

Wir verbinden Menschen, Orte und das Leben – und schaffen so Anschluss für jede und jeden.

Lagebericht 2025

LAGEBERICHT DER RHEINBAHN AG

3 Grundlagen des Unternehmens

- 3 Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen
- 6 Governance
- 7 Entwicklung der Unternehmensstrategie und Unternehmensziele: „Strategie & Purpose“

10 Wirtschaftsbericht 2025

- 10 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 11 Bericht zum Geschäftsverlauf 2025
- 13 Entwicklung der Fahrgastzahlen

16 Ertragslage

- 17 Ergebnisentwicklung
- 18 Vermögenslage
- 20 Finanzlage
- 20 Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

21 Prognosebericht

- 22 Risiken und Chancen

26 Erklärung zur Unternehmensführung gem. Düsseldorfer Kodex

28 Verhaltenskodex

29 Stellungnahme zur Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung und zur öffentlichen Zweckerreichung

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

LAGEBERICHT

Grundlagen des Unternehmens

Die Rheinbahn steht vor der Herausforderung, ein System stabil zu betreiben, das gleichzeitig unter hohem Kostendruck steht und sich grundlegend verändert.

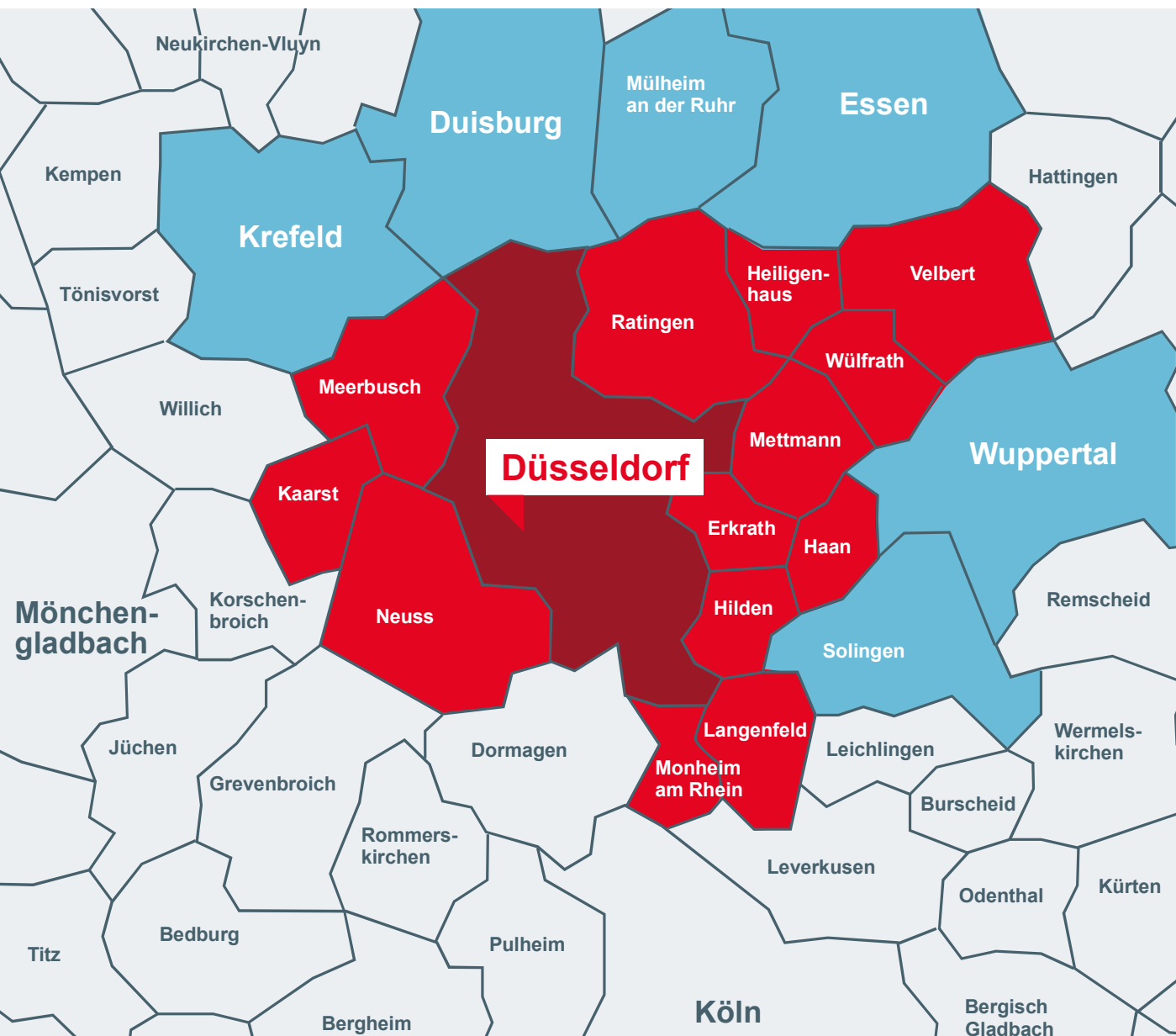
Operative Stabilität, wirtschaftliche Verbesserung und Zukunftsinvestitionen müssen parallel gelingen.

Der öffentliche Nahverkehr ist Teil der Daseinsvorsorge und wird bewusst durch öffentliche Mittel finanziert.

Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen

Die Rheinbahn AG („Rheinbahn“) wurde am 25. März 1896 von den Industriellen Bagel, Haniel, Lueg und Vohwinkel unter dem Namen Rheinische Bahngesellschaft AG gegründet. Gegenstand des Unternehmens sind die Vorhaltung von Verkehrsanlagen, der Betrieb von Stadtbahnen, Straßenbahnen, Omnibussen und anderen, dem Personenverkehr dienenden Fahrzeugen, inner- und außerhalb der Stadt Düsseldorf, sowie der Schienenpersonen-, der Güter- und On-Demand-Verkehr.

Düsseldorf und die mitbedienten Gebiete

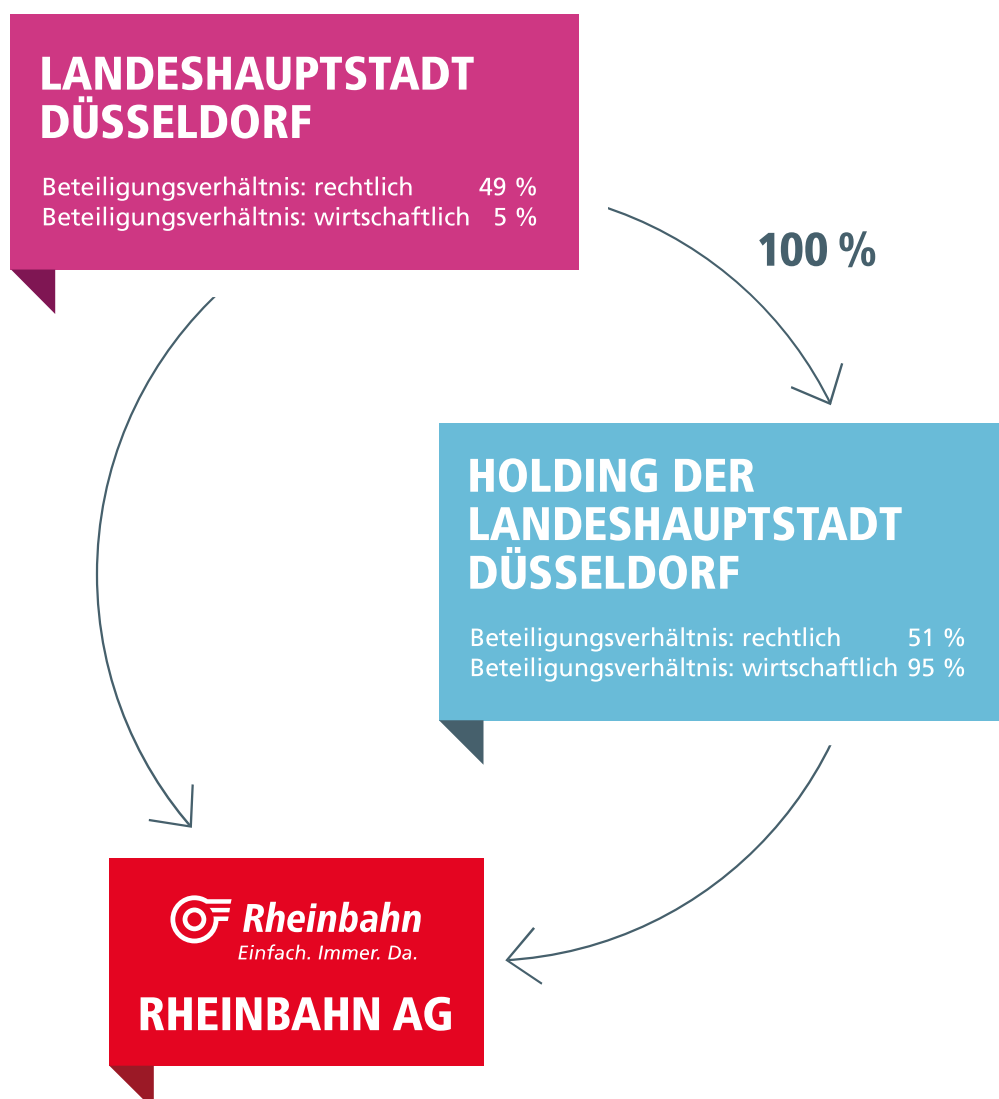


Wir bieten Nahverkehrsleistungen außerhalb der Stadt Düsseldorf für zehn sogenannte mitbediente Gebiete an. Hierzu gehören der Kreis Mettmann mit den Städten Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Velbert und Wülfrath sowie der Rhein-Kreis Neuss mit den Städten Kaarst, Meerbusch und Neuss. Außerdem fahren wir in weiteren sechs Anrainer-Kommunen (Essen, Duisburg, Krefeld, Mülheim an der Ruhr, Solingen, Wuppertal).

Die Rheinbahn ist heute das zentrale Mobilitätsunternehmen für Düsseldorf und die Region.

Sie stellt die verlässliche Verkehrsversorgung für täglich mehrere hunderttausend Fahrgäste sicher und ist damit ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Die Aktien der Rheinbahn befinden sich zu 51 Prozent im Besitz der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf. 49 Prozent befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt Düsseldorf. Zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf besteht ein Treuhandverhältnis. 5 Prozent der Aktien hält die Landeshauptstadt Düsseldorf im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.



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

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

Die Stadt Düsseldorf, der Kreis Mettmann und die Stadt Hilden haben mit Zustimmung der übrigen mitbedienten Aufgabenträger das gesamte

Rheinbahn-Netz an die Rheinbahn gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) 1370/2007 mit Wirkung vom 1. November 2019 für die Dauer von 22,5 Jahren direkt vergeben. Die Rechtmäßigkeit dieser Direktvergabe bestätigte das Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf mit Beschluss vom 28. Oktober 2019. Durch den vom VRR erlassenen Finanzierungsbescheid ist die Finanzierung über die gesamte Laufzeit gesichert. Flankierend dazu erneuerte die Genehmigungsbehörde sämtliche auslaufenden Genehmigungen von Straßenbahn-, Stadtbahn- und Buslinien für den Zeitraum von ebenfalls 22,5 Jahren.



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

202,6 Mio.

FAHRGÄSTE

570 qkm

EINZUGSGEBIET

3.740

ARBEITNEHMENDE

138

LINIEN

56,7 Mio.

WAGENKILOMETER

Governance

Eine transparente und auf nachhaltigen Mehrwert ausgerichtete Unternehmensführung ist das Fundament unseres unternehmerischen Handelns. Wir verstehen Governance nicht nur als gesetzliche Pflicht, sondern als strategisches Instrument zur Sicherung des Vertrauens unserer Stakeholder*innen, Mitarbeitenden, Kund*innen und der Öffentlichkeit. Ebenso ist eine klare Governance die Grundlage für die Steuerungsfähigkeit der Rheinbahn AG. Dabei ist sie Voraussetzung für schnelle Entscheidungen und eine wirksame Steuerung des Unternehmens.

Die Grundlage dafür schafft der Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf, zu welchem wir uns vollumfänglich bekennen. Die Rheinbahn orientiert sich bei der Umsetzung einer effektiven Governance an dem international anerkannten „3-Linien-Modell“ und setzt dieses konsequent um. Die Verantwortung für operative Entscheidungen und strategische Weiterentwicklung sind dabei klar zugeordnet.

Der systematische und nachhaltige Auf- und Ausbau sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Governance-, Risikomanagement- und Compliance-Systeme (GRC-Systeme) haben bei der Rheinbahn höchste Priorität. Dies zeigt sich auch in der Einrichtung einer dedizierten Organisationseinheit zur Bündelung der unternehmensweiten Aktivitäten im GRC-Kontext. Die Governance-Strukturen werden im Zuge der initiierten Transformation gezielt weiterentwickelt, um Entscheidungswege zu verkürzen und Verantwortlichkeiten eindeutig zu verankern.

Der Ausbau unseres Compliance-Management-Systems wird zielgerichtet vorangetrieben, orientiert sich an einschlägigen Standards und dient der Vermeidung und Aufdeckung von Regelverstößen und der Förderung einer verantwortungsvollen Unternehmenskultur. Kernaspekte sind u. a. die Bekämpfung von Korruption, die

Einhaltung des Datenschutzrechts und der Informationssicherheitsanforderung sowie die Einhaltung der Compliance in der Lieferkette. Über unser Hinweisgebersystem können Mitarbeitende und Externe anonyme Hinweise abgeben. Das Schulungsangebot wird kontinuierlich weiterentwickelt und Sensibilisierungsmaßnahmen werden zukünftig verstärkt, um eine nachhaltige Compliance-Kultur im Unternehmen zu verankern.

Das interne Risikomanagement- und Kontrollsystem ist integraler Bestandteil der Governance-Struktur. Es ermöglicht die frühzeitige Identifikation, Bewertung und Steuerung finanzieller und nicht finanzieller Risiken und soll zukünftig noch stärker als Entscheidungsunterstützung ausgebaut werden. Der Vorstand und Aufsichtsrat werden regelmäßig und bei Bedarf ad hoc über die aktuelle Risikosituation informiert. Bei der anstehenden Weiterentwicklung wird großer Wert auf die Integration und Harmonisierung bestehender Risikomanagementelemente der Rheinbahn gelegt. Ziel ist es, Risiken nicht nur zu identifizieren, sondern aktiv in die Steuerung des Unternehmens zu integrieren. Auch die Wirksamkeit von Risikomitigationsmaßnahmen sollen zukünftig bewertet werden.

Darüber hinaus entwickeln wir unsere interne Regelungs- und Richtlinienlandschaft als ein substanzielles Instrument zur Unternehmensführung laufend weiter, um unsere Mitarbeitenden bei der Umsetzung unserer Ziele und unserer Strategie umfassend zu unterstützen.

Unser Anspruch ist es, durch Verantwortlichkeit und Transparenz die Vertrauenswürdigkeit bei der Düsseldorfer Bevölkerung, den handelnden Akteur*innen, wie Politik und Gesellschafterinnen, und den Mitarbeitenden zu stärken.

Ziel der Governance ist eine Organisation, die handlungsfähig ist, klare Entscheidungen trifft und konsequent umsetzt.

Entwicklung der Unternehmensstrategie und der Unternehmensziele: „Strategie & Purpose“

Die Rheinbahn hat im Jahr 2024 einen interdisziplinären und partizipativen Strategie- und Purpose-Prozess initiiert, um die langfristige Ausrichtung des Unternehmens vor dem Hintergrund wachsender regulatorischer, technologischer und gesellschaftlicher Anforderungen neu zu justieren. Ziel unserer Strategie ist es, die Steuerungsfähigkeit der Rheinbahn AG zu sichern und das Unternehmen konsequent auf die zukünftigen Anforderungen im öffentlichen Nahverkehr auszurichten.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde dieser Prozess in einer entscheidenden Phase abgeschlossen: Der strategische Handlungsrahmen wurde finalisiert und verbindliche Unternehmensziele wurden als zentraler Handlungsrahmen verabschiedet. Damit verfügt die Rheinbahn über einen konsistenten, integrierten Orientierungsrahmen, der den gesellschaftlichen Auftrag, die langfristige Zukunftsperspektive und messbare Zielgrößen systematisch miteinander verbindet.

Strategischer Handlungsrahmen: Purpose, Vision und Werte

Kern der strategischen Neuausrichtung ist die Definition eines klaren Unternehmenszwecks, intern als Beweggrund bezeichnet (Purpose):

„Wir verbinden Menschen, Orte und das Leben – und schaffen so Anschluss für jede und jeden.“

Unser Anspruch ist es, diesen Beitrag verlässlich, effizient und zukunftsfähig zu leisten. Der Begriff „Anschluss“ beschreibt dabei sowohl die physische Verkehrsanbindung als auch soziale und gesellschaftliche Teilhabe. Mobilität wird als integraler Bestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge verstanden und als Voraussetzung für wirtschaftliche, soziale und ökologische Entwicklung.

Die Vision „Der selbstverständliche Anschluss ans Leben“ formuliert das angestrebte Zukunftsbild einer verlässlichen, intuitiv nutzbaren und nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur.

Ergänzt wird dieser Rahmen durch die Unternehmenswerte „lebendig, verbindend, nahbar, verantwortlich und gemeinschaftlich“, die die kulturelle Grundlage für Führung, Zusammenarbeit und Entscheidungsfindung bilden.

Im strategischen Handlungsrahmen wurde zudem die Ausrichtung an den Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals, SDGs) verankert. Insbesondere beziehen sich die strategischen Leitlinien auf: SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden, SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur sowie SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz. Damit wird die Unternehmensstrategie in einen internationalen Nachhaltigkeitskontext eingebettet und mit global anerkannten Zielsystemen verknüpft.

Verabschiedung der Unternehmensziele 2025

Mit Abschluss der strategischen Arbeiten im Jahr 2025 wurden fünf verbindliche Unternehmensziele definiert und verabschiedet. Diese bilden den Kern der Strategie und sind jeweils nach einem einheitlichen Dreiklang strukturiert: Strategische Zielaussage, messbare Zielambition und konkretisierende Erläuterung. Entscheidend ist dabei nicht die Strategie auf dem Papier, sondern ihre konsequente Umsetzung im operativen Umfeld.

Die fünf Unternehmensziele lauten:

1. Kollektive Mobilität stärken

Die Stärkung der kollektiven Mobilität erfolgt vor dem Hintergrund eines anhaltenden Bevölkerungswachstums in der Landeshauptstadt Düsseldorf. Prognosen gehen von einem Einwohnerzuwachs von rund acht Prozent bis 2040 aus. Düsseldorf bleibt damit ein dynamisches Zuzugsgebiet mit steigender Mobilitätsnachfrage.

Parallel ist im städtischen Zielsystem verankert, den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehr perspektivisch deutlich zu erhöhen. Diese Zielsetzung ist Bestandteil des Mobilitätsplans D, der sich derzeit in Abstimmung und Aufstellung befindet. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Rheinbahn das Ziel, bis 2035 jährlich 260 Mio. Fahrgäste für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

2. Klimaschutz und Mobilitätswende vorantreiben

Das zweite Unternehmensziel steht im engen Zusammenhang mit den klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Düsseldorf und den Vorgaben des Mobilitätsplans D. Ziel ist eine signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und perspektivisch die Bereitstellung klimaneutraler Mobilitätsangebote. Die Rheinbahn strebt an, die Emissionen im Verkehrssektor bis 2035 um 25 Prozent zu senken und bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Ein zentraler Hebel ist die stufenweise Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie oder emissionsarme Antriebe.

3. Wirtschaftlichkeit und Gemeinwohl verbinden

Bis 2030 soll eine Effizienzsteigerung von 10 Prozent erreicht werden. Der Effizienzbegriff umfasst Prozessoptimierungen, Digitalisierung, technologische Modernisierung sowie den gezielten Einsatz finanzieller Ressourcen. Ziel ist die Sicherung wirtschaftlicher Stabilität unter Wahrung der gemeinwohlorientierten Aufgabenstellung.

4. Zukunftsfähige und kundenzentrierte Mobilität gestalten

Die strategische Ausrichtung auf Innovation, Digitalisierung und Vernetzung wird weiter intensiviert. Ziele sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit aus Kundensicht sowie die Entwicklung integrierter, technologiegestützter Mobilitätslösungen. Hierzu zählen u. a. autonomes Fahren, Ausbau digitaler Vertriebs- und Informationskanäle, die Weiterentwicklung interoperabler Ticketing-Systeme sowie Vernetzung und Ausbau unterschiedlicher Mobilitätsangebote.

5. Unternehmenskultur stärken und Arbeitgeberattraktivität erhöhen

Die Rheinbahn verfolgt das Ziel, ihre Position als attraktive Arbeitgeberin in der Region weiter auszubauen. Vielfalt, Verantwortungsbewusstsein, Entwicklungsfähigkeit und die aktive Gestaltung des organisatorischen Wandels stehen im Mittelpunkt.

Gesamtzusammenhang und strategische Wirkung

Mit der Finalisierung des strategischen Handlungsrahmens und der Verabschiedung der Unternehmensziele im Jahr 2025 verfügt die Rheinbahn über eine klare Priorisierung für die kommenden Jahre.

Purpose, Vision und Werte definieren den normativen Rahmen; die Unternehmensziele übersetzen diesen in konkrete, messbare Handlungsfelder. Die strategische Logik verbindet gesellschaftlichen Auftrag, wirtschaftliche Stabilität, ökologische Verantwortung und technologische Weiterentwicklung.

Die operative Umsetzung wird im Jahr 2026 weiter ausgearbeitet und soll in einer rollierenden Planungslogik mit kurzfristiger, mittelfristiger und langfristiger Perspektivplanung münden. Ergänzend werden geeignete Steuerungsmechanismen etabliert, um Zielerreichung, Ressourceneinsatz und Wirkung systematisch zu messen. Die Umsetzung der Strategie erfolgt im Rahmen der Transformation „R(h)ein in die Zukunft“, mit der wir unsere Organisation, Prozesse und Strukturen gezielt weiterentwickeln. Im Fokus stehen dabei – mit dem Ziel einer klaren Kundenorientierung und einer hohen Arbeitgeberattraktivität:

- Stabilisierung des Betriebs
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit
- Gezielte Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und sinnvolle Innovationen
- Ausbau digitaler Steuerungsfähigkeit

Mit diesem integrierten Ansatz schafft die Rheinbahn die Grundlage für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung im Spannungsfeld von Klimaschutz, Digitalisierung, steigender Mobilitätsnachfrage und wirtschaftlicher Verantwortung. Die Strategie der Rheinbahn ist darauf ausgerichtet, ein stabiles und leistungsfähiges System unter veränderten Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln.

Unsere strategischen Ziele



Wir gestalten kollektive Mobilität neu und machen sie zur besten Wahl im Alltag.

Bis 2035 überzeugt die Rheinbahn jährlich 260 Mio. Kund:innen.

Wir verbessern unser Angebot stetig mit verlässlicher, vernetzter und für alle zugängliche Mobilität weiter. So sind wir für viele Menschen unverzichtbarer Teil des täglichen Lebens.



Wir treiben Klimaschutz durch Systemveränderung voran und leisten einen entscheidenden Beitrag zur Mobilitätswende.

Bis 2035 reduziert die Rheinbahn ihre CO₂ Emissionen im Verkehrssektor um 25 Prozent. Bis 2040 arbeitet sie zu 100 Prozent klimaneutral.

Gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf werden wir Vorreiter für eine klimafreundliche Mobilität und helfen signifikant bei der Erreichung der städtischen Klimaziele.



Wir handeln verantwortungsbewusst, investieren in Qualität und Wirkung – mit einem Geschäftsmodell, das Wirtschaftlichkeit und Gemeinwohl vereint.

Bis 2030 steigert die Rheinbahn ihre Effizienz um 10 Prozent.

Wir optimieren unsere Strukturen und Prozesse, nutzen Ressourcen wirksam und richten uns konsequent auf die Zukunft aus – im Sinne des Gemeinwohls.



Wir sind der Treiber einer zukunftsfähigen und kundenzentrierten Mobilität unserer Region.

Bis 2035 verbessert die Rheinbahn ihre Leistungsfähigkeit und das Kundenerlebnis messbar.

Als Treiber der Initiative „Wege für alle“ beweisen wir, wie Innovation, Digitalisierung und Vernetzung Mobilität einfacher und attraktiver machen.



Wir schaffen eine Kultur, die Menschen begeistert, Entwicklung fördert und Wandel gestaltet.

Bis 2030 entwickelt sich die Rheinbahn zu einer der Top-Arbeitgeberinnen der Region mit kontinuierlich hohem Niveau an Zufriedenheit, Bindung und Arbeitsfähigkeit.

Dazu schaffen wir Räume für Lernen, Wachstum und Entfaltung. So entsteht ein modernes Arbeitsumfeld, geprägt von respektvoller Führung, Vertrauen und Vielfalt, die Verantwortung stärkt, die Mut macht, Neues zu gestalten.

WIRTSCHAFTSBERICHT 2025

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

1. Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war auch im Jahr 2025 von anhaltenden strukturellen und geopolitischen Belastungen geprägt. Neben den fortdauernden internationalen Konflikten sowie einer weiterhin erhöhten energie- und standortpolitischen Unsicherheit wirkten sich insbesondere die schwache Investitionstätigkeit und eine gedämpfte Exportentwicklung belastend auf die Konjunktur aus. Im Jahr 2026 wird diese Entwicklung andauern, da die mittelbaren wirtschaftlichen Folgen für die Gesellschaft aus dem Nahostkonflikt und dessen Einfluss auf die weltweite Konjunktur und die Rohstoffmärkte zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen sind.

Im Vorjahr befand sich die deutsche Volkswirtschaft im zweiten Jahr in Folge in einer rezessiven Phase.¹ Für 2025 war ein moderater Anstieg des BIP um 0,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.² Gleichwohl bleibt die gesamtwirtschaftliche Dynamik weiterhin verhalten. Die Rheinbahn bewegt sich damit in einem strukturell herausfordernden Umfeld.

Die Inflationsrate in Deutschland lag im Jahresdurchschnitt 2025 wie auch schon im Jahr 2024 bei 2,2 Prozent.³ Damit hat sich der Preisauftrieb gegenüber den Vorjahren deutlich abgeschwächt (2023: 5,9 Prozent; 2022: 6,9 Prozent). Vor dem Hintergrund der stabilisierten Inflationsentwicklung senkte die Europäische Zentralbank auch im Jahr 2025 in der ersten Jahreshälfte mehrfach die Leitzinsen, bevor im zweiten Halbjahr eine Zinspause eingelegt wurde. Der maßgebliche Leitzins betrug zum 31. Dezember 2025 2,00 Prozent.⁴ Die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen lag im Jahresdurchschnitt 2025 bei 2,6 Prozent.⁵

Für 2026 wird eine Fortsetzung der geldpolitischen Normalisierung erwartet, sofern die Inflationsentwicklung nachhaltig stabil bleibt.

Die Zinsentwicklung hat unmittelbare Auswirkungen auf die Investitions- und Finanzierungsbedingungen kommunaler Verkehrsunternehmen.

Die Arbeitslosenquote lag im Jahresdurchschnitt 2025 bei 6,3 Prozent.⁶

Trotz des leichten Anstiegs bewegt sich das Niveau weiterhin im langfristigen Vergleich auf moderatem Stand. Für das Jahr 2026 wird eine weitgehend stabile Entwicklung erwartet. Gleichzeitig bestehen strukturelle Fachkräfteengpässe, die insbesondere auch den Verkehrssektor betreffen (Fahrpersonal, Werkstattpersonal, Ingenieurberufe).

2. Branchenbezogene Rahmenbedingungen – öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Markt- und Nachfrageentwicklung:

Der öffentliche Personennahverkehr war in den vergangenen Jahren von erheblichen Nachfrageschwankungen geprägt. Nach den pandemiebedingten Einbrüchen setzte ab 2022 eine schrittweise Erholung ein. Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket führte bundesweit zu einer deutlichen Stabilisierung und Ausweitung der Fahrgastzahlen (Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV, Branchenbericht 2024).

Für das Jahr 2026 wird mit einer weiterhin stabilen Nachfrage gerechnet.

Die Entwicklung bleibt jedoch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Lage und der Beschäftigungssituation, der weiteren Ausgestaltung und Finanzierung des Deutschlandtickets, dem Mobilitätsverhalten im Kontext von Homeoffice und hybriden Arbeitsmodellen und der Energie- und Antriebskosten.

Die Energiepreise befinden sich trotz zeitlicher Stabilisierung weiterhin auf einem strukturell erhöhten Niveau. Insbesondere steigende Netzentgelte sowie der Anstieg des CO₂-Preises wirken kostenerhöhend.⁷

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, März 2026

² Quelle: Statistisches Bundesamt, März 2026

³ Quelle: Destatis, März 2026

⁴ Quelle: EZB, März 2026

⁵ Quelle: Deutsche Bundesbank, März 2026

⁶ Quelle: Bundesagentur für Arbeit, März 2026

⁷ Quelle: Destatis, März 2026

Dies betrifft sowohl elektrisch betriebene Stadtbahnen als auch Busflotten im Zuge der schrittweisen Umstellung auf alternative Antriebe (E-Busse, Wasserstoff). Diese Entwicklungen haben unmittelbare Auswirkungen auf die Kosten- und Investitionsstruktur im öffentlichen Nahverkehr.

Personalaufwand:

Der ÖPNV ist personalintensiv. Tarifsteigerungen im öffentlichen Dienst sowie im kommunalen Arbeitgeberbereich führten 2025 zu deutlichen Kostensteigerungen. Auch für 2026 ist mit weiterem Lohnkostendruck zu rechnen. Zusätzlich erschwert der Fachkräftemangel die Besetzung von Fahrpersonalstellen, was sich sowohl auf Kosten (z. B. Zeitarbeit, Ausbildungsprogramme) als auch auf das Leistungsangebot auswirken kann. Der gezielte Personalaufbau dient dabei insbesondere der Stabilisierung des Betriebs sowie der Rekrutierung und Entwicklung zukunftsrelevanter Kompetenzen.

Investitions- und Transformationskosten:

Der Verkehrssektor steht weiterhin vor erheblichen Transformationsanforderungen:

- Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten
- Ausbau der Ladeinfrastruktur und sonstigen Infrastruktur
- Digitalisierung von Betrieb und Vertrieb
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik

Diese Investitionen erfolgen vielfach unter Inanspruchnahme von Förderprogrammen von Bund und Ländern. Gleichwohl verbleiben signifikante Eigenanteile bei den Unternehmen. Die Bauwirtschaft verzeichnete 2025 erneut einen deutlichen Rückgang der Bruttowertschöpfung um 3,6 Prozent bei gleichzeitigem Anstieg der Unternehmensinsolvenzen.¹⁰ Die parallele Beschaffung von Diesel- und Elektro-/Brennstoffzellenfahrzeugen dient dabei der Sicherstellung der Betriebsstabilität während der technologischen Transformation und dem Erhalt einer resilienten Fahrzeugflotte.

Dies wirkt sich mittelbar auf Infrastrukturprojekte im ÖPNV aus, da steigende Baukosten und eingeschränkte Kapazitäten zu Projektverzögerungen und Kostensteigerungen führen können. Gleichzeitig sind diese Investitionen notwendig, um die langfristige Leistungsfähigkeit des Systems sicherzustellen.

Das verarbeitende Gewerbe verzeichnete 2025 einen Rückgang um 1,3 Prozent.¹¹

Dies beeinflusst insbesondere Fahrzeughersteller und Zulieferer im Bahn- und Busbereich.

Bericht zum Geschäftsverlauf 2025

Das Geschäftsjahr 2025 war geprägt von einem weiterhin hohen Kostendruck bei gleichzeitig steigender Nachfrage im ÖPNV. Im Geschäftsjahr 2025 war die Entwicklung der Rheinbahn von einem weiterhin hohen Kostendruck bei gleichzeitig stabiler und leicht steigender Nachfrage geprägt. Gleichzeitig bleiben die Rahmenbedingungen für das Unternehmen herausfordernd.

Die Rheinbahn konnte ihre Erlössituation deutlich verbessern und den Kostendeckungsgrad spürbar steigern. Gleichzeitig bleibt die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs strukturell herausfordernd. Der ÖPNV ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und wird bewusst durch öffentliche Mittel getragen. Vor diesem Hintergrund lag der Fokus im Geschäftsjahr 2025 auf vier zentralen Handlungsfeldern:

- Stabilisierung des Betriebs und der Leistungsfähigkeit
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit
- Fortsetzung der Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur
- Konsequente Weiterführung der Transformationsoffensive R(h)ein in die Zukunft

¹⁰ Quelle: Destatis, März 2026

¹¹ Quelle: Destatis, März 2026

Insgesamt zeigt sich: Die Rheinbahn entwickelt sich operativ stabil weiter, steht aber weiterhin vor strukturellen Herausforderungen im Finanzierungssystem des ÖPNV. Für die Fahrgäste bedeutete das im Geschäftsjahr 2025 eine stabile Verkehrsleistung bei gleichzeitig leicht wachsendem Angebot und steigender Nutzung.

Zugleich hat die Rheinbahn zentrale Zukunftsthemen konsequent vorangetrieben und wichtige Impulse für Innovation, Nachhaltigkeit und Digitalisierung im öffentlichen Personennahverkehr gesetzt. Ausgewählte Meilensteine waren:

Autonomes Fahren – XPONENTIAL Europe 2025

Mit der Erprobung eines autonomen Shuttles auf der Fachmesse XPONENTIAL Europe 2025 im Februar unternahm die Rheinbahn einen weiteren Innovationsschritt in Richtung automatisierter Mobilität. Das elektrisch betriebene Fahrzeug wurde unter Realbedingungen eingesetzt und liefert seither wertvolle Erkenntnisse für einen möglichen zukünftigen Einsatz autonomer Systeme im ÖPNV. Damit stärkt die Rheinbahn ihre Rolle als Treiberin technologischer Entwicklungen in der Branche. Ziel ist es, innovative Technologien gezielt in den Betrieb zu überführen und damit die Effizienz und Qualität der Mobilitätsangebote weiter zu verbessern.

E-Bus-Port Heerd

Im September nahm die Rheinbahn den neuen E-Bus-Port in Düsseldorf-Heerd in Betrieb und setzte damit einen bedeutenden Meilenstein auf dem Weg zur emissionsfreien Busflotte. Die hochmoderne Ladeinfrastruktur ermöglicht perspektivisch den Einsatz von bis zu 60 batterieelektrischen Bussen. Ein intelligentes Lademanagement sowie eine eigene Photovoltaikanlage erhöhen die Energieeffizienz und unterstützen eine nachhaltige Betriebsführung. Der Ausbau der Infrastruktur ist ein zentraler Baustein für die Transformation des Unternehmens.

Kinderstimmen-Aktion „Deine Stimme – Deine Stadt“

Mit der Aktion „Deine Stimme – Deine Stadt“ hat die Rheinbahn im November ein starkes gesellschaftliches Zeichen gesetzt und Kinderrechte hörbar gemacht. Bis Ende des Jahres sprachen Kinder in zahlreichen Fahrzeugen die Haltestellenansagen. Die überwältigende Resonanz aus der Stadtgesellschaft machte die Aktion schnell zu einem positiven Stadtgespräch und unterstreicht, wie Mobilität Menschen emotional verbinden kann.

Digitales Ticketing – CALO

Ebenfalls im November schuf die Rheinbahn mit der Einführung von CALO die Grundlage für einen bundesweiten Standard im digitalen Ticketing. Das System ermöglicht den Ticketkauf direkt im Fahrzeug per Bankkarte, Guthabekarte oder Smartphone – einfach, bargeldlos und ohne zusätzliche App. Die interoperable Architektur ist offen für andere Verkehrsunternehmen und setzt neue Maßstäbe für eine vernetzte, digitale Mobilität in Deutschland. Ziel ist es, Zugang zum öffentlichen Nahverkehr für die Fahrgäste so einfach und barrierearm wie möglich zu gestalten.

Erweiterung des On-Demand-Services „flexy“

Der On-Demand-Service „flexy“ wurde im September deutlich ausgeweitet. Bedienungsgebiet und Einsatzzeiten vervierfachten sich; in vielen Stadtteilen steht das Angebot nun rund um die Uhr zur Verfügung. Zudem wurde die Anbindung an die Region weiter gestärkt. „flexy“ ergänzt das bestehende Liniennetz flexibel und klimafreundlich – insbesondere dort, wo klassische Angebote an ihre Grenzen stoßen. Damit wird das bestehende Angebot gezielt ergänzt und die Kundenorientierung gestärkt.

Wasserstofftankstelle am Höherweg

Im Mai 2025 nahm die Rheinbahn gemeinsam mit H2 MOBILITY und den Stadtwerken Düsseldorf am Standort Höherweg Europas leistungsstärkste Wasserstofftankstelle in Betrieb. Mit einer Tageskapazität von bis zu fünf Tonnen Wasserstoff schafft sie die infrastrukturelle Grundlage für den weiteren Ausbau der Wasserstoffbusflotte und stärkt die strategische Ausrichtung auf alternative Antriebstechnologien.

Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket 2025

Im Jahr 2025 wurden die Mindereinnahmen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit Erlösminderungen aufgrund des Deutschlandtickets durch eine Zuwendung ausgeglichen. Die Zuwendung gleicht folgende Ergebnisbelastungen aus:

- Fahrgeldeinnahmeverluste
- Reduzierte Einnahmen nach SGB IX
- Verluste bei Vertriebsprovisionen

Der endgültige Antrag auf Zuwendung für das Deutschlandticket im Jahr 2025 wird voraussichtlich im Frühjahr 2027 gestellt. Mit einem endgültigen Bescheid durch den Fördergeber ist im Sommer bis Herbst des Jahres 2027 zu rechnen.

Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket 2026

Die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket im Jahr 2026 werden ebenfalls durch Zuwendungen ausgeglichen. Monatlich werden Abschläge zur Liquiditätssicherung an die Rheinbahn auf Basis der vorläufig gewährten Zuwendung des Jahres 2025 ausgezahlt. Der vorläufige Antrag für die Zuwendung des Jahres 2026 wird ungefähr im Sommer 2026 gestellt. Der endgültige Antrag wird somit wieder zeitversetzt im Frühjahr 2028 gestellt werden.

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Ermittlung der Fahrgastzahlen wird im ÖPNV traditionell nicht auf Basis der tatsächlich getätigten Fahrgeldeinnahmen abgebildet, sondern über eine statistische Berechnung der Fahrgeldeinnahmen abgeleitet. Die verschiedenen Ticketgruppen sind mit Fahrtenhäufigkeiten versehen, über die retrograd die Fahrgastzahlen errechnet werden. Der VRR und die Konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (KViV) beschlossen in einer

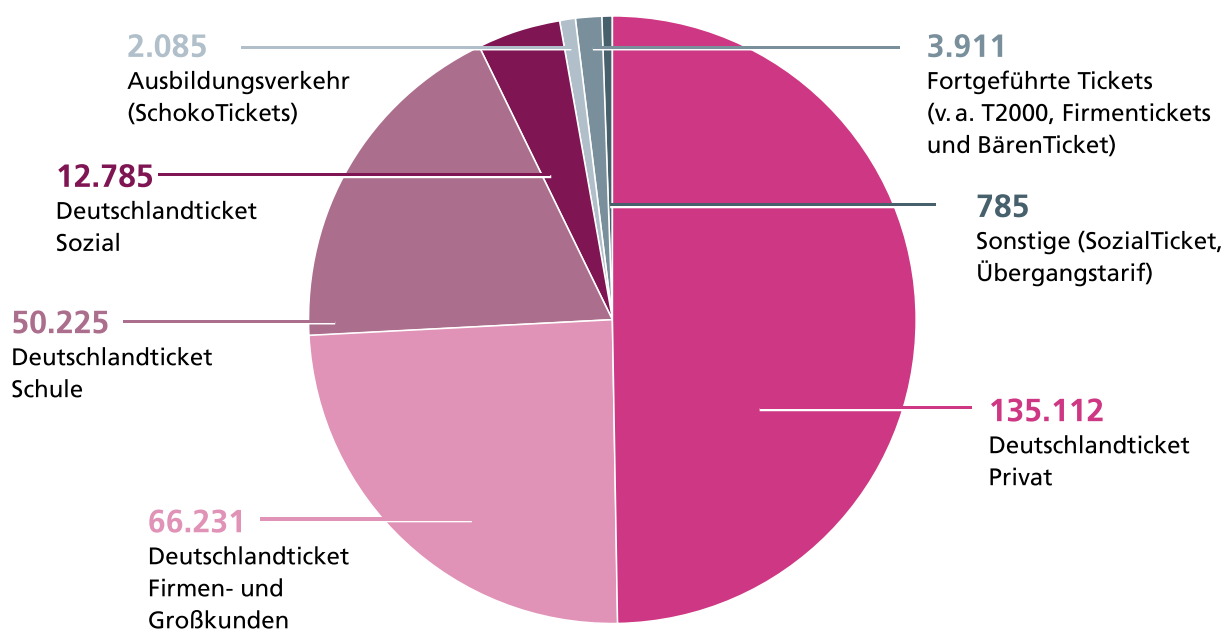
Gesellschafterversammlung 2020 eine flächendeckende Reduktion der statistisch hinterlegten Fahrtenhäufigkeiten aller Zeitkarten um ca. –15 Prozent. Die Entscheidung ist bindend für das gesamte Verbundgebiet. Für 2022 wurde beschlossen, die Fahrtenhäufigkeit um weitere 5 Prozent zu reduzieren. 2023 wurde die Einführung des Deutschlandtickets mit einer Fahrtenhäufigkeit von 50 Fahrten beschlossen. Im Jahr 2025 wurden die Fahrtenhäufigkeiten für das Deutschlandticket feinjustiert. So wurde die Fahrtenhäufigkeit für das Deutschlandsemesterticket von 50 auf 26 reduziert. Hierdurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren nicht gegeben.

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Rheinbahn insgesamt 202,6 Mio. berechnete Fahrgäste befördert. Gegenüber 2024 ergibt sich eine Reduzierung um 7,8 Mio. Fahrgäste (–3,7 Prozent). Ursächlich für diesen kalkulatorischen Effekt ist insbesondere die oben geschilderte Anpassung der Fahrtenhäufigkeiten beim Deutschlandsemesterticket, welche zu einer Reduzierung von 6,3 Mio. Fahrgästen führte. Unter der Annahme für das Geschäftsjahr 2025 geltenden Fahrtenhäufigkeit für das Deutschlandsemesterticket von 26 Fahrten auch im Jahr 2024 ergäbe sich ein Vergleichswert für das Jahr 2024 von 200,9 Mio. Fahrgästen. Somit wäre bei entsprechender einheitlicher Berechnungsgrundlage beim Deutschlandsemesterticket ein Anstieg der kalkulatorischen Fahrgäste von 2024 auf 2025 von 1,7 Mio. Fahrten (+0,8 Prozent) zu verzeichnen gewesen. Ergänzend führten Anpassungen in den Tarifstrukturen des VRR im Jahr 2025 zu einer nur begrenzten Vergleichbarkeit der kalkulatorischen Fahrgastzahlen der Jahre 2024 und 2025.

Im Geschäftsjahr 2025 summierten sich die Fahrgeldeinnahmen der Rheinbahn auf 217,3 Mio. EUR (Vorjahr: 190,8 Mio. EUR). Aufgrund der erheblichen Preiserhöhung des Deutschlandtickets von 49 EUR auf 58 EUR und der somit höheren Durchschnittserlöse pro Abonnent*in, sind dies +26,5 Mio. EUR (+13,8% Prozent) mehr gegenüber Vorjahr und –0,7 Mio. EUR gegenüber Plan (Plan: 218 Mio. EUR).

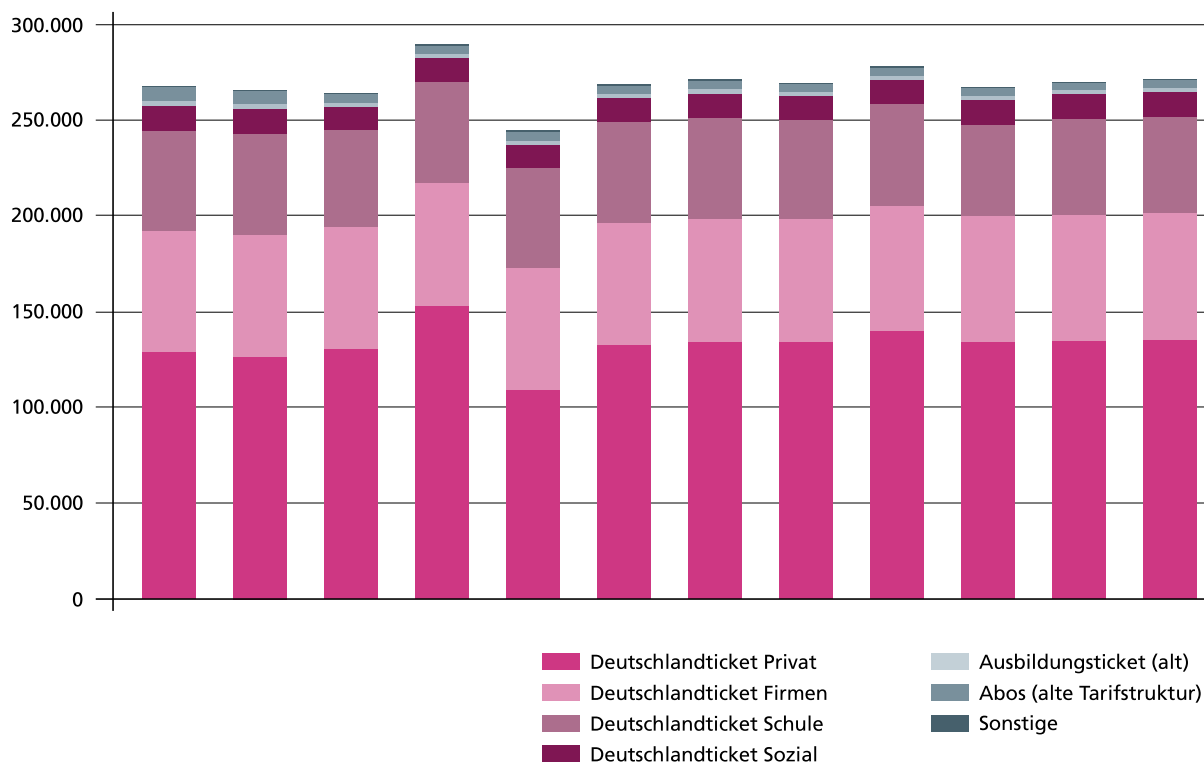
Gesamt Abo Dezember 2025: 271.134

Gesamt Deutschlandticket Dezember 2025: 264.353



Informativ: Deutschlandsemestertickets 45.969 Stück

Absatz Abos 2025



Absatz Abos	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Deutschlandticket Privat	128.422	126.114	130.149	152.608	108.602	132.153	133.678	133.809	139.627	133.646	134.241	135.112
Deutschlandticket Firmen	63.349	63.866	63.967	64.165	63.757	64.107	64.296	64.333	65.110	65.712	65.941	66.231
Deutschlandticket Schule	52.428	52.123	52.244	52.793	52.316	52.305	53.107	51.547	53.187	47.913	50.097	50.225
Deutschlandticket Sozial	13.160	13.582	11.683	12.447	11.960	12.468	12.529	12.597	12.773	12.897	13.057	12.785
Ausbildungsticket (alt)	2.344	2.354	2.334	2.298	2.284	2.267	2.216	2.036	2.212	2.015	2.093	2.085
Abos (alte Tarifstruktur)	7.242	7.009	4.581	4.516	4.423	4.348	4.280	4.140	4.114	4.063	3.502	3.911
Sonstige	625	671	640	635	1.046	978	965	831	821	798	803	785
Gesamt	267.570	265.719	265.598	289.462	244.388	268.626	271.071	269.293	277.844	267.044	269.734	271.134

ERTRAGSLAGE

Die Ertragslage stellt sich inkl. Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket wie folgt dar:

Tabelle in Mio. EUR

		Plan 2025	Ist 2025	Ist 2024
Anhang 12	Umsatzerlöse	251,0	264,6	221,5
Anhang 13	Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	4,6	3,8
Anhang 13	Andere aktivierte Eigenleistungen	10,6	10,6	11,8
Anhang 14	Sonstige betriebliche Erträge (ohne Ausgleichszahlungen Deutschlandticket)	3,7	28,7	18,3
Anhang 14	Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket inkl. Auflösung Rückstellung letztes Jahr	91,3	93,2	93,6
Anhang 19	Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,2	0,1
Anhang 19	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	0,0	0,0	0,0
Anhang 19	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,2	1,8	4,2
	Zwischensumme	356,8	403,7	353,2
Anhang 12	Abzüglich Zuschüssen (ÖPNV-Pauschale)	0,0	-2,0	-1,9
	Gesamtertrag	356,8	401,7	351,3
Anhang 15	Materialaufwand	164,5	166,2	161,2
Anhang 16	Personalaufwand	267,5	259,0	227,3
Anhang 17	Abschreibungen	60,2	54,9	49,5
Anhang 18	Sonstige betriebliche Aufwendungen	51,6	51,5	43,5
Anhang 19	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	13,3	11,3	11,5
Anhang 20	Sonstige Steuern	0,3	0,4	0,5
	Gesamtaufwand	557,4	543,3	493,6
	Operatives Ergebnis (ohne ÖPNV-Pauschale)	-200,6	-141,6	-142,3
	Ergebnis vor Ausgleichszahlungen Deutschlandticket	-291,9	-234,8	-235,9
	Kostendeckungsgrad vor Ausgleichszahlungen Deutschlandticket	47,6 %	56,8 %	52,2 %
	HGB-Ergebnis (inkl. ÖPNV-Pauschale)	-200,6	-139,6	-140,4

Ergebnisentwicklung

Das operative Ergebnis stellt einen wesentlichen finanziellen Leistungsindikator dar und hat sich mit –141,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresergebnis von –142,3 Mio. EUR um 0,7 Mio. EUR verbessert. Ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlung aus dem Deutschlandticket ist das Ergebnis um 1,1 Mio. EUR besser ausgefallen. Wesentliche Gründe sind deutlich gestiegene Gesamterträge und recht stabile Gesamtaufwendungen, wobei es in den unterschiedlichen Erlöskonten- und Aufwandskontengruppen unterschiedliche Differenzen bei der Vorjahresbetrachtung gibt.

Das Ergebnis ist Ausdruck der Systemlogik des öffentlichen Nahverkehrs und nicht isoliert, als Maßstab für operative Leistungsfähigkeit zu betrachten. Gleichzeitig konnte die wirtschaftliche Entwicklung gegenüber dem Vorjahr verbessert werden.

Die Umsatzerlöse liegen im Jahr 2025 sowohl über Plan (+13,6 Mio. EUR) als auch über dem Vorjahr (+43,1 Mio. EUR). Der Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber Plan (+13,6 Mio. EUR) ist hauptsächlich begründet mit einem leichten Anstieg der Fahrgeldeinnahmen (+1,3 Mio. EUR), einer Verbesserung des Saldos aus den Ergebnissen der Einnahmeaufteilung – SPNV-Fremdnutzerausgleich (+11,4 Mio. EUR), Ausgleichszahlungen (+2,3 Mio. EUR), Werbung und Vermietung (+1,8 Mio. EUR), verbundfremden Verkehrserträgen (+1,3 Mio. EUR) sowie leichten Anstiegen bei erhöhtem Beförderungsentgelt (+0,5 Mio. EUR). Eine gegenläufige Entwicklung ist bei den Erlösen aus Leistungen für Dritte zu beobachten (–7,1 Mio. EUR).

Beim Vergleich der Umsatzerlöse aus dem Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr (+43,1 Mio. EUR) fällt auf, dass sich alle Erlösgruppen positiv entwickelt haben. Fahrgeldeinnahmen (+27,7 Mio. EUR), SPNV-Fremdnutzerausgleich (+8,5 Mio. EUR), verbundfremde Verkehrserträge (+2,1 Mio. EUR), Ausgleichszahlungen (+1,6 Mio. EUR), Werbung und Vermietung (+1,6 Mio. EUR), erhöhtes Be-

förderungsentgelt (+0,8 Mio. EUR) und Erlösen aus Leistungen für Dritte (+0,8 Mio. EUR) sind gestiegen.

Die Zinserträge lagen mit 1,8 Mio. EUR signifikant niedriger als im Vorjahr (4,2 Mio. EUR). Hierfür ursächlich war ein weiterentwickeltes Liquiditätsmanagement zur Optimierung einer bedarfsgerechten Finanzierungsstruktur. Hierdurch konnten im Vergleich zu den Vorjahren die vorgehaltenen Liquiditätspuffer reduziert werden. Zu den erzielten Zinserträgen führten gegenläufig trotz stabiler Zinsraten im Jahr 2025 die zinsertragsbringende Anlage von noch einbehaltenen Raten aus der Anschaffung neuer Hochflur-Stadtbahnen.

Der Materialaufwand im Jahr 2025 in Höhe von 166,2 Mio. EUR liegt mit 5 Mio. EUR über den Werten des Vorjahres (161,2 Mio. EUR), hauptsächlich durch erhöhte Aufwendungen für bezogene Leistungen (+7,5 Mio. EUR), höheren Materialverbrauch (+2,9 Mio. EUR), höhere Aufwendungen für Leistungen für Dritte (+2,0 Mio. EUR). Gegenläufig wirken verminderte Aufwendungen für Energie und Treibstoff (–3,8 Mio. EUR) und Eigenfertigungen (–1,7 Mio. EUR).

Der Personalaufwand betrug im Jahr 2025 259,0 Mio. EUR und lag um +31,7 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau (227,3 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war die Tarifeinigung im Jahr 2024, die erst 2025 voll zur Wirkung kam sowie durch einen geplanten Aufbau der Mitarbeitendenanzahl insbesondere zur Leistungsausweitung und Stabilisierung im Fahrdienst. Die Verbesserung gegenüber Plan von 8,5 Mio. EUR ist durch eine Planunterschreitung beim Durchschnittsbestand von rund 239 Mitarbeitenden zu erklären.

Die planmäßigen Abschreibungen liegen mit rund 54,9 Mio. EUR unter Plan. Wesentliche Ursache sind weiterhin anhaltende Lieferkettenprobleme, der Fachkräftemangel und gestiegene Preise im Baubereich, die die Investitionstätigkeit verzögerten. Hinzu kommt die verzögerte Auslieferung von HF6-Fahrzeugen gegenüber dem Plan. Die planmäßigen Abschreibungen lagen 5,4 Mio. EUR über dem Vorjahr.

Der Kostendeckungsgrad (vor Berücksichtigung der Zuwendungen aus dem Deutschlandticket) aus Fahrgeldeinnahmen, Abgeltungszahlungen für Sozialtickets, Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehre sowie sonstigen Erträgen (sonstigen Umsatzerlösen, Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen, anderen aktivierten Eigenleistungen sowie sonstigen betrieblichen Erträgen) liegt mit 56,8 Prozent um 4,6 Prozentpunkte oberhalb des Vorjahresniveaus (Vorjahr: 52,2 Prozent). Wesentliche Ursache sind die deutlich gestiegenen Umsatzerlöse. Dies zeigt eine verbesserte wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens trotz gestiegener Kosten.

Vermögenslage

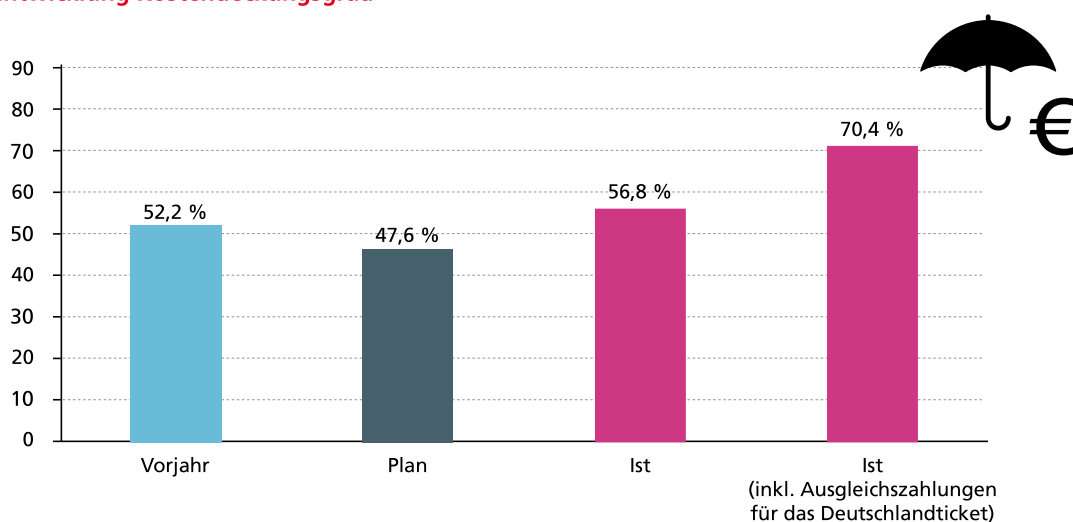
Die Bilanzsumme der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 betrug 873,5 Mio. EUR. Bedeutende Posten des Sachanlagevermögens (695,2 Mio. EUR) sind Gleisanlagen/Streckenausrüstungen (185,1 Mio. EUR) und Fahrzeuge

für den Personenverkehr (189,4 Mio. EUR), geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau (154,5 Mio. EUR) sowie Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte (120,2 Mio. EUR).

Die Vorräte erhöhten sich um 6,2 Mio. EUR auf 51,9 Mio. EUR, im Wesentlichen durch höhere unfertige Leistungen (+4,6 Mio. EUR) sowie eine Erhöhung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 1,6 Mio. EUR.

Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 226,5 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote ist gegenüber dem Vorjahr auf 25,9 Prozent (Vorjahr: 23,8 Prozent) gestiegen. Auf der Passivseite verringerten sich im Wesentlichen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 42,5 Mio. EUR und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (–18,2 Mio. EUR). Ferner stiegen die Rückstellungen um 6,0 Mio. EUR. Gegenläufig reduzierten sich die empfangenen Zuschüsse (Bilanzposition Sonstige Verbindlichkeiten) durch Absetzung vom Anlagevermögen um 20,3 Mio. EUR.

Entwicklung Kostendeckungsgrad



Aktiva	31.12.2025 TEUR	31.12.2024 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Immaterielle Vermögensgegenstände	5.137	7.247
Sachanlagen	695.242	698.774
Finanzanlagen	9.054	6.082
B. UMLAUFVERMÖGEN		
Vorräte	51.936	45.657
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	37.760	32.046
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	71.396	159.183
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2.998	1.890
	873.524	950.879

Passiva	31.12.2025 TEUR	31.12.2024 TEUR
A. EIGENKAPITAL		
Gezeichnetes Kapital	35.000	35.000
Kapitalrücklage	123.442	123.442
Gewinnrücklagen	53.050	53.050
Bilanzgewinn	14.978	14.978
B. RÜCKSTELLUNGEN	126.715	120.696
C. VERBINDLICHKEITEN	519.527	602.874
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	811	839
	873.524	950.879

Finanzlage

Die Mittelveränderung aus der Investitionstätigkeit im Jahr 2025 resultiert im Wesentlichen aus Investitionen in Höhe von 96,3 Mio. EUR (Vorjahr: 112,8 Mio. EUR) und abgesetzten Zuschüssen für Investitionen von 46,8 Mio. EUR (Vorjahr: 70,1 Mio. EUR). Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren Beschaffungen von Fahrzeugen für den Personenverkehr (41,7 Mio. EUR), Gleisanlagen sowie Stadtbahnanlagen einschließlich Grundstücken und Bauten (25,0 Mio. EUR), immaterielle Vermögensgegenstände/ IT-Systeme (1,6 Mio. EUR), Maschinen und maschinelle Anlagen (2,4 Mio. EUR) sowie sonstige Anlagen und Anlagen im Bau (25,6 Mio. EUR). Die Investitionen sichern die langfristige Leistungsfähigkeit der Rheinbahn. Sie sind Voraussetzung für einen stabilen und zukunftsfähigen Betrieb.

Die Mittelveränderung aus der laufenden Finanzierungstätigkeit ergibt sich einerseits aus Einzahlungen aus Verlustübernahmen und Zahlungszuflüssen aus Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket. Andererseits sind Auszahlungen durch Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 95,4 Mio. EUR (Vorjahr: 24,7 Mio. EUR), gezahlte Zinsen in Höhe von 10,9 Mio. EUR (Vorjahr: 11,1 Mio. EUR) erfolgt. Im Jahr 2025 wurden wie im Vorjahr keine Auszahlungen an die Gesellschafterin vorgenommen.

Die Finanzmittel am 31. Dezember 2025 bestanden aus laufenden Guthaben und Geldanlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 71,4 Mio. EUR.

Die Rheinbahn war jederzeit in der Lage, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Die Rheinbahn wird durch die Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf finanziert. Am 16. Mai 2018 wurde ein entsprechender Gewinnabführungsvertrag geschlossen.

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Ein wichtiger finanzieller Leistungsindikator neben dem operativen Ergebnis (–141,6 Mio. EUR gegenüber Vorjahr –142,3 Mio. EUR, im Wesentlichen bedingt durch deutlich, um +50,5 Mio. EUR, gestiegene Gesamterträge und ebenfalls deutlich, um +49,7 Mio. EUR, gestiegene Gesamtaufwendungen) ist der Kostendeckungsgrad. Dieser beträgt inklusive Zuwendungen aus dem Deutschlandticket 70,4 Prozent (Vorjahr: 71,2 Prozent). Zur Analyse der Entwicklung verweisen wir auf den Gliederungspunkt Ertragslage.

PROGNOSEBERICHT

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2026 geht das Unternehmen von einem operativen Ergebnis in Höhe von -180,7 Mio. EUR inklusive der Zuwendungen aus dem Deutschlandticket aus. Dies entspricht einem Kostendeckungsgrad (vor Berücksichtigung der Zuwendungen zum Deutschlandticket) von 49,6 Prozent.

Bei der Planung für 2026 wurden alle bekannten und erwarteten Veränderungen berücksichtigt, nicht jedoch eine längerfristige Beeinträchtigung beispielsweise durch neue Virusinfektionswellen oder der Einfluss von territorialen Auseinandersetzungen auf Lieferketten, Energie- und Materialpreise. Bei der Prognose für die Fahrgeldeinnahmen wurde gegenüber dem Ist 2025 (217,3 Mio. EUR) von einer Steigerung der Fahrgeldeinnahmen auf 222,7 Mio. EUR ausgegangen. Wesentlich dafür ist, dass das Deutschlandticket ab Januar 2026 eine Preisanpassung von 58 EUR auf 63 EUR erfahren hat. Weitere Fahrgeldeinnahmesteigerungen entstehen durch die 4,9-prozentige Tarifsteigerung des VRR für das Regelsortiment. Zwar ist durch die Steigerungen in den beiden Tarifgruppen mit Abonnentenverlusten zu rechnen. Diesen Verlusten soll mit umfangreichen Marketing- und Vertriebsmaßnahmen entgegnet werden, um auch weitere Abonnent*innen, insbesondere im Firmenkundensegment, dazuzugewinnen.

Der Personalbestand ist zum 31. Dezember 2026 mit 3.835 Vollzeitkräften (VZK) geplant. Darin ist eine Belegschaft von 3.573 VZK berücksichtigt. Daneben sind 186,2 Nachwuchs- und Zukunftskräfte, 32 VZK in Vermittlungsstellen wie dem ServiceCenter Personal, 10 VZK für Minijobs sowie 34 inaktive VZK wie z. B. Mitarbeitende in Freistellung der Altersteilzeit geplant.

In den Planansätzen für 2026 ist eine tariflich festgelegte Anpassung der Entgelte von durchschnittlich 3,3 Prozent ab 1. Mai 2026 berücksichtigt. Ergänzend kommen nicht beeinflussbare Aufwendungen wie Anpassungen der Beiträge zu den Sozialversicherungen hinzu.

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 im Jahr 2026 erwartete steigende Investitionstätigkeit (Bau neuer Betriebshöfe, Programm Kommunale Schiene, Bau neues Rechenzentrum) führt zu einer weiteren Erhöhung der Kapitaldienstkosten. Die Gesellschaft plant mit einem Zinsaufwand von 14,1 Mio. EUR sowie mit Abschreibungen in Höhe von 61,9 Mio. EUR.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat mit Beschluss vom 4. Juli 2019 verabschiedet, dass die Stadt Düsseldorf bis zum Jahr 2035 klimaneutral werden soll. Um dies zu erreichen, hat die Stadt Düsseldorf ein umfangreiches Klimaschutzprogramm auf den Weg gebracht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Handlungsprogramms sollen zu einer direkt quantifizierbaren Treibhausgasminimierung führen.

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

Der Nahostkonflikt führt zu Unsicherheiten in der globalen Energieversorgung und beeinflusst insbesondere die Preise für Mineralölprodukte. Durch den Dieselswap ist die Dieselpreisabsicherung der Rheinbahn auch unter den derzeit nur schwer prognostizierbaren Rahmenbedingungen verlässlich gewährleistet. Außerdem ist bei der Flottenmodernisierung ein hoher Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen eingeplant, um von Mineralölprodukten unabhängiger zu sein.

Risiken und Chancen

Das Chancen- und Risikomanagement der Rheinbahn umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Im Rahmen des Früherkennungssystems wird dem Vorstand viermal jährlich und dem Aufsichtsrat zweimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Sollten wesentliche Risiken außerhalb des Berichtsturnus auftreten, besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Die im Risikobericht benannten Chancen und Risiken werden entsprechend kategorisiert und nach ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert. Wesentlicher Fokus liegt auch auf den Änderungen in den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Wirtschaft.

Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken und den daraus abgeleiteten Gegenmaßnahmen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und der Mittelfristplanung der Rheinbahn keine Risiken bekannt, die die Rheinbahn bestandsgefährdend beeinträchtigen können.

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

Risiken

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

Preis- und Zinsentwicklung

Im Jahr 2025 haben sich die Verbraucherpreise im Euroraum und damit auch in Deutschland stabilisiert. Die Inflation lag Ende 2025 bei rund 2 Prozent, also nahe dem Zielwert der Europäischen Zentralbank. Somit war die Kostensteigerung moderat, aber durchaus für Verbraucher*innen spürbar. Energie und Personalkosten entwickelten sich hierbei weiterhin überdurchschnittlich.

Diese Entwicklung führte auch bei der Rheinbahn zu höheren Energie- und Personalkosten. Auch in Zukunft wird durch mögliche Unterbrechungen der Lieferketten (u. a. aufgrund der weltweit vorherrschenden geopolitischen Lage) und Fachkräftemangel auf dem deutschen Markt die Ergebnissituation überdurchschnittlich beeinflusst.

Durch den neu strukturierten strategischen Einkauf im Bereich Energie versucht die Rheinbahn, proaktiv dagegenzuarbeiten. Durch die Arbeitsplatzsicherheit eines kommunalen Trägers kann in konjunkturell schwachen Zeiten ein Vorteil beim Wettbewerb um die Fachkräfte erzielt werden.

Die Zinsentwicklung bleibt weiterhin auf hohem Niveau und ein steigender Finanzierungsbedarf ist u. a. durch die Modernisierung der Flotte ein relevanter Kostenaspekt in den kommenden Jahren, der auch vor dem Hintergrund des zuletzt volatilen Zinsumfeldes Preisrisiken impliziert. Dem wirkt die Rheinbahn entgegen, indem sie die Finanzierung bedarfsgerecht bündelt und mit ihren Partnern eine optimale Verzinsung und eine Ausnutzung diverser Finanzierungsquellen, also einer Kombination aus Darlehen, Förderkrediten und Zuschüssen, realisieren möchte.

Deutschlandticket

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 führte insbesondere zu einer Reduzierung der Abonnementpreise und somit zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen. Generell sollen aktuell die Verluste bei Fahrgeldeinnahmen durch das Deutschlandticket von Bund und Land ausgeglichen werden. Durch Preiserhöhungen sollte der Anteil der Zuwendungen verringert werden, was auch teilweise geschehen ist. Die Möglichkeit einer Rückzahlung von Zuwendungen aus den vorläufigen Anträgen besteht immer, vor allem wenn die Rheinbahn höhere Fahrgeldeinnahmen ausweisen kann, als in den vorläufigen Anträgen berücksichtigt. Das Risiko besteht darin, dass die vereinbarten Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket ausbleiben oder nicht verbindlich geregelt sind. In diesem Fall sind die Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen nicht vollständig kompensiert. Das Deutschlandticket hat die Erlösstruktur im öffentlichen Nahverkehr grundlegend verändert. Die Finanzierung des Deutschlandtickets erfolgt bundesweit auf Basis vorläufiger Abrechnungen. Die Bildung von Rückstellungen erfolgt vorsorglich und entspricht einer konservativen kaufmännischen Bewertung.

Finanzierung

Die Finanzierung der Rheinbahn basiert auf kommunalen Zuschüssen, Landes- und Bundesförderprogrammen sowie eigenen Erlösen. Die Stadt Düsseldorf trägt als Hauptgesellschafterin wesentlich zur Sicherstellung des laufenden Betriebs und der Investitionen bei. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Erneuerung der kommunalen Schieneninfrastruktur mit umfangreichen Fördermitteln, von denen die Rheinbahn im Berichtsjahr profitierte. Trotz dieser stabilen Finanzierungsbasis steht das Unternehmen aufgrund steigender Kosten und hoher Investitionsanforderungen unter erheblichem wirtschaftlichem Druck. Durch ein neu strukturiertes Fördermittelmanagement und die bereits oben erwähnten diversen Finanzquellen kann eine langfristig gesicherte und auskömmliche Finanzierung sichergestellt werden. Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit variable Zinssätze durch Zinsswaps gesichert.

Die Landesregierung hatte durch ein Gutachten den Erneuerungsbedarf für die kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetze ermitteln lassen. Bei der Erneuerung geht es um Anlagen, die am Ende ihrer Lebensdauer gegen moderne Anlagen ausgetauscht werden. Das Gutachten beziffert den hierfür notwendigen Investitionsbedarf bis 2031 auf 2,6 Mrd. EUR. Dieser umfasst sämtliche Strecken (Gleise, Weichen, Oberleitungen) sowie Haltestellen und Brücken.

Insgesamt gelang es der Rheinbahn gemeinsam mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, hier eine Förderzusage von bis zu 195,3 Mio. EUR zu erhalten. Die Maßnahmen laufen über zehn Jahre bis 2031.

Nahostkonflikt

Der Nahostkonflikt führt zu Unsicherheiten in der globalen Energieversorgung und beeinflusst insbesondere die Preise für Mineralölprodukte. Dies kann 2026 zu spürbaren Schwankungen der Dieselpreise und allgemein der Energiekosten führen.

Dafür nimmt die Rheinbahn auf jährlicher Basis eine Dieselpreisabsicherung vor. Ebenfalls erfolgen eine kontinuierliche Überwachung und eine bedarfsgerechte Absicherung der Strompreise. Somit überwacht die Rheinbahn fortlaufend ihre Energiepreisschwankungen und sichert diese strategisch im Bedarfsfall ab.

SPNV-Fremdnutzer ausgleich

Für das Jahr 2025 galten noch immer die Ergebnisse der Fremdnutzererhebung aus dem Jahr 2017 mit einigen Fortschreibungen und Ergänzungen. Zur Ermittlung des VRR-Regeltarifs sind auch die Korrekturbedarfe und die Verrechnungen zwischen den Verbünden durch das Kompetenzzentrum Marketing NRW Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH berücksichtigt. Vereinbarungsgemäß ist die, mit den Tariforganisationen in NRW abgestimmte, 2. Stufe des Einnahmeaufteilungsverfahrens nach dem Leipziger Modell (PLZ-Verrechnung, Tourismus) berücksichtigt. Jedoch nur für die Monate August bis Dezember 2025. Eine endgültige Berücksichtigung der 2. Stufe des Einnahmeaufteilungsverfahrens wird im Jahr 2026 erwartet.

Mitarbeitende

Die Fachkräftesituation bleibt für die Rheinbahn weiter herausfordernd. Während sich die Situation im Fahrdienst durch Rekrutierungsmaßnahmen deutlich verbessert hat, bleibt die Suche nach Fachkräften in den anderen Bereichen, insbesondere in der Infrastruktur sowie den Werkstätten, herausfordernd. Der demografische Wandel, steigende Qualifikationsanforderungen sowie neue personelle Erfordernisse durch die steigende Digitalisierung stellen zusätzliche Anforderungen an die Weiterentwicklung unserer Mitarbeitenden sowie die Gewinnung neuer Mitarbeitender dar. Dem wirkt die Rheinbahn durch eine Stärkung der Arbeitgebermarke mit starken Sozialleistungen sowie umfangreichen Weiterbildungsangeboten dar.

IT

Die fortschreitende Digitalisierung wird nachhaltig die Effizienz der Rheinbahn steigern. Um diese Potenziale sicher zu nutzen, wird das IT-Risikomanagement kontinuierlich weiterentwickelt: durch moderne Sicherheitsarchitekturen, regelmäßige Prüfungen und qualifiziertes Personal.

US-Cross-Border-Lease

Das Unternehmen unterhält weiterhin langfristige US-Cross-Border-Leasing-Verträge aus den Jahren 1995 bis 2004. Diese Verträge werden ordnungsgemäß fortgeführt und erfüllen alle vertraglichen Verpflichtungen. Aufgrund regulatorischer Änderungen in den USA bestehen erhöhte Anforderungen an Dokumentation, Sicherheiten und Compliance. Die bestehenden Verträge werden regelmäßig überprüft, um Risiken aus steuerlichen oder rechtlichen Veränderungen frühzeitig zu erkennen. Aus heutiger Sicht ergeben sich keine Hinweise auf eine Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens.

Chancen

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

Für das Gelingen der Antriebs- und Mobilitätswende ist die Rheinbahn ein wesentlicher Faktor. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll gemäß verschiedener Branchenszenarien (u.a. Mobilitätsplan Düsseldorf) deutlich erhöht werden.

Dafür müssen wir das Angebot ausweiten und unterschiedliche Verkehrsmittel vernetzen. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV und können die Menschen zum Umsteigen vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen motivieren. Hierdurch werden langfristig neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen. Die Angebotsverbesserungen sind jedoch abhängig von einer gesicherten Finanzierung. In diesem Zuge befasst sich die Rheinbahn proaktiv mit der Ableitung einer szenarienbasierten Modellierung der Antriebs- und Mobilitätswende unter Berücksichtigung der strategischen Ziele der Rheinbahn. Wesentlicher Fokus hierbei ist es, eine planbare und qualitätsgesicherte Basis zur Diskussion des für die Antriebs- und Mobilitätswende erforderlichen Finanzierungsbedarfs für die spezifischen Bedürfnisse der Rheinbahn herzuleiten.

Weiterentwicklung des Unternehmens

Die vom Vorstand formulierte Zukunftsvision eröffnet dem Unternehmen bedeutende Chancen. Die Weiterentwicklung der Organisationsstruktur, die Stärkung der Führungskultur und die konsequente Ausrichtung auf Digitalisierung und Qualitätssteigerung ermöglichen eine nachhaltige Verbesserung der Leistungsfähigkeit. In einer Phase hoher finanzieller und betrieblicher Anforderungen schafft die strategische Neuausrichtung die Basis, um die Rheinbahn resilienter, moderner und attraktiver für Fahrgäste und Mitarbeitende zu machen. Ziel ist es, die Rheinbahn als leistungsfähigen und zukunftssicheren Mobilitätsanbieter weiterzuentwickeln.

Digitalisierung von Betriebsprozessen

Die fortschreitende Digitalisierung der Betriebsprozesse eröffnet dem Unternehmen wesentliche Chancen zur Steigerung von Effizienz, Qualität und Zuverlässigkeit. Durch den Einsatz moderner Daten- und Cloudtechnologien, digitaler Serviceketten sowie vernetzter Fahrzeug- und Betriebssteuerungssysteme können Abläufe optimiert, Ressourcen gezielter eingesetzt und die Kundenzufriedenheit nachhaltig erhöht werden. Die Digitalisierung stärkt zudem die Resilienz des Unternehmens, unterstützt die Bewältigung des Fachkräftemangels und schafft die Grundlage für innovative Mobilitätsangebote der Zukunft. Zugleich ist sie ein zentraler Hebel zur Verbesserung von Effizienz und Steuerungsfähigkeit.

Die Rheinbahn hat im Bereich der Digitalisierung vielfältige Projekte angestoßen, die in den nächsten Jahren vollendet werden sollen. Hierzu zählt u. a. das App-basierte Ticketsystem CALO.

Skaleneffekt bei Flottenmodernisierung

Die geplante Flottenmodernisierung bietet dem Unternehmen die Chance, durch Skaleneffekte deutliche wirtschaftliche Vorteile zu realisieren. Größere Beschaffungsvolumina und einheitliche Fahrzeugplattformen ermöglichen günstigere Einkaufskonditionen, reduzieren den Aufwand für Wartung und Ersatzteilhaltung und erhöhen die Zuverlässigkeit des Betriebs. Gleichzeitig erleichtert die Standardisierung die Integration digitaler Systeme und emissionsarmer Antriebstechnologien, wodurch die Flotte zukunftsfähiger und nachhaltiger wird.

Veränderung der Finanzierung des ÖPNV

Durch die Einführung neuer Ticketstrukturen im VRR zum 1. März 2025, aber auch die Fortführung des Deutschlandtickets, bietet sich die Chance, die Finanzierung des ÖPNV und somit auch die bevorstehenden Investitionen unseres Unternehmens auf neue Säulen zu stellen. Es bleibt abzuwarten, welche Maßnahmen Bund und Land 2026 hierzu ergreifen.

Fazit

Die Rheinbahn bewegt sich in einem strukturell herausfordernden Umfeld. Gleichzeitig zeigt das Geschäftsjahr 2025, dass operative Stabilisierung, wirtschaftliche Verbesserung und Zukunftsinvestitionen parallel möglich sind.

Entscheidend für die weitere Entwicklung bleibt die strukturelle Finanzierung des ÖPNV.

Erklärung zur Unternehmensführung gem. Düsseldorfer Kodex

(analog zu den Anforderungen aus § 289f HGB)

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

Entsprechenserklärung gemäß Düsseldorfer Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Rheinbahn AG erklären, dass den Bestimmungen des Public Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf (Düsseldorfer Kodex) in der aktuell gültigen Fassung vom 12. Dezember 2024 [mit Ausnahme der Empfehlung 5.8] entsprochen wurde. Die im Jahr 2024 ausstehende Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist mit Beschluss des Aufsichtsrats vom 10.09.2025 in Kraft getreten.

Die Abweichung vom Düsseldorfer Kodex ergibt sich zu folgender Ziffer und wird wie folgt begründet:

Ziffer 5. 8 des Düsseldorfer Kodex:

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

Abweichung und Begründung:

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

Corporate Governance Struktur

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat, Zusammensetzung und Arbeitsweise der Ausschüsse

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

Vorstand

Der Vorstand besteht zum 31. Dezember 2025 aus Frau Annette Grabbe, die als einzelvertretungsbevollmächtigte Vorständin die Geschäfte des Unternehmens führt. Bis zum 19. Mai 2025 gehörte ergänzend Herr Michael Richarz dem Vorstand an.

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

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht aus 16 Mitgliedern, davon acht Vertreter*innen der Anteilseignerinnen und acht von der Belegschaft gewählte Arbeitnehmervertreter*innen. Die Gruppe der Arbeitnehmervertreter*innen setzt sich aus einem leitenden Angestellten und fünf Arbeitnehmenden des Unternehmens sowie zwei Gewerkschaftsvertreter*innen zusammen. Herr Rolf Tups ist seit dem 29. Juli 2024 Aufsichtsratsvorsitzender und wurde nach der Kommunalwahl 2025 in einer konstituierenden Aufsichtsratssitzung am 10.11.2025 erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

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

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

Hauptversammlung

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

Zu den Empfehlungen des Kodex im Einzelnen:

Gesellschafter*innen

Die 86. ordentliche Hauptversammlung fand am 19. Mai 2025 statt. Die Hauptversammlung nahm den Jahresabschluss 2024 mit dem Lagebericht der Gesellschaft und dem Bericht des Aufsichtsrats zur Kenntnis. Sie entlastete die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 und beschloss, die Prüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) mit der Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2025 zu beauftragen.

Aufsichtsrat

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

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

Die Aufsichtsratsbezüge 2025 werden im Geschäftsbericht und als Anlage zum Jahresabschluss gesamt ausgewiesen. Es besteht bei der Gesellschaft eine D&O-Versicherung, die als Gruppenversicherung unter anderem zugunsten der Aufsichtsratsmitglieder gilt.

Geschäftsführung

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

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

Die Vorstandsbezüge 2025 werden im Unternehmensbericht und als Anlage zum Jahresabschluss gesamt ausgewiesen. Es besteht bei der Gesellschaft eine D&O-Versicherung, die als Gruppenversicherung unter anderem zugunsten des Vorstands gilt. Darin wurde ein angemessener Selbstbehalt im Schadensfall vereinbart.

Verhaltenskodex

Wesentliche Bestandteile des Compliance-Systems der Rheinbahn AG sind die Betriebsvereinbarung Nr. 40 zu partnerschaftlichem Verhalten, der Verhaltenskodex vom 22. Januar 2024 und die Richtlinie zur Korruptionsvermeidung und gegen Vorteilsnahme vom 22. Januar 2024. Die im Jahr 2024 neu eingerichtete Organisationseinheit („Governance, Risk & Compliance“) wurde auch im Jahr 2025 personell und strukturell weiter ausgebaut. Hierzu verweisen wir auch auf die Ausführungen im Lagebericht.

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

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

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

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

Zielgrößen zum Frauenanteil in Führungsebenen und im Aufsichtsrat (Festlegungen)

Mit Beschluss vom 31. Mai 2021 hat der Aufsichtsrat die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und mit Beschluss vom 24. März 2025 für den Frauenanteil im Vorstand festgelegt. Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 18,75 Prozent (bis 30. Juni 2026) und für den Vorstand von 50,00 Prozent (bis 30. Juni 2028) definiert. Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands wurden mit Beschluss des Vorstands vom 18. März 2025 bis zum 30. Juni 2027 festgelegt. Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands wurde eine Zielgröße von 33,33 Prozent, auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitungen) von 25 Prozent vorgegeben.

Zielgrößen zum Frauenanteil in Führungsebenen und im Aufsichtsrat (Angaben)

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 verändert, sodass nun ein Frauenanteil von 31,3 Prozent zum 31. Dezember 2025 besteht. Die festgelegte Zielgröße ist damit erfüllt.

Die Zusammensetzung des Vorstands hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 geändert. Zurzeit wird das Unternehmen von einer Vorständin geführt, somit liegt der Frauenanteil bei 100 Prozent. Die festgelegte Zielgröße ist somit erfüllt.

Auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands (Bereichsleitungen) hat sich der Frauenanteil gegenüber dem 31. Dezember 2024 durch Personalveränderungen auf 55,6 Prozent erhöht. Der Zielwert von 25 Prozent ist erreicht.

Der Frauenanteil auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands (Stabsstellen- und Abteilungsleitungen) hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 auf 22,9 Prozent erhöht und liegt demnach über der gesetzten Zielgröße von 17,5 Prozent. Die Gesellschaft arbeitet weiter darauf hin, die Zahl der weiblichen Führungskräfte zu erhöhen.

Düsseldorf, den 31. März 2026

Rheinbahn AG, Düsseldorf
Der Vorstand

Annette Grabbe



rheinbahn.de

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025**

Rheinbahn AG, Düsseldorf

Bilanz zum 31. Dezember 2025

AKTIVA		31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Anhang			
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		4.214.843,00	6.394.725,00
2. Geleistete Anzahlungen		922.439,77	851.804,09
		5.137.282,77	7.246.529,09
II. Sachanlagen (1)			
1. Grundstücke und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken davon a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten TEUR 96.040 (Vj TEUR 76.742) davon b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs TEUR 3.254 (Vj TEUR 3.362)		120.243.732,17	95.952.714,17
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		185.177.307,68	163.224.230,68
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr		189.410.560,00	178.517.980,00
4. Maschinen und masch. Anlagen, die nicht zu 2. oder 3. gehören		21.556.934,00	15.742.671,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		24.385.153,00	17.312.333,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		154.467.977,36	228.024.268,08
		695.241.664,21	698.774.196,93
III. Finanzanlagen (2)			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		235.035,41	235.035,41
2. Beteiligungen		8.529.382,12	5.541.382,12
3. Sonstige Ausleihungen		289.636,40	305.794,30
		9.054.053,93	6.082.211,83
		709.433.000,91	712.102.937,85
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte (3)			
1. Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe		30.880.288,98	29.236.195,20
2. Unfertige Leistungen		16.831.116,35	12.256.001,73
3. Geleistete Anzahlungen		4.224.863,61	4.164.863,61
		51.936.268,94	45.657.060,54
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (4)			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		17.742.056,84	16.075.280,76
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		2.567.804,38	963.820,47
3. Sonstige Vermögensgegenstände		17.450.599,27	15.006.568,79
		37.760.460,49	32.045.670,02
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten (5)			
		71.396.242,30	159.182.564,12
		161.092.971,73	236.885.294,68
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		2.997.591,96	1.890.761,17
		873.523.564,60	950.878.993,70

Rheinbahn AG, Düsseldorf

Bilanz zum 31. Dezember 2025

PASSIVA		31.12.2025	31.12.2024
	Anhang	EUR	EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	(6)	35.000.000,00	35.000.000,00
II. Kapitalrücklage	(7)		
Einlagen der Stadt Düsseldorf		123.442.325,49	123.442.325,49
III. Gewinnrücklagen	(8)		
1. Gesetzliche Rücklage		3.500.000,00	3.500.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen		49.550.142,10	49.550.142,10
		53.050.142,10	53.050.142,10
IV. Gewinnvortrag		0,00	0,00
IV. Bilanzgewinn		14.978.114,58	14.978.114,58
		226.470.582,17	226.470.582,17
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		13.802.000,00	15.076.000,00
2. Sonstige Rückstellungen		112.912.974,96	105.620.000,00
		126.714.974,96	120.696.000,00
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		417.247.192,64	459.784.053,11
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		63.646.539,53	81.852.559,08
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		11.127.863,35	12.793.078,10
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		598.089,00	562.992,53
5. Sonstige Verbindlichkeiten		26.907.327,96	47.881.309,86
		519.527.012,48	602.873.992,68
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	810.994,99	838.418,85
		873.523.564,60	950.878.993,70

Rheinbahn AG, Düsseldorf
Gewinn- und Verlustrechnung 1. Januar bis 31. Dezember 2025

	Anhang	2025 EUR	2024 EUR
1. Umsatzerlöse	(12)	264.638.067,50	221.490.815,24
2. Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen	(13)	4.575.114,62	3.763.480,22
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	10.640.902,83	11.797.422,88
4. Sonstige betriebliche Erträge	(14)	121.908.861,91	111.925.218,33
5. Materialaufwand	(15)		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		60.004.169,23	62.529.612,61
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		106.135.747,60	98.650.262,01
6. Personalaufwand			
a) Entgelt	(16)	200.563.442,96	177.748.545,83
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Alters- versorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung 13.899 TEUR (Vorjahr: 11.788 TEUR)		58.462.240,47	49.544.952,17
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(17)	54.899.890,61	49.528.060,06
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	51.546.259,08	43.539.152,77
9. Erträge aus Beteiligungen	(19)	161.653,02	63.936,93
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzvermögens	(19)	21.895,13	24.909,39
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus Abzinsung von Rückstellungen: 3 TEUR (Vorjahr: 12 TEUR)	(19)	1.753.560,36	4.150.961,59
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus Aufzinsung von Rückstellungen: 405 TEUR (Vorjahr: 373 TEUR)	(19)	11.294.598,79	11.518.953,29
13. Ergebnis nach Steuern		-139.206.293,37	-139.842.794,16
14. Sonstige Steuern	(20)	432.047,46	521.581,34
15. Erträge aus Verlustübernahme	(21)	139.638.340,83	140.364.375,50
16. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag		0,00	0,00
17. Gewinnvortrag		14.978.114,58	14.978.114,58
18. Bilanzgewinn		14.978.114,58	14.978.114,58

Rheinbahn AG, Düsseldorf

Amtsgericht Düsseldorf, HRB 562

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

I. Allgemeine Erläuterungen

Allgemeine Angaben

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

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

Angaben zu Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt und zur Verbesserung des Einblicks in die Ertragslage erweitert worden. Die Gliederung der Bilanz nach § 266 HGB wurde gemäß der Verordnung vom 27. Februar 1968, geändert durch die Verordnung vom 7. August 2021, über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen erweitert.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Zuschüssen Dritter nach Erhalt, planmäßiger und ggf. außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben Einzelkosten auch angemessene Teile der notwendigen Gemeinkosten. Geleistete Anzahlungen werden zum Nennwert erfasst. Für die planmäßigen Abschreibungen werden folgende Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern angewandt:

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

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

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

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

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

Auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten nach der Teilwertmethode sind Pensions- und Altersteilzeitverpflichtungen unter Zugrundelegung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Im Berichtsjahr werden ein Marktzins von 2,06 (Vorjahr 1,90) Prozent (Zehn-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen und ein Marktzins von 2,22 (Vorjahr 1,97) Prozent (Sieben-Jahres-Durchschnitt) bei der Bewertung der Altersteilzeitverpflichtungen berücksichtigt. Vom Wahlrecht des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Gehaltsanpassungen wurden mit 3,0 (Vorjahr 3,0) Prozent und Rentenanpassungen mit 2,0 (Vorjahr 2,5) Prozent p. a. eingerechnet.

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

Die Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit ihren (notwendigen) Erfüllungsbeträgen bewertet.

Auf der Aktivseite werden als Rechnungsabgrenzungsposten Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwand für eine bestimmte Zeit danach sind, ausgewiesen. Auf der Passivseite werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Ertrag für eine bestimmte Zeit danach darstellen, ausgewiesen.

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.

II. Erläuterungen

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich, entsprechend den Vorgaben des § 284 Abs. 3 HGB.

1 Sachanlagen

Die Zugänge bei den Sachanlagen betragen im Berichtszeitraum 48.155 TEUR.

Im Geschäftsjahr wurden insgesamt Zuschüsse in Höhe von 46.515 TEUR von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Unter Berücksichtigung der Abschreibungen sowie der Zugänge und Abgänge verringerte sich das Sachanlagevermögen um 3.532 TEUR auf 695.242 TEUR.

Die Jahresabschreibungen bei den Sachanlagen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 1 HGB betragen 51.217 TEUR.

2 Finanzanlagen

Es bestehen folgende Beteiligungen im Sinne des § 271 HGB:

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR
Rheinbahn Beteiligungsgesellschaft mbH (vormals Rheinbahn Immobilien Verwaltungs-GmbH), Düsseldorf	100	22	-1
Reisedienst Maaßen GmbH, Düsseldorf	100	286	-24
Rhein-Bus Verkehrsbetrieb GmbH, Düsseldorf *	49	251	126
DWG Wohnen GmbH, Düsseldorf *	24,9	25.980	1.009
ELBA-Omnibusreisen GmbH, Düsseldorf	25	801	62

*) Für das Geschäftsjahr 2025 liegt noch kein Jahresabschluss vor. Es wurde das Vorjahresergebnis ausgewiesen.

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

Umlaufvermögen

3 Vorräte

	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	30.880	29.236
Unfertige Leistungen	16.831	12.256
Geleistete Anzahlungen	4.225	4.165
	51.936	45.657

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

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2025	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2024	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.742	675	16.075	675
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.568	0	964	0
Sonstige Vermögensgegenstände	17.450	0	15.007	0
	37.760	675	32.046	675

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich wie im Vorjahr vollständig um Forderungen gegen Gesellschafter. Sämtliche Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen wie im Vorjahr Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen ist aus den Jahren 2020, 2021 und 2025 eine Schadensersatzforderung in Höhe von 4.097 TEUR (Vorjahr: 3.751 TEUR) gegen einen Fahrzeuglieferanten enthalten, die vollständig wertberichtigt wurde.

5 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

	31.12.2025	31.12.2024
Kassenbestand	1.027	1.361
Guthaben bei Kreditinstituten	70.369	157.822
	71.396	159.183

6 Gezeichnetes Kapital

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

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

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt unverändert zum Vorjahr 123.442 TEUR.

8 Gewinnrücklagen

	31.12.2025	31.12.2024
Gesetzliche Rücklage	3.500	3.500
Andere Gewinnrücklagen	49.550	49.550
	53.050	53.050

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

9 Rückstellungen

	31.12.2025	31.12.2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13.802	15.076
Sonstige Rückstellungen	112.913	105.620
	126.715	120.696

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie und zur Änderung handelsrechtlicher Vorschriften sind Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nunmehr seit 2016 mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Jahren abzuführen. 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 -232.642 EUR (Vorjahr: -121.404 EUR). Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtung bei einem angenommenen durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Jahren (2,22 Prozent) beläuft sich auf 13.569.293 EUR (Vorjahr: 14.954.838 EUR).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen bestehen gegenüber 12 (Vorjahr: 13) Rentenberechtigten.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen und Risiken aus Rückzahlung von Zuwendungen aus dem Deutschland-Ticket (39.421 TEUR), Personalverpflichtungen (ohne Altersteilzeitverpflichtungen) (38.756 TEUR), Ausgleichszahlungen an Verbünde (9.372 EUR), Altersteilzeitverpflichtungen (6.212 TEUR), Rückbauverpflichtungen bei stillgelegten Gleisen (4.070 TEUR), ausstehenden Lieferantenrechnungen (2.892 TEUR), Naturalausgleich für andere Verkehrsunternehmen (4.506 TEUR), Schallschutzmaßnahmen (347 TEUR) sowie Altlastensanierungen (209 TEUR).

10 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen aus langfristigen Investitionskrediten nebst Zinsabgrenzungen zum 31. Dezember 2025.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend den laufenden Geschäftsverkehr sowie Beschaffungsmaßnahmen kurz vor dem Stichtag.

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

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten hauptsächlich Verbindlichkeiten aus erhaltenen Zuschüssen für Fahrzeugförderung, die im Anlagevermögen aufgrund ausstehender Lieferungen noch nicht aktivisch abgesetzt werden können.

		Restlaufzeit			Restlaufzeit	
Verbindlichkeiten in TEUR	31.12. 2025	bis zu 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12. 2024	bis zu 1 Jahr	über 1 Jahr
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	417.247	91.723	325.524	459.784	82.647	377.137
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	63.647	63.647	0	81.853	81.853	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.128	11.128	0	12.793	12.793	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	598	598	0	563	563	0
Sonstige Verbindlichkeiten	26.907	26.907	0	47.881	47.881	0
davon aus Steuern	(40)	(40)	0	(1.739)	(1.739)	0
	519.527	194.003	325.524	602.874	225.737	377.137

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten fast ausschließlich Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 10.662 TEUR (Vorjahr: 12.536 TEUR). Diese betreffen Verbindlichkeiten aus Überzahlungen aus Vorauszahlungen auf den Verlustausgleich 2025. In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten befinden sich Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren in Höhe von 131.419 TEUR (Vorjahr: 169.119 TEUR). Weitere Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren bestehen – unverändert zum Vorjahr – nicht.

11 Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält hauptsächlich Fahrgeldeinnahmen, die das Geschäftsjahr 2026 betreffen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

	2025	2024
Verkehrseinnahmen	221.003	181.876
Abgeltungszahlungen im Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehr	21.011	19.434
Werbeflächenvermietung	4.797	3.331
Leistungen für Dritte	9.728	8.899
Mieten / Pachten	2.911	2.361
Zuschüsse (ÖPNV-Pauschale A + B, sonstige Zuschüsse)	3.723	3.148
Erträge aus Provisionen	279	1.218
Sonstige	1.186	1.224
	264.638	221.491
davon periodenfremde Umsatzerlöse	7.055	4.851

Die periodenfremden Umsatzerlöse betreffen überwiegend Abrechnungen des VRR für Vorjahre.

13 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

	2025	2024
Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	4.575	3.763
Andere aktivierte Eigenleistungen	10.641	11.798

14 Sonstige betriebliche Erträge

	2025	2024
Erträge aus Zuwendungen im Zusammenhang mit D-Ticket u. Energiekostensteigerung	77.298	77.987
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	29.172	23.876
Erstattung von Sachschäden	11.777	7.183
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	65	45
Übrige Erträge	3.597	2.834
	121.909	111.925

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 38.499 TEUR (Vorjahr: 28.953 TEUR) enthalten. Diese betreffen insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Davon entfallen 15.870 TEUR (Vorjahr: 15.634 TEUR) auf Schadensausgleichszahlungen im Zusammenhang mit dem D-Ticket.

Bei den Erträgen aus Zuwendungen aus Mindereinnahmen des Deutschlandticket (nachfolgend DT genannt), handelt es sich um eine Zuwendung gemäß der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Nordrhein-Westfalen. Nach Maßgabe dieser Richtlinie sind darin Einnahmeausfälle, Mehraufwendungen im Vertrieb und ein Ausgleich für

entgangene Ausgleichszahlungen aus der Erstattung für Schwerbehindertenverkehr nach SGB IX enthalten.

15 Materialaufwand

	2025	2024
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	60.004	62.530
Aufwendungen für bezogene Leistungen	106.136	98.650
	166.140	161.180

16 Personalaufwand

	2025	2024
Entgelt	200.564	177.748
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	58.462	49.545
davon für Altersversorgung	13.899	11.788
	259.026	227.293

17 Abschreibungen

(siehe Anlagespiegel)

	2025	2024
Planmäßige Abschreibungen	54.900	49.528

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2025	2024
Fremdleistungen und Materialverbrauch für die Verwaltung, für Werkwohnungen, Pachtobjekte etc.	10.574	9.655
Versicherungsaufwendungen und Haftpflichtleistungen	6.633	6.386
Beratungen und Gutachten	6.795	5.110
Mieten / Pachten	4.394	4.177
VRR-Verwaltungskostenumlage	2.254	2.487
Aufwand aus Versicherungsschäden	2.449	2.105
Werbe- und Insertionskosten	2.649	1.924
Leasingraten	2.022	1.884
Reise- und Repräsentationskosten	1.013	836
Gebühren für Rechtssachen	725	531
Grundbesitzabgaben	862	610
Verkaufsprovisionen	213	245
Übrige Aufwendungen	10.963	7.589
	51.546	43.539

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind 1.101 TEUR (Vorjahr: 407 TEUR) periodenfremde Aufwendungen enthalten, die überwiegend Wertberichtigungen auf Forderungen und Schadensersatzansprüche betreffen.

19 Finanzergebnis

	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	162	64
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	22	25
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.754	4.151
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-11.296	-11.519
	-9.358	-7.279

In den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen sind Zinserträge aus Tagesgeldkonten in Höhe von 1.738 TEUR (Vorjahr 4.078 TEUR) enthalten.

20 Sonstige Steuern

Dieser Posten beinhaltet Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Umsatzsteuer auf Sachbezug.

21 Erträge aus Verlustübernahme

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

III. Sonstige Angaben

Haftungsverhältnisse

Zur Erfüllung ihrer Versorgungs Verpflichtung ist die Rheinbahn AG Mitglied der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK), Köln. Der im Berichtszeitraum gültige Umlagesatz betrug unverändert zum Vorjahr 4,25 Prozent, der ausschließlich vom Arbeitgeber getragen wird. Für die Sanierungskosten der RZVK wurde, ebenfalls unverändert, ein Umlagesatz in Höhe von 3,5 Prozent abgeführt. Für das Jahr 2026 wurde bereits die Senkung des Beitragssatzes für die Sanierungskosten auf 2,75% bestätigt. Die Summe der umlagepflichtigen Entgelte belief sich auf 185.294 TEUR (Vorjahr: 164.881 TEUR). In Anwendung des Art. 28 EGHGB wurde keine Rückstellung gebildet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	31.12.2025	31.12.2024
Bestellobligo	776.306	783.457
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen		
unter 1 Jahr	1.273	1.656
1 bis 5 Jahre	2.039	2.241
über 5 Jahre	75	137
	3.387	4.034
	779.693	787.491

Finanzinstrumente

Um einen festen Zinssatz auf Basis eines günstigen Zinsniveaus zu sichern, wurden Zinsswaps mit unterschiedlichen Laufzeiten abgeschlossen. Die Laufzeiten reichen bis 2030. Im Jahr 2025 ist einer der beiden Zinsswaps ausgelaufen. In diesem Zusammenhang wurden jeweils Bewertungseinheiten in Form eines Mikro-Hedges, bestehend aus dem variabel verzinslichen Darlehen (Grundgeschäft) und einem Zinsswap (Sicherungsgeschäft), nach § 254 HGB gebildet. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Gemäß Mitteilungen der Banken beträgt der Marktwert dieser Geschäfte zum 31. Dezember 2025, losgelöst vom Grundgeschäft der Darlehen, –501 TEUR (Vorjahr: –964 TEUR). Den Vereinbarungen liegt insgesamt ein Nominalwert von 36.000 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 im Jahr 2026. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheit wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der auf Basis einer Mark-to-Market-Bewertung ermittelte Marktwert dieser Geschäfte (8.544 metrische Tonnen im Jahr 2026) beträgt gemäß Bankmitteilung zum 31. Dezember 2025 insgesamt -217 TEUR. Der Buchwert der Dieselderivate beträgt 0 EUR. Der Nominalwert beträgt 4.494 TEUR. Über den angegebenen Zeitraum gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft demselben Risiko ausgesetzt sind.

Mitglieder der Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Rolf Tups Vorsitzender des Aufsichtsrats Ratsherr Ratsfraktion CDU Vorsitzender der Ratsfraktion CDU Unternehmensberater Düsseldorf	Netziati Emin (bis 31.12.2025) Betriebsrat Betriebshofassistent Neuss	Felix Mölders (bis 09.11.2025) Sachkundiger Bürger IT-Consultant Düsseldorf
Daniele Bellusci Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 24.11.2025) Betriebsrat Fahrzeuglackierer Ratingen	Dr. Heinz Felder (seit 10.11.2025) Ratsfraktion CDU Board Member & Senior Advisor Düsseldorf	Dr. Sabrina Proschmann (bis 09.11.2025) Ratsfrau Ratsfraktion SPD Wissenschaftliche Mitarbeiterin Düsseldorf
Heiko Goebel (bis 31.12.2025) Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 09.11.2025) Betriebsrat Obmann Betriebshof Mettmann Sachbearbeiter Haan	Renate Büttner Betriebsrätin Stellv. Vertrauensperson der Schwerbehinderten Düsseldorf	Dorothee Schneider Kämmerin der Landeshauptstadt Düsseldorf Köln
Mirja Cordes Ratsfrau Ratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fraktionssprecherin BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Wissenschaftliche Mitarbeiterin Düsseldorf	Andreas Hartnigk (bis 09.11.2025) Ratsherr Ratsfraktion CDU Rechtsanwalt Düsseldorf	Dirk Seibel Gewerkschaftssekretär ver.di Landesbezirk NRW Grevenbroich
Norbert Czerwinski Ratsherr Ratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Wissenschaftlicher Mitarbeiter Düsseldorf	Tobias Kühbacher (seit 10.11.2025) Ratsherr Ratsfraktion SPD/ Volt Beamter Düsseldorf	Dieter Teske (bis 02.10.2025) Betriebsrat Obmann Betriebshof Lierenfeld Sachbearbeiter Ratingen
Jan Datskovskiy (seit 10.11.2025) Ratsherr Ratsfraktion AfD Test-Manager Düsseldorf	Bettina van Lin (seit 03.10.2025) Betriebsrätin Kraftfahrzeugelektrikerin Düsseldorf	Kerstin Breuer Betriebsrätin Straßenbahnfahrer Neuss
Thomas Eberhardt-Köster (seit 10.11.2025) Ratsherr Ratsfraktion Die Linke Beamter Düsseldorf	Ralf Lüdeking Bereichsleiter Betrieb Düsseldorf	Martin Volkenrath (bis 09.11.2025) Ratsherr Ratsfraktion SPD Im Ruhestand Düsseldorf

Vorstand

Annette Grabbe

Vorstandssprecherin, Arbeitsdirektorin, Finanzvorständin

Michael Richarz, bis 19.05.2025

Vorstand Technik und Betrieb

Bezüge der Organe

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstands betragen für das Geschäftsjahr 2025 835 TEUR (davon 159 TEUR variable Bezüge).

Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 962 TEUR. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen besteht insgesamt eine Rückstellung in Höhe von 13.802 TEUR.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 62 TEUR.

Belegschaft

Während des Geschäftsjahres waren durchschnittlich 3.736 (Vorjahr: 3.498) Entgeltempfängerinnen und -empfänger beschäftigt. Davon sind 3.012 gewerbliche Mitarbeitende und 724 Angestellte. Hiervon beschäftigte das Unternehmen durchschnittlich 130 (Vorjahr: 109) Auszubildende.

Honorare des Abschlussprüfers

Die Aufwendungen für die Abschlussprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft betrugen 90 TEUR für Abschlussprüfungsleistungen, 2 TEUR für Steuerberatungsleistungen und 60 TEUR für andere Bestätigungsleistungen.

Gewinnabführungsvertrag

Der Verlust vor Ergebnisübernahme in Höhe von 139.638 TEUR wird im Rahmen des am 16. Mai 2018 geschlossenen Gewinnabführungsvertrags mit der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH übernommen.

Gewinnverwendung

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Konzernabschluss

Die Rheinbahn AG hat bis einschließlich 31. Dezember 2012 Konzernabschlüsse nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt, in die mit Ausnahme der Rheinbahn Immobilien Verwaltungs-GmbH (heute Rheinbahn Beteiligungsgesellschaft mbH, § 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 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 2025 mangels einbeziehungspflichtiger verbundener Unternehmen kein Konzernabschluss nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt.

Der Jahresabschluss der Rheinbahn AG, Düsseldorf, wird zum 31. Dezember 2025 in den Konzernabschluss der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, (Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt) einbezogen. Der Konzernabschluss wird im Unternehmensregister veröffentlicht.

Düsseldorf, 19. März 2026
Rheinbahn AG, Düsseldorf

Der Vorstand

Annette Grabbe

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2025

Rheinbahn AG

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	01.01.2025	Zugänge*	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Zuschreibung/ Umbuchungen	Abgänge	31.12.2025	31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte 2. Geleistete Anzahlungen											
	26.468.788,05	636.965,81	865.667,94	0,00	27.971.421,80	20.074.063,05	3.682.515,75	0,00	0,00	23.756.578,80	6.394.725,00
	851.804,09	739.871,32	-699.235,64	0,00	922.439,77	0,00	0,00	0,00	0,00	922.439,77	851.804,09
	27.320.592,14	1.376.837,13	196.432,30	0,00	28.893.861,57	20.074.063,05	3.682.515,75	0,00	0,00	23.756.578,80	7.246.529,09
II. Sachanlagen 1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon a) Geschäfts-, Betriebs- u.a. Bauten b) Baukörper und Bauten des Schienenwegs 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen 3. Fahrzeuge für den Personenverkehr 4. Maschinen und maschinelle Anlagen die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	204.564.066,07	7.918.773,19	21.220.607,73	843,63	233.702.603,36	108.611.351,90	4.848.362,92	0,00	843,63	113.458.871,19	95.952.714,17
	165.480.984,87	7.206.506,71	15.699.993,31	0,51	188.387.884,38	88.738.728,21	3.608.880,02	0,00	0,51	92.347.607,72	76.742.256,66
	8.975.248,30	-24.500,00	43.487,05	0,00	8.995.235,35	5.613.910,87	127.061,05	0,00	0,00	5.740.971,92	3.362.337,43
	414.425.693,56	-13.233.149,61 *	51.946.190,03	3.223.014,69	449.915.719,29	251.201.462,88	16.758.543,42	0,00	3.221.594,89	264.738.411,61	163.224.230,68
	540.895.888,28	27.211.942,79	5.040.481,39	10.398.044,31	562.750.268,15	362.377.908,28	21.236.825,18	0,00	10.275.025,31	373.339.708,15	178.517.990,00
	61.930.872,55	1.356.225,86	7.316.040,66	355.552,82	70.247.586,25	46.188.201,55	2.858.003,52	0,00	355.552,82	48.890.652,25	15.742.671,00
	101.263.755,73	8.002.391,42	4.607.833,40	2.922.825,03	110.951.755,52	83.951.422,73	5.515.639,82	0,00	2.900.460,03	86.566.602,52	17.312.333,00
	228.024.288,08	16.898.127,68	-90.327.585,51	126.832,89	154.467.977,36	0,00	0,00	0,00	0,00	154.467.977,36	228.024.288,08
	1.551.104.544,27	48.154.911,33	-196.432,30	17.027.113,37	1.582.035.909,93	852.330.347,34	51.217.374,86	0,00	16.753.476,48	886.794.245,72	698.774.196,93
	235.035,41	0,00	0,00	0,00	235.035,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	235.035,41
	6.141.382,12	2.988.000,00	0,00	0,00	9.129.382,12	600.000,00	0,00	0,00	0,00	600.000,00	5.541.382,12
	365.646,54	55.947,62	0,00	73.654,77	347.939,39	59.852,24	14.582,87	16.132,12	0,00	58.302,99	305.794,30
	6.742.064,07	3.043.947,62	0,00	73.654,77	9.712.356,92	659.852,24	14.582,87	16.132,12	0,00	658.302,99	6.082.211,83
III. Finanzanlagen 1. Anteile an verbundenen Unternehmen 2. Beteiligungen 3. Sonstige Ausleihungen											
	1.585.167.200,48	52.575.696,08	0,00	17.100.768,14	1.620.642.128,42	873.064.262,63	54.914.473,48	16.132,12	16.753.476,48	911.209.127,51	712.102.937,85

*nach Kürzung von Zuschüssen

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Rheinbahn AG, Düsseldorf

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Rheinbahn AG, Düsseldorf, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Rheinbahn AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für

unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

- die in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung (§ 289f HGB, § 76 Abs. 4 und § 111 Abs. 5 AktG)“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote)
- den Abschnitt „Governance“ des Lageberichts
- den Abschnitt „Entwicklung der Unternehmensstrategie und der Unternehmensziele: „Strategie & Purpose“ des Lageberichts
- den Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung gem. Düsseldorfer Kodex“ des Lageberichts

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

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

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

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich

für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen

Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentspre-

chung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

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

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

Düsseldorf, den 21. Mai 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

 digitally
signed by

Stephan Schims
Wirtschaftsprüfer

 digitally
signed by

ppa. Christoph Drewes
Wirtschaftsprüfer

