



Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

GESCHÄFTSBERICHT

Mobilität verbindet.

2002





Inhalt

EINLEITUNG 2

ORGANE 2 BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS 3 CHRONIK 4 CITY 2015 6

LAGEBERICHT 8

KURZÜBERSICHT 9 LAGEBERICHT 10

LEISTUNGSPROFIL 16

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT 17 BAU UND PLANUNG 18 BETRIEB UND VERKEHR 20 FAHRZEUGE 22 TARIF UND VERKAUF 24

PERSONAL- UND SOZIALBERICHT 26

JAHRESABSCHLUSS 28

KURZÜBERSICHT BILANZ 29 BILANZ 30 GUV 31 ANHANG 32 ANLAGENACHWEIS 36 BESTÄTIGUNGSVERMERK 38

BERICHT DES AUFSICHTSRATS 39



Die Organe der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Geschäftsführung

Dr.-Ing. E. h. Dieter Ludwig,
Diplom-Ingenieur, Karlsruhe

Aufsichtsrat

Vorsitzender
Siegfried König,
Erster Bürgermeister, Karlsruhe

Stellv. Vorsitzender
Heribert Köhler,
Dipl.-Pädagoge, Karlsruhe
(bis 28.11.2002)

Andreas Erlecke,
Kaufmann,
Stadtrat, Karlsruhe
(ab 28.11.2002)

Angela Geiger,
Hausfrau,
Stadträtin, Karlsruhe

Klaus Günther,
Schlosser, Karlsruhe
(bis 14.06.2002)

Wolfram Jäger,
Richter am AG,
Stadtrat, Karlsruhe

Heribert Köhler,
Dipl.-Pädagoge, Karlsruhe

Klaus Mentgen,
Fahrausweisprüfer,
Karlsruhe

Hans Pfalzgraf,
Maschinenschlosser,
Stadtrat, Karlsruhe

Günther Rüssel,
Kaufmann,
Stadtrat, Karlsruhe

Elke Schröder,
Geschäftsführerin,
Stadträtin, Karlsruhe

Heike Sutter,
Straßenbahnfahrerin,
Karlsruhe
(ab 15.06.2002)

Bertram Wagner,
Omnibusfahrer,
Karlsruhe
(ab 15.06.2002)

Mitglieder

Bruno Baier,
Straßenbahnfahrer, Karlsruhe
(bis 14.06.2002)

Manfred Bilger,
Kriminalhauptkommissar,
Stadtrat, Karlsruhe

Harry Block,
Lehrer,
Stadtrat, Karlsruhe

Rico Borel,
Dipl.-Verwaltungswirt (FH),
Walzbachtal
(bis 14.06.2002)

Jean-Claude Durand,
Omnibusfahrer, Karlsruhe
(ab 15.06.2002)

Andreas Erlecke,
Kaufmann,
Stadtrat, Karlsruhe

Dr. Eberhard Fischer,
Umweltjournalist,
Stadtrat, Karlsruhe

Bericht des Geschäftsführers

Dem weit verbreiteten Pessimismus in Wirtschaft und Gesellschaft setzen wir keine euphorische, aber eine optimistische Haltung entgegen. Der Nahverkehr hat sich 2002 in Deutschland gut entwickelt. Trotz der wirtschaftlichen Probleme befindet sich die Branche auf Wachstumskurs. Bei uns in der Stadt und der Region Karlsruhe war der Trend noch eindeutiger als auf Bundesebene: Die Fahrgastzahlen sind im vergangenen Jahr kräftig gestiegen, ebenso die Einnahmen. Damit konnte das Defizit unter der Prognose des Wirtschaftsplanes gehalten werden. Und was uns besonders freut: Beim Kundenbarometer des bundesweit renommierten Instituts EMNID hat der Nahverkehr in Karlsruhe 2002 unter 23 Städten und Regionen den ersten Platz erreicht.

Offensichtlich zahlen sich unsere Investitionen aus: Seit Jahren bauen wir die Infrastruktur aus und modernisieren unseren Fuhrpark. Wir steigern ferner die Produktivität unseres Personals und versuchen, durch innovative Tarifangebote neue Kunden zu gewinnen. Dadurch gelingt es, den Kostendeckungsgrad kontinuierlich zu erhöhen. Wir dürfen uns jedoch nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Der öffentliche Nahverkehr steht im Wettbewerb mit dem Auto. Die Marktanteile können wir nur halten oder gar, wie in den letzten Jahren, erhöhen, wenn wir weiter an Attraktivität gewinnen. Dazu gehören neben Preis, Fahrplankontakt und Reisezeit zunehmend „weiche Faktoren“ wie Information, persönlicher Service, Sicherheit und, ganz wichtig, Sauberkeit im Fahrzeug und an der Haltestelle.

Das Ergebnis des Bürgerentscheides über die so genannte Kombi-Lösung war für die VBK sehr erfreulich: Die beiden wichtigsten Verkehrsachsen der City, die Kaiser- und die Kriegsstraße, können nun umgestaltet und städtebaulich aufgewertet werden. Die Bahn erhält in der Kaiserstraße einen schnellen und unabhängigen Fahrweg im Tunnel und in der Kriegsstraße eine zusätzliche Trasse. Dies bedeutet: Der Nah-



verkehr in der City wird bei weiter steigenden Fahrgastzahlen nicht kollabieren, sondern hat eine klare Zukunftsperspektive und kann seinen Wachstumskurs fortsetzen.

Die von der EU seit Jahren angekündigte Marktöffnungsverordnung lässt weiter auf sich warten. Wir hoffen, dass der Konsensvorschlag des Bundesverkehrsministeriums auf europäischer Ebene eine Chance erhält. Doch unabhängig, ob die EU den Städten im Sinne der kommunalen Selbstverwaltung ein Optionsrecht zur Eigenproduktion einräumt, eines ist klar: Die VBK müssen ihren Kurs in Richtung Wettbewerbsfähigkeit fortsetzen. Keine Stadt kann es sich angesichts der finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte leisten, langfristig nicht wettbewerbsfähige Betriebe mit Leistungen zu beauftragen.

Die VBK stellen sich den Herausforderungen der Zukunft und wollen auch künftig einen Beitrag leisten, um der Bevölkerung im Raum Karlsruhe ein Höchstmaß an umweltgerechter Mobilität zu erhalten.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Ludwig', written in a cursive style.

Dr.-Ing. E. h. Dieter Ludwig
Geschäftsführer der
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Januar

Seit dem 1. Januar gilt der Euro als gesetzliches Zahlungsmittel. Die Umstellung gelingt bei den VBK dank guter Vorbereitung innerhalb von zwei Wochen problemlos.

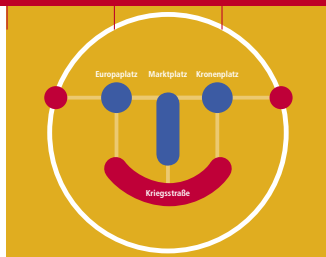
Die Bürgerbeteiligung zur Entwicklung der Karlsruher Innenstadt unter dem Motto „City 2015“ beginnt. Etwa 400 Bürgerinnen und Bürger arbeiten engagiert mit.

April

Die Stadt Karlsruhe präsentiert das Ergebnis der neuesten Bürgerumfrage. 47 Prozent der Stadtbewohner fahren mit dem ÖPNV in die City. Damit ist die Straßenbahn mit Abstand das meistgenutzte Verkehrsmittel.

Das neue Kundenzentrum in der ellipsenförmigen Wartehalle am Europaplatz wird am 23. Juni eröffnet.

In seiner Eigenschaft als VDV-Präsident trifft VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig Bundespräsident Johannes Rau im Schloss Bellevue zu einem Meinungsaustausch.



März

Mit einem neuen Bahnhofsgelände startet die Schlossgartenbahn am Karfreitag in die neue Saison.

Der Fall des Rabattgesetzes macht es möglich: Der Karlsruher Herrenausstatter Hiller gewährt seinen Kunden gegen Vorlage ihrer ÖPNV-Fahrkarte einen Rabatt von 2,50 €.

Die Aktion läuft bis Ende April.

Juni

Seit 1. Juni können die Fahrgäste kostenlos ihre Fahrräder in Bussen und Bahnen mitnehmen. Das Land Baden-Württemberg zahlt hierfür einen Ausgleich.

Zum 1. Juni werden die Fahrpreise um durchschnittlich 3,3 Prozent erhöht. Durch diese Anpassung können steigende Kosten ausgeglichen, die Defizite begrenzt und somit zusätzliche Belastungen der öffentlichen Haushalte vermieden werden.

Juli

Nach Abschluss des Bürgerbeteiligungsverfahrens zur City 2015 spricht sich der Karlsruher Gemeinderat mit großer Mehrheit für die so genannte „Kombi-Lösung“ aus.

Er beschließt, am 22. September gemeinsam mit der Bundestagswahl einen Bürgerentscheid durchzuführen.

Das Meinungsforschungsinstitut EMNID veröffentlicht das diesjährige ÖPNV-Kundenbarometer: Unter 23 untersuchten Verbünden und Verkehrsunternehmen belegt Karlsruhe Platz 1.

August

Die VBK nutzen die Ferienzeit für eine große Baumaßnahme: Die Strecke durch die Kaiserallee zwischen Händel- und Yorckstraße wird vom 5. bis zum 17. August gesperrt, um die alten abgefahrenen Gleise auszuwechseln. Die dortigen Linien werden umgeleitet, die Kaiserallee wird vorübergehend mit Bussen befahren.

Oktober

Die VBK präsentieren eine Werbekampagne, in der mittels Karikaturen des Karlsruher Cartoonisten Steffen Butz für Rücksichtnahme und mehr Einsicht durch die Fahrgäste gewonnen wird.

Regierungspräsidentin Gerlinde Hämmerle überreicht VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig den Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Abschnitt der Straßenbahnstrecke von Durlach über Aue nach Wolfartsweier.

Dezember

Um auch auswärtige Fahrgäste besser informieren und betreuen zu können, wurde auf dem Bahnhofsvorplatz ein neues Kundenzentrum in Form eines gläsernen Würfels errichtet, das am 13. Dezember eröffnet wird. Im Keller des neuen Kundenzentrums ist Technik für den Straßenbahnbetrieb untergebracht.



September

Am 22. September werden 200.000 Karlsruher Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, über die Neugestaltung der Innenstadt abzustimmen. Dabei entscheidet sich eine Mehrheit von 55,6 Prozent für die vom Gemeinderat vorgeschlagene „Kombi-Lösung“.

Der erste einer weiteren Serie von zehn sechs- und fünf achtsigen Niederflurwagen trifft am 27. September im Betriebshof West der VBK ein.

November

Großbaustelle am Entenfang: Ein ganzes Wochenende wird dieser neuralgische Verkehrsknoten wegen Auswechslung der Oberleitung gesperrt. Es wird ein Ersatzverkehr mit Bussen durchgeführt.

Im Rahmen der Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst kommt es auch in Karlsruhe zu einem Warnstreik. Am 17. Dezember fahren die Bahnen und Busse der VBK erst um 9 Uhr aus den Depots aus.

Die VBK erhalten fünf neue Omnibusse, darunter zwei Setra S 315 NF, die für eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugelassen sind, sowie drei Mercedes Citaros. Alle neuen Autos sind mit Niederflurtechnik, Klimaanlage und ergonomischem Fahrerarbeitsplatz ausgestattet.

City 2015: Bürgerbeteiligungsverfahren und Bürgerentscheid

Die Stadt Karlsruhe und die Verkehrsbetriebe haben im vergangenen Jahr eine umfangreiche, bundesweit beachtete Bürgerbeteiligung unter dem Motto „City 2015“ durchgeführt.

Dabei ging es um nichts Geringeres als die Entwicklung der Karlsruher Innenstadt bis zum 300. Stadtgeburtstag im Jahre 2015. Schwerpunkt der Bürgerbeteiligung war die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der City. Als Hauptkritikpunkt wurde meist der dichte Straßenbahnverkehr in der Fußgängerzone genannt. Zur Lösung dieses Problems wurden zahlreiche Vorschläge unterbreitet – von einer Verlegung auf andere Straßen bis zur Untertunnelung der Kaiserstraße. Als Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde von Oberbürgermeister Heinz Fenrich die so genannte „Kombi-Lösung“ vorgeschlagen und der Bevölkerung zur Abstimmung im Rahmen eines Bürgerentscheides vorgelegt.

Die „Kombi-Lösung“ sieht die Schaffung einer attraktiven Fußgängerzone in der Kaiserstraße mit einem schienenfreien Marktplatz sowie die Umgestaltung der Kriegsstraße vor. Diese Zielsetzungen waren in verschiedenen Arbeitsgruppen, Workshops und Ergebniskonferenzen von rund 800 Beteiligten entwickelt worden.

Nach einer umfassenden Informationskampagne mit Plakataktionen, Infobroschüren, Internetauftritt, Infoständen und zahlreichen Diskussionsveranstaltungen in den Stadtteilen wurde die Bürgerbeteiligung am 22. September 2002 mit einem Bürgerentscheid abgeschlossen. Da-



bei sprachen sich 55,6 Prozent der Karlsruher Bürgerinnen und Bürger für die Realisierung der „Kombi-Lösung“ aus.

Derzeit erarbeiten die Verkehrsbetriebe zusammen mit der Verwaltung der Stadt die Planunterlagen für das Baurecht und den Antrag der Förderung nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) durch Bund und Land. Aufgrund der Komplexität und des Umfangs des Projektes muss mit mindestens drei Jahren Vorbereitungszeit gerechnet werden. Für die Baudurchführung werden sechs Jahre

2002
Bürgerentscheid



veranschlagt, sodass die „Kombi-Lösung“ noch rechtzeitig vor dem Stadtgeburtstag realisiert werden kann.

Konkret besteht die „Kombi-Lösung“ aus einem Ost-West-Tunnel für die Straßen- und Stadtbahnen vom Durlacher Tor bis zum Mühlburger Tor sowie einem unterirdischen Südabzweig am Marktplatz bis zur Augartenstraße. Damit werden die Fußgängerzone zwischen Kronen- und Europaplatz sowie der Marktplatz mit der Via triumphalis von den Schienensträngen befreit. Am Kronenplatz und am Europaplatz verbleiben nur noch abbiegende Bahnen oberirdisch.

Ergänzt wird dieser Tunnel durch eine oberirdische Straßenbahntrasse durch die Kriegsstraße vom Karlstor bis zum Mendelssohnplatz. Diese wird möglich, weil für den Individualverkehr ein Tunnel von westlich des Karlstores bis östlich des Mendelssohnplatzes mit mehreren Aus- und Einfahrten gebaut werden soll. Auf diese Weise kann die Kriegsstraße zu einem städtischen Boulevard mit vierreihiger Baumallee und einer Straßenbahn auf Rasengleis umgestaltet werden. Dies trägt auch zur Förderung der angestrebten Südentwicklung der City bei.

Die Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße stellt eine sinnvolle Netzergänzung dar. Zwei bis drei zusätzliche Linien können dort verkehren mit Haltepunkten am Karlstor, Ettlinger Tor und Mendelssohnplatz. Damit wird auch das künftige Einkaufscenter Ettlinger Tor (ECE) optimal an den ÖPNV angebunden.



In der Kaiserstraße selbst werden die unterirdischen Haltestellen Durlacher Tor, Kronenplatz, Marktplatz und Europaplatz nach dem neuesten Stand der Technik in moderner, heller und freundlicher Architektur gestaltet. Die Bahnsteige werden an die eingesetzten Fahrzeuge angepasst, sodass zusammen mit den vorgesehenen Aufzügen ein stufenloser Zugang in die Bahnen erreicht wird. Davon profitieren neben Rollstuhlfahrern beispielsweise auch Fahrgäste mit Kinderwagen.

Zum Einsatz kommt modernste Bautechnik: Eine „Schildvortriebsmaschine“ fräst sich unterirdisch durch die Erde, sodass an der Oberfläche mit Ausnahme der Rampen davon nichts zu sehen oder zu spüren ist. Lediglich die Haltestellen müssen in Deckelbauweise erstellt werden. Hier werden für jeweils zwei Jahre sichtbare Baugruben von ca. 3 m Tiefe entstehen. Die Baukosten für den Straßenbahntunnel belaufen sich auf rund 380 Mio €. Hinzu kommen etwa 150 Mio € für den Umbau der Kriegsstraße.



LAGEBERICHT

KURZÜBERSICHT LAGEBERICHT



Kurzübersicht

	2002	2001
Fahrgäste in Mio	100,2	96,6
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	87,6	84,5
Omnibusbetrieb	12,5	12
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Wagenkilometer in Mio	12	12
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	8,3	8,2
Omnibusbetrieb	3,7	3,8
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,02
Platzkilometer in Mio	1.990,2	2.005,6
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.720,1	1.732,1
Omnibusbetrieb	267,5	271,4
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,6	2,1
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	62	62
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	145,2	145,2
zuzüglich Nachtlinien	55,3	55,3
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	107,4	107,4
ANZAHL DER SCHIENENFAHRZEUGE		
Triebwagen insgesamt	137	139
Straßenbahnwagen (achtachsig)	41	46
Niederflurwagen GT 6-70/N	23	20
Niederflurwagen GT 8-70/N	20	20
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsig)	37	37
Zweisystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	16	16
Turmbergbahn	2	2
SCHLOSSGARTENBAHN		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
ANZAHL DER OMNIBUSSE		
Busse insgesamt	65	69
VDV-Standardbusse	55	59
Gelenkbusse	10	10
Midibusse	0	0
Kleinbusse	0	0
PKW (8 Sitzplätze)	0	0
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	27	26

Lagebericht

Im Jahr 2002 konnte sich der öffentliche Nahverkehr in Deutschland gut behaupten. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen vermeldet, dass sich die Zahl der im Nahverkehr beförderten Personen trotz zunehmender Arbeitslosigkeit auf hohem Niveau stabilisiert, ja sogar geringfügig um 0,2 Prozent auf jetzt 9,03 Mrd. gesteigert werden konnte. Die Einnahmen im ÖPNV erhöhten sich um ca. 2,8 Prozent auf jetzt 6,5 Mrd. €. Dies ist vor allem deshalb ungewöhnlich, weil steigende Arbeitslosigkeit in Deutschland normalerweise mit einem Rückgang der Mobilität verbunden ist.

Dabei ist eine geographisch unterschiedliche Entwicklung zu verzeichnen. Während die Fahrgastzahlen in den westlichen Bundesländern leicht anstiegen, ging die Zahl der beförderten Personen in den östlichen Bundesländern zurück.

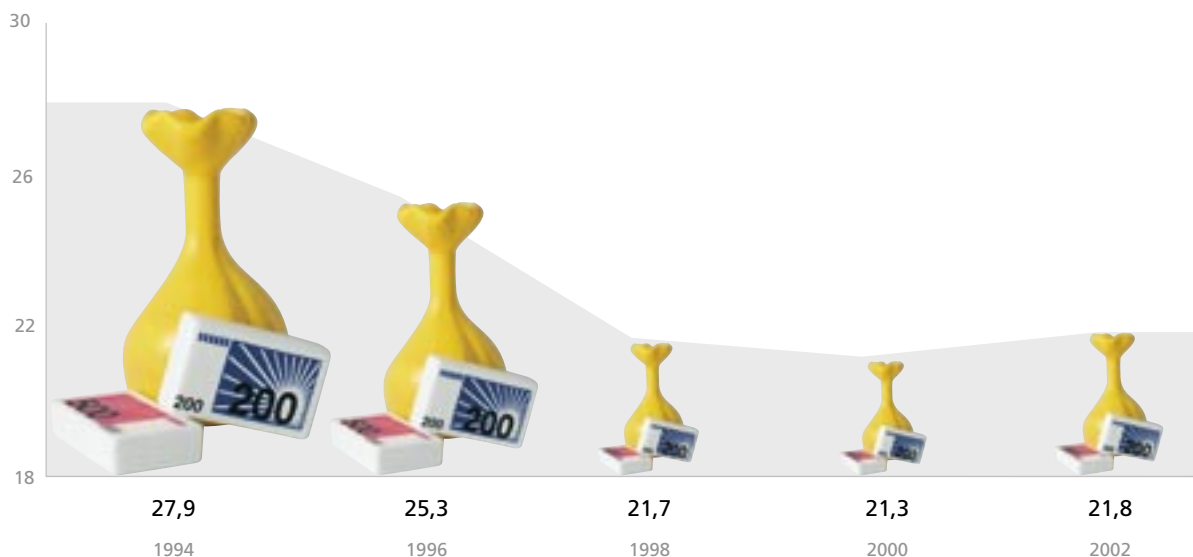
Die Kunden honorieren offensichtlich die Bemühungen der Verkehrsunternehmen um verbesserte Qualität. Die fortgesetzte Erneuerung der Fuhrparks sowie die Einführung Rechnergestützter Betriebsleitsysteme zur besseren Information und zur Anschlusssicherung waren dabei die sichtbarsten Merkmale einer großan-

gelegten Qualitätsoffensive. Aber auch die Entwicklung von ehemaligen Behördenunternehmen hin zu kundenorientierten Dienstleistungsunternehmen, neuartige Marketingmethoden und neue Tarifangebote sowie mehr Freundlichkeit beim Personal sorgten dafür, dass der ÖPNV im Wettbewerb mit dem PKW bestehen konnte.

Wie in den Vorjahren präsentierte sich auch 2002 der ÖPNV-Markt im Umbruch. Der Eintritt neuer Wettbewerber, vor allem auch ausländischer Großkonzerne, hat zwar bisher noch nicht in dem Maß stattgefunden wie es ursprünglich erwartet worden war, jedoch führt die mehr denn je angespannte Haushaltslage bei manchen Städten zur Überlegung, die Organisation ihres Nahverkehrs neu zu strukturieren. Der Wandel auf dem ÖPNV-Markt hat sich lediglich verzögert, aber er wird nicht vollständig ausbleiben. Von entscheidender Bedeutung wird die Verabschiedung der neuen Marktöffnungsverordnung der EU sein, auf die die Branche seit Jahren wartet.

Die kommunalen Unternehmen versuchen durch interne Maßnahmen, Ausgründungen, Kooperationen und Fusionen die Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Der für die Wettbewerbs-

DEFIZITENTWICKLUNG (IN MIO €)





fähigkeit der kommunalen Verkehrsunternehmen dringend notwendige Spartentarifvertrag konnte 2002 noch nicht abgeschlossen werden, da das von den Gewerkschaften als Voraussetzung geforderte Vergabegesetz vom Bundesrat nicht verabschiedet wurde.

Der Geschäftsverlauf der VBK

Das Geschäftsjahr 2002 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ist mit dem Kalenderjahr identisch. Alleinige Gesellschafterin ist unverändert die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, mit der ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (Organisationsvertrag) besteht. Alleiniger Geschäftsführer ist Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Dieter Ludwig, Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Erste Bürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegfried König.

Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2002 erneut steigern. Die Fahrgastzahl stieg um 2,8 Prozent auf 92,2 Mio In dieser Zahl sind die ohne Entgelt beförderten schwerbehinderten Fahrgäste noch nicht enthalten. Zudem steht die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund noch aus, insgesamt werden die Fahrgastzahlen voraussichtlich erstmals über der 100-Millionen-Marke liegen.

Die Betriebsleistung der VBK blieb 2002 mit 12,0 Mio Wagenkilometern nahezu konstant. Dabei nahmen die Wagenkilometer auf der Schiene um etwa 50 Tkm auf 8,3 Mio km zu, beim Omnibusverkehr war ein Rückgang um 23 Tkm auf 3,7 Mio Wagenkilometer zu verzeichnen.

Aufwendungen

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betrugen 32,2 Mio €, 2,9 Mio € mehr als geplant und 0,5 Mio € mehr als 2001.

Der Personalaufwand stieg auf 43,9 Mio €. Der geplante Wert wurde um 0,5 Mio €, das sind 1,2 Prozent, unterschritten. Verglichen mit 2001 stieg er um 2,0 Mio € oder 4,7 Prozent. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand ging im Vergleich zum Vorjahr von 44,8 Prozent auf 43,7 Prozent zurück, stellt aber nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar. Neben einer Tarifierhöhung von zwei Prozent und gestiegenen Sozialabgaben sind dringend notwendige Neueinstellungen aufgrund zusätzlicher Aufgaben und Vorschriften in den Bereichen Innenrevision, Kundenbetreuung und der Werkstätten die Ursache des Anstiegs.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 100,6 Mio €. Geplant waren ursprünglich 92,2 Mio €. Der Plan für 2002 wurde somit um 8,4 Mio €, das entspricht 9,1 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 6,9 Mio € bzw. 7,4 Prozent zu.

Neben den Ausgaben für Material und Fremdleistungen stiegen vor allem die Vertriebskosten an. Dem höheren Aufwand stehen jedoch in allen Fällen in gleichem Maße höhere Erträge gegenüber, sodass sich die Ergebnissituation durch diese Maßnahme bzw. die erhöhten Zahlungen nicht verändert hat.

Erträge

Wegen des Anstiegs der Fahrgastzahlen lagen die Beförderungserlöse im gesamten Jahr 2002 über den Planzahlen. Sie betrugen 49,6 Mio €, 2,2 Mio € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem gesetzlichen Prozentsatz zu den Einnahmen hinzugerechnet.

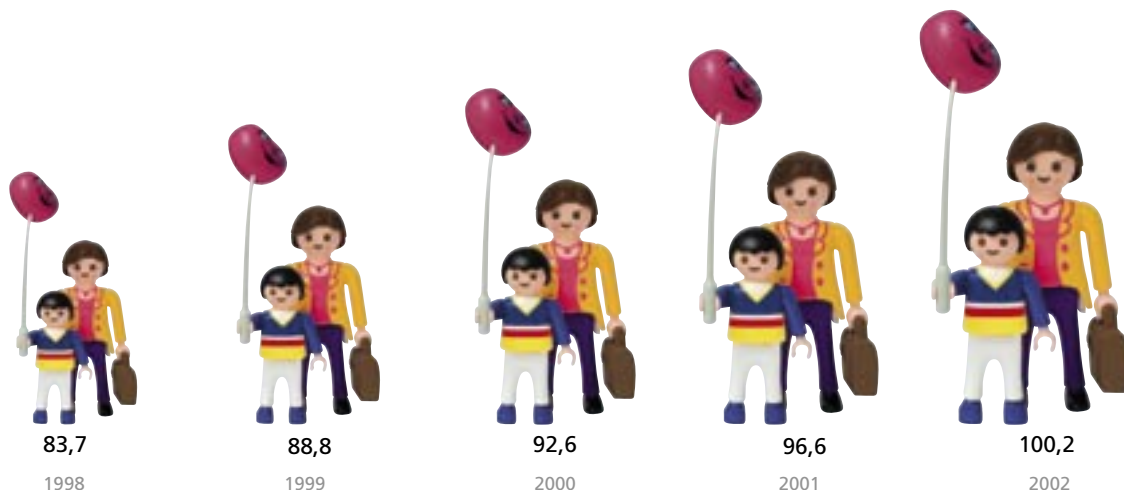
Die sonstigen Umsatzerlöse betrugen 16,7 Mio €, das sind 1,6 Mio € oder 10,3 Prozent mehr als ge-

plant und 2,0 Mio € mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf höheren Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 10,4 Mio € um 5,2 Mio € höher als geplant. Der Anstieg von 5,2 Mio €, verglichen mit 2001, beruht vor allem auf dem Umstand, dass ab 2002 die Vertriebskosten mit dem KVV brutto verbucht wurden. Aktivierete Eigenleistungen beliefen sich auf 1,1 Mio €, 0,4 Mio € mehr als 2001. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen verminderte sich um 0,04 Mio €.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 78,8 Mio €. Ursprünglich geplant waren 69,7 Mio €. Bereinigt um die Bruttoverrechnung der Vertriebskosten nahmen die VBK 6,5 Prozent mehr ein als vorgesehen.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2002 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 21,8 Mio € ab. Somit konnte das Ergebnis des Vorjahres in etwa gehalten werden, der Anstieg betrug lediglich 0,5 Mio €. Damit ist das Ergebnis um 0,7 Mio € besser als ursprünglich geplant.

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN 1998 BIS 2002* (FAHRGÄSTE IN MIO)



*inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten

Verantwortlich für dieses positive Ergebnis ist vor allem die Tatsache, dass die Fahrgastzahlen und somit auch die Fahrgeldeinnahmen weiter gestiegen sind und somit über den Werten lagen, die bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans erwartet werden konnten. Dadurch können die VBK wieder einen etwas geringeren Zuschussbedarf pro transportiertem Fahrgast ausweisen als im Vorjahr und benötigen erneut, wie in den Vorjahren auch, einen geringeren Ertrag aus Defizitübernahme durch den Gesellschafter als ursprünglich geplant.

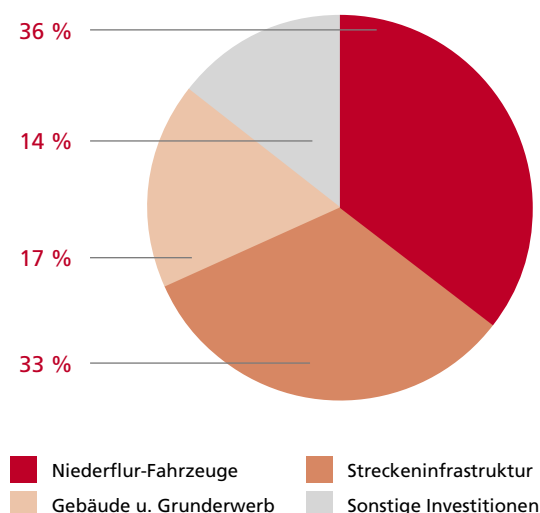
Der Trend der positiven Ergebnisse der letzten Jahre, in denen die VBK die Fahrgastzahlen und somit auch die Fahrgeldeinnahmen kontinuierlich steigern konnten, setzte sich somit erneut fort.

Insgesamt konnten durch Leistungsausweitung und attraktive Tarifangebote die VBK die Fahrgastzahlen seit 1994 um über 30 Prozent erhöhen, im gleichen Zeitraum sank das inflationsbereinigte Defizit um etwa 30 Prozent.

Die VBK werden ihre offensive Strategie in den nächsten Jahren weiterführen, um so den Ausgabenüberschuss auch weiterhin nicht nur durch Kostensenkungen, Rationalisierung, Einsparungen sowie Umstrukturierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen, sondern vor allem durch Einnahmesteigerungen zu begrenzen.

Diese Strategie verfolgen die VBK im Interesse ihrer Kunden, der Umwelt, der Stadt Karlsruhe und letztlich vor allem auch im Interesse aller Karlsruher Bürger. Ein reiner Kostensenkungsprozess würde durch Leistungseinschränkungen und Qualitätsverlust zwar das Defizit verringern, jedoch eher zu geringeren Fahrgastzahlen, zum Verlust von Arbeitsplätzen, zur Zunahme von Schadstoffemissionen und zu einer weniger lebenswerten Umwelt führen.

INVESTITIONEN DER VBK 2002



Investitionen

Die VBK investierten 2002 insgesamt 35,3 Mio €. 12,5 Mio € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 11,6 Mio € wurden in die Streckeninfrastruktur und 6,1 Mio € für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 4,4 Mio € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,7 Mio € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Risikomanagement

Die VBK sind durch ihre Aktivitäten auf dem Gebiet des ÖPNV einer Reihe von Risiken ausgesetzt, die sich aus dem normalen Geschäftsverlauf sowie möglichen Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Märkte ergeben. Risikomanagement ist daher ein grundlegender Teil der Geschäftsprozesse und -entscheidungen der VBK. Geschäftsführung und Aufsichtsrat der VBK sind sich der Bedeutung eines funktionierenden Risikomanagements bewusst. Die Risikogrundsätze werden von der Geschäftsleitung formuliert und von den Fachabteilungen entsprechend umgesetzt.

BILANZKENNZAHLEN	2002	2001
Eigenkapital in %	56,7%	58,8%
Eigenkapital in % des Anlagevermögens	72,8%	79,5%
Anlageintensität	77,9%	74,0%
Personalintensität	43,7%	44,8%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	32,1%	33,9%
Kapitaldienstintensität	16,9%	17,9%

Das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme dienen dazu, die Risiken, denen die VBK ausgesetzt sind, zu bestimmen, zu überwachen und zu kontrollieren. Das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme wurden aus organisatorischen Gründen teilweise in das bestehende Berichtswesen integriert. Identifizierte Risiken werden ständig inventarisiert und die Entwicklung überwacht. Dabei wird die Geschäftsleitung ständig über die Entwicklung unterrichtet. Um technische Risiken möglichst auszuschließen, wird auf engen Kontakt, gute Zusammenarbeit und stetigen Meinungsaustausch mit den technischen Aufsichtsbehörden Wert gelegt.

Ausblick

Für 2003 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2002. Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der weiter steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausstattungsgegenstände, aber auch wegen steigender Beiträge zur gesetzlichen Sozialversicherung, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüberschuss von 22,9 Mio € ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. Juni 2003 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 2,5 Prozent beschlossen worden.

Vom Aufsichtsrat wurden Investitionen in Höhe von 30,0 Mio € genehmigt, wovon 3,8 Mio € in neue Fahrzeuge und 22,8 Mio € in die Infrastruk-

tur investiert werden sollen. Es wird mit Zuschüssen von 18,9 Mio € gerechnet.

Die positive Entscheidung der Karlsruher Bürger für die so genannte Kombi-Lösung, einen Tunnel unter der Kaiserstraße sowie eine Straßenbahntrasse durch die Kriegsstraße zu bauen, hat zwar kurz- und mittelfristig noch keinen Einfluss auf das Geschäftsergebnis der VBK, schafft jedoch langfristig die zusätzlichen Kapazitäten, die für ein weiteres Wachstum dringend benötigt werden.

Sollten aufgrund der Konflikte im Nahen Osten die Energiepreise, vor allem für Dieselmotorkraftstoff, steigen, würde dies das Ergebnis der VBK verschlechtern.

Eine Ausweitung der steuerlichen Bemessungsgrundlagen, beispielsweise bei der Gewerbesteuer, könnte sich auf das Ergebnis der VBK auswirken. Ein etwaiger Wegfall der gewerbesteuerlichen Organschaft würde die Gesellschafterin, die KVVH, belasten und somit die für den Ausgleich des Ausgabenüberschusses zur Verfügung stehenden Mittel reduzieren.

Das Europäische Parlament hat Ende 2001 zahlreiche Änderungen zum Verordnungsentwurf der EU-Kommission über den künftigen Wettbewerb im ÖPNV beschlossen. Die EU-Kommis-



sion hat daraufhin 2002 ihren Vorschlag überarbeitet, die Wünsche des Parlaments darin aber nur zum Teil berücksichtigt. Der Minister rat hat noch keine Entscheidung getroffen, so dass weiterhin schwer vorherzusehen ist, welche Vorstellungen sich letztendlich im Gesetzgebungsverfahren durchsetzen werden.

Auch der EuGH hat 2002 noch kein abschließendes Urteil getroffen, ob die Sicherstellung der Eigenwirtschaftlichkeit durch zusätzliche Zahlungen oder Einlagen der Eigentümer öffentlicher Verkehrsunternehmen zulässig ist oder nicht. Sollte die heutige Praxis nicht mehr rechtskonform sein, müsste unter Umständen ein großer Teil der heutigen ÖPNV-Linien ohne Übergangsfristen ausgeschrieben werden.

Ebenso wie der VDV, die Verbünde und die Aufgabenträger hoffen auch die kommunalen Verkehrsunternehmen, dass der Konsensvorschlag des Bundesverkehrsministeriums auf europäischer Ebene eine Chance erhält. Im Wettbewerb der Betreiber sollte es auf keinen Fall zu einem bloßen Kostenwettbewerb kommen. Der Hauptkonkurrent des ÖPNV bleibt nach wie vor das Auto. Will man im intermodalen Wettbewerb gegen den Individualverkehr bestehen, müssen die Verkehrsleistungen mit einer guten Qualität zu einem vernünftigen Preis erstellt werden.

Unabhängig von der Rechtslage werden sich in den nächsten Jahren aufgrund der mehr denn je angespannten Situation der kommunalen Haushalte Städte und Gemeinden gezwungen sehen, Kostensenkungspotenziale zu realisieren. Dabei wird verstärkt mit Ausschreibungen und weiteren Privatisierungen zu rechnen sein.

Den kommunalen Verkehrsunternehmen bleibt keine andere Wahl, als sich weiter intensiv zu bemühen, durch Kostensenkungen, Rationalisierung und Einnahmesteigerungen so schnell wie möglich die Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Nach Einschätzung der VBK ist dabei der Abschluss eines Spartentarifvertrages von entscheidender Bedeutung. Auf Basis des BAT/BMTG dürfte es für die meisten Unternehmen trotz aller Anstrengungen kaum möglich sein, auf Dauer gegenüber privaten Mitbewerbern, die deutlich geringere Löhne und Gehälter zahlen, konkurrenzfähig zu werden. Da die Gewerkschaften vor Unterzeichnung des Spartentarifvertrages auf der Verabschiedung eines Vergabegesetzes bestehen, bleibt auch hier der Gesetzgeber gefordert.



LEISTUNGSPROFIL

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT BAU UND PLANUNG BETRIEB UND VERKEHR FAHRZEUGE TARIF UND VERKAUF



Impulse für die Zukunft

Bordautonome Ortung von Schienenfahrzeugen mit Wirbelstrom-Sensoren

Derzeit führen die VBK für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) ein. Ziel dieses Systems ist zum einen die detailliertere Information der Fahrgäste über die Betriebslage, zum anderen eine bessere Kontrolle und Steuerung des Fahrbetriebs durch die Leitstelle sowie die Sicherung von Anschlüssen. Das RBL stellt den jeweils aktuellen Standort der Fahrzeuge über die Radumdrehungen fest, zur Kontrolle und Korrektur werden im Netz ortsfeste Baken installiert.

Im Rahmen einer Kooperation mit dem Institut für Mess- und Regelungstechnik der Universität Karlsruhe wird jetzt erforscht, inwieweit man zukünftig auch ohne die stationär angebrachten Baken mittels neuartiger Messinstrumente die Position der Fahrzeuge ermitteln kann.

Zu diesem Zweck ist in den vergangenen beiden Jahren ein Mess-System zur berührungslosen Geschwindigkeits- und Wegmessung von Schienenfahrzeugen getestet worden. Dieses mit Wirbelstrom-Sensoren arbeitende Mess-System wurde in einen VBK-Straßenbahnwagen eingebaut und im Rahmen von Messfahrten im Schienennetz von VBK und AVG erprobt.

Die von dem System gewonnenen Informationen (zurückgelegter Weg und befahrene Weichen) sollen in einem integrierten System weiterverarbeitet werden, welches eine präzise und kontinuierliche bordautonome Ortung des Schienenfahrzeuges ermöglicht. Die Genauigkeit der Wegmessung liegt im Bereich von wenigen Promille, das heißt pro gefahrenem Kilometer kann die Messung nur um wenige Meter vom wahren Wert abweichen. Damit ist die Messgenauigkeit bedeutend höher als mit herkömmlichen Systemen.



Neben der Geschwindigkeits- und Wegmessung lassen sich die Signale der Wirbelstrom-Sensoren aber auch noch weiter auswerten. Da die einzelnen Bauteile im Gleisbereich unterschiedliche Geometrien besitzen, haben auch die gemessenen Sensorsignale voneinander verschiedene Formen. Es lassen sich daher auch die Weichenstellung (rechts/links) und die befahrene Richtung (spitz/stumpf) eindeutig erkennen. Mit diesen Informationen könnten derartige Systeme zukünftig auch zur Streckensicherung im Straßenbahn- und Eisenbahnbereich eingesetzt werden.

Die in den Messfahrten bisher erreichte Genauigkeit würde diese Anwendungen grundsätzlich ermöglichen.

Bau und Planung

Straßenbahn nach Aue

Der Bau der Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier geht mit großen Schritten voran. Zunächst wurden im Frühjahr und Sommer in Aue die vorbereitenden Arbeiten wie Leitungsverlegungen, Baustelleneinrichtung und die so genannte Freimachung des Baufeldes durchgeführt. Anschließend wurde mit den Erdarbeiten für den Bau der eigentlichen Trasse begonnen. Da im Oktober auch der Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Abschnitt bis Wolfartsweier erlassen wurde, konnte dort inzwischen auch mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen werden.

Im Lauf des Jahres 2004 soll die Strecke in Betrieb genommen werden.

Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen

Der barrierefreie Zugang zum Nahverkehr ist ein wichtiges Ziel der Politik. Dabei sollen bei den VBK auch bestehende Haltestellen Zug um Zug behindertengerecht umgebaut werden. Im Jahr 2002 wurde zunächst die Haltestelle Weinbrennerplatz an der Linie 1 neu gestaltet. Dabei wurden die Bahnsteige auf 34 cm erhöht und – im Hinblick auf die geplante Linie in die Nordstadt – als Versuch ein Teil des Bahnsteigs aus Holz konstruiert. Die weiteren Haltestellen Richtung Oberreut sollen 2003 folgen, anschließend soll die Linie 4 umgebaut werden.

Neuer Betriebshof in der Gerwigstraße

Nach dem Abschluss langer Verhandlungen mit der EnBW konnten die VBK nunmehr das Grundstück in der Gerwigstraße zum Bau des neuen Betriebshofs Ost erwerben. Im Juli 2003 soll nun endlich mit dem Bau begonnen werden, weil die Zeit inzwischen drängt. Denn laufend werden neue, 2,65 Meter breite Nieder- und Mittelflurwagen ausgeliefert, für die die VBK dringend Abstellmöglichkeiten benötigen. Das Projekt soll 60,5 Mio € kosten, wovon 85 Prozent nach dem GVFG von Bund und Land übernommen werden.



Neuer Bauhof

Auch der VBK-Bauhof für die Bahnmeisterei und die Elektroabteilung zieht um. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Betriebshof West konnte ein Grundstück erworben werden, auf das der Bauhof verlagert wird. Für die VBK hat es den Vorteil, dass es nur noch zwei zusammenhängende Standorte in Karlsruhe gibt, für die Stadt Karlsruhe ergibt sich die Möglichkeit, den Wunsch eines Investors nach Erweiterung seines Grundstückes in der Gerwigstraße realisieren zu können und somit Arbeitsplätze zu sichern.

Umbau der Linie nach Rintheim

Auch die Rintheimer Bürger sollen in den Genuss der beliebten Niederflurwagen kommen. Doch dafür muss die Strecke zunächst einmal umgebaut werden. Der Gleismittenabstand muss auf 3,05 Meter erweitert werden, und aufgrund des größeren Mindestradius der Niederflurwagen muss eine neue Wendeschleife gebaut werden. Da an der bisherigen Stelle dafür kein Platz ist, liegt es nahe, die Strecke durch den Hirtenweg zu verlängern und die Wendeschleife in die bestehende an der Haltestelle Hirtenweg/Technologiepark zu integrieren.



Selbstverständlich werden im Zuge des Umbaus auch alle Haltestellen mit 34 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet, die den niveaugleichen Einstieg in die Niederflurwagen ermöglichen.

Weitere Strecken geplant

Die Planungen für die neue Strecke in die Nordstadt gehen unverändert weiter. Im Herbst fand der Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren statt, die Förderung nach dem GVFG, nach dem Bund und Land 85 Prozent der Kosten von ca. 25 Mio € übernehmen, wurde im Januar 2003 bewilligt. Die VBK sind optimistisch, dass der Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2003 erteilt wird und dann unverzüglich mit dem Bau begonnen werden kann.

Auch die Planungen für die Verlängerung der Linie 3 nach Knielingen Nord laufen weiter. Die Strecke soll durch die Siemensallee und anschließend durch die Sudetenstraße bis zur Ludwig-Dill-Straße geführt werden und dort in einer Wendeschleife enden. Damit wird dann auch das provisorische Gleisdreieck in der Siemensallee zum Wenden der Bahnen überflüssig und die Arbeit des Fahrpersonals vereinfacht.

Größere Baustellen im VBK-Netz

Im August wurden die Schienen auf der Kaiserallee zwischen Blücher- und Händelstraße gewechselt. Um die Maßnahme zu beschleunigen, wurde die Baustelle in die verkehrsschwächere Zeit der Sommerferien gelegt und die Schienestrecke zwischen der Haltestelle Yorckstraße und dem Entenfang gesperrt. Die Stadt- und Straßenbahnen der Linien S2, S5 und 2 wurden für zwei Wochen umgeleitet, die Kaiserallee mit Bussen im Schienenersatzverkehr angefahren.

Im November musste die stark befahrene Kreuzung Entenfang für ein Wochenende gesperrt werden, um die Oberleitung zu wechseln. Auch hier wurde das Nadelöhr mit Schienenersatzverkehr überbrückt, der Verkehr der S5 wurde gebrochen weitergeführt.

Zur Kapazitätserweiterung wurden im Betriebshof West auf den letzten freien Flächen noch drei zusätzliche Abstellgleise gebaut.

Um im Bahnhof Grötzingen den Verkehr der S4 und der S5 zu beschleunigen, wurde im März eine neue Weichenanlage in die bestehende Infrastruktur eingebaut. Sie verbindet die VBK-Infrastruktur mit der der DB Netz AG und soll, nach der Fertigstellung der notwendigen Signalanlagen, größere Flexibilität in diesem neuralgischen Bereich ermöglichen. Beispielsweise können dort dann Eilzüge die langsameren Regelzüge überholen.

Betrieb und Verkehr

Über 100 Mio Fahrgäste

Was nach dem Rekordjahr 2001 kaum noch möglich erschien, wurde 2002 doch Realität: Die VBK konnten die Fahrgastzahlen erneut steigern und durchbrachen mit 100,2 Millionen Fahrgästen erstmalig die Marke von 100 Millionen. Diese Zahl steht allerdings noch unter dem Vorbehalt des Ergebnisses der Schwerbehindertenzählung.

Die hohe Fahrgaststeigerung zeigt, dass die VBK mit ihrer Angebotsoffensive – Modernisierung des Fahrzeugparks, stetige Optimierung des Fahrplanangebots, Ausbau des Streckennetzes, innovative Tarifangebote – auf dem richtigen Weg sind. Dies wird auch durch das Ergebnis des diesjährigen ÖPNV-Kundenbarometers des renommierten Meinungsforschungsinstitutes EMNID unterstrichen. Unter 23 untersuchten Städten belegt Karlsruhe den ersten Platz.

Besonders positiv wurden von den Kunden das Linien- und Streckennetz, das Fahrkartensortiment und das Preis-Leistungs-Verhältnis bewertet.

Wie im Vorjahr legten die Fahrzeuge der VBK etwa 12 Mio Fahrzeugkilometer zurück, wobei

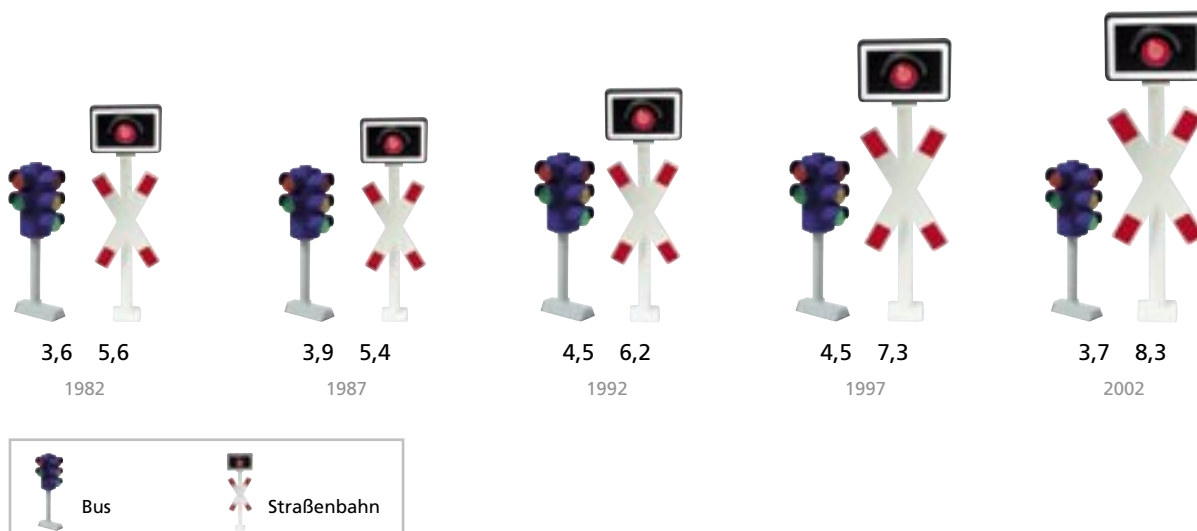


die Zahl auf der Schiene leicht auf 8,3 Mio km stieg und beim Bus ein geringfügiger Rückgang zu verzeichnen war.

Großveranstaltungen

Der Höhepunkt des Karlsruher Sommers war wie in den Vorjahren wieder „Das Fest“, das dreitägige Open-Air-Konzert in der Günther-Klotz-Anlage. Auch 2002 kamen mehr als 50.000 Besucher pro Tag, von denen ein Großteil umweltfreundlich mit dem ÖPNV gefahren ist. Wie in den Vorjahren auch wurde diese Aufgabe durch die VBK ohne Schwierigkeiten bewältigt.

BETRIEBSLEISTUNG VBK, WAGENKILOMETER IN MILLIONEN



Auch andere Großveranstaltungen, z. B. der 287. Stadtgeburtstag, der „Tribut an Carl Benz“, „Von vier bis vier“ im ZKM, der Karlsruher-Versicherungs-Grand-Prix (ein Radrennen), das Stadtfest mit verkaufsoffenem Sonntag und die Karlsruher Museumsnacht „Kamuna“, stellten für das Personal der VBK zwar eine Herausforderung dar, diese wurde aber jeweils gut bewältigt.

Umleitungen

Aufgrund zahlreicher Baumaßnahmen mussten 2002 zahlreiche Umleitungen gefahren werden. Während die Folgen zum Beispiel in der Kaiserallee und am Entenfang durch Schienenersatzverkehr für die Fahrgäste erträglich gestaltet werden konnten, wirkte sich die monatelange Baustelle für die B-3-Umgehung im Bereich Wolfartsweier für den Betrieb der Buslinien 23, 45, 47 und N3 eher störend aus. Die Fahrwege und somit auch die Fahrzeiten verlängerten sich durch die Umleitung beträchtlich.

Schlossgarten- und Turmbergbahn

Am Karfreitag nahm die Schlossgartenbahn von ihrem neuen Bahnhof aus ihre erste Fahrt im Jahr 2002 auf. Wie auch im Vorjahr wurde der Regelbetrieb auch 2002 bei gutem Wetter zusätzlich in den Pfingstferien und bereits drei Wochen vor den Sommerferien durchgeführt, sodass die Bahn auf insgesamt 127 Betriebstage kam. Das Angebot wurde erneut gut angenommen. Mit 49.238 Fahrgästen fuhren 2,6 Prozent mehr als 2001, die dafür 65.293 € bezahlten.

Besonders beliebt bei kleinen und großen Dampflokk-Fans war wieder die Lok Greif, die Dampflokk eines privaten Subunternehmers.

Die Turmbergbahn fuhr an 260 Tagen und transportierte 71.111 Fahrgäste, 1 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Die Einnahmen betrugen 49.693,51 €, 7,4 Prozent weniger als 2001.

Zu diesem Zweck wurden 6.823 Fahrten durchgeführt und 4.298 Wagen-km zurückgelegt. Die größte Fahrgastzahl wurde am 21. Juli verzeichnet. 4.464 Fahrgäste wurden anlässlich der Veranstaltung „Klassik am Turm“ auf den Karlsruher Hausberg befördert.



Fahrzeuge



Neue Straßenbahnen

Am 27. September wurde der erste Wagen der neuen Serie von 15 Niederflurstraßenbahnen ausgeliefert. Zehn sechs- und fünf achtschige Fahrzeuge umfasst diese dritte Serie der bei Fahrgästen und Fahrpersonal gleichermaßen beliebten Niederflurbahnen.

Auch diese Serie wird – wie die übrigen Wagen der Baureihe – erneut von einem Konsortium, das die Firmen Siemens und Bombardier bilden, gebaut.

Doch anders als die ersten beiden Serien werden die neuen Fahrzeuge in Uerdingen hergestellt, da Siemens inzwischen dort die Straßenbahnfertigung konzentriert hat.

Doch bevor die Fahrzeuge das Uerdinger Werk nach abgeschlossener Endmontage Richtung Karlsruhe verlassen können, haben die einzelnen Teile schon erhebliche Strecken zurückgelegt. Die Drehgestelle beispielsweise werden in Graz gefertigt, die Wagenkästen kommen aus Dessau. Die Elektrik stammt aus Mannheim, die Motoren kommen aus Wien und die Sitze werden aus dem Karlsruher Ortsteil Stupferich nach Uerdingen gefahren, dort in die Bahnen eingebaut und kehren dann in den Fahrzeugen an ihren Ursprungsort zurück. Ebenso wie die elektronischen Steuergeräte für die Entwerter, die Zielanzeigen und das RBL, die so genannten Copiloten, die von der Karlsruher Firma INIT fabriziert werden. Die neuen Fahrzeuge sind die ersten Niederflurwagen, die ab Werk mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet sind, damit sich die Fahrerinnen und Fahrer der VBK noch besser auf den Verkehr konzentrieren können und um die Pünktlichkeit weiter zu verbessern.

Die Sechssachser kosten pro Stück 2 Mio €, die Achtsachser 2,4 Mio, wovon das Land Baden-Württemberg 50 Prozent nach dem GVFG übernimmt.

ANTEIL NIEDERFLUR-FAHRZEUGE STRASSEN- UND STADTBAHNEN (IN %)



Neue Omnibusse

299 PS, 275 mm breite Reifen, 12 Liter Hubraum – was man auch für die Leistungsdaten eines Sportwagens halten könnte, sind die Werte eines neuen Bustyps bei den VBK.

Aus dem Ulmer Werk der Firma Evobus, einer Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, stammen zwei Setra S 315 NF, die im Dezember abgeholt werden konnten. Die beiden neuen Autos sind im Gegensatz zu den meisten anderen der VBK für eine Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h zugelassen. Für den Laien am ehesten daran zu erkennen, dass an einigen Sitzen Sicherheitsgurte angebracht sind. Insgesamt machen die Sitze einen hochwertigen und stabilen Eindruck; die Autos wirken sehr solide, und man glaubt, die Qualität förmlich greifen zu können.

Wie alle anderen Busse, die die VBK seit 1994 gekauft haben, handelt es sich auch bei den Setras um Niederflurfahrzeuge. Und mit einer Klimaanlage sind sie auch versehen worden. Von außen kann man sie am Schriftzug „Setra“ sowie an einer etwas anderen Form als die Mercedes Citaros erkennen, denn auch die Setras sind silber lackiert und mit großen roten Punkten – der Farbe der VBK – verziert.

Auch von der anderen Marke der Firma Evobus, Mercedes-Benz, kauften die VBK 2002 drei Busse vom Typ Citaro. Die Citaros wurden im Stammwerk der früheren Firma Benz in Mannheim gebaut.

Alle neuen Fahrzeuge erfüllen selbstverständlich die Euro-3-Norm, durch das eingebaute CRT-System werden teilweise sogar die geplanten Euro-4-Werte unterschritten. Und durch die ausschließliche Verwendung von schwefelfreiem Dieseltreibstoff bei den VBK werden weitere Emissionen vermieden – übrigens nicht nur bei den Bussen, sondern bei allen Dienstfahrzeugen mit Dieselmotor der VBK.



ANTEIL NIEDERFLUR-FAHRZEUGE BUSSE (IN %)



Tarif und Verkauf



Euroumstellung ohne Probleme

Die Währungsumstellung zum 1. Januar 2002 war für alle öffentlichen Verkehrsunternehmen, die mit viel Bargeld arbeiten müssen, eine große Herausforderung. Dank guter Vorbereitung klappte die Umstellung reibungslos.

Tarifänderung zum 1. Juni 2002

In den Bahnen und Bussen der VBK gilt der Gemeinschaftstarif des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV). Zum 1. Juni 2002 wurden die Tarife um durchschnittlich 3,3 Prozent erhöht. Von der Preisanpassung waren allerdings nicht alle Fahrkarten betroffen. Von der Erhöhung verschont blieben beispielsweise die übertragbaren Umweltkarten, die als Monats- und Jahreskarten sowie im Abonnement erhältlich sind. Erhöht wurden die Preise für die Einzel- und 4er-Karten. Die Einzelfahrkarte für das Stadtgebiet Karlsruhe kostet seither 1,90 €, die 4er-Karte 5,80 €. Für die Citykarte sind 4,80 € zu entrichten. Auch die verbundweit geltenden Jahreskarten für Schüler (ScoolCard), Studenten (Studikarte) und Senioren (Karte ab 60) wurden erhöht.

Trend zu Zeitkarten hält an

Auch im Jahr 2002 hielt der Trend zu den Zeitkarten und innerhalb der Zeitkarten zu den Jahreskarten an. Die höchste Steigerung war erneut bei der ScoolCard festzustellen. Die Verkaufszahlen bei den Ausbildungstarifen stiegen um 7,6 Prozent. Inzwischen fahren über 60.000 Schüler und Azubis aus der Region mit der ScoolCard. Nach wie vor positiv entwickelt sich auch die Karte ab 60. Das Plus bei den VBK betrug 6,9 Prozent. Im Plus war mit 4,1 Prozent auch die Umweltkarte. Hier machen vor allem immer mehr Firmen von dem Mengenrabatt von zehn Prozent bei Abnahme einer größeren Bestellmenge Gebrauch. Dagegen entwickelte sich der Verkauf der Fahrkarten für den Gelegenheitsverkehr (Einzel-, 4er- und 24-Stunden-Karten) rückläufig.



Zwei neue Kundenzentren

Im Lauf des Jahres bauten die VBK zwei neue Kundenzentren an zentralen Punkten in Karlsruhe.

Am Europaplatz, mit 70.000 Ein-, Aus- und Umsteigern täglich die meistgenutzte Haltestelle der VBK, wurde eine architektonisch anspruchsvolle Lösung gewählt. In die Wartehalle in Form einer Ellipse wurde neben einem Kiosk auch das Kundenzentrum integriert. Die Eröffnung war im Juni.

Auch am Hauptbahnhof wurde ein Kundenzentrum neu gebaut, um vor allem auch auswärtige Fahrgäste besser betreuen zu können. Hier wurde ein Würfel aus Glas errichtet, in dem außer dem Kundenzentrum auch elektronische Einrichtungen für den Stadt- und Straßenbahnbetrieb untergebracht sind. Dieses Kundenzentrum wurde im Dezember fertiggestellt.



Mitarbeiter



Stellenabbau war auch 2002 bei den Verkehrsbetrieben kein Thema. Wie in den vergangenen Jahren wuchs die Mitarbeiterzahl erneut an. 2002 waren 1.012 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den VBK beschäftigt, zwölf mehr als im Vorjahr. Die größte Gruppe bildeten hierbei wieder die Arbeiter mit 779 Beschäftigten, gefolgt von 171 Angestellten und 33 Beamten. Die Zahl der Auszubildenden betrug 29. Alle Auszubildenden, deren Lehrzeit 2002 zu Ende ging, wurden in ein reguläres Beschäftigungsverhältnis übernommen. Unter den derzeit beschäftigten Auszubildenden sind neun Maschi-

nenbaumechaniker, fünf Elektroinstallateure, acht Kfz-Mechaniker, vier Kfz-Elektriker und drei Industriekaufleute. Neben den elf übernommenen Azubis haben die VBK im zurückliegenden Jahr 50 Mitarbeiter neu eingestellt. Dem stehen 44 Abgänge gegenüber, zumeist durch Versetzung in den Ruhestand.

Unter den VBK-Abteilungen ist die Betriebsabteilung mit dem Fahr- und Aufsichtsdienst nach wie vor die größte: 505 Beschäftigte und damit 51,5 Prozent aller Mitarbeiter des Unternehmens sind hier tätig. Mit 29,3 Prozent haben an dieser Abteilung wiederum die Straßenbahnfahrer den größten Anteil. 196 VBK-Beschäftigte sind bei der Abteilung Schienenfahrzeuge (19,9 Prozent), 93 VBK-Angehörige arbeiten in der Verwaltung (9,5 Prozent), 72 Mitarbeiter zählt die Bauabteilung (7,3 Prozent), 44 Beschäftigte bilden die Abteilung Kraftfahrzeuge (4,5 Prozent), an den elektrischen Anlagen sind 45 Beschäftigte tätig (4,6 Prozent), die restlichen 28 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2,9 Prozent) verteilen sich auf sonstige Aufgaben.

Unter den VBK-Beschäftigten befinden sich 27 Teilzeitkräfte. Weitere 30 Beschäftigte machen von dem Angebot der Altersteilzeit Gebrauch. Und schließlich sind auch 29 Aushilfskräfte bei

ALTERSSTRUKTUR VBK

(ohne Azubis u. dauerhaft beurlaubte Mitarbeiter)



den VBK tätig, darunter 18 Studenten. Die Hilfskräfte werden überwiegend als Straßenbahnfahrer und Fahrscheinprüfer sowie am Wochenende bei der Schlossgarten- und Turmbergbahn eingesetzt.

Aufgrund der überwiegend technischen Ausrichtung der einzelnen Berufsgruppen haben die Männer bei den VBK-Beschäftigten eine deutliche Mehrheit. Der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft betrug 13 Prozent.

Das Durchschnittsalter der VBK-Belegschaft betrug 41,8 Jahre. Diese Altersstruktur ist in sämtlichen Abteilungen nahezu gleich. Betrachtet man die Belegschaft nach Altersgruppen getrennt, so haben die 40- bis 49-Jährigen mit 32,2 Prozent den größten Anteil. Über 60 Jahre alt sind nur 1,9 Prozent aller Beschäftigten, ein Indiz für den häufigen Übergang in den Vorruhestand.

Durchschnittlich verweilen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 13,4 Jahre im Unternehmen. Die größte Fluktuation weist dabei die Verkehrsabteilung auf, wo rund die Hälfte aller Beschäftigten weniger als 15 Jahre dabei ist. Sehr große Beständigkeit zeigen dagegen die Mitarbeiter der Kraftfahrzeug-Abteilung. Hier ist die Hälfte

schon seit über 20 Jahren dabei. Für besonders lange Betriebszugehörigkeit wurden 2002 insgesamt 20 Mitarbeiter ausgezeichnet. 17 von ihnen sind seit nunmehr 25 Jahren bei den Verkehrsbetrieben tätig und drei sogar seit 40 Jahren.

Aus- und Weiterbildung

Die Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen betrafen bei den VBK 2002 vorwiegend den Fahr- und Betriebsdienst. Hier wurde die Verkehrsmeisterausbildung fortgeführt. Zwei Lehrgänge mit je fünf angehenden Verkehrsmeistern laufen, ein weiterer Lehrgang mit zwei künftigen Verkehrsmeistern wurde begonnen. Im Straßenbahnbereich erhielten insgesamt 68 Fahrerinnen und Fahrer in 16 Lehrgängen eine Ausbildung. Darunter waren neben den VBK-Fahrern auch 40 Lehrgangsteilnehmer von der AVG und der DB. Für die VBK-Buslinien wurden zwei Fahrer neu eingestellt sowie in die Fahrzeuge, das Liniennetz und den Tarif eingewiesen. Im Rahmen einer internen Ausschreibung erhielten neun Straßenbahnfahrer und zehn Verkehrsmeister die Möglichkeit, den Busführerschein zu erwerben. Bei den Fahrscheinprüfern lag der Schwerpunkt der Weiterbildung auf einem Deeskalationstraining. Auch für das Fahrpersonal ist die Einführung eines Programmpakets zur Stressprävention vorgesehen.



JAHRESABSCHLUSS

KURZÜBERSICHT BILANZ BILANZ GUV ANHANG ANLAGENACHWEIS BESTÄTIGUNGSVERMERK



Kurzübersicht Bilanz

	2002 in Mio €	2001 in Mio €
Bilanzsumme	244,9	236,0
Anlagevermögen	190,7	174,8
Vorräte	15,7	14,7
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	28,9	34,0
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	1,2	1,6
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	8,4	10,9
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	29,9	29,0
Verbindlichkeiten	72,1	63,8
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	4,0	4,4
Aufwand	100,6	93,7
Ertrag	100,6	93,7
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0

JAHRESABSCHLUSS

KURZÜBERSICHT BILANZ **BILANZ** GUV ANHANG ANLAGENACHWEIS BESTÄTIGUNGSVERMERK

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Bilanz zum 31.12.2002

AKTIVSEITE	€	31.12.2002 €	31.12.2001 €
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	1.194.561,00		1.162.087,00
II. Sachanlagen	169.738.113,22		154.865.762,37
III. Finanzanlagen	19.770.034,44		18.745.423,38
		190.702.708,66	174.773.272,75
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.648.440,61		14.573.194,15
2. Waren	12.790,33		13.737,97
3. Geleistete Anzahlungen	0,00		101.393,21
		15.661.230,94	14.688.325,33
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.249.222,35		4.764.879,20
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.847.488,70		5.319.384,11
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	133.797,46		90.760,72
4. Forderungen gegen Gesellschafter	23.084.831,40		21.431.151,72
5. Sonstige Vermögensgegenstände	1.622.917,38		2.398.183,87
		28.938.257,29	34.004.359,62
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei der Gesellschaft			
1. Schecks und Kassenbestand	1.175.411,00		1.609.985,88
2. Guthaben bei der Stadt Karlsruhe			
		1.175.411,00	1.609.985,88
		45.774.899,23	50.302.670,83
C. Rechnungsabgrenzungsposten		8.375.736,30	10.945.693,54
		244.853.344,19	236.021.637,12

PASSIVSEITE	€	31.12.2002 €	31.12.2001 €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	100.000.000,00		66.467.944,56
II. Kapitalrücklage	38.864.426,17		72.396.481,61
		138.864.426,17	138.864.426,17
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	9.700.520,00		9.628.984,11
2. Sonstige Rückstellungen	20.152.384,50		19.340.871,86
		29.852.904,50	28.969.855,97
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	28.853.653,61		30.188.946,78
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.839.504,43		6.940.711,93
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.734.466,10		2.309.724,86
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	34.130.914,88		23.349.421,65
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	861.082,65		288.888,49
6. Sonstige Verbindlichkeiten	1.722.191,42		740.640,57
		72.141.813,09	63.818.334,28
D. Rechnungsabgrenzungsposten		3.994.200,43	4.369.020,70
		244.853.344,19	236.021.637,12

Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2002

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	2002 €	2001 €
1. Umsatzerlöse	66.290.174,77	65.480.884,16
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	-37.338,17	87.698,11
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.080.843,94	676.856,51
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.398.533,25	5.194.585,78
	77.732.213,79	71.440.024,56
5. Materialaufwand		
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	13.199.749,80	11.271.680,43
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	19.048.974,37	20.498.944,51
	32.248.724,17	31.770.624,94
6. Personalaufwand		
a. Löhne und Gehälter	33.429.806,05	32.173.051,38
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 3.533.813,83 EUR	10.490.739,91	9.792.429,67
	43.920.545,96	41.965.481,05
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	11.327.569,16	10.806.933,41
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	9.905.938,73	5.746.108,77
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon gegen verbundene Unternehmen 0,00 EUR	1.053.193,75	995.585,29
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon gegen verbundene Unternehmen 0,00 EUR	9.929,29	1.170,67
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon gegen verbundene Unternehmen 0,00 EUR	3.106.481,69	3.356.991,69
12. Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit	-21.713.922,88	-21.209.359,34
13. Sonstige Steuern	70.226,30	72.773,97
14. Erträge aus Verlustübernahme	21.784.149,18	21.282.133,31
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00

Anhang

Erläuterungen zu den Positionen von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung bezüglich Ausweis, Bilanzierung und Bewertung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches § 264 ff. aufgestellt.

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

Die Darstellung der Bilanz und der GuV basieren auf dem Gemeinschaftskontenrahmen für Versorgungs- und Verkehrsunternehmen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet worden, wobei auf die eigenen Leistungen auch Lohn- und Materialgemeinkostenzuschläge berechnet wurden.

Gewährte Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten mittels einer Sonder-Afa abgesetzt.

Nach § 253 Abs. 2 HGB anfallende Abschreibungen wurden für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für neu beschaffte Omnibusse unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer gemäß § 7 Abs. 2 EStG degressiv vorgenommen. Alle anderen Anlagegüter wurden linear abgeschrieben.

Bei den sonstigen Ausleihungen sind die nieder verzinslichen Arbeitgeberdarlehen zum Barwert, alle anderen Finanzanlagen zum Nennwert bilanziert.

Geringwertige Wirtschaftsgüter wurden voll abgeschrieben.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen angesetzt.

Für den Bestand der Handlager in den Werkstätten wurde ein Festwert von 265 T € angesetzt.

Selbsterstellte Ersatzteile wurden zu Herstellungskosten inklusive der Einzelkosten und eines angemessenen Anteils an den Gemeinkosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert unter Berücksichtigung des erkennbaren Ausfallrisikos bewertet.

Die Pensionsrückstellungen für laufende Pensionsanwartschaften sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 6 Prozent und der Sterbetafeln 1998 mit dem Teilwert bewertet.

Bei den sonstigen Rückstellungen, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung bemessen wurden, sind alle erkennbaren Risiken berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten wurden mit der aktuellen Rückzahlungssumme bewertet.

Angaben zu Positionen der Bilanz

Die Entwicklung des Anlagevermögens wird in der Anlage dargestellt.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält vorausbezahlte Leasingraten für Stadtbahnen.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Das gezeichnete Kapital entspricht dem Stammkapital der GmbH. Alleinige Gesellschafterin ist die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs-

und Hafen GmbH, Firmensitz Karlsruhe, mit der ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (Organschaftsvertrag) besteht. Das Eigenkapital ist vom Gesellschafter voll erbracht.

Die sonstigen Rückstellungen bestehen im Wesentlichen aus folgenden Positionen:

Für die gemäß BOStrab durchzuführenden Hauptuntersuchungen der Schienenfahrzeuge besteht eine Rückstellung (§ 249 Abs. 2 HGB) in Höhe von 2.360 T €.

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 5.057 T €.

Bei 2.759 T € handelt es sich um Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2001 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde aufgelöst. Für das Jahr 2002 wurde sie in Höhe von 2.932 T € erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 28 T €.

Für unterlassene Instandhaltungen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres nachgeholt werden, wurde eine Rückstellung in Höhe von 2.540 T € beibehalten.

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinbart wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 4.348 T €.

Für die Verbindlichkeiten bestehen folgende Restlaufzeiten:

RESTLAUFZEITEN VERBINDLICHKEITEN:	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	von 1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	28.854	1.515	5.813	21.526
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.840	3.840	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.734	2.734	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	34.131	10.816	0	23.315
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	861	861	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.722	1.722	0	0
Gesamtbetrag	72.142	21.488	5.813	44.841

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von 14 T € enthalten. Aus Steuern resultieren keine Verbindlichkeiten.

Sämtliche Bank-Verbindlichkeiten sind durch Bürgschaften der Stadt Karlsruhe abgesichert.

Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung

Bei 3.088 T € der Umsatzerlöse handelt es sich um periodenfremde Erträge. Diese resultieren aus nachträglich bezahlten Ausgleichszahlungen nach dem PBefG in Höhe von 3.061 T € und 27 T € nach dem Schwerbehindertengesetz. Dabei handelt es sich um jährlich wiederkehrende Nachzahlungen, deren Höhe erst nach Erteilung des Bescheides bekannt ist.

Die Auflösung von Rückstellungen beträgt 206 T €.

254 T € Planungskosten Innenstadt wurden außerplanmäßig abgeschrieben.

Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2002 schließt mit einem Ergebnis von 0,00 € ab.

Der Abschluss der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wird in den Abschluss der KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs-, und Hafen GmbH (Konzernabschluss) einbezogen.

Der Konzernabschluss wird beim Amtsgericht Karlsruhe hinterlegt.

Sonstige Angaben

Während des Jahres 2002 waren bei den VBK durchschnittlich 964 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 196 Gehaltsempfänger und 768 Arbeiter. Hinzu kamen durchschnittlich 25 Auszubildende und 22 Aushilfskräfte. Weitere 15 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt.

Bezüglich der Veröffentlichung der Aufwendungen für die Geschäftsführung wird die Befreiung gemäß § 286 Abs. 4 HGB in Anspruch genommen.

Auch für die Bezüge und Aufwendungen für frühere Organe wird aus Gründen des Datenschutzes die Befreiung gemäß § 286 Abs. 4 HGB in Anspruch genommen.

Für frühere Werkleiter besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 177 T €.

Die Aufwendungen der VBK GmbH für den Aufsichtsrat beliefen sich auf 22 T €.

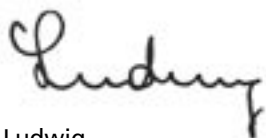
Für 2003 sind Investitionen in Höhe von 30,0 Mio € vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 18,9 Mio € erwartet.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 57.026 T €.

Aus dem Konzessionsvertrag resultieren jährliche Verpflichtungen in Höhe von 539 T €.

Die Verpflichtungen aus Leasingverträgen für Hochflurfahrzeuge belaufen sich auf 2.571 T € pro Jahr.

Karlsruhe, 28.02.2003

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ludwig', written in a cursive style.

Ludwig
Geschäftsführer

JAHRESABSCHLUSS

KURZÜBERSICHT BILANZ BILANZ GUV ANHANG **ANLAGENACHWEIS** BESTÄTIGUNGSVERMERK

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Anlagenachweis für das Geschäftsjahr 2002

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				
	Anfangsstand 1.1.2002	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2002
		(+)	(-)	(+/-)	
	€	€	€	€	€
1.	2.	3.	4.	5.	6.
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen und anlagenähnliche Rechte	2.283.083,86	434.134,51	244.213,40	44.874,21	2.517.879,18
Sachanlagen					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	59.088.916,00	4.382.999,02	0,00	23.675,67	63.495.590,69
Bauten auf fremden Grundstücken	2.840.055,23	1.052.430,67	0,00	71.819,72	3.964.305,62
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	171.828.829,17	7.219.189,11	772.589,07	137.811,19	178.413.240,40
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	156.601.321,62	1.178.497,96	1.029.292,43	0,00	156.750.527,15
Maschinen und maschinelle Anlagen	6.545.173,21	223.155,27	66.072,01	0,00	6.702.256,47
Betriebs- und Geschäftsausstattung	22.159.323,39	1.840.680,39	1.302.866,64	364.210,56	23.061.347,70
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	17.604.324,48	18.984.906,59	24.491,81	-642.391,35	35.922.347,91
	436.667.943,10	34.881.859,01	3.195.311,96	-44.874,21	468.309.615,94
Finanzanlagen					
Ausleihungen	18.864.572,85	1.057.964,96	37.127,49	0,00	19.885.410,32
	457.815.599,81	36.373.958,48	3.476.652,85	0,00	490.712.905,44
	(T) Teilwertberichtigung	(K) Zuschüsse	(Z) Zuschreibungen		

ABSCHREIBUNGEN
RESTBUCHWERTE

Anfangsstand 1.1.2002	Abschreibungen im Geschäftsjahr	angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausge- wiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2002	am Ende des Geschäftsjahres	am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
			(-)	(+/-)		
€	€	€	€	€	€	€
7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
1.120.996,86	(K) 52.502,00 364.541,72	214.722,40	0,00	1.323.318,18	1.194.561,00	1.162.087,00
28.308.053,75	(K) 923.719,00 1.030.158,03	0,00	0,00	30.261.930,78	33.233.659,91	30.780.862,25
1.508.209,23	(K) 610.000,00 101.217,39	0,00	0,00	2.219.426,62	1.744.879,00	1.331.846,00
111.810.531,50	(K) 3.914.900,00 3.846.104,43	0,00 501.993,53	0,00	119.069.542,40	59.343.698,00	60.018.297,67
104.939.272,78	(K) 316.000,00 4.343.367,96	0,00 1.029.292,43	0,00	108.569.348,31	48.181.178,84	51.662.048,84
6.381.137,21	(K) 38.707,00 57.419,27	0,00 66.072,01	0,00	6.411.191,47	291.065,00	164.036,00
17.814.111,39	(K) 885.083,00 1.330.851,75	0,00 1.301.692,44	0,00	18.728.353,70	4.332.994,00	4.345.212,00
11.040.864,87	(K) 2.034.507,02 (T) 253.908,61	17.571,06 0,00	0,00	13.311.709,44	22.610.638,47	6.563.459,61
281.802.180,73	(T) 253.908,61 (K) 8.775.418,02	0,00	0,00	298.571.502,72	169.738.113,22	154.865.762,37
119.149,47	(Z) -12.697,89 8.924,30	0,00	0,00	115.375,88	19.770.034,44	18.745.423,38
283.042.327,06	(T) 253.908,61 (K) 8.775.418,02 (Z) -12.697,89 11.082.584,85	3.131.343,87	0,00	300.010.196,78	190.702.708,66	174.773.272,75

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 07. März 2003 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Karlsruhe, für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss

und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bietet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft, und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Karlsruhe, den 07. März 2003

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Schattling
Wirtschaftsprüfer

gez. ppa. Ingo Teine
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat ist vom Geschäftsführer über die Entwicklung des Unternehmens laufend unterrichtet worden.

Die Buchführung, der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2002 sind von der zum Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Karlsruhe, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Prüfung hat keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben.

Der Aufsichtsrat billigt den Bericht des Geschäftsführers und den Jahresabschluss.

Das Jahresergebnis wurde gemäß Organschaftsvertrag an den Gesellschafter abgeführt.

Für die im Geschäftsjahr 2002 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Mai 2003

Der Aufsichtsrat



Siegfried König
Vorsitzender



IMPRESSUM

KONZEPTION UND GESTALTUNG: DAUTH, KAUN & PARTNER GMBH, KARLSRUHE

REDAKTION: STABSSTELLE MARKETING/ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND
ABTEILUNG BETRIEBSWIRTSCHAFT DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE

FOTOS: ARCHIV VBK; ARCHIV TSNV; SCHAEFFER, KARLSRUHE; FABRY, ETTLINGEN;
GROSS, KARLSRUHE

SPIELFIGUREN: MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON PLAYMOBIL.
PLAYMOBIL IST EINE GESCHÜTZTE MARKE DER GEOBRA BRANDSTÄTTER GMBH & CO. KG

DRUCK UND VERARBEITUNG: WILHELM STOBER GMBH, DRUCKEREI UND VERLAG, EGGENSTEIN



VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe

Telefon 0721/6107-0
Telefax 0721/6107-5009
E-Mail: info@vbk.karlsruhe.de
www.vbk-online.de