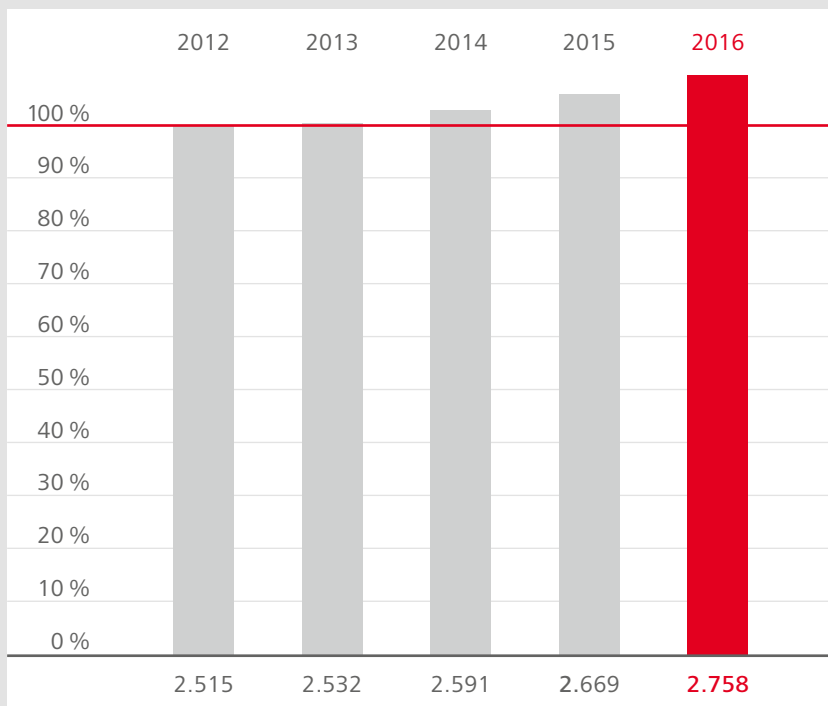
Beschäftigtenzahl

Personalbestand zum 31.12.	2016	2015	Veränderung zum Vorjahr	In Prozent
Betrieb	1.699	1.662	+37	+2,23
Technik	694	691	+3	+0,43
Verwaltung	419	415	+4	+0,96
Auszubildende	118	111	+7	+6,31
Gesamt	2.930	2.879	+51	+1,77

Aktiv Beschäftigte	2016	2015	Veränderung zum Vorjahr	In Prozent
Betrieb	1.671	1.608	+63	+3,92
Technik	686	668	+18	+2,69
Verwaltung	401	393	+8	+2,04
Auszubildende	118	111	+7	+6,31
Gesamt	2.876	2.780	+96	+3,45

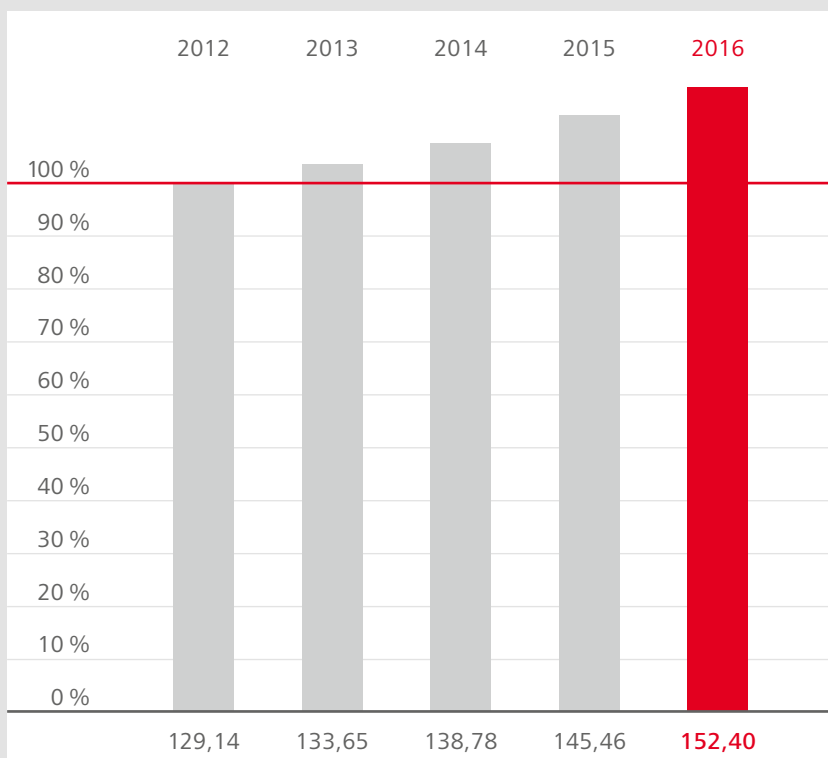
Personalentwicklung aktiv Beschäftigte ohne Auszubildende

2012 = 100 Prozent



Personalaufwand (in Mio. Euro)

2012 = 100 Prozent



Im Bereich Betrieb stieg die Zahl der aktiven Mitarbeiter um 63, insbesondere durch die weitere Aufstockung des Fahrpersonals um 57 Mitarbeiter. Aufgrund der vermehrten Übernahmen von ehemaligen Auszubildenden auch über das Übernahmejahr hinaus sowie weiterer Einstellungen von Externen ist der Personalbestand in der Technik um 18 aktive Mitarbeiter sowie in der Verwaltung um 8 aktive Mitarbeiter gestiegen. Wesentlicher Grund für die Zunahme der Beschäftigten war die Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie und die im Fahrplan ausgedehnten Taktzeiten.

Ausbildung

Der gute Ruf der Rheinbahn als Ausbildungsbetrieb zeigte sich auch an den 1.156 Bewerbungen im Geschäftsjahr. Wir stellten 42 neue Auszubildende ein und kamen damit seit vielen Jahren erstmals wieder über die 40er-Marke. Eine der Neuen ist eine Umschülerin zur Industriekauffrau, die bereits am 15. Februar 2016 begann. Mit Ausbildungsbeginn zum 1. September 2016 schlossen 41 junge Menschen einen Ausbildungsvertrag mit der Rheinbahn ab.

Tarife

Im Jahr 2016 wurde mit dem elften Änderungstarifvertrag zum TV-N vom 1. Juni 2016 eine zweistufige Anhebung der Tarifentgelte rückwirkend ab 1. März 2016 beschlossen, die Laufzeit beträgt zwei Jahre. In der ersten Stufe stiegen die Tabellenentgelte ab 1. März 2016 um 2,4 Prozent. Die Ausbildungsentgelte stiegen zum selben Zeitpunkt um 35 Euro monatlich.

Der Personalaufwand (Entgelte und Sozialabgaben) stieg von 145,5 Mio. Euro im Jahr zuvor auf 152,4 Mio. Euro (inklusive aller Rückstellungen) im Berichtsjahr.

Eingestellte Auszubildende	2016	2015
Elektroniker für Betriebstechnik	6	6
Fachkraft im Fahrbetrieb	4	0
Fachkraft für Metalltechnik	3	2
Fahrzeuglackierer	2	2
Industriekaufleute	6	7
Industriemechaniker	6	6
IT-Systemelektroniker	2	2
Kaufleute für Büromanagement	0	2
Kfz-Mechatroniker	5	3
KIA-Mechatroniker (duales Studium)	0	0
Mechatroniker	6	5
„Neue Wege“-Umschüler	0	2
Tiefbaufacharbeiter, Fachrichtung Gleisbau	2	0

II. WACHSTU



M BEFLÜGELT



30 Wachstum: unser Konzept für eine erfolgreiche Zukunft

- Der Schlüssel zum Erfolg: WINs

36 Wachstum: für mehr Mobilität in Stadt und Region

- Jahrhundertwerk: Das neue Netz geht in Betrieb
- Neues Netz – neues Profil
- Zentrale Aufgabe: Beschleunigung
- 2.000 Meter mehr: die Verlängerung der Linie 701
- Starker Einsatz: Großveranstaltungen

50 Wachstum: mit mehr Komfort und Sicherheit für unsere Fahrgäste

- Große Aktion: umfassende Modernisierung des Düsseldorfer Platzes in Ratingen
- Erfreulicher Abschluss: Benderstraße in Gerresheim umgebaut
- Barrierefrei: neue Hochbahnsteige am Dominikus-Krankenhaus
- Sicherheit schreiben wir ganz groß: zum Beispiel beim Brandschutz
- Verjüngungskur: 20 Millionen Euro für die Modernisierung der NF6
- Schnelle und zuverlässige Information: Anschlussmonitore

60 Wachstum: durch innovative Vertriebswege

- Innovation im digitalen Vertrieb: WelectGo für die Rheinbahn
- Nutzerfreundlichkeit stark verbessert: Relaunch der Rheinbahn-App
- Abozahlen: wieder steigend
- Flagge zeigen: mit Pokémon und Co.
- Mobile Bilder: Fortuna und Freigeister

68 Wachstum: mit besserer Technik

- Quantensprung: das neue ITCS
- Mehr Energie für linksrheinische Strecken: das Unterwerk am Luegplatz in Düsseldorf
- Gleise, Weichen, Treppen: ständige Erneuerung

76 Wachstum: mit Einsatz für unsere Mitarbeiter

- Unser Neues: fast vollendet
- Gastronomische Offensive: Modernisierung der Betriebsrestaurants
- Mehr Zeit für die Menschen: durch SAP HCM
- Mit Herz und Verstand: Betriebliches Eingliederungsmanagement

84 Wachstum: mit Nachhaltigkeit

- Sonnige Zeiten: neue Solaranlage im Betriebshof Lierenfeld
- Leichtbaubusse: sparsam und zuverlässig
- Werbung für eine gute Sache: klimafreundliche Busse
- Ressourcenschonend: biologische Wasseraufbereitung für die Waschanlage

WACHSTUM: UNSER KONZEPT FÜR EINE ERFOLGREICHE ZUKUNFT

Große Ziele sind nur mit einem strategischen Sprung zu erreichen. Dafür haben wir 2016 die Basis geschaffen. Mit einer großen Analyse und einem Masterplan, der uns von einem klassischen Nahverkehrsunternehmen zu einem innovativen Mobilitätsdienstleister machen wird.





STARK WACHSENDE GRUPPE:

BERUFSPENDLER

DIE MODERNE ARBEITSWELT FUNKTIONIERT NUR MIT GROSSER MOBILITÄT.

NACH DÜSSELDORF PENDELN TÄGLICH RUND

297.000 MENSCHEN, VON HIER AUS

FAHREN CA. **95.000** MENSCHEN

IN ANDERE STÄDTE. DÜSSELDORF ERREICHT SO

EINE „TÄGLICHE BEVÖLKERUNG“ VON

807.000 MENSCHEN.

UND JEDES JAHR WÄCHST DIESE ZAHL UM **7.000.**

DEM ÖPNV KOMMT BEI DER BEWÄLTIGUNG DIESER

„BEWEGUNG“ EINE BESONDERE BEDEUTUNG ZU.

Zahlen für 2015 von Information und Technik NRW

DER SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG: WINS

Sechs Monate arbeitete 2016 die Projektgruppe an der neuen Strategie, dann konnten wir die Ergebnisse von **WINS** präsentieren. WINS steht für „**W**achstum, **I**nnovation und **N**achhaltigkeit schaffen“. Es ist das Leitmotiv für unsere Zukunft. Wir wollen in jeder Hinsicht wachsen – bei der Zahl der Fahrgäste, beim Umsatz und damit bei unserem Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung Düsseldorfs und der Region.

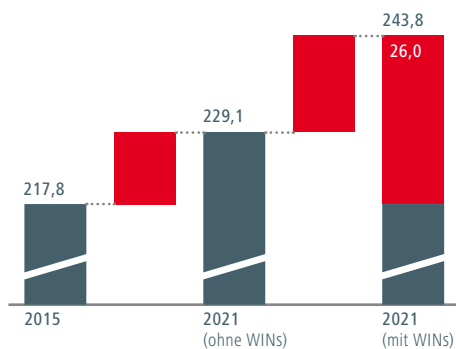
Ganz konkret in Zahlen gefasst lauten unsere Ziele für 2021: **26 Millionen mehr Fahrgäste gewinnen**, 21,8 Millionen Euro mehr Einnahmen erzielen und dabei die Kosten nur so weit zu steigern, dass sich der Kostendeckungsgrad sogar verbessert.

31 Einzelprojekte haben wir als Ergebnis von WINS definiert und in drei Aktionsfeldern zusammengefasst:

1. Wir verbessern uns im **Kerngeschäft**.
2. Wir weiten das **Angebot** aus.
3. Wir erschließen uns neue **Geschäftsmodelle**.

Die Entscheidung für diese Aktionsfelder fiel aufgrund umfangreicher Analysen und der Beteiligung von Fahrgästen, Mitarbeitern, Politikern und Aufgabenträgern. Im Mittelpunkt standen die Bedürfnisse der Stadt und der Region, die mit der boomenden Entwicklung einhergehen. Mehr Arbeitsplätze führen zu mehr Verkehr, mehr Verkehr belastet Menschen und Umwelt, mehr individuelle Mobilität erfordert einen dynamischen, vielgestaltigen ÖPNV.

FAHRGASTZAHLEN DER RHEINBAHN in Mio.



WINS

DAS IST FÜR UNS GANZ KLAR

Wir warten nicht ab und reagieren irgendwann, sondern verstehen uns als Motor der Entwicklung – und gestalten sie schon jetzt mit. Jedes der drei Aktionsfelder setzt sich aus konkreten Maßnahmenplänen zusammen.

AKTIONSFELD 1: Verbesserung des Kerngeschäfts

- **Mehr Effizienz:**
wirksamere Vermarktung des Grundnetzes
- **Mehr Dienstleistung:**
Service, Sauberkeit und Sicherheit verbessern und optimal verknüpfen
- **Mehr Kontakt:**
verstärkte Mitarbeitertrainings für besseren direkten Kundenkontakt
- **Mehr Komfort:**
Verbesserung der Haltestellenausstattung
- **Mehr Funktionen:**
Ausbau unserer mobilen App
- **Mehr Individualität:**
personalisierte Ansprache von Kunden und segmentspezifische Angebote

AKTIONSFELD 2: Quantitative und qualitative Ausweitung des Angebots

Wir wollen, dass Einwohner und Pendler unser Netz als selbstverständlich zu nutzendes Angebot empfinden – ohne sich intensiv mit Fahrplänen, Tarifen und Ähnlichem beschäftigen zu müssen. Dafür erweitern wir unser Angebot **offensiv** und **vorausschauend**. Wir berücksichtigen die Entstehung neuer Wohnviertel und planen mit künftig noch **stärker werdenden Pendlerströmen**.

Ein wichtiger Baustein für dieses Angebot ist die **Verbesserung unseres Busnetzes**. Metrobusse sollen als zusätzliches Angebot schon 2018 ringförmig um die Innenstadt von Düsseldorf herum Stadtteile und hoch frequentierte Haltestellen miteinander verbinden und damit für viele Fahrgäste bessere Direktverbindungen schaffen. Unter dem Arbeitstitel „Expressbusse“ sollen die bestehenden Busverbindungen zwischen Stadt und Region bedarfsgerecht ausgebaut und attraktiver gestaltet werden.

Gemeinsam mit den Aufgabenträgern werden wir so planen, dass **Angebots-lücken** für Pendler geschlossen werden. Das Potenzial für neue Linien auf Strecken mit wachsendem Verkehrsaufkommen werden wir intensiv prüfen.

Das Angebot des Abend- und Nachtverkehrs wollen wir ausbauen. Damit erfüllen wir zum einen die Anforderungen Berufstätiger, schaffen zum anderen autofreien Zugang zum umfangreichen Kultur-, Freizeit- und Gastronomieangebot der Landeshauptstadt und stärken damit **das attraktive Profil** der Metropolregion Düsseldorf.

AKTIONSFELD 3: Entwicklung neuer Geschäftsmodelle

Multimodale Mobilität – dieser Begriff beschreibt die Zukunft des ÖPNV, seine Aufgaben und ebenso seine Chancen. Inhalt unseres Angebots ist dann nicht mehr ausschließlich die bisher übliche Beförderung von Haltestelle zu Haltestelle, sondern die Verbindung von Tür zu Tür. Dafür wollen wir unseren Kunden die notwendigen Informationen zu Fahrzeiten, Umsteigemöglichkeiten und Kosten bieten. Sie sollen die verschiedenen Angebote für Bus, Bahn, Park & Ride und Carsharing sowie Bike & Ride und Bikesharing, Taxi usw. bei uns finden, vergleichen und buchen bzw. bezahlen können. Die Rheinbahn begibt sich damit auf den Weg zum **Mobilitätsdienstleister**. Sie verknüpft verschiedene Angebote, indem sie eine Plattform schafft, die auf die Bedürfnisse des Nutzers abgestellt ist: integrierte Dienstleistungen, durchgehende Buchung und Bezahlung, einfache Bedienung.

Weitere neue Elemente kommen dazu: Wir engagieren uns für einen kräftigen Ausbau der **Park-and-ride-Anlagen** um Düsseldorf herum und planen einen beschleunigten Ausbau von **Bike-and-ride-Plätzen**. Beides soll es neuen Kunden leichter machen, auf ihren Wegen um- und in den ÖPNV einzusteigen. Flexible On-demand-Angebote wollen wir auf ihren verkehrlichen Wert für Düsseldorf und ihre Umsetzbarkeit für unser Unternehmen hin prüfen.

Globale Trends

Weniger Besitz, mehr

Sharing Mobile Kommunikation

Mobile Konsumaktivitäten

Inter- und Multimodale

Nutzung von Verkehrsmitteln

Unser Konzept ist dynamisch. Das heißt, wir haben klare Ziele und optimieren unsere Maßnahmen bereits in der Entwicklung ständig weiter – in Abstimmung mit der Stadt, der Politik und allen relevanten Stakeholdern. Denn kräftiges Wachstum im ÖPNV ist nur gemeinsam zu schaffen. Es erfordert Investitionen und die Bereitschaft zu innovativem Neudenken.

Dass es sich lohnt, steht außer Frage. Mehr ÖPNV, eine wachsende Rheinbahn, trägt entscheidend dazu bei, dass die Region auch zukünftig attraktiv und leistungsfähig ist und die Menschen einen Zugewinn an Lebensqualität erfahren!

WACHSTUM: FÜR MEHR MOBILITÄT IN STADT UND REGION

Um noch mehr Menschen von unserem Angebot zu überzeugen, drehen wir an vielen Stellschrauben. Wir schaffen neue Verbindungen, optimieren Anschlüsse und beweisen im Alltag ebenso wie bei Sonderveranstaltungen, dass die Rheinbahn die attraktive Alternative zum Individualverkehr ist.







JAHRHUNDERTWERK:

DAS NEUE NETZ GEHT IN BETRIEB

Neun Jahre nach dem ersten Spatenstich war es endlich so weit – am 20. Februar 2016 wurde die Wehrhahn-Linie eröffnet. 200.000 Menschen kamen zum Bürgerfest und feierten ein herausragendes architektonisches und verkehrspolitisches Projekt.

Die Vorbereitungen für die neue Linie waren immens, zusätzlich erschwert durch die Notwendigkeit, dass alle Veränderungen im laufenden Betrieb erarbeitet, getestet und eingebunden werden mussten. Bereits 2015 war geprägt von diesen Aufgaben – doch der Beginn des Countdowns Anfang 2016 verlangte von allen Mitarbeitern sowie dem Unternehmen insgesamt eine weitere Steigerung.



AUF HOCHTOUREN: VIER WOCHEN VOR INBETRIEBNAHME

- Betriebstechnischer Ausbau der neuen U-Bahnhöfe
- Sechs Wirkprinzip-Prüfungen
- Kurzschlussmessungen der Bahnstromversorgung
- Tunnel-Stresstest
- TÜV-Abnahmen
- Abnahme Zugsicherung für Personenbetrieb
- Abnahme der technischen Aufsichtsbehörde
- Begehung zur Abnahme durch die Feuerwehr





Enormer Einsatz überall

Die Arbeitsgruppen für Tunnel, Betrieb und Kommunikation standen unter Hochdruck, lieferten permanent Fortschrittsberichte, aktualisierten Terminpläne, stimmten sich untereinander und mit externen Partnern ab. Denn das war allen Beteiligten nur zu deutlich bewusst: Es kann keinen zweiten Startschuss geben, alles muss auf Anhieb funktionieren! Und dieses Ziel wurde, dank der gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten, tatsächlich erreicht.

Rund **846,3 Millionen Euro** kostete das Projekt. Die Stadt Düsseldorf, das Land Nordrhein-Westfalen sowie der Bund finanzierten es. Worauf wir als Rheinbahn sehr stolz sind: Die im Jahr 2009 prognostizierten Kosten von **66,34 Millionen Euro** für die Betriebstechnik konnten wir nahezu einhalten, die Steigerung betrug lediglich 0,1 Prozent.



VORBEREITUNG DES BETRIEBS

- Ausbildung und Einweisung von Stellwerkern und Ausbildern
- In über 1.000 Schulungstagen Einweisung von 270 Fahrern in die neue Zugsicherungstechnik
- Einweisung der Aufsicht
- Einweisung von Polizei, Feuerwehr, Fahrausweisprüfern
- Einweisung der Sicherheits- und Servicefachkräfte
- Erstellung von Dienstanweisungen zur Zugbeeinflussung, der Bedienung des Stellwerks und anderem
- Versorgung mit Daten: Weichen, Fahrzeuge, Fahrplandaten für Auskunft, Aushang und Fahrplanbuch, Dynamische Fahrgastinformation, Lichtzeichenanlagen, Einsatzplanung, Personaldisposition
- Erstellung von betrieblichen Unterlagen und Plänen: Weichenplan, Definition der Ein- und Ausfahrtrouten, betriebliches Störungs- und Umleitungskonzept, Zielverzeichnisse, Brandschutz, Gefahrenabwehr

NEUES NETZ – NEUES PROFIL

Im Fokus stand die Wehrhahn-Linie. Doch wir nahmen diese völlig neue Infrastruktur zum Ausgangspunkt für die Gestaltung eines neuen Netzes.

Die wesentlichen Veränderungen im Überblick:

- vier neue U-Bahnlinien: U71, U72, U73 und U83
- sieben abgestimmte Straßenbahnlinien: 701, 704, 705, 706, 707, 708, 709
- vier Buslinien mit verbesserter Streckenführung: 723, 725, 732, 736
- sechs neue U-Bahnhöfe, alle barrierefrei
- Neubau der Haltestelle Bilk (S)
- 3,4 Kilometer zusätzliche Tunnelstrecke, das entspricht einer Steigerung um 50 Prozent
- Steigerung der Zugkilometer um 350.000 Kilometer, das entspricht 3 Prozent zusätzliche Fahrten
- Verkürzung von Fahrzeiten je nach Ziel und Strecke um bis zu 9 Minuten
- bessere Anbindung von Arbeitsplätzen, der Heinrich-Heine-Universität, des Medienhafens und weiterer Stadtteile

Die wichtigste Aufgabe bestand darin, allen Bürgern und Fahrgästen die Veränderung bereits im Vorfeld nahezubringen. Unsere Experten für Kommunikation und Marketing stemmten diese Herausforderung mit Bravour, originellen Ideen und unermüdlichem Einsatz.

ÖPNV: finden die Bürger gut!

Das große Bürgerfest war der fulminante Schlusspunkt der intensiven Vorbereitungsphase und markierte den Beginn einer neuen Ära. Die mehr als 200.000 Besucher machten deutlich, dass die Düsseldorfer und ihre Nachbarn einen starken ÖPNV befürworten. Sie sind aufgeschlossen für Neues, auch wenn der Weg dorthin bisweilen steinig ist.

Dass auch nach der Partystimmung das neue Netz als deutliche Verbesserung wahrgenommen und genutzt wird, zeigen die Fakten: Bis Ende 2016 stiegen die Fahrgastzahlen um 2,6 Prozent, der Barverkauf sogar um 3,9 Prozent. Letzterer ist ein wichtiger Indikator, weil es sich hier überwiegend um Gelegenheitskunden handelt. Alle Streckenabschnitte, auf denen die neuen Stadtbahnlinien fahren, verzeichnen seit dem Start des neuen Netzes kräftige Fahrgastzuwächse.

Über den Tag hinaus

Aus all dem ist für uns die Schlussfolgerung ganz klar: Der ÖPNV ist das Verkehrsmittel der Zukunft, gerade in einer boomenden Region wie Düsseldorf und Umgebung – wenn er leistungsfähig und attraktiv ist. Busse und Bahnen sowie das Netz insgesamt als überzeugende Option anzubieten liegt nicht allein in unserer Hand. Doch das, was wir dazu beitragen können, das tun wir. Auf allen Ebenen.





WIR HABEN AUF ALLEN KANÄLEN KOMMUNIZIERT

Wir haben

- insgesamt ca. 10.000 Plakate ausgehängt,
- einen regelmäßigen Online-Newsletter versendet,
- Filme auf Infoscreen und im Fahrgast-TV gezeigt,
- unzählige Radiobeiträge gesendet oder daran mitgewirkt,
- 45.000 Liniennetzpläne, 45.000 Broschüren zu den Neuerungen, 25.000 Liniensteckbriefe, den Flyer „Düsseldorf erfahren“ in acht Sprachausgaben mit einer Gesamtauflage von 180.000 an Interessenten und Institutionen verteilt,
- 35 Einsätze des Infobusses mit jeweils 3 bis 10 Mitarbeitern und insgesamt über 1.000 Stunden vor Ort geleistet,
- unsere Rheinbahn-Homepage immer wieder ergänzt und
- eine Kampagne von Facebook-Posts mit einer Gesamtreichweite von ca. 568.000 Zielgruppenkontakten gefahren,
- neun Bahnen im Look der neuen U-Bahnhöfe und zu den Vorteilen des neuen Netzes gestaltet,
- über 30 Pressemeldungen als Grundlage für mehr als 500 Presseartikel gesendet und
- in der ersten Woche nach Eröffnung rund 200 Infoscouts aus allen Bereichen der Rheinbahn an allen neuen U-Bahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten eingesetzt!



NACH DER PARTY: RÜCKBAU UND VERÄNDERUNG

Das Neue kommt – das Alte geht. Bereits zur Eröffnung der Wehrhahn-Linie begannen wir mit dem Rückbau der oberirdischen Gleise von Linien, die entfallen bzw. durch den Tunnel fahren. Betroffen sind unter anderem die Altstadt sowie die Straßenbahntrasse entlang der Berliner Allee und der Hofgartenstraße (Kö-Bogen). Der Rückbau fand etappenweise statt, auch aus Rücksicht auf die Gestaltungspläne der Stadt. Einige der Gleise wurden daher bis auf Weiteres nur verfüllt.

Für die neue Linienführung an der Oberfläche haben wir eine neue doppelgleisige Gleiseckverbindung an der Berliner Allee/Graf-Adolf-Straße errichtet – eine sehr aufwendige Arbeit an diesem Verkehrsknotenpunkt.

ZENTRALE AUFGABE: **BESCHLEUNIGUNG**

Die Wünsche der Fahrgäste sind klar: Pünktliche sowie schnelle und zuverlässige Verbindungen sind ihnen besonders wichtig. Das belegen sämtliche Umfragen zur Kundenzufriedenheit. Da Busse und Bahnen jedoch den öffentlichen Raum gemeinsam mit allen anderen Verkehrsteilnehmern nutzen, kommt es für uns zwangsläufig zu Behinderungen. Die Folgen: Störungen im Ablauf, verlängerte Fahrzeiten, verpasste Anschlüsse. Seit 2014 arbeiten wir daher gemeinsam mit dem Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf an der gezielten Beschleunigung unserer Bahnen.

Optimierung von Lichtsignalanlagen

Mit Beschleunigung ist nicht gemeint, dass wir in hohem Tempo durch die Stadt rasen, sondern dass die Fahrzeuge der Rheinbahn an bestimmten Ampeln Vorrang erhalten. Die meisten Fahrgäste kennen den üblichen Fall aus eigenem Erleben: Kurz bevor ihr Bus oder ihre Bahn über die Kreuzung fahren kann, schaltet die Ampel auf Rot und es verstreichen bis zu 70 Sekunden, ehe es weitergeht. Die Vorrangschaltung hebt diesen Mechanismus aus. Wenn sich ein ÖPNV-Fahrzeug nähert, schalten moderne Ampeln sofort auf Grün. Hat das Fahrzeug die Ampel passiert, tritt wieder der übliche Rhythmus in Kraft. Diese sogenannte vollverkehrsabhängige Anlagensteuerung sorgt für flüssigeren Verkehr, übrigens auch für die anderen Teilnehmer.

Nun sind Verkehrssteuerung und Ampelschaltung (im Fachjargon handelt es sich um Lichtsignalanlagen) hochkomplexe Systeme, die vielschichtig miteinander verknüpft sind; die Umprogrammierung von Anlagen ist daher aufwendig und teuer. Deshalb wird es noch eine Weile dauern, bis alle Ampelanlagen in Düsseldorf für den ÖPNV optimiert sind.

Doch wir haben schon viel erreicht: Bis zur Eröffnung der Wehrhahn-Linie wurden 37 Ampeln für den Bahnverkehr optimiert. Zum Ende des Jahres wurden weitere 53 Ampeln auf ihr Beschleunigungspotenzial hin analysiert, das in den kommenden Jahren realisiert wird. Flankierend dazu sollen, wo immer möglich, Busse und Bahnen auf eigenen Verkehrsflächen fahren.

Deutlich spürbare Verbesserungen

Die Resultate sind frappierend: Beim Pilotprojekt Grafenberger Allee ergaben sich 95 Prozent weniger Standzeiten pro Fahrt, das heißt anstelle von 115 Sekunden nur noch 5 Sekunden.

Im Düsseldorfer Stadtgebiet befinden sich 594 Ampelanlagen, 70 von ihnen wurden bis Ende 2016 auf vollverkehrsabhängige Steuerung umprogrammiert. Ihre Auswahl erfolgte je nach Bedeutung des Streckenabschnitts im Liniennetz sowie nach aktuellen Bauprojekten. Unsere Fahrgäste bemerken den Fortschritt, jeden Tag. Und wir machen weiter – bis „alles fließt“!





KNAPP **12%**
DER AMPELN WURDEN
2016 SCHON
UMPROGRAMMIERT.





2.000 METER MEHR:

DIE VERLÄNGERUNG DER LINIE 701

Was lange währt, wird endlich gut. Die Verlängerung der Linie 701 war bereits für 2002 vorgesehen, verzögerte sich jedoch durch ungeklärte Grundstücksfragen. Der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss erging schließlich im Februar 2016 und der erste Spatenstich erfolgte am 29. September 2016.

So rückt der Norden näher ans Zentrum

Bei der Verlängerung der 701 handelt es sich um eine wichtige Strecke: Sie verbindet das Gewerbegebiet an der Theodorstraße nahe dem Flughafen sowie den ISS Dome, die große Veranstaltungshalle, mit der Innenstadt. Es werden drei neue, barrierefreie Haltestellen errichtet. Der Bahnsteig an der Haltestelle ISS Dome ist mit 80 Metern so lang, dass bei Großveranstaltungen mit entsprechendem Besucheraufkommen zwei Straßenbahnzüge gleichzeitig dort halten können.

Gesamtkosten von rund 19,35 Millionen Euro

Die Baumaßnahme ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt Düsseldorf und Rheinbahn. Tief-, Straßen- und Haltestellenbau übernimmt die Stadt, die Kosten betragen voraussichtlich 7,15 Millionen Euro. In der Verantwortung der Rheinbahn liegen die Betriebstechnik sowie die Errichtung der Gebäude. Die Baukosten sind mit 12,2 Millionen Euro prognostiziert. Träger sämtlicher Maßnahmen ist die Stadt, wir stellen ihr die Kosten für Bau und Projektaufwendungen in Rechnung. Die Anlagen bleiben ihr Eigentum. Die Inbetriebnahme der Verlängerung ist für Januar 2018 geplant.

DIE VERLÄNGERUNG DER 701 IM ÜBERBLICK

Wir haben

- 2.000 Meter neues Streckengleis (entspricht ca. 4.400 Meter Gleisen), einen Gleiswechsel, eine Gleiskreuzung, 4.200 Beton- und Holzschwellen verbaut,
- rund 15.000 Quadratmeter Gleisoberbau mit anschließender Begrünung angelegt,
- rund 90 Fahrleitungsmaste gesetzt,
- 62 Meter Gabionenwand für den Lärmschutz errichtet,
- drei neue Haltestellen mit Fahrgastunterständen, Videoüberwachung, Telefonanlage etc. gebaut und installiert sowie
- eine umzubauende Haltestelle,
- ein neues Gleisrichterunterwerk und
- ein neues Betriebsgebäude geschaffen.

STARKER EINSATZ: GROSSVERANSTALTUNGEN

Die tägliche, zuverlässige Fahrt zur Arbeitsstelle, zur Schule oder auch zum Einkaufen trägt entscheidend zur Lebensqualität der Bürger bei. Wie ein Sahnehäubchen obendrauf wirkt es, wenn sie darüber hinaus problemlos zu großen Veranstaltungen mit Bus und Bahn gelangen. Für uns war das Jahr 2016 auch in dieser Hinsicht außerordentlich fordernd.

Kirmes, das jährliche Highlight im Sommer

Zur größten Kirmes am Rhein betreiben wir selbst das größte Fahrgeschäft. Mit einem enormen logistischen und personellen Aufwand brachten wir auch 2016 über 85 Prozent der 3,5 Millionen Besucher mit Bus und Bahn zu den Rheinwiesen bzw. wieder nach Hause. In den Spitzenzeiten waren 200 Fahrer im Einsatz. Sie bedienten mit 126 Bahnen insgesamt 900-mal die zentrale Haltestelle Luegplatz – zu den Feuerwerken sogar im Zwei-Minuten-Takt.

Die Pendelbuslinie 890 verkehrte mit 18 klimatisierten Gelenkbussen ebenfalls im Zwei- bis Drei-Minuten-Takt. Über 65 Sicherheits- und Servicekräfte sorgten rund um den Luegplatz sowie an weiteren stark frequentierten Haltestellen für die Sicherheit der Fahrgäste und für zügigen Verkehr. Während der gesamten Kirmes waren rund 800 Mitarbeiter mehr im Einsatz als sonst, 500 von ihnen im Fahrdienst.

Happy Birthday!

Nur sechs Wochen später fand zum 70. Geburtstag des Landes Nordrhein-Westfalen der NRW-Tag statt. Aktionen von Ministerien, Bürgerinitiativen und Institutionen, Darbietungen auf 16 Bühnen und insgesamt 220 Stunden Programm – das war nicht nur gute Unterhaltung für die Gäste, sondern auch eine anspruchsvolle Aufgabe für uns. Am 27. und 28. August fuhren wir buchstäblich mit allem, was Räder hat, in dichterem Takt und mit längeren Betriebszeiten als sonst. 180 U-Bahnen, 44 Straßenbahnen, 240 Busse und 5 Oldie-Bahnen waren im Einsatz. Und die Chance zur Eigenwerbung nutzten wir natürlich auch: Gemeinsam mit Bundeswehr, Polizei, Feuerwehr und anderen präsentierten wir uns auf der „Blaulichtmeile“ mit Infobus, Funkwagen und sogar dem Unfall-Hilfswagen.

Große Messen

Nicht zu vergessen: 2016 war ein außerordentlich starkes Messejahr für Düsseldorf. Im Mai fand die Drupa statt, die weltgrößte Messe für Druck und Papier, mit rund 260.000 Besuchern und über 1.800 Ausstellern samt Personal. Im Oktober stand die weltweit wichtigste Kunststoffmesse auf dem Programm, die K mit 230.000 Besuchern und knapp 3.300 Ausstellern. Boot, Medica und etliche weitere Messen mit erheblichem Publikumsverkehr kamen noch dazu, außerdem 600.000 Besucher bei 2.800 Veranstaltungen im Kongresszentrum.



SUMMA SUMMARUM

2016 beförderten wir rund

223,4 Millionen Fahrgäste,
740.000 an Werktagen.

Wir leisten damit einen wesentlichen Beitrag
zum Funktionieren der Stadt
und der Region, der Industrie
und des Handels, zur Lebensqualität
von Hunderttausenden
von Menschen und nicht zuletzt
zum Erhalt unserer natürlichen Ressourcen.

WACHSTUM: MIT MEHR KOMFORT UND SICHERHEIT FÜR UNSERE FAHRGÄSTE

Was macht den ÖPNV attraktiv? Natürlich gute Verbindungen. Aber darüber hinaus stellen gutes Ambiente, Sicherheit und barrierefreie Zugänge wichtige Kriterien bei der Entscheidung für Bus und Bahn dar. 2016 arbeiteten wir intensiv an der Optimierung von Verknüpfungspunkten wie dem Düsseldorfer Platz in Ratingen sowie an der Modernisierung von Haltestellen und Fahrzeugen – im wahrsten Sinne des Wortes eine Menge Baustellen.





GROSSE AKTION:

UMFASSENDE MODERNISIERUNG DES DÜSSELDORFER PLATZES IN RATINGEN

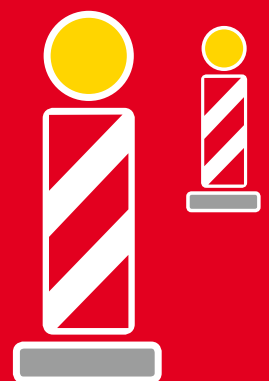
Knapp 10.000 Ein- und Aussteiger täglich nutzen den zentralen Umsteige- und Endhaltepunkt mitten in Ratingen. Hier kommen die U72 als Zulaufstrecke zur Wehrhahn-Linie sowie 10 Buslinien zusammen, die ein dichtes Netz zwischen Ratingen-Zentrum, Hösel, Lintorf, Breitscheid, Mülheim, Flughafen und Innenstadt Düsseldorf knüpfen.

Der schnelle, barrierefreie Umstieg zwischen Bus und Bahn, eine angenehme Aufenthaltssituation für die Fahrgäste und nicht zuletzt auch für die Mitarbeiter der Rheinbahn erforderten eine grundlegende Neugestaltung der rund 30 Jahre alten Anlagen. Am 28. September 2016 führten wir gemeinsam mit der Stadt Ratingen den symbolischen ersten Spatenstich aus: als Auftakt zu einer ca. 12-monatigen Bauphase.

IN SECHS BAUFELDERN WIRD DER PLATZ KOMPLETT UMGESTALTET.

Das sind unsere Beiträge dazu, wir werden:

- rund 1.000 Meter Streckengleis rück- bzw. neu bauen,
- 4 Weichen einbauen,
- eine neue Fahrleitungsanlage installieren,
- umfangreiche Straßenbauarbeiten abwickeln,
- 6 Bus- und 2 Stadtbahnhaltestellen bauen und die Haltestellen überdachen,
- Nachrichtentechnik installieren,
- eine provisorische Endhaltestelle mit 2 Weichen für die U72 während der Bauphase einrichten,
- Fahrgastinformations- und Videoanlagen aufstellen,
- einen Pavillon errichten und
- fürs Bike-and-ride-System 48 überdachte Abstellplätze und 10 abschließbare Boxen aufbauen.





AB HERBST 2018: MULTIMODALER VERKNÜPFUNGSPUNKT WIE AUS DEM BILDERBUCH

Der hochmoderne Düsseldorfer Platz ist ein weiterer Schritt zur multimodalen Verkehrsgestaltung. Mit kurzen, barrierefreien Wegen zwischen Stadtbahn und Bus sowie zeitgemäßen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird er noch mehr Pendler und Gelegenheitsfahrer als bisher dazu motivieren, unser Angebot eines attraktiven ÖPNV zu nutzen. Voraussichtlich ab Oktober 2018 ist es so weit. Wir freuen uns darauf!

TOPTHEMA: LÄRMMINDERUNG FÜR DIE ANWOHNER

Es war uns besonders wichtig, die Schallemissionen und die Erschütterungen durch den Bahnverkehr für die Anwohner rund um den Düsseldorfer Platz auf ein Minimum zu reduzieren. Mit innovativer, teils aufwendig zu installierender Technologie gelingt uns dies:

- Zur **Minderung der Erschütterungen** sind im Bereich der Weichen flächig gelagerte Masse-Feder-Systeme vorgesehen.
- Die **Gleise** werden zum Teil als kontinuierliches, elastisch gelagertes System auf Betonplatte ausgeführt. Wo es möglich ist, legen wir Rasengleis an.
- In besonders sensiblen Bereichen mit großen Änderungen der Gleislage werden wir sogar eine kontinuierliche, **hochelastische Schienenlagerung** verwenden. Es handelt sich dabei um eine Innovation der Schienendämpfungssysteme: Der gesamte Schienenkörper wird elastisch ummantelt, sodass letztlich die Ausbreitung der Schwingung ins Erdreich weitgehend gemindert wird.
- Um **Kurvengeräusche** in der Gleisschleife zu verhindern, setzen wir Schmieranlagen und Kopfbenetzungsanlagen ein.

Eine zusätzliche Herausforderung besteht darin, dass wir im Vorfeld den morastigen Untergrund mit komplizierten Sonderkonstruktionen stabilisieren müssen.

Finanzierung aus verschiedenen Quellen

Große Teile der Finanzierung übernimmt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Die Stadt Ratingen erhält für den Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs 90 Prozent Förderung, das entspricht rund 3,13 Millionen Euro. Die Betriebsanlagen der Stadtbahn werden mit 4,38 Millionen Euro gefördert, das entspricht ebenfalls 90 Prozent der Baukosten. Rechnet man die Aufwendungen für die Gestaltung der Freianlagen dazu, die zum Teil aus Mitteln der Städtebauförderung bestritten werden, betragen die Gesamtkosten rund 12,6 Millionen Euro.

Wichtige Neuerung: der Pavillon

Die Aufenthalts- und Servicequalität für die Fahrgäste wird sich durch die architektonisch anspruchsvolle Überdachung des gesamten Komplexes und den neuen Pavillon erheblich verbessern. Der Pavillon umfasst unter anderem einen Kiosk, eine öffentliche WC-Anlage sowie ein KundenCenter für Beratung und Ticketverkauf. Der Verkauf kann sowohl nach draußen als auch an der Servicetheke im Innenraum stattfinden.

Für unsere Fahrer stehen Sozialräume mit eigenen Toiletten zur Verfügung. Dadurch lassen sich für sie die Dienste mit Zwischenpausen wesentlich angenehmer gestalten.

Aufwendige Bauphase

Die Baumaßnahmen sind umfangreich, trotzdem versuchen wir, die Einschränkungen für die Fahrgäste und für andere Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten. Die Buslinien werden umgeleitet, zwei Haltestellen der U72 entfallen bis zur Fertigstellung. Eine provisorische Haltestelle ersetzt sie. Damit die Bahnen dort für die Rückfahrt wenden können, wurden zwei Weichen installiert.

Um Anlieger und Fahrgäste zu informieren, verteilten wir 25.000 Handzettel, auch in den KundenCentern lagen die Informationen aus. Bereits vor Beginn der Bauarbeiten waren Teams im Bereich der betroffenen Haltestellen unterwegs und erläuterten den Fahrgästen die bevorstehenden Veränderungen.

ERFREULICHER ABSCHLUSS: BENDERSTRASSE IN GERRESHEIM UMGEBAUT

Seit August 2016 erscheint die Benderstraße im östlichen Düsseldorfer Stadtteil Gerresheim im neuen Gewand – nach knapp zweijährigem Umbau. Auslöser war die Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie. Die Stadtbahnlinie U73 ersetzt nun die ehemalige Straßenbahnlinie. Die Haltestellen verlängerten wir auf das erforderliche Stadtbahnmaß und bauten sie barrierefrei aus.

Auf Wunsch der Bevölkerung und der Politik flossen die Wünsche der Bürger bei der Planung des Umbaus in die Neugestaltung ein. Ergebnis des Moderationsverfahrens: Die Fahrbahn wurde auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert und die Gehwege verbreitert. So entstand Raum für neue Bepflanzung, Sitzbänke und Fahrradständer. Die Bedürfnisse insbesondere älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen wurden berücksichtigt. Der bequeme und niveaugleiche Einstieg in die Bahn stellt eine große Verbesserung dar.

Grund zum Feiern

Nach den vielen Einschränkungen während der fast zweijährigen Bauphase war der Abschluss der Arbeiten ein guter Grund zu feiern. Der Oberbürgermeister weihte die modernisierte Benderstraße offiziell ein, anschließend begann das Bürgerfest. Die Rheinbahn beteiligte sich mit zwei Oldie-Straßenbahnen der Jahre 1920 und 1948, die alle 20 Minuten zwischen zwei Haltestellen pendelten und zu kostenlosen Fahrten einluden. Der Infobus der Rheinbahn war ebenfalls im Einsatz. Das Team informierte über das neue Netz und vorteilhafte Abo-Angebote.



GETEILTE KOSTEN

Der städtische Anteil der Baumaßnahmen betrug rund 3,9 Millionen Euro. Die Rheinbahn trug Aufwendungen in Höhe von 4,4 Millionen Euro für die drei barrierefreien Haltestellen auf der Benderstraße, die Gleisbauarbeiten sowie die Haltestelle Gerresheim-Rathaus.





BARRIEREFREI:

NEUE HOCHBAHNSTEIGE AM DOMINIKUS-KRANKENHAUS

10 Monate dauerte der Umbau, dann konnten sich die Fahrgäste über den neuen Zugang zu den Bahnen der Linie U75 freuen. Die umgebauten Bahnsteige erleichtern das Ein- und Aussteigen für Rollstuhlfahrer und Mobilitätsbehinderte, Eltern mit Kinderwagen, Fahrradfahrer und Senioren. Rampen führen von den Gehwegen zu den Hochbahnsteigen. Für sehbehinderte Fahrgäste sind taktile Bodenelemente sowie akustische Informationen, die sogenannten sprechenden Dynamischen Fahrgastinformationen, sowie Signalgeber an den Ampeln eine große Hilfe.

Der Umbau kostete einschließlich umfangreicher Gleisarbeiten rund 3,4 Millionen Euro. Der barrierefreie Ausbau wird durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) aus Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen zu 85 Prozent gefördert. Die Planungskosten und den verbleibenden Investitionsanteil übernahm die Rheinbahn.

Teil des Gesamtkonzepts

Ziel der Rheinbahn ist es, sukzessive alle Haltestellen der Stadtbahnlinien barrierefrei auszubauen. Bereits im Oktober 2016 wurde ebenfalls an der U75 mit den Vorbereitungen für den Bau eines hohen Mittelbahnsteigs an der Haltestelle Nikolaus-Knopp-Platz begonnen. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Sommer 2017 dauern.

Das kontinuierliche Ausbaukonzept macht große Fortschritte: Mittlerweile sind fast 60 Prozent der Stadtbahnhaltestellen barrierefrei.

SICHERHEIT AUCH UNTERWEGS: BRANDMELDER FÜR 103 STADTBAHNWAGEN

2016 haben wir begonnen, die Stadtbahnwagen des Typs B80 mit neuen Brandmeldeanlagen auszustatten. Die B80 sind Stadtbahnwagen der zweiten Generation und fahren auf den Linien U70 sowie U74 bis U79, also auf allen Stadtbahnlinien außerhalb des Tunnels der Wehrhahn-Linie.

Diese Brandmeldeanlagen geben ein Signal, wenn sich beispielsweise im Fahrgastraum oder in den Technikschränken der Bahnen Rauch entwickelt. Der Fahrer kann auf einem Monitor den Entstehungsort genau lokalisieren und sofort reagieren.

Die Aufrüstung wird ca. zwei Jahre in Anspruch nehmen und 3,1 Millionen Euro kosten.

SICHERHEIT SCHREIBEN WIR GANZ GROSS: ZUM BEISPIEL BEIM BRANDSCHUTZ

Gesetzlich sind wir dazu verpflichtet, Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu bauen und auszustatten, dass Brände möglichst nicht entstehen oder im Fall eines Brandes die Ausbreitung begrenzt wird. Außerdem muss bei Bränden und Unfällen gewährleistet sein, dass unverzüglich Hilfe geleistet werden kann. Doch selbst wenn wir nicht dazu verpflichtet wären: Die Sicherheit unserer Fahrgäste und unserer Mitarbeiter liegt uns sehr am Herzen. Wir investieren daher eine Menge in die Optimierung bestehender Anlagen und Fahrzeuge.

Ein Großprojekt in dieser Hinsicht ist die Brandschutzertüchtigung und die Nachrüstung eines Blindenleitsystems in den U-Bahn-Haltestellen des Düsseldorfer Hauptbahnhofs. Bauherr ist die Stadt, die Rheinbahn agiert als Bauherrenvertreter für die betriebstechnischen Gewerke. Planung und Vorbereitung der Maßnahmen begannen 2016, die Ausführung läuft ab 2017. Wir rechnen mit einer Bauzeit von zwei Jahren. Die Baukosten und Baunebenkosten wurden mit insgesamt 12 Millionen Euro angesetzt.

Für die Modernisierung im Hauptbahnhof ergreifen wir folgende Maßnahmen:

- Wir demontieren die abgehangene Deckenkonstruktion und entsorgen sie.
- Wir bauen die Kabelanlagen zurück, tauschen sie aus und separieren sie, das heißt, die Kabeltrassen werden so abgeschottet, dass bei einem Kabelbrand weder das Feuer auf den Rettungsweg übergreift noch hochgiftige Gase austreten können.
- Wir stellen eine rauchdurchlässige Deckenkonstruktion her.
- Wir erneuern die Beleuchtung samt einer Sicherheitsstromversorgung.
- Wir installieren eine neue Brandmeldeanlage.
- Wir rüsten die Lüftungsanlagen mit Brandschutzklappen aus.

Baustelle im laufenden Betrieb

Die Arbeiten sind extrem aufwendig und schwierig durchzuführen, da der Betrieb nicht unterbrochen werden kann und „Hauptbahnhof“ zu den am stärksten frequentierten Haltestellen der Rheinbahn gehört. Rund 100.000 Menschen nutzen sie am Tag. Phasenweise wurden einzelne Zugänge für die Fahrgäste gesperrt, sodass Umwege unvermeidlich waren. Großer Vorteil: Wir konnten alle vier Gleise in Betrieb halten, der Fahrplan musste nicht geändert werden.

Sobald die Bauarbeiten erledigt sind, kann das Blindenleitsystem installiert werden, das sehbehinderten und blinden Menschen hilft, sich zu orientieren – nicht nur im Notfall.

2018 soll das Großprojekt abgeschlossen sein. Um den Zeitplan einzuhalten, laufen die Arbeiten mittlerweile im Drei-Schicht-Betrieb.



VERJÜNGUNGSKUR:

20 MILLIONEN EURO FÜR DIE MODERNISIERUNG DER NF6

Die Niederflurstraßenbahnen der ersten Generation (NF6) gehören zu unseren ältesten Fahrzeugen. Seit rund 20 Jahren sind sie in Betrieb, das heißt, sie haben noch einmal rund 16 Jahre vor sich. Damit sie sowohl technisch als auch im Hinblick auf den Komfort für unsere Fahrgäste mit den neuen Bahnen mithalten können, lassen wir zunächst 40 der insgesamt 48 Fahrzeuge jetzt in einem Instandhaltungsunternehmen in Leipzig grundlegend modernisieren.

2016 wurde eine Bahn als „Prototyp“ zur Verjüngungskur geschickt. Sie wird in ihre Einzelteile zerlegt, die rohen Wagenkästen werden sandgestrahlt, die Unterböden ausgetauscht, Achsen und Drehgestelle fit gemacht, alle elektrischen Teile aufgearbeitet oder ausgewechselt. Wände und Decken werden weiß, sodass sich die NF6 optisch den neuen Stadtbahnwagen HF6 angleichen, die ab 2018 an uns ausgeliefert werden.

Mehr Sicherheit

In allen runderneuten NF6 verlegen wir einen rutschfesten Fußboden. Außerdem bauen wir Videoüberwachungsanlagen ein, wie sie in den neuen Zügen bereits zum Standard gehören. Auch der Arbeitsplatz des Fahrers wird modernisiert und erhält unter anderem ein Bedienpult, wie man es von den jüngeren Silberpfeilen kennt.

Geplant ist, dass die NF6 ab dem zweiten Quartal 2017 sukzessive nach Leipzig gebracht und dort runderneuert werden, die letzten im Sommer 2019. Mit diesem aufwendigen Programm wollen wir die Anschaffung neuer, deutlich teurerer Wagen begrenzen und trotzdem mehr attraktive Bahnen auf die Schiene bringen, um das steigende Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

SCHNELLE UND ZUVERLÄSSIGE INFORMATION: ANSCHLUSSMONITORE

„Wo bin ich? Wann kommt meine Haltestelle? Wie und wann komme ich von dort weiter?“ Das sind für Fahrgäste die wichtigsten Fragen unterwegs mit Bus und Bahn. Die Umstellung auf das digitale Funksystem ITCS macht sich für sie daher besonders angenehm bemerkbar: Die Anschlussmonitore in den Fahrzeugen zeigen nicht nur die nächsten Stationen an, sondern auch die dort zur Verfügung stehenden Anschlüsse mit minutengenauer Angabe der Abfahrtszeit.

Diese Informationen sind erst durch die Einführung des neuen Betriebsleitsystems ITCS möglich geworden, das eine wesentlich häufigere und genauere „Kommunikation“ zwischen Fahrzeug und Leitstelle vorsieht. So erhält die Leitstelle nun alle 20 Sekunden – früher alle 60 Sekunden – eine Standortmeldung. Die Ankunftsprognose wird sehr viel genauer und zuverlässiger. Da auch die Fahrzeuge untereinander kommunizieren, erhöht sich die Zahl der durch das System gesicherten Anschlüsse von 900 auf rund 5.000.

Kontinuierliche Ausstattung

2015 begannen wir mit dem Einbau der neuen Monitore in die Stadtbahnwagen, 2016 waren bereits 101 Bahnen ausgerüstet. In jedem Wagen befindet sich eine Rechneinheit mit zwei Monitoren, die unabhängig voneinander arbeiten, sodass den Fahrgästen selbst beim Ausfall eines Monitors die Infos auf dem anderen zur Verfügung stehen. Die Monitore können Video- und Bild-Dateien wiedergeben, auch Tickertexte sind möglich.

Die Projektkosten für die Ausrüstung der Stadtbahnwagen B80 belaufen sich auf rund 600.000 Euro und sind damit erfreulicherweise rund 300.000 Euro unter Plan geblieben. Die Umrüstung sämtlicher Busse und Bahnen auf ITCS läuft. Die Rheinbahn ist das erste Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), das seinen Kunden Anschlussmonitore in den Fahrzeugen bietet.



U78 Ihre Anschlüsse 1/2 14:14			
Linie	Richtung	In	Anschluss
U78	Düsseldorf Hbf	sofort	
U79	D-Wittlaer	1 min	
U79	Düsseldorf Universität C	3 min	
U78	Arena / Messe Nord	5 min	
722	Messe Congress Centre	6 min	
U78	Düsseldorf Hbf	9 min	

Mehr zu den technischen
Details und den Gesamtkosten
von ITCS auf Seite 70.

FÜR NACHTEULEN: 30 JAHRE NACHTEXPRESS

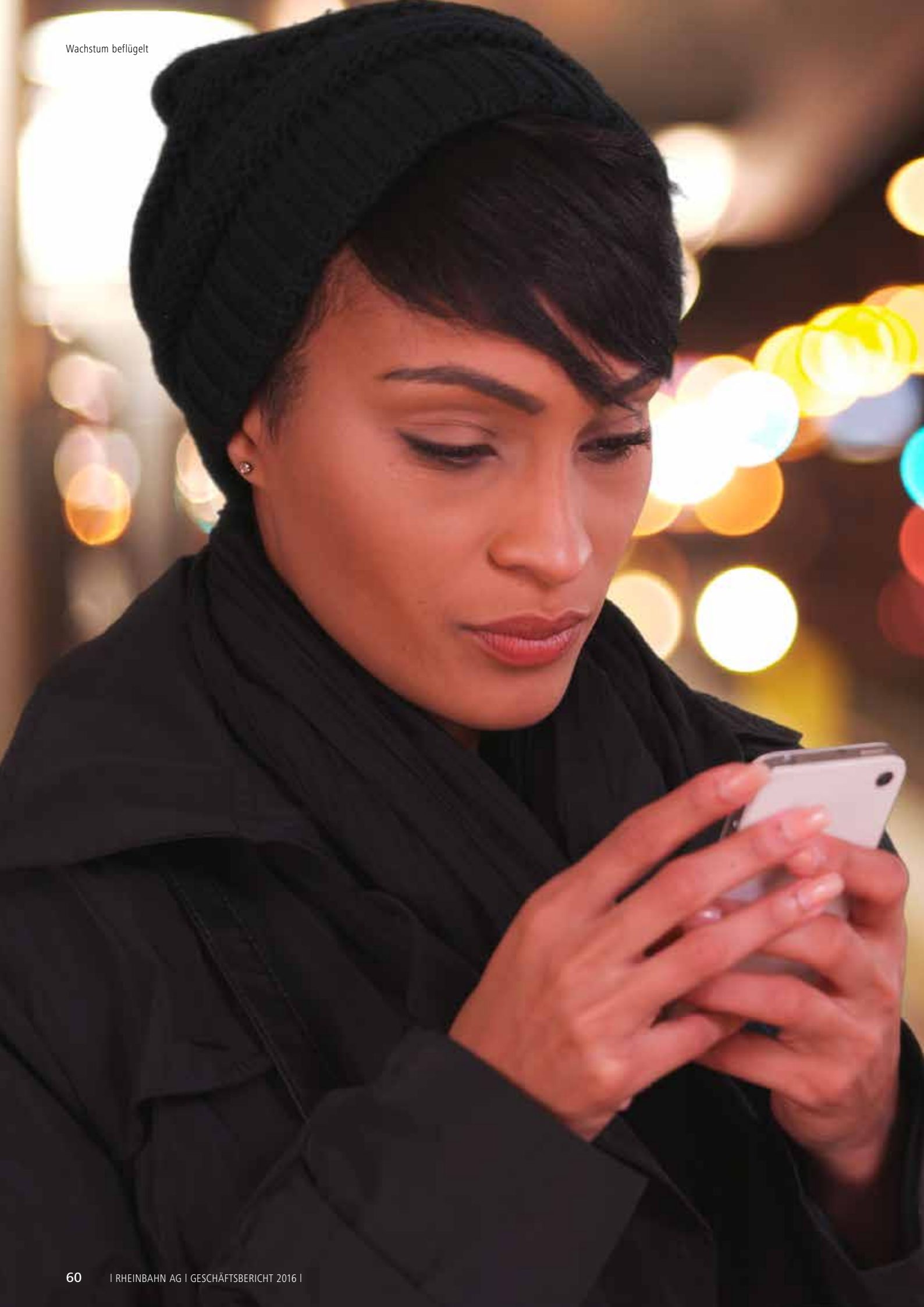
Unbeschwertes Feiern und sichere Heimkehr – mit dem Nachtexpress kein Problem. 2016 feierte dieser wichtige Service 30. Geburtstag. Freitag- und Samstagnacht sowie vor Feiertagen sind acht spezielle Nachtexpresslinien zwischen Hauptbahnhof und verschiedenen Stadtteilen unterwegs. Über eigens eingerichtete Anschlüsse verschiedener Stadtbahnen und dem Bus 830 bestehen zuverlässige Verbindungen bis ca. 4.30 Uhr auch nach Ratingen, Meerbusch und Krefeld. Danach tritt wieder der normale Fahrplan in Kraft.

EXTRA-SERVICES: Bei allen Nachtexpresslinien besteht die Möglichkeit, auf Zuruf zwischen den Haltestellen auszusteigen, sofern es die Verkehrssituation zulässt. Auf Wunsch bestellt der Fahrer auch ein Taxi zur Zielhaltestelle.

FUNDBÜRO: STEIGENDE QUOTE

Der Umzug des Fundbüros zum Hauptbahnhof Ende 2014 stellt eine deutliche Verbesserung für unsere Kunden dar.

Es ist nun wesentlich einfacher für sie, ihr verlorenes und von der Rheinbahn oder anderen Fahrgästen gefundenes Eigentum abzuholen. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache.



WACHSTUM: DURCH INNOVATIVE VERTRIEBSWEGE

Unser Marketing lässt sich eine Menge einfallen, um bestehende Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Vor allem junge Menschen überzeugen wir nicht nur mit der Präsenz in sozialen Medien wie Facebook, Youtube und Instagram, sondern auch mit ungewöhnlichen Aktionen: einer Ticket-App namens WelectGo oder der Pokémon-Go-Bahn.



DAS VERFAHREN IST GANZ EINFACH:

1. Der Nutzer wählt aus, welches Ticket er haben möchte, Kurzstrecke oder Preisstufe A.
2. Er sucht sich aus einer Liste aus, welche Sponsoren die Kosten übernehmen sollen.
3. Er schaut sich die Inhalte der Sponsoren an, die Anzahl bzw. Dauer hängt von dem gewählten Tarif ab.
4. Er bekommt sein digitales Ticket als Barcode auf das Handy. Fertig, los geht die Fahrt!



INNOVATION IM DIGITALEN VERTRIEB:

WELECTGO FÜR DIE RHEINBAHN

Um neue Vertriebskanäle zu erschließen und die Digitalisierung des Ticketverkaufs voranzutreiben, kooperieren wir sehr erfolgreich mit Werbepartnern. 2016 betraten wir auf diesem Weg Neuland. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und drei Sponsoren haben wir zwei Entwickler aus Düsseldorf bei der Entwicklung einer völlig neuen Werbe-App unterstützt: WelectGo ermöglicht dem Kunden eine kostenlose Fahrt mit der Rheinbahn – wenn er dafür drei oder vier Werbespots aus einer Liste auswählt und sich ansieht.

Es ist ein spannendes Konzept, das uns einen Versuch wert war. Gelohnt hat er sich auf jeden Fall, unter anderem weil sich bestätigte, dass wir mit ungewöhnlichen Ideen bei einer wichtigen, zukunftssträchtigen Zielgruppe punkten können. Seit Anfang November 2016 kann man sich die App für kostenloses Fahren aus dem Apple-Store bzw. Google Play auf iOS- und Android-Smartphones herunterladen.

Voller Erfolg

Die Nachfrage war überwältigend, ebenso die Presseresonanz, die weit über die Region hinausreichte. In den ersten acht Wochen registrierten sich ca. 40.000 User. Gerechnet hatten die Entwickler von WelectGo mit 2.000 bis maximal 5.000 Nutzern. Da die werbetreibenden Sponsoren nur über einen begrenzten Etat verfügten, der bereits nach vier Tagen verbraucht war, kam es zu einem vorübergehenden Stopp; doch mit neuen Sponsoren ging es rasch weiter.

Vorteile für alle

Wer profitiert? Alle! Die Sponsoren haben weniger Streuverluste, weil die Nutzer ihre Werbung gezielt aussuchen. Und die Rheinbahn hat die Möglichkeit, neue Zielgruppen von ihrem Angebot zu überzeugen. Die Einwände vor Beginn des Tests, dass sich nur sehr preisbewusste Kunden für diese Aktion interessieren könnten, die bereits mit Sozial-, Job-, Schüler- oder SemesterTicket versorgt sind, erwiesen sich als gegenstandslos. Besonders bemerkenswert: Nur 5 Prozent der WelectGo-User fahren regelmäßig mit der Rheinbahn. Solche Aktionen können also motivieren, den ÖPNV zu nutzen.

Insgesamt wurden über diesen Weg im November und im Dezember des Berichtsjahrs 43.872 Tickets verkauft. Die Aktion lief exklusiv in Düsseldorf, 2017 werden voraussichtlich weitere Großstädte in Deutschland nachziehen.

Wir sehen unsere Aufgabe darin, mit solchen und ähnlichen kreativen Methoden neue Zielgruppen zu erschließen und sie dauerhaft an uns zu binden: mit einem guten Netz, überzeugendem Service und einfach zu nutzenden Vertriebswegen.

NUTZERFREUNDLICHKEIT STARK VERBESSERT: RELAUNCH DER RHEINBAHN-APP

Seit rund drei Jahren bieten wir den Service einer App inklusive HandyTicket an. 2016 modernisierten wir die Optik, installierten neue Funktionen und machten die Handhabung insgesamt noch bequemer. Leitlinie war immer, dem Fahrgast die intuitive Handhabung zu ermöglichen und ihn mit situationsbezogenen, aktuellen Infos zu versorgen.

Beispielhafte neue Funktionen:

- Ist-Daten, das heißt Infos zur Pünktlichkeit eines Fahrzeugs,
- Anlegen von persönlichen Zielfavoriten, wie „nach Hause“ oder „zur Arbeit“, die mit nur einem Klick vom Hauptmenü aus anzusteuern sind,
- häufigere Einbindung der Karte für den Überblick über die ausgewählte Fahrt,
- Filterfunktionen für die schnelle Auswahl.

Steigende Nutzerzahlen

Auch diese Optimierung trägt zu einem erfreulichen Trend bei: Der Anteil des HandyTickets an den Fahrgeldeinnahmen hat sich von 0,6 Prozent im Vorjahr auf 1,3 Prozent mehr als verdoppelt.



ABOZAHLEN: TREND GESTOPPT

Mit den speziellen Aktionen sowie mit den ganz normalen weiterlaufenden Abo-Informationen haben wir uns erfolgreich gegen den Trend sinkender Abonnementszahlen gestemmt. Wir starteten zu Jahresbeginn bei einer Zahl von 204.204 Abos und erreichten im Dezember des Berichtsjahrs 207.225.

Ausgefallene Ideen: Viele Wege führen zum Abonnement

Die Abonnements unterliegen starken Schwankungen. Durch antizyklische Aktionen wollen wir eine gleichmäßigere Nutzung erreichen. 2016 beschränkten wir uns dabei nicht auf die unbedingt üblichen Mittel, sondern setzten stark auf Guerillamarketing – anders gesagt, auf Aktionen mit Augenzwinkern.

Zielgruppe Autofahrer

In Anspielung auf die knappen Parkplätze steckten wir beispielsweise als Knöllchen getarnte Flyer unter die Scheibenwischer. Zentrale Botschaft: Mit einem Rheinbahn-Abo gibt es keine Knöllchen.

Besonders gut kam unsere Promotion im morgendlichen Berufsverkehr an. An ausgewählten Stauunkten verteilte ein Team das Rheinbahn-„Paket“: Es enthielt eine Info zum Abo-Ticket2000, einen Energieriegel zum Durchhalten sowie die aktuelle Ausgabe der Zeitung „Rheinische Post“. Das Lob war groß: Die Autofahrer amüsierten sich über unsere humorvolle Kampagne. Ein schöner Imagegewinn und der Beginn einer positiv gestimmten Beschäftigung mit den Vorteilen eines Rheinbahn-Abos.

Gleich richtig einsteigen

Anknüpfungspunkt für andere Aktionen war die Eröffnung des neuen Netzes im Februar 2016. 55.000 Düsseldorfer Haushalte sprachen wir mit Direktmarketing an.

Um Neubürger in Düsseldorf, Meerbusch, Heiligenhaus und Ratingen von den Vorteilen eines Abos zu überzeugen, erleichtern wir ihnen den Einstieg in die Rheinbahn-Welt. Seit Frühjahr 2016 erhalten sie exklusiv die Möglichkeit, ein 3-monatiges Schnupper-Abo zu erwerben. Schnupper-Abos für alle Kunden gab es dann im Herbst.

Insgesamt erzielten wir 2016 mit Abonnements 3,1 Prozent mehr Umsatz als im Vorjahr, absolut gesehen 4,51 Millionen Euro.





ABOKUNDEN IM FELDVERSUCH

Schon seit 2014 beteiligen wir uns an einem bundesweiten Forschungsprojekt, genannt OPTIMOS. Unter der Regie von drei Bundesministerien, der Bundesdruckerei und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird das Ziel verfolgt, die Near-Field-Communication-Technik (NFC) zu standardisieren. Beteiligt sind alle drei Mobilfunkanbieter, Smartphone-Hersteller wie Samsung und Sony, die Technische Universität Dresden und die Berliner Verkehrsbetriebe. Mit NFC können Daten kabellos über kurze Distanzen übertragen werden. NFC könnte zukünftig auch für Tickets in Bussen und Bahnen genutzt werden. Anders als beim HandyTicket, das mit einem optisch lesbaren Barcode funktioniert, sind diese Tickets elektromagnetisch lesbar, also auch dann, wenn der Akku leer ist.

Um die Praxistauglichkeit zu testen und Erfahrungen zu sammeln, statteten wir im Laufe des Jahres 30 Abokunden mit einem NFC-fähigen Smartphone aus. Die Studie läuft über 18 Monate.

25 JAHRE TICKET2000:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Rheinbahn feierten gemeinsam den 25. Geburtstag des Ticket2000. Von den ca. 250.000 Ticket2000-Abonnenten im VRR sind rund 65.000 bei der Rheinbahn zu Hause. Das Ticket macht bei uns 32 Prozent des Jahresabsatzes und 37 Prozent des Umsatzes aller Abonnementarten aus.

AUFTRAG FÜR MOBILE TICKETAUTOMATEN ERTEILT

Ticketautomaten in Bussen und Bahnen müssen viele Anforderungen erfüllen: aufgrund der Zeitknappheit während der Fahrt besonders einfache Bedienbarkeit, großer Funktionsumfang auch bei eingeschränkten Platzverhältnissen, Verarbeitung verschiedener Zahlungsmittel. Einige unserer älteren mobilen Automaten schaffen das schon längst nicht mehr und müssen ausgetauscht werden. Ende 2016 bestellten wir nach einer europaweiten Ausschreibung 263 hochmoderne mobile Ticketautomaten für rund 3,8 Millionen Euro bei dem Dortmunder Unternehmen ICA Traffic. Sie werden sukzessive bis 2018 geliefert und installiert. Durch die ECOLINE-Technologie verbrauchen die Automaten übrigens bis zu 50 Prozent weniger Strom als manche der Vorgängermodelle.



KOMMUNIKATION AUF VIELEN KANÄLEN: SOCIAL MEDIA

Auf Facebook, Twitter, Youtube und Instagram sind wir schon länger aktiv, seit August 2016 betreiben wir auch einen Blog. Wir posten dort regelmäßig Beiträge mit Hintergrundinformationen oder spannenden Geschichten aus dem Alltag der Rheinbahn.

Auch Themen, die zu Diskussionen bei den Fahrgästen oder zu Unmut führen, können wir im Blog ausführlich behandeln und Ursachen darstellen. Dieses Medium kommt gut an. Bis Ende Dezember wurde der Blog über 62.000-mal aufgerufen.



FLAGGE ZEIGEN: MIT POKÉMON UND CO.

Im Sommer 2016 verbreitete sich ein ganz besonderes Fieber: Pokémon Go, ein Handyspiel, zog die Menschen auf der ganzen Welt in seinen Bann. Auch in Düsseldorf und Umgebung sah man Tausende Handybesitzer auf der Jagd nach den virtuellen Monstern. Das brachte das Social-Media-Team der Rheinbahn auf die Idee: Wir unterstützen die Fans bei ihrer Jagd mit einer Pokémon-Sonderbahn. Innerhalb weniger Tage war die Fahrt mit einer Oldiebahn aus dem Jahr 1969 organisiert. Die 77 Eintrittskarten, die wir über Facebook zum Preis von je 8 Euro anboten, waren im Nu verkauft!

Auf drei Stunden war die Fahrt vom Hauptbahnhof quer durch die Stadt angelegt. Das Wichtigste: Die Linie musste an möglichst vielen „Poké-Stops“ und „Arenen“ vorbeiführen. Unser Kooperationspartner Vodafone unterstützte die Fans in der Bahn mit WLAN und Energydrinks sowie extra platzierten „Lockmodulen“.

Begeisterung in ganz Nordrhein-Westfalen

Für die Pokémon-Laien mag es ein Buch mit sieben Siegeln sein, aber für die Fans war es ein Riesenspaß! Aus ganz Nordrhein-Westfalen waren sie angereist, jede Menge mobile Akkus im Gepäck, damit es auf keinen Fall zu einer Spielunterbrechung käme. Zahlreiche Schüler waren unter den Fahrgästen, aber auch erstaunlich viele Erwachsene.

Großes Presseecho für die Premiere

Die ungewöhnliche Aktion – eine Premiere für Deutschland – rief ein enormes Medienecho hervor. Auch überregionale Zeitungen und Fernsehsender berichteten, ebenso war die Rheinbahn über Tage mit einer äußerst positiven Berichterstattung in den Online-Redaktionen präsent.



MOBILE BILDER:

FORTUNA UND FREIGEISTER



Anlässe für besonders gestaltete Bahnen gibt es viele. 2016 fuhr unter anderem die Fortuna-Bahn durch Düsseldorf. Ihre Motive stellten eine Zeitreise durch die Geschichte des Traditionsvereins dar. Rheinbahn und Fortuna hatten zu einem Kreativwettbewerb aufgerufen, der Sieger durfte die Bahn ausstatten.

Ein „Geschenk“ an die Stadt war die Freigeister-Bahn. Sie würdigte die freien Geister, die in Düsseldorf zu Hause waren oder sind, unter anderem Heinrich Heine, Karl Immermann, Hermann Harry Schmitz, Hans Müller-Schlösser, Schöpfer der literarischen Figur des Schneider Wibbel, Kay und Lore Lorentz, Dieter Nuhr, Jacques Tilly und René Heinersdorff.



WACHSTUM: MIT BESSERER TECHNIK

Unsere technischen Einrichtungen aktuell zu halten – das ist eine niemals endende Aufgabe. Sie erfordert ständige Weiterentwicklung des Know-hows, umfassende Vorbereitung und häufig genug den Mut, neue Wege einzuschlagen. Wie etwa bei der Einführung des neuen Betriebsleitsystems ITCS, das wir gemeinsam mit drei anderen Verkehrsunternehmen erwerben und entwickeln.



QUANTENSPRUNG: DAS NEUE ITCS

Mehr als 25 Jahre war das alte rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) im Dienst – nun treten wir mit dem Intermodal Transport Control System (ITCS) in eine neue Ära ein. Beim Know-how und beim technischen Standard sind wir damit führend im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Erstmals in Deutschland wurde außerdem ein solches Großprojekt in Kooperation von vier Verkehrsunternehmen entwickelt und realisiert.

Öffentlich geförderte Anlagen, wie eben das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem, das 1988 installiert wurde, sind über viele Jahre zweckgebunden, haben daher notgedrungen eine sehr lange Laufzeit. Diese Bindung war 2016 beendet und wir können nun die Vorteile der neuesten Computertechnologie nutzen.

Aufbruch in die Zukunft

Bereits vor rund zehn Jahren ergriff der damalige Rheinbahn-Vorstand die Initiative: Er schlug vor, Entwicklung und Anschaffung eines neuen Betriebsleitsystems sowie des dazugehörigen Digitalfunks gemeinsam mit Essen, Mülheim und Duisburg anzupacken. Da man gemeinsam über einen größeren Reichtum an Erfahrungen verfügt, mehr Potenzial an Kreativität und Know-how einsetzen sowie finanzielle Synergieeffekte nutzen kann. Kooperationen ähnlicher Art gab es bei ÖPNV-Unternehmen bereits, allerdings keine wie diese. Das Besondere: Die entstehenden Anlagen werden allen gemeinsam gehören und nicht untereinander vermietet oder geleast werden.

Für den Fahrgast spielt es letztlich keine Rolle, ob sich das ITCS in Gemeinschaftseigentum befindet oder nicht. Doch auf dem Weg zu neuen Konzepten für die Stärkung des ÖPNV ist eine solche übergreifende Kooperation ein wichtiger Meilenstein.



Wichtige Komponente: der Digitalfunk

Insgesamt errichteten wir für unser ITCS mit den drei Partnern 50 Funkanlagen, von Essen bis ins südliche Düsseldorf. Es handelt sich dabei um dasselbe digitale Funksystem, das auch von Polizei und Rettungskräften bundesweit genutzt wird – für den Notfall ein großer Vorteil.

Doppelt hält besser

Das Funksystem ist durch ein Reservesystem doppelt gesichert. So ist ein Ausfall äußerst unwahrscheinlich.

Das ITCS leistet in Verbindung mit dem neuen Digitalfunk viel mehr als das bisherige Leitsystem. Es versorgt viele Stellen in der Rheinbahn mit wichtigen Daten. Im aktuellen Betrieb erfasst es – vereinfacht gesagt –, welche Busse und Bahnen sich gerade wo befinden, ob sie pünktlich und die Anschlüsse gesichert sind. Alle 20 Sekunden wird eine entsprechende Meldung per Funk an die Leitstelle gegeben und dort entsprechend weiterverarbeitet. Dabei entstehen sehr große Datenmengen, die vom alten System nicht annähernd bewältigt werden können.

Jede Menge Vorteile für die Fahrgäste

- Die Ankunftsprognosen sind durch den 20-sekündigen Meldetakt sehr viel genauer als früher, das Erreichen der Anschlüsse kann daher viel präziser vorhergesagt werden.
- Diese Informationen werden im Fahrzeug über Monitore angezeigt und ständig aktualisiert.
- Die Zahl der durch das System gesicherten Anschlüsse erhöht sich von 900 auf rund 5.000.
- Die Fahrer erhalten sehr viel präzisere Informationen, ob sie vor oder hinter ihrem Fahrplan liegen. So können auch verfrühte Abfahrten, die für pünktliche Fahrgäste besonders ärgerlich sind, vermieden werden.
- Die Durchsagen in den Fahrzeugen verbessern sich, weil es nahezu keine Funklöcher mehr gibt und der Digitalfunk generell eine bessere Sprachübertragung ermöglicht.

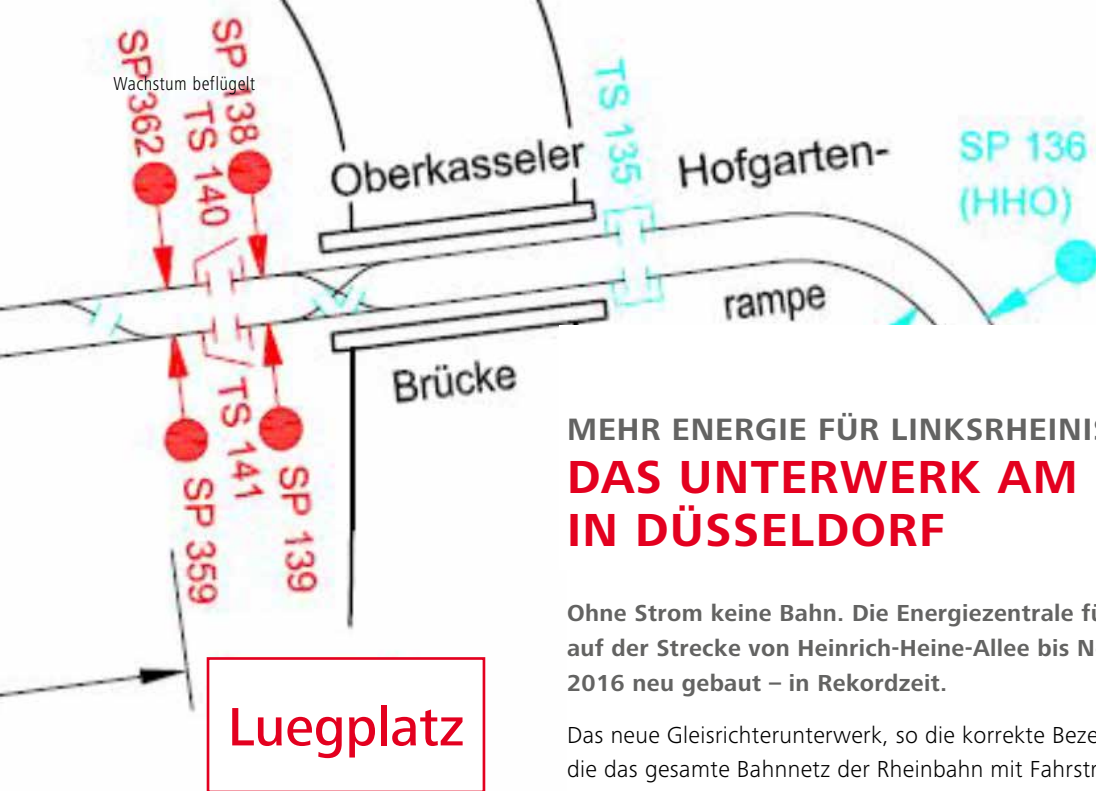
Doch nicht nur die Fahrgäste profitieren von den detaillierten Daten, die nun erhoben werden. Auch unsere Verkehrsplanung verfügt über genauere Informationen, ebenso wie Werkstätten und Verwaltung für ihre Planung und Berichterstattung.

Extrem aufwendige Vorbereitung

Die Einführung des ITCS erforderte eine mehrjährige Vorbereitungszeit. Dazu gehörten intensive Abstimmungsphasen mit den Partnern und Lieferanten sowie Schulungen von Fahrern, Disponenten und Administratoren – ebenso wie die Umrüstung unserer mehr als 800 Fahrzeuge.

Mit der Einführung in die Praxis begannen wir Mitte 2016. Anfang 2017 schalten wir das alte System ab. Fehlersuche und -behebung werden sich bis voraussichtlich Mitte 2017 hinziehen – für Fahrgäste, Fahrer und alle anderen Beteiligten eine schwierige Phase, aber für ein Projekt dieser Größenordnung durchaus normal. Eine solche Systemumstellung ist unter Laborbedingungen nicht herzustellen, sondern kann nur in der Realität durchgeführt werden.

Die Kosten für das Gesamtprojekt liegen bei rund 33 Millionen Euro, 12 Millionen hiervon steuert das Land Nordrhein-Westfalen bei.



MEHR ENERGIE FÜR LINKSRHEINISCHE STRECKEN: DAS UNTERWERK AM LUEGPLATZ IN DÜSSELDORF

Ohne Strom keine Bahn. Die Energiezentrale für die Stadtbahnen auf der Strecke von Heinrich-Heine-Allee bis Neuss und Krefeld wurde 2016 neu gebaut – in Rekordzeit.

Das neue Gleisrichterunterwerk, so die korrekte Bezeichnung, ist eins von 57, die das gesamte Bahnnetz der Rheinbahn mit Fahrstrom versorgen. Jährlich wird eine dieser Anlagen erneuert, selten ist jedoch ein kompletter Neubau nötig. Das bisherige, 1970 errichtete Unterwerk befand sich in direkter Nachbarschaft des Rheinbahnhauses in Oberkassel. Eine Sanierung der alten Anlage wäre sehr kostspielig geworden und durch den Umzug der Verwaltung und den Verkauf des Grundstücks ergab sich ein weiterer Grund, auch das Unterwerk aufzugeben.

Wechselstrom zu Gleichstrom wandeln

Ein Unterwerk ist vergleichbar mit einer Tankstelle für Autos, nur liefert es eben Strom statt Benzin. Die Energie wird über Erdkabel in die Fahrleitungen gespeist. Die Stadtwerke stellen 10.000 Volt Wechselstrom, die für die Stadtbahnen in 720 Volt Gleichstrom umgewandelt werden. Das erledigen riesige Transformatoren, quasi das Herz der Anlage.

Wir recherchierten mehrere Standorte, die für das neue Unterwerk infrage gekommen wären. Der Luegplatz war am besten geeignet, weil von hier aus eine sternförmige Einspeisung des Fahrstroms in das Streckennetz Richtung Innenstadt, Neuss und Krefeld möglich ist. Im Mai 2015 begannen wir mit den Bauarbeiten. Die vorhandenen unterirdischen Räumlichkeiten der Stadtwerke dort waren in schlechtem Zustand und wurden von der Rheinbahn aufwendig entfernt. Entstanden ist ein Bau von rund 100 Quadratmetern, dessen Mauern bis zu fünf Meter in die Tiefe reichen.



SO FUNKTIONIERT EIN GLEISRICHTERUNTERWERK

Kern sind drei Schaltanlagen sowie die Transformatoren. Aus dem **Mittelspannungsnetz** der Stadtwerke mit 10.000 Volt entnehmen wir die benötigte Energie für den Fahrstrom. Er wird über Transformatoren mit nachgeschalteten Gleichrichtern auf die erforderliche Fahrspannung von ca. 720 Volt heruntertransformiert. Über die **Gleichstromschaltanlage** wird der Fahrstrom über erdverlegte Kabel zu den Einspeisestellen der Fahrleitung transportiert. Diese Anlage übernimmt gleichzeitig Schutzfunktionen im Fahrleitungsnetz gegen Überlast und Kurzschlüsse, etwa wenn ein Fahrdraht beschädigt wird. In der **Niederspannungsanlage** werden die notwendigen Steuer- und Hilfsspannungen erzeugt und bereitgestellt.



Eine Allee verkabeln ...

Von Februar bis April 2016 wurden die Kabel verlegt, dafür musste der Gehweg vom Luegplatz bis zum Belsenplatz aufgerissen werden. Um die Beeinträchtigung für Anwohner, Geschäfte und Restaurants so gering wie möglich zu halten, arbeiteten wir uns in kurzen Abschnitten voran. Insgesamt verlegten wir 4.000 Meter Stromkabel. Gerade die Einspeisung Belsenplatz in Fahrtrichtung Lörick war bautechnisch anspruchsvoll, da vier Energiekabel samt Steuerkabeltrasse parallel zur Gleisstrasse verlegt werden mussten. Mehrere Überfahrten, Fußgängerüberwege und Haltestellen mussten durchquert werden.

Im Anschluss an die Verlegungsarbeiten wurden die Anlagen geliefert und mit den Kabeln verbunden, allein 2.000 Meter Steuerkabel wurden im Unterwerk installiert.

Zügiger Abschluss

Die technische Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung sah keinerlei Hindernisse für die Abnahme. So konnten wir Anfang September in drei Nächten den gleitenden Übergang von der alten zur neuen Stromversorgung durchführen. Seit 9. September 2016 liefert das Unterwerk den Strom für die am meisten befahrene Strecke in unserem Netz. Sie führt von der Heinrich-Heine-Allee zum Belsenplatz. Dort teilen sich die Linien: Ein Teil fährt Richtung Neuss über den Betriebshof Heerdt, der andere vom Belsenplatz aus nach Krefeld. Entsprechend gehört das neue Unterwerk, für das wir 3,3 Millionen Euro investierten, auch zu den größten und leistungsstärksten der Rheinbahn.

GLEISE, WEICHEN, TREPPEN: STÄNDIGE ERNEUERUNG

Permanent sind wir im Einsatz, um das Streckennetz und die Betriebsausstattung auf den neuesten Stand zu bringen. 2016 investierten wir allein für Gleise und Weichen 11 Millionen Euro.

Umfangreiche Arbeiten fertiggestellt

- **Gleisabzweig Berliner Allee/Graf-Adolf-Straße:** eine aufwendige Kreuzung mit sechs Weichen und vier Gleiskreuzungen, dazu war eine mehrwöchige Sperrung der stark frequentierten Straßenkreuzung nötig; zwei Bahnsteige und die vorgelagerte Fußgängerinsel passten wir an, ergänzten sie außerdem mit taktilen Leitelementen.
- **Umbau der Gleisgradienten der Tunnelzufahrt Bilk S:** Anschluss der südlichen Tunnelrampe an die Gleisanlage, Rückbau der provisorischen Betriebsanlagen, Anpassung der Oberleitungen.
- **Berliner Allee und Hofgartenstraße (Kö-Bogen):** während der mehrjährigen Bauphase diverse aufwendige Gleisumbauten sowie Rückbau der Bushaltestellen am Jan-Wellem-Platz; nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie konnten wir ab Februar 2016 die komplett neu verlegten Gleise zwischen der Haltestelle Steinstraße und der Kreuzung Maximilian-Weyhe-Allee in Betrieb nehmen.

Dazu kamen umfangreiche Maßnahmen an Oberleitungen – etwa 2.450 Meter auf der Grafenberger Allee von der Haltestelle Wehrhahn S bis Arbeitsagentur/Schlüterstraße. Zum Neubau des Gleichrichterunterwerks am Luegplatz siehe Seite 72.

Verbesserungen für die Fahrgäste ...

In den U-Bahnhöfen Steinstraße und Oststraße erneuerten wir elf Fahrtreppen, 2017 folgen drei weitere. Das Auftragsvolumen umfasst 4 Millionen Euro. Die neuen Fahrtreppen bieten mehr Komfort für den Fahrgast, etwa indem sie ohne Ruck anfahren und mit einer elektronischen Auskunft zur barrierefreien Nutzung für mobilitätseingeschränkte Menschen ausgestattet sind. Darüber hinaus sind sie umweltfreundlicher, indem sie 15 Prozent weniger Energie verbrauchen.

... und für die Mitarbeiter

Das Betriebsgebäude in der Seibelstraße in Mettmann bauten wir rund elf Monate lang um. Die Kosten betrugen 450.000 Euro.



DAZU GEHÖREN: **4.100** METER
RILLENGLEIS,
1.000 METER
VIGNOLGLEIS,
11 WEICHEN/
WEICHENEINGÄNGE,
12 GLEISKREUZUNGEN.

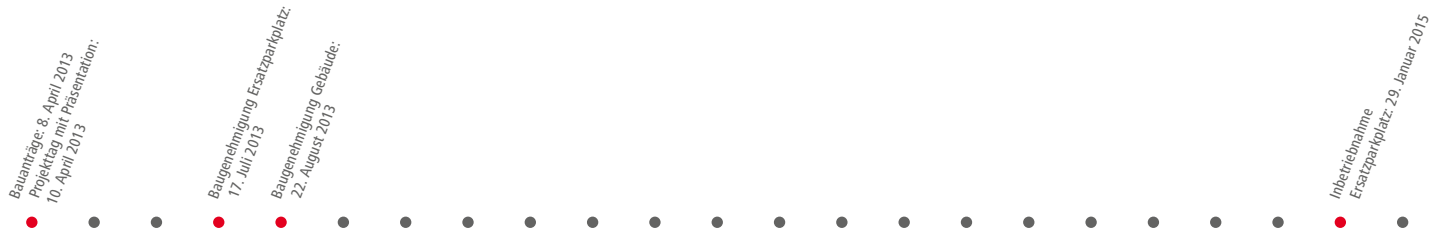


WACHSTUM: MIT EINSATZ FÜR UNSERE MITARBEITER

Wenn wir eine gute Mannschaft bilden – aus Männern und Frauen! –, dann steht unserem Wachstum nichts im Wege. Wir unternehmen viel, um als attraktiver Arbeitgeber zu überzeugen. Gute Arbeitsbedingungen, effiziente Strukturen und eine engagierte Ausbildung gehören dazu.







UNSER NEUES: FAST VOLLENDET

2016 gingen wir mit Riesenschritten dem Abschluss unseres Neubaus für die Verwaltung entgegen. Alles liegt im Plan – bei großen Bauvorhaben heutzutage keine Selbstverständlichkeit.

Gründliche Planung, gute Partner, intensive Beteiligung der Mitarbeiter: Wenn es ein Erfolgsrezept für erfolgreiches Bauen und Ausstatten gibt, dann sind diese Aspekte mit Sicherheit enthalten. Das heißt nicht, dass es keine Debatten gegeben hätte. Aber letztlich nützen Auseinandersetzungen immer dem Endergebnis, sofern sie konstruktiv und ergebnisorientiert geführt werden.

Bauen für die Zukunft

Rund 380 Mitarbeiter der Verwaltung werden aus dem alten Gebäude in Düsseldorf-Oberkassel in das neue Rheinbahnhaus auf dem Betriebshof Lierenfeld ziehen. Ein durchdachtes, auf moderne Arbeitsmethoden und Kommunikationsbeziehungen eingerichtetes Haus erwartet sie – solide in der Qualität und von zeitgemäßem Design, das über den Tag hinaus Bestand haben wird. Denn schließlich: Wir haben nicht nur für uns Heutige gebaut, sondern auch für die vielen Menschen, die in der Zukunft Rheinbahner sein werden.

Dass Verwaltung, Betrieb und Technik jetzt noch näher zusammenrücken, bringt viele Vorteile und unterstreicht die Bedeutung dieses Betriebshofs: Er ist einer der größten seiner Art in Europa.

Erster Eindruck: sehr gut!

Am 12. Februar 2016 feierten wir Richtfest, am 18. November 2016 besichtigten rund 200 Mitarbeiter eine Etage mit Mustermöblierung. Dafür wurde die Baustelle extra hergerichtet und gesichert. In geführten Gruppen zu je ca. 15 Personen verschafften sie sich einen Eindruck – erstmals live und vor Ort! Was bis dahin nur als prototypische Computeranimation vorhanden war, lud nun zum Anfassen und Ausprobieren ein: Materialien in Fluren und an Wänden, Schreibtische, Stühle, verschiedene Arten von Containern, die Sitzmöbel in den Mittelzonen. Die Büroausstattung entspricht den neuesten Erkenntnissen der Ergonomie, so sind zum Beispiel alle Schreibtische höhenverstellbar.

Das Interesse war enorm, die Zustimmung groß. Mit der Aussicht auf das Neue fällt der Abschied vom Bisherigen nicht mehr so schwer. Im März 2017 erfolgt die Schlüsselübergabe, Ende April der Umzug. Das Haus in Oberkassel wird besenrein an den Käufer des Grundstücks übergeben. Damit schließt sich ein Kapitel der Rheinbahn-Geschichte – und ein neues öffnet sich.





MÖBLIERUNG: KEINE LEICHTE SACHE

Für das neue Raumkonzept ist eine komplett neue Möblierung nötig. Die Ausschreibung für die drei Lose – Büros, Mittelzonen und Besprechungsräume – erfolgte im April 2016. Mitte Juli testeten die Mitglieder der Projektgruppe nach zuvor festgelegten Kriterien sämtliche eingereichten Muster. Die Ergebnisse wurden in einer Punktetabelle festgehalten, die zusätzlich zur Auswertung der Angebote nach EU-Richtlinien berücksichtigt wurde. Danach erteilten wir die Aufträge, der Aufsichtsrat stimmte am 9. September 2016 der Bestellung zu.

GASTRONOMISCHE OFFENSIVE:

MODERNISIERUNG DER BETRIEBSRESTAURANTS

Seit einigen Jahren renovieren wir Schritt für Schritt sämtliche Kantinen auf den Betriebshöfen – um die Aufenthaltsqualität für die Mitarbeiter zu steigern und um mehr Alternativen für eine schmackhafte, gesunde Ernährung anbieten zu können. 2016 beschäftigte uns das Betriebsrestaurant auf dem Betriebshof Lierenfeld.

2013 begannen wir mit der Umgestaltung und Modernisierung von Gastraum und Küche im Betriebshof Tiefenbroich, 2014 folgten Mettmann und die Kantine für die Fahrer in Heerdt. Der Umbau der Kantine in Lierenfeld gestaltete sich umfangreicher und aufwendiger als erwartet. Lüftung, Brandschutz, Klimatechnik für Küche und Speisesaal – alles musste grundlegend erneuert werden, auch aufgrund strengerer gesetzlicher Bestimmungen. Es blieb kaum ein Stein auf dem anderen.

Für die rund 800 Mitarbeiter des Betriebshofs brachte die Bauzeit erhebliche Einschränkungen mit sich. Über Monate stand ihnen nur das Angebot aus unserem Imbisswagen zur Verfügung. Doch die Aussichten sind gut. Im Mai 2017 eröffnen wir das neue Betriebsrestaurant – mit modernem gastronomischen Konzept und einladendem Speisesaal.



RICHTIGE STRATEGIE

Mit unserer Modernisierungsoffensive und der verbesserten Angebotsqualität liegen wir richtig. Das zeigen auch die Zahlen ganz deutlich: 2016 lagen wir 18 Prozent über Plan, der Umsatz aus den Barverkäufen und Bewirtungsaufträgen stieg um 13 Prozent.



FÜNF VON SECHS

Die Renovierung der Kantine in Lierenfeld ist der fünfte von sechs Umbauten im Rahmen unseres Modernisierungskonzepts.

Die Kosten für Lierenfeld belaufen sich auf rund 2,9 Millionen Euro.





MEHR ZEIT FÜR DIE MENSCHEN: DURCH SAP HCM

Dem demografischen Wandel werden wir in den nächsten Jahren mit viel Einsatz und Kreativität begegnen. Die sogenannten Babyboomer werden in Rente gehen, das heißt: Wir müssen uns einiges einfallen lassen, um ihre Leistung und Erfahrung zu ersetzen. Zudem entwickeln wir verstärkt Maßnahmen, um die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu erhalten (Details dazu im Personal- und Sozialbericht 2016).

Ressourcen schaffen für individuelle Personalarbeit

Für diese Aktivitäten brauchen wir Zeit – vor allem für den direkten Kontakt mit den Menschen. Wir wollen sie individuell beraten und betreuen, sei es im Rahmen einer Bewerbung, zu Qualifizierungsmaßnahmen oder bei der Berufswegeplanung. Kapazitäten dafür gewinnen wir, indem wir Verwaltungsvorgänge vereinfachen und standardisieren, Prozesse leicht nachvollziehbar machen und sehr schnell auf verlässliche Daten zugreifen können. Mit dem Programm SAP HCM schaffen wir uns diese „freie Zeit“.

Die Einführung von SAP HCM ist ein Kraftakt. Wir mussten verschiedene parallel laufende alte Programme zusammenführen, Abläufe definieren, IT-Eigenschaften klären und vieles mehr. Die Umstellung erfolgt zum 1. April 2017, die Vorbereitungen dafür liefen 2016 auf Hochtouren. In fünf Teilprojekten waren jeweils bis zu 30 Mitarbeiter an der Umstellung beteiligt. Denn SAP HCM betrifft alles: Personalakten, Zeitwirtschaft, Zutrittskontrollen, Abrechnungen, Weiterbildung, Planstellenbearbeitung etc.

Neuer Infokanal

Wichtig war uns die frühzeitige Information und Einbindung aller Mitarbeiter. Denn nur wenn wir an einem Strang ziehen, kann die Umstellung zum 1. April 2017 reibungslos gelingen. Um möglichst wenig Papier einzusetzen, benutzten wir ein Medium, das in der Rheinbahn bisher noch nie zum Einsatz kam: Whiteboard-Videos. Wir produzierten vier Filme, in denen jeweils ein Aspekt erläutert wurde, der für die Mitarbeiter besonders wichtig ist. Die Videos liefen an TV-Terminals in den Betriebshöfen und im Mitarbeiterportal – ein frischer Look für eine scheinbar trockene Verwaltungsangelegenheit!

MIT HERZ UND VERSTAND: BETRIEBLICHES EINGLIEDERUNGSMANAGEMENT

Als Arbeitgeber sind wir gesetzlich dazu verpflichtet, unseren Mitarbeitern das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) anzubieten. Es steht allen zu, die innerhalb von zwölf Monaten länger als sechs Wochen arbeitsunfähig waren, am Stück oder mit Unterbrechungen. BEM soll dazu beitragen, Arbeitsunfähigkeit zu überwinden bzw. eine erneute zu vermeiden.

Neue Organisation

2016 strukturierten wir BEM um. Es liegt nun nicht mehr in der Verantwortung der Personalabteilung, sondern ist im Sachgebiet Gesundheit und Soziales angesiedelt. Hauptakteure sind 13 BEM-Berater. Das Besondere: Es handelt sich um Mitarbeiter aus Fahrdienst, Werkstatt/Technik und Verwaltung. Sie können unter Umständen schneller das Vertrauen der Betroffenen gewinnen und kennen außerdem die Arbeitssituation genauer.

Die BEM-Berater durchliefen im Frühjahr 2016 eine umfangreiche Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahme, die rechtliche, psychologische und kommunikative Inhalte vermittelte. Die BEM-Berater stehen auf den Betriebshöfen Lierenfeld und Heerdt sowie im Rheinbahnhaus zur Verfügung.

Zukunftsorientierter Einsatz

BEM ist sehr wichtig für das Unternehmen insgesamt wie auch für die Betroffenen und ihre Kollegen. Wir können so dazu beitragen, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten länger aufrechtzuerhalten. Mitarbeiter, die Vertretungen für Erkrankte übernehmen müssen, werden entlastet.

Das „neue“ BEM ging am 1. August 2016 an den Start. Und bereits nach kurzer Laufzeit stellten wir fest: Es wird sehr gut angenommen. Bis zum Jahresende entstanden 574 Fälle, bei denen BEM infrage kommt. 319 von ihnen zeigten Interesse an der BEM-Beratung bzw. haben daran teilgenommen, das entspricht einer Quote von rund 56 Prozent.







WACHSTUM: MIT NACHHALTIGKEIT

Die Rheinbahn leistet durch zahlreiche Aktivitäten einen großen Beitrag zum Umweltschutz: durch nachhaltige Energiegewinnung, Anschaffung von Fahrzeugen mit geringerem Kraftstoffverbrauch, permanente Einsparungsmaßnahmen beim Einsatz von Ressourcen und vieles andere. Nicht zuletzt tragen unsere Fahrgäste viel zu nachhaltiger Verkehrsgestaltung bei. Denn bei einer Fahrt beispielsweise mit dem Bus entstehen im Verhältnis deutlich geringere Emissionen von Treibhausgasen als mit dem Pkw. Ein starker ÖPNV ist somit ein starker Einsatz für den Umweltschutz!



NEUE EINHEIT: kW_p

Kilowatt peak, abgekürzt kW_p, gibt die elektrische Leistung einer Photovoltaikanlage unter genormten Testbedingungen an. Ein anderer Begriff ist „Nennleistung“. Die Nennleistung gibt nicht unbedingt die tatsächliche Leistung der Solarmodule an, da die Idealbedingungen der Labormessung in der Praxis nicht immer vorherrschen. Dennoch ist die Angabe von kW_p als Vergleichsmaßstab sehr nützlich.



SONNIGE ZEITEN:

NEUE SOLARANLAGE IM BETRIEBSHOF LIERENFELD

Fast so groß wie ein Fußballfeld und ziemlich „energisch“ – diese ungewöhnlichen Charakteristika beschreiben die Photovoltaikanlage auf dem Dach der Busabstellhalle in Lierenfeld. Im Dezember 2016 konnten wir die Anlage in Betrieb nehmen, nach nur sechs Wochen Bauzeit.

600.000 Watt oder 600 kW_p liefern die 2.264 Module. Damit könnten wir 200 Haushalte mit Strom versorgen, doch können wir die Energie selbst gut nutzen. Wir betreiben damit Maschinen in der Werkstatt und bringen Licht in unser Verwaltungsgebäude. Wenn aufgrund der Wittersituation mehr Strom zur Verfügung steht, als wir selbst verbrauchen können, speisen wir den Überschuss in das Straßenbahnnetz oder in das allgemeine Stromnetz ein.

Eine der größten Solaranlagen in der Region

Mit einer Fläche von mehr als 3.700 Quadratmetern und einer Jahresproduktion von über 560.000 Kilowatt-Stunden (kWh) haben wir eine der größten Photovoltaikanlagen der Region installiert und verbessern damit unsere Umweltbilanz erheblich. Fossile Energieträger, etwa Braunkohle, stoßen klimaschädliches CO₂ aus. Solartechnik hingegen arbeitet klimaneutral. Mit der neuen Anlage vermeiden wir jedes Jahr die Entstehung von über 330 Tonnen CO₂ – und setzen damit Maßstäbe beim Umweltschutz.

Die Anlage kostete 650.000 Euro. Ihre erwartete Lebensdauer liegt bei 25 Jahren – amortisieren wird sie sich aber bereits nach 14 Jahren. Also eine sowohl in wirtschaftlicher als auch in ökologischer Hinsicht gute Investition.

DIREKT ODER DIFFUS

Die Experten unterscheiden zwei Arten der Sonnenstrahlung: Bei der direkten scheint die Sonne aus einem wolkenfreien Himmel auf die Anlage, die dann auf Hochtouren laufen kann. Bei bedecktem Himmel ist nur diffuse Strahlung vorhanden. Die Solarmodule sind jedoch so empfindlich, dass sie selbst diese aufnehmen und umwandeln können; die Anlage liefert auch unter solchen Bedingungen Strom.



LEICHTBAUBUSSE: SPARSAM UND ZUVERLÄSSIG

In den kommenden Jahren investieren wir über 18,5 Millionen Euro in die Erneuerung unserer Busflotte. Bis 2019 beschaffen wir insgesamt 80 umweltfreundliche Leichtbaubusse des niederländischen Herstellers VDL.

20 Prozent weniger Verbrauch

60 Fahrzeuge dieser Bauweise sind bereits seit einigen Jahren bei uns im Einsatz. Bei ihnen werden deutlich leichtere Materialien als üblich für Boden und Dach verwendet, die gesamten Busse sind auf Leichtbau getrimmt. Sie wiegen dadurch etwa 3 Tonnen weniger als herkömmliche Fahrzeuge und verbrauchen entsprechend etwa 20 Prozent weniger Kraftstoff.

Gutes noch besser gemacht

Gegenüber der ersten Lieferserie werden die neuen Busse, die wir im September 2016 bestellten, noch einmal verbessert. Sie verfügen – wie bereits ein Großteil unserer Busflotte – über Dachluken-Klimaanlagen, die die Fahrt an heißen Tagen für Fahrgäste und Fahrer angenehmer machen. Die Sondernutzungsflächen, also Flächen für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren, werden noch einmal deutlich größer als bei der ersten Serie.

Ab April 2017 bekommen wir diese neuen Busse geliefert. Jährlich wird jeder von ihnen rund 60.000 Kilometer zurücklegen.

WERBUNG FÜR EINE GUTE SACHE: **KLIMAFREUNDLICHE BUSSE**

Der 4. Deutschland-Tag des Nahverkehrs am 16. September 2016 stand unter dem Motto: „Der Bus bewegt besser.“ Die Veranstalter – der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ – warben für den Bus als klimaschonendes Fortbewegungsmittel.

Überzeugende Daten beim Vergleich von Pkw und Bus

Wir unterstützten diese Aktion mit drei Bussen in unserem Netz als mobiles Infomedium:

- Ein durchschnittlicher Pkw mit einer Auslastung von 1,5 Personen stößt 142 Gramm Treibhausgase pro Personenkilometer aus.
- Ein herkömmlicher Linienbus mit einer Auslastung von 21 Prozent emittiert lediglich 76 Gramm.
- Bei einer Fahrt über 10 Kilometer spart das im Vergleich mit dem Auto 660 Gramm Treibhausgase pro Person ein.

ÖPNV ist besser für die Umwelt

Rund 40 weitere Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland beteiligten sich an dieser Aktion. Gemeinsam wollen wir Bund und Länder dazu motivieren, in der Klimadebatte genau hinzuschauen und sich noch stärker für den öffentlichen Nahverkehr zu engagieren. Je mehr Menschen Busse und Bahnen als überzeugende Alternative zum Individualverkehr sehen, umso besser für eine gesunde Umwelt.



RESSOURCENSCHONEND:

BIOLOGISCHE WASSERAUFBEREITUNG FÜR DIE WASCHANLAGE

Am 14. November 2016 war es nach drei Jahren Planung und Bauzeit endlich so weit: Die erste Straßenbahn kam sauber aus der neuen Waschanlage in unserer Betriebswerkstatt in Heerdt. Anders als früher fährt die Bahn nun nicht mehr durch die Waschstraße, vielmehr gleitet ein Portal an der Bahn entlang und wäscht.

Auf Schienen, zwischen denen sich die Bahn befindet, bewegen sich die insgesamt vier Waschwagen vorwärts, die mit verschiedenen, teilweise schwenkbaren Bürsten ausgestattet sind und sogar die Fahrzeugköpfe reinigen können. Mit der alten Vorrichtung war das nicht möglich, wir mussten die Köpfe aufwendig von Hand bearbeiten.

Wasseraufbereitung ganz ohne Chemie

Das Besondere ist jedoch die vollbiologische Wasseraufbereitungsanlage. Hierfür wird das sogenannte Bio-Jet-Verfahren mit selbstreinigendem Tiefenfilter eingesetzt. Ohne Zusatz von chemischen Stoffen können damit mindestens 85 Prozent des Brauchwassers wiederaufbereitet werden. Wir sparen somit erhebliche Mengen Frischwasser und Kosten für die Entsorgung des Abwassers.

Überzeugende Rechnung

Die Aufbereitungskosten pro Kubikmeter Wasser liegen bei 6 Cent. Damit sparen wir pro Stunde:

- bei einer Schnellwäsche 8,96 Euro und
 - bei einer Intensivwäsche 12,17 Euro
- im Vergleich zur Nutzung von Frischwasser.

In der Straßenbahnbetriebswerkstatt Heerdt sind rund 150 Fahrzeuge stationiert, die wir in der Regel ein- bis zweimal pro Woche reinigen.

Großer Umbau

Zahlreiche ergänzende Maßnahmen waren nötig, um die Wasch- und die Wasseraufbereitungsanlage zu installieren. Wir „hausten“ die Waschanlage ein, da sie innerhalb des alten Gebäudes entstand, sanierten den Bodenbelag, installierten eine Lüftungsanlage und passten die Beleuchtung an die veränderten Gegebenheiten an. Für sämtliche Maßnahmen investierten wir fast 1 Million Euro. Auf dem Betriebshof Lierenfeld arbeitet bereits seit Jahren eine biologische Waschanlage.





DIE REINIGUNG IN ZAHLEN

- Frischwasserverbrauch:
bis zu 2,6 m³ pro Stunde
- Brauchwasserverbrauch:
bis zu 5,4 m³ pro Stunde
- Kosten pro Schnellwäsche für Strom,
Wasser, Reiniger: 1,2252 Euro
- Dauer der Schnellwäsche:
ca. 9 Minuten für eine Traktion, also
zwei Wagen mit Fahrzeugköpfen

DIE STUFEN DER BIOLOGISCHEN AUFBEREITUNG

- Vorklärung durch
Schwerkraftsedimentation
- Aerobes Biofilmverfahren
und Zuführung von Sauerstoff
zum Abbau von organischen
Inhaltsstoffen
- Nachklärung durch Abtrennung
von kleinsten Feststoffen



ABSCHLUSS



- 94 Bilanz
- 95 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 96 Kapitalflussrechnung
- 97 Allgemeine Erläuterungen
 - Allgemeine Angaben
 - Angaben zu Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden
- 98 Entwicklung des Anlagevermögens
- 100 Erläuterungen zur Bilanz
 - Anlagevermögen
 - Umlaufvermögen
- 106 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 110 Sonstige Angaben
 - Sonstige finanzielle Verpflichtungen
 - Finanzinstrumente
 - Mitglieder der Organe
 - Bezüge der Organe
 - Konzernabschluss
- 114 Wiedergabe des Bestätigungsvermerks
- 115 Rheinbahn auf einen Blick

BILANZ

Aktiva	Anhang	31.12.2016 TEUR	31.12.2015 TEUR
A Anlagevermögen			
I Immaterielle Vermögensgegenstände		5.434	4.167
II Sachanlagen	1	538.466	501.209
III Finanzanlagen	2	73.192	73.335
		617.092	578.711
B Umlaufvermögen			
I Vorräte	3	37.984	26.912
II Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	24.202	34.151
III Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	5	70.403	32.323
		132.589	93.386
C Rechnungsabgrenzungsposten		739	680
		750.420	672.777

Passiva	Anhang	31.12.2016 TEUR	31.12.2015 TEUR
A Eigenkapital			
I Gezeichnetes Kapital	6	35.000	35.000
II Kapitalrücklage	7	123.442	123.442
III Gewinnrücklagen	8	36.817	36.817
IV Bilanzgewinn		7.903	0
		203.162	195.259
B Rückstellungen	9	47.471	45.643
C Verbindlichkeiten	10	497.837	429.778
D Rechnungsabgrenzungsposten	11	1.950	2.097
		750.420	672.777

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

	Anhang	31.12.2016 TEUR	31.12.2015 TEUR
Umsatzerlöse	12	258.177	246.122
Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	13	631	179
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	9.832	11.817
Sonstige betriebliche Erträge	14	14.447	7.531
Materialaufwand	15		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		44.129	42.714
Aufwendungen für bezogene Leistungen		57.833	52.297
Personalaufwand	16		
a) Entgelt		119.640	112.976
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 9.214 TEUR (Vorjahr: 10.208 TEUR)		32.753	32.486
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	43.548	39.665
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	23.827	24.502
Erträge aus Beteiligungen	19	147	11.082
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	20	81	79
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge, davon aus Abzinsung von Rückstellungen: 2 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR)	20	89	44
Erträge aus Leistungen gemäß § 20 Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	21	61.767	43.606
Abschreibung auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	22	0	87.900
Zinsen und ähnliche Aufwendungen, davon aus Aufzinsung von Rückstellungen: 735 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR)	20	15.210	15.526
Ergebnis nach Steuern		8.231	-87.606
Sonstige Steuern	23	328	294
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		7.903	-87.900
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	24	0	87.900
Bilanzgewinn		7.903	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016	2016 TEUR	2015 TEUR
1. Jahresergebnis	7.903	-87.900
2. Abschreibungen abzüglich Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	43.548	127.565
3. Zunahme (+)/Abnahme (-) von Rückstellungen	1.828	- 3.409
4. Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	-50	- 41
5. Gewinn (-)/Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-8.101	77
6. Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-1.184	- 13.138
7. Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	1.948	11.203
8. Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Positionen 1 bis 7)	45.892	34.356
9. Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagevermögen	8.647	76
10. Auszahlungen (-) für Investitionen in immaterielle und Sachanlagen	-106.122	- 97.309
11. Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagevermögen (sonstige Ausleihungen)	226	253
12. Erhaltene Investitionszuschüsse	23.514	-40
13. Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-43	-78
14. Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit (Positionen 9 bis 13)	-73.778	-97.098
15. Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	80.000	81.581
16. Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-14.035	- 14.989
17. Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit (Positionen 15 bis 16)	65.965	66.592
18. Veränderung der Zahlungsmittel (Positionen 8 + 14 + 17)	38.079	3.850
19. Finanzmittelbestand am Jahresanfang (+)	32.324	28.473
20. Finanzmittelbestand zum Bilanzstichtag	70.403	32.323

ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Rheinbahn AG 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 Gewinn-und-Verlust-Rechnung anzubringenden Vermerke ebenso wie die Vermerke, die wahlweise in der Bilanz und Gewinn-und-Verlust-Rechnung anzubringen sind, weitestgehend im Anhang aufgeführt.

Gemäß § 265 Abs. 5 HGB wurde die Gliederung der Bilanz und der Gewinn-und-Verlust-Rechnung entsprechend der Verordnung vom 17. Juli 2015 über die Gliederung des Jahresabschlusses für Verkehrsunternehmen erweitert.

Als Auswirkungen der Vorgaben aus dem Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) erfolgten Ausweisänderungen bei den Umsatzerlösen, sonstigen betrieblichen Erträgen, beim Materialaufwand, bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Vermögensgegenstände, und bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahresausweis.

ANGABEN ZU BILANZIERUNGS-, BEWERTUNGS- UND AUSWEISMETHODEN

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt. 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 und Gesetzesänderung vom 17. Mai 2015 über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen, erweitert. Entsprechend den HGB-Regelungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung die folgenden Angaben als sogenannte Davon-Vermerke ausgewiesen:

- Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen unter dem Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“,
- Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen unter dem Posten „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“.

Die immateriellen Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten angesetzt, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Das Sachanlagevermögen ist zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Zuschüssen Dritter, 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 150 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 beizulegenden Wert 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 wurden mit den Herstellungskosten unter Einbeziehung angemessener notwendiger Gemeinkosten ausgewiesen.

Die geleisteten Anzahlungen bei den Vorräten, Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel sind zum Nennwert angesetzt. Es wird allen Einzelrisiken durch angemessene Abwertung Rechnung getragen.

Auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten nach der Teilwertmethode sind Pensions- und Altersteilzeitverpflichtungen unter Zugrundelegung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Im Berichtsjahr wird ein Marktzins von 4,00 Prozent (Zehn-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen und ein Marktzins von 3,22 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.

In Abänderung zum Vorjahr wurden im Geschäftsjahr zu den Pensionsrückstellungen nicht nur $\frac{1}{15}$ des zum 1. Januar 2010 ermittelten Unterschiedsbetrags zugeführt (Wahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB), sondern darüber hinaus weitere 768 TEUR.

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 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 Rohwarens-waps 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	Abschreibungs- methode	Nutzungsdauer
Immaterielle Wirtschaftsgüter	linear	3 bis 5 Jahre
Gebäude	linear	10 bis 50 Jahre
Außenanlagen	linear	15 bis 25 Jahre
Gleis-, Sicherungsanlagen und Streckenausrüstung	linear	5 bis 25 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				
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.1.2016	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2016
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	11.477	2.917	1.762	* –7	16.163
2. Geleistete Anzahlungen	1.080	87	–951	4	211
	12.557	3.004	811	–3	16.374
Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	149.407	14.312	2.293	13.767	152.245
davon					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	121.782	1.557	695	0	124.034
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7.710	258	93	168	7.893
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	307.468	5.680	15.191	12.150	316.189
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	420.131	4.162	23	1.622	422.694
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	45.721	2.320	1.307	680	48.668
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	74.307	7.304	11.094	10.381	82.324
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	91.768	69.341	–30.719	18	130.372
	1.088.802	103.118	–811	38.618	1.152.491
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	235	0	0	0	235
2. Beteiligungen	211.739	0	0	10	211.729
3. Sonstige Ausleihungen	1.342	43	0	216	1.169
	213.316	43	0	226	213.133
	1.314.675	106.165	0	38.841	1.381.998

* Bei den negativen Abgängen handelt es sich um Rückzahlungen eines Zuschusses für Elektronisches-Fahrgeld-Management in Höhe von 17 TEUR. Dagegen stehen nur 10 TEUR erhaltene Zuschüsse.

Kumulierte Abschreibungen						
1.1.2016	Zugänge	Zuschreibung Umbuchungen	Abgänge	31.12.2016	Buchwert 31.12.2016	Buchwert 31.12.2015
8.390	2.551	0	1	10.940	5.223	3.087
0	0	0	0	0	211	1.080
8.390	2.551	0	1	10.940	5.434	4.167
87.496	2.159	0	0	89.655	62.590	61.912
75.239	1.434	0	0	76.673	47.361	46.543
3.550	162	0	0	3.712	4.181	4.160
156.548	11.903	0	2.984	165.467	150.722	150.920
252.315	17.449	0	1.461	268.303	154.391	167.817
33.953	1.736	0	126	35.563	13.106	11.768
57.283	7.748	0	9.992	55.039	27.285	17.024
0	0	0	0	0	130.372	91.768
587.594	40.996	0	14.564	614.026	538.465	501.209
0	0	0	0	0	235	235
139.719	0	0	0	139.719	72.010	72.020
262	0	40	0	222	947	1.080
139.981	0	40	0	139.941	73.192	73.335
735.965	43.547	40	14.565	764.907	617.091	578.711

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich, der auch 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 25.909 TEUR.

1 | Sachanlagen

Die Zugänge bei den Sachanlagen betragen im Berichtszeitraum 79.596 TEUR.

Die Zuschüsse des Geschäftsjahrs in Höhe von 23.522 TEUR werden in den Abgängen berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der Abschreibungen sowie der Zugänge und Abgänge erhöhte sich das Sachanlagevermögen um 37.256 TEUR auf 538.465 TEUR.

Die Jahresabschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 1 HGB betragen 40.996 TEUR.

2 | Finanzanlagen

Es bestehen folgende Beteiligungen im Sinne des § 271 HGB:

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in Prozent
Rheinbahn Immobilien Verwaltungs-GmbH, Düsseldorf	100
Reisedienst Maaßen GmbH, Düsseldorf	100
Rhein-Bus Verkehrsbetrieb GmbH, Düsseldorf	49
DWG Wohnen GmbH, Düsseldorf	24,9
ELBA-Omnibusreisen GmbH, Düsseldorf	25
RW Holding AG, Düsseldorf	19,5

Hinsichtlich der Beteiligung an der RW Holding AG, Düsseldorf, in Höhe von 19,52 Prozent besteht ein Treuhandverhältnis zwischen der Rheinbahn (Treugeber) und der Landeshauptstadt Düsseldorf (Treuhänder). Das wirtschaftliche Eigentum der Beteiligung wird der Rheinbahn zugerechnet. Im Geschäftsjahr 2015/2016 wurde eine außerplanmäßige Abschreibung auf die Anteile an der RWE AG, Essen, in Höhe von TEUR 429.880 wegen dauernder Wertminderung vorgenommen, die das Eigenkapital gemindert hat.

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

UMLAUFVERMÖGEN

3 | Vorräte

Angaben in TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.441	17.142
Unfertige Leistungen	2.284	1.653
Geleistete Anzahlungen	17.259	8.117
	37.984	26.912

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

4 | Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Angaben in TEUR	31.12.2016	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2015	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13.138	0	12.483	0
Sonstige Vermögensgegenstände	11.065	188	21.667	381
	24.203	188	34.150	381

Aufgrund des neuen Gliederungsschemas nach BilRUG enthalten die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 5.468 TEUR mehr (Vorjahr 4.971 TEUR), welche vor Gesetzesänderung unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen waren.

5 | Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Angaben in TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Schecks und Kassenbestand	1.287	1.444
Guthaben bei Kreditinstituten	69.116	30.880
	70.403	32.324

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 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 Euro (entspricht 51 Prozent des gesamten Aktienkapitals) von der Landeshauptstadt Düsseldorf an die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, Düsseldorf.

7 | Kapitalrücklage

Angaben in TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Stand 1.1.	123.442	211.342
Entnahme	0	87.900
	123.442	123.442

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 14. Dezember 2015 wurde der im Vorjahr durch die außerplanmäßige Abschreibung im Anlagevermögen entstandene Jahresfehlbetrag in Höhe von 87.900 TEUR durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen.

8 | Gewinnrücklagen/Bilanzgewinn

Angaben in TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Gesetzliche Rücklage	3.500	3.500
Andere Gewinnrücklagen	33.317	33.317
	36.817	36.817

Die unverändert gegenüber dem Vorjahr ausgewiesene gesetzliche Rücklage beträgt 10 Prozent des ausgewiesenen Grundkapitals gemäß § 150 Abs. 2 AktG.

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 14. Dezember 2015 soll der Bilanzgewinn in Höhe von 7.903 TEUR in die Gewinnrücklage eingestellt werden.

9 | Rückstellungen

Angaben in TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12.195	11.513
Sonstige Rückstellungen	35.276	34.130
	47.471	45.643

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie und zur Änderung handelsrechtlicher Vorschriften sind Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nunmehr 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 1.153.240 EUR. Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtung bei einem angenommenen durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Jahren (3,24 Prozent) beläuft sich auf 12.591.223 EUR.

Die Rückstellungen für Pensionen bestehen gegenüber 18 Rentenberechtigten. Gegenüber einem Rentner bzw. dessen Hinterbliebenen bestehen nicht bilanzierte Pensionsverpflichtungen mit einem Sollwert von 13 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 4,00 Prozent zugrunde. Es wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet.

In Abänderung zum Vorjahr wurden im Geschäftsjahr zu den Pensionsrückstellungen nicht nur $\frac{1}{15}$ des zum 1. Januar 2010 ermittelten Unterschiedsbetrags zugeführt (Wahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB), sondern darüber hinaus weitere 767.663 EUR. Die Unterdeckung zum 31. Dezember 2016 beträgt 697.500 EUR.

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Verpflichtungen und Risiken aus Altersteilzeit, Altlastensanierungen, Personalverpflichtungen und Rückbauverpflichtungen bei stillgelegten Gleisen sowie ausstehende Lieferantenrechnungen enthalten.

10 | Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen aus langfristigen Investitionskrediten; die zum 31. Dezember 2016 abgegrenzten Zinsaufwendungen werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend den laufenden Geschäftsverkehr sowie stichtagsbedingte Beschaffungsmaßnahmen. Aufgrund des neuen Gliederungsschemas nach BilRUG enthalten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 151 TEUR mehr (Vorjahr 169 TEUR), welche vor Gesetzesänderung unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen waren.

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 in TEUR	31.12.2016	Restlaufzeit		31.12.2015	Restlaufzeit	
		bis zu 1 Jahr	über 1 Jahr		bis zu 1 Jahr	über 1 Jahr
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	439.877	13.526	426.351	373.912	12.566	361.346
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	15.782	15.782	0	7.223	7.223	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.608	12.608	0	13.377	13.377	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	253	253	0	214	214	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	325	325	0	324	324	0
Sonstige Verbindlichkeiten	28.992	28.992	0	34.728	34.728	0
davon aus Steuern	1.261	1.261	0	1.126	1.126	0
	497.837	71.486	426.351	429.778	68.432	361.346

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten befinden sich Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit über fünf Jahre in Höhe von 212.530 TEUR (Vorjahr 205.456 TEUR). Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind mit 4,4 Mio. EUR kommunal verbürgt.

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.

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

11 | Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten enthält hauptsächlich Fahrausweiseinnahmen, die das Geschäftsjahr 2016 betreffen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

12 | Umsatzerlöse

Angaben in TEUR	2016	2015
Verkehrseinnahmen	215.623	205.889
Abgeltungszahlungen im Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehr	17.038	17.174
Sonstige	3.490	3.369
Leistungen für Dritte (BilRUG)	17.665	14.703
Mieten/Pachten (BilRUG)	1.821	1.984
Zuschüsse (BilRUG)	177	205
Erträge aus Provisionen (BilRUG)	1.310	1.712
Sonstige (BilRUG)	1.053	1.086
	258.177	246.122
davon periodenfremde Umsatzerlöse	2.152	1.965

Leistungen für Dritte, Mieten/Pachten, Zuschüsse, Erträge aus Provisionen und Sonstige sind nach der Neudefinition der Umsatzerlöse ab dem Berichtsjahr nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Vorjahresausweis wurde ebenfalls angepasst.

13 | Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

Angaben in TEUR	2016	2015
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	631	179
Andere aktivierte Eigenleistungen	9.832	11.817
	10.463	11.996

14 | Sonstige betriebliche Erträge

Angaben in TEUR	2016	2015
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	432	3.614
Erstattung von Sachschäden	4.496	2.407
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens einschließlich Zuschreibungen	8.169	75
Übrige Erträge	1.350	1.435
	14.447	7.531

Im Vorjahresanhang sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen die folgenden Posten ausgewiesen worden, welche ab dem Geschäftsjahr 2016 aufgrund des neuen Gliederungsschemas in den Umsatzerlösen ausgewiesen werden:

- Leistungen für Dritte (14.703 TEUR),
- Mieten/Pachten (1.984 TEUR),
- Erträge aus Provisionen (1.712 TEUR),
- Zuschüsse (205 TEUR),
- Sonstige (1.086 TEUR).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 599 TEUR (Vorjahr 3.689 TEUR) enthalten. Diese betreffen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens.

15 | Materialaufwand

Angaben in TEUR	2016	2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	44.129	42.714
Aufwendungen für bezogene Leistungen (BilRUG)	57.833	52.297
	101.962	95.011

Resultierend aus der Umgliederung von Erlösen aus Leistungen für Dritte (Umsatzerlöse) enthält gemäß dem neuen Posteninhalt der Materialaufwand im Geschäftsjahr insgesamt 9.244 TEUR mehr Aufwand (Vorjahr 7.113 TEUR) aus Leistungen für Dritte, der im Vorjahr unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wurde.

16 | Personalaufwand

Angaben in TEUR	2016	2015
Löhne und Gehälter	119.639	112.976
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	32.753	32.486
davon für Altersversorgung	9.214	10.208
	152.392	145.462

17 | Abschreibungen

Angaben in TEUR	2016	2015
Planmäßige Abschreibungen (siehe Anlagespiegel)	43.548	39.665

18 | Sonstige betriebliche Aufwendungen

Angaben in TEUR	2016	2015
Fremdleistungen und Materialverbrauch für die Verwaltung, für Werkwohnungen, Pachtobjekte etc.	4.518	5.462
Versicherungsaufwendungen und Haftpflichtleistungen	3.177	3.103
Mieten und Pachten	2.575	3.221
VRR-Umlage	1.762	2.020
Leasingraten	1.540	1.510
Beratungen, Gutachten	1.836	1.390
Zuführung zu Rückstellungen	63	60
Aufwendungen nach Artikel 67 Absatz 1 und 2 EGHGB	950	183
Übrige Aufwendungen	7.406	7.553
	23.827	24.502

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind 0,7 Mio. EUR (Vorjahr 0,7 Mio. EUR) periodenfremde Aufwendungen enthalten, die Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen sowie Abschreibungen auf Forderungen betreffen.

Außerordentliche Aufwendungen sind gemäß dem neuen Gliederungsschema nach BilRUG entfallen. Die entsprechenden Beträge in diesem Jahr in Höhe von 950 TEUR (Vorjahr 183 TEUR) betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen aufgrund der geänderten Bewertung entsprechend den Übergangsvorschriften zum BilMoG (Artikel 67 EGHGB) und sind unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt.

19 | Beteiligungsergebnis

Angaben in TEUR	2016	2015
Erträge aus Beteiligungen	147	11.082
davon aus verbundenen Unternehmen	58	147

20 | Zinsergebnis

Angaben in TEUR	2016	2015
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	81	79
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	89	44
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-15.210	-15.526
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-735	-967
	-15.040	-15.403

21 | Leistungen des Zweckverbands

Zur Verbesserung der Darstellung der Ertragslage werden die Leistungen des Zweckverbands separat ausgewiesen.

Die Ausgleichsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in TEUR	2016	2015
Erträge aus Leistungen gemäß §20 der Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	61.767	43.606

Zuzüglich anrechenbarer Beträge:	2016	2015
Erträge aus Beteiligungen	0	10.832
ÖPNV-Pauschale A + B	177	205
Ausgleichsleistungen	61.944	54.643

Die erforderliche Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Geschäftsjahr 2016 beträgt 61,9 Mio. EUR. Sie liegt damit um 87,3 Mio. EUR unter dem Ausgleichsanspruch gemäß VRR-Finanzierungsrichtlinie von 149,2 Mio. EUR bzw. um 3,4 Mio. EUR unter den zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln gemäß Finanzierungsbescheid der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR für 2016.

22 | Abschreibungen auf Finanzanlagen

Im Vorjahr enthält dieser Posten eine außerplanmäßige Abschreibung auf die Beteiligung an der RW Holding AG, Düsseldorf, auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Abs. 3 HGB.

23 | Steuern

Dieser Posten enthält Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Umsatzsteuer auf Sachbezug.

24 | Entnahmen aus der Kapitalrücklage

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 14. Dezember 2015 wurde der durch die außerplanmäßige Abschreibung im Anlagevermögen entstandene Jahresfehlbetrag im Vorjahr in Höhe von 87.900 TEUR durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Dementsprechend wurde nach §158 AktG eine Überleitungsrechnung aufgenommen.

SONSTIGE ANGABEN

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Angaben in TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Bestellobligo	227.780	194.395
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen		
unter 1 Jahr	1.487	1.275
1 bis 5 Jahre	2.536	1.183
über 5 Jahre	0	0
	4.023	2.458
Gesamt	231.803	196.853

Im Rahmen der steuerlichen Außenprüfung wird in den Entwürfen der Betriebsprüfungsberichte der Rheinbahn und der Elmo Leasing Erste GmbH (nachfolgend Elmo) ausgeführt, dass für die Verschmelzung der Elmo auf die Rheinbahn AG im Jahr 2005 außer der Erzielung eines Steuervorteils kein nicht steuerlicher Grund ersichtlich sei und daher ein Fall der Steuerumgehung i. S. des § 42 AO anzunehmen sei. Die hieraus geschätzten Nachzahlungen würden 7,0 bis 7,5 Mio. EUR betragen. Die vorläufigen Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung werden von den gesetzlichen Vertretern als unzutreffend betrachtet. Für eine streitige Auseinandersetzung mit der Finanzverwaltung sieht der steuerliche Berater der Gesellschaft durchaus gute Erfolgsaussichten. Zwischenzeitlich gibt es zwei BFH-Urteile sowie aus zwei Bundesländern Erlasse der Finanzministerien, die unsere Position noch weiter stärken. Eine Rückstellung hierfür wurde nicht gebildet. Parallel dazu hat ein ehemaliger Miteigentümer als Drittbetroffener Einspruch gegen erlassene Gewerbesteuerbescheide eingelegt und Klage erhoben. Das Einspruchsverfahren der Rheinbahn bezüglich der gegen sie als Rechtsnachfolger der Elmo Leasing Erste GmbH ergangenen KöSt- und GewSt-Bescheide wurde wegen der Klage des Drittbetroffenen in Abstimmung mit der Finanzverwaltung ruhend gestellt. Diese Einspruchsverfahren können durch die Rheinbahn in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung des vorgenannten Verfahrens jederzeit fortgeführt werden.

FINANZINSTRUMENTE

Um einen festen Zinssatz auf Basis eines günstigen Zinsniveaus zu sichern, wurden Zinsswaps mit unterschiedlichen Laufzeiten abgeschlossen. Die Laufzeiten reichen von 2017 bis 2031. 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.

Gemäß Mitteilungen der Banken beträgt der Marktwert dieser Geschäfte zum 31. Dezember 2016, losgelöst vom Grundgeschäft der Darlehen, –34.586 TEUR (Vorjahr –37.281 TEUR). Den Vereinbarungen liegt insgesamt ein Nominalwert von 263.220 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 Portfoliohedges Rohwarenswaps zur Sicherung des Dieselpreises für Dieseleinkäufe in den Jahren 2017 und 2018. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der auf Basis einer Mark-to-Market-Bewertung ermittelte negative Marktwert dieser Geschäfte (10.200 metrische Tonnen pro Jahr) beträgt gemäß Bankmitteilung zum 31. Dezember 2016 insgesamt –1.813 TEUR. Der Buchwert der Dieselderivate beträgt 0 EUR. Der Nominalwert beträgt 30.286 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 8.

BEZÜGE DER ORGANE

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen insgesamt für das Geschäftsjahr 629 TEUR, die sich wie folgt verteilen:

Michael Clausecker 273 TEUR (davon 20 TEUR Einmalbezug)

Klaus Klar 270 TEUR (davon 41 TEUR variable Bezüge)

Dirk Biesenbach (ausgeschieden zum 28. Februar 2016) 86 TEUR
(davon 49 TEUR variable Bezüge)

Im Pensionsfall besteht für Michael Clausecker eine Zusage auf Ruhegeld in Höhe von 20 Prozent des zuletzt geltenden Jahresgrundgehalts. Darüber hinaus erhält Herr Clausecker gestaffelt zwischen 1 Prozent und 2,5 Prozent des Jahresgrundgehalts für jedes volle Dienstjahr als Vorstandsmitglied bis zum Eintritt des Pensionsfalls, höchstens jedoch 60 Prozent des zuletzt gültigen Jahresgehalts.

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 Pensionsfalls, höchstens jedoch 60 Prozent des zuletzt gültigen Jahresgehalts.

Darüber hinaus wurden den Pensionsrückstellungen unter Berücksichtigung des Rechnungszinssatzes von 4,00 Prozent für Michael Clausecker 52 TEUR und für Klaus Klar 40 TEUR zugeführt. Die Barwerte zum 31. Dezember 2016 betragen bei Michael Clausecker 115 TEUR und bei Klaus Klar 1.161 TEUR.

Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 889 TEUR. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen besteht eine Rückstellung in Höhe von 9.569 TEUR.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 38 TEUR. In der folgenden Tabelle werden die Mitglieder mit ihren Bezügen einzeln aufgeführt.

Aufsichtsratsbezüge 2016

Thomas Geisel (Vorsitzender)	3.900 EUR
Uwe David (stellv. Vorsitzender)	3.000 EUR
Annelies Böcker	2.250 EUR
Norbert Czerwinski	2.250 EUR
Heiko Goebel	2.250 EUR
Andreas Hartnigk	2.550 EUR
Ursula Holtmann-Schnieder	2.100 EUR
Jörg Junkermann	2.250 EUR
Manfred Jan Neuenhaus	1.950 EUR
Thorsten Neufeld	2.100 EUR
Michael Pink	2.250 EUR
Jürgen Scharoff	2.100 EUR
Dieter Teske	2.250 EUR
Rolf Tups	2.250 EUR
Martin Volkenrath	2.250 EUR
Gustav Wilden	2.400 EUR

Belegschaft

Während des Geschäftsjahrs waren durchschnittlich 2.796 (Vorjahr 2.722) Entgeltempfänger beschäftigt. Davon sind 2.224 gewerbliche Mitarbeiter und 572 Angestellte. Daneben beschäftigte das Unternehmen durchschnittlich 104 (Vorjahr 100) Auszubildende.

Honorare des Abschlussprüfers

Die Aufwendungen für die Abschlussprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, betrugen 60 TEUR für Abschlussprüfungen, 14 TEUR für sonstige Bestätigungs- und Prüfungsleistungen und 9 TEUR für sonstige Leistungen.

KONZERNABSCHLUSS

Die Rheinbahn AG hat bis einschließlich 31. Dezember 2012 Konzernabschlüsse nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs aufgestellt, in die mit Ausnahme der Rheinbahn 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 1 Prozent der Werte der Rheinbahn AG aus. Mithin wird auch zum 31. Dezember 2016 mangels einbeziehungspflichtiger verbundener Unternehmen kein Konzernabschluss nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs aufgestellt.

Nachtragsbericht

Bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses lagen keine weiteren berichtsrelevanten Sachverhalte vor.

Düsseldorf, 10. April 2017
Rheinbahn AG, Düsseldorf

Der Vorstand

Michael Clausecker

Klaus Klar

WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Rheinbahn AG, Düsseldorf, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der Rheinbahn AG, Düsseldorf, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 11. April 2017
Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dirk Fischer
Wirtschaftsprüfer

Josef Pergens
Wirtschaftsprüfer“

RHEINBAHN AUF EINEN BLICK

		31.12.2016	31.12.2015
Gesamtunternehmen			
Eigenkapital	Mio. EUR	203,2	195,3
Anlagevermögen	Mio. EUR	617,1	578,7
Bilanzsumme	Mio. EUR	750,4	672,8
Gesamtaufwendungen	Mio. EUR	337,2	320,4
Gesamterträge	Mio. EUR	275,3	265,8
Jahresergebnis	Mio. EUR	-61,9	-54,6
Mitarbeiter		2.812	2.768
Auszubildende		118	111
Leistungen			
Zug- und Buskilometer	Mio.	42,7	42,2
Platzkilometer	Mio.	6.044,0	5.899,4
Beförderte Personen	Mio.	223,4	217,8
Einwohner im Verkehrsgebiet	Mio., ca.	1,030	1,015
Anlagen			
Stadtbahn			
Streckenlänge	km	85,5	68,5
Linienlänge	km	188,2	144,4
Linien		11	7
Fahrzeuge		135	135
Straßenbahn			
Streckenlänge	km	68,2	79,2
Linienlänge	km	77,7	136,0
Linien		7	11
Fahrzeuge		175	175
Omnibus			
Linienlänge	km	1.119,3	1.352,7
Linien		93	93
Fahrzeuge		425	429

Impressum

Herausgeber

Rheinbahn AG
Lierenfelder Straße 42
40231 Düsseldorf

Redaktion

Unternehmenskommunikation
Eckhard Lander

Texte

Dr. Doris Mendlewitsch, Düsseldorf
www.mendlewitsch.de

Gestaltung

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

Bildnachweis

Rheinbahn
Jaroslaw Miernik
co/zwo.design
Fotolia
Architekturbüro agn
Doris Mendlewitsch
Messe Düsseldorf / ctillmann
Gunter Müller
pbr Planungsbüro Rohling AG

Produktion

Tannhäuser Media GmbH, Düsseldorf

Papier

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

**Klimaneutrales Logo
vorsehen**





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