



**Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH**

**GESCHÄFTSBERICHT**

**2003**

**MOBILITÄT VERBINDET.**

# Inhalt

## **EINLEITUNG 2**

---

ORGANE 2    BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS 3    CHRONIK 4    VDV-JAHRESTAGUNG 6

## **LAGEBERICHT 8**

---

KURZÜBERSICHT 9    LAGEBERICHT 10

## **LEISTUNGSPROFIL 16**

---

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT 17    BAU UND PLANUNG 18    BETRIEB UND VERKEHR 21    FAHRZEUGE 24    TARIF UND VERKAUF 25

## **PERSONAL- UND SOZIALBERICHT 26**

---

## **JAHRESABSCHLUSS 28**

---

KURZÜBERSICHT BILANZ 29    BILANZ 30    GUV 31    ANHANG 32    ANLAGENACHWEIS 36    BESTÄTIGUNGSVERMERK 38    BERICHT DES AUFSICHTSRATS 39

## **BERICHT DES AUFSICHTSRATS 39**

---



## Organe der VBK GmbH

### Geschäftsführung

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

### Aufsichtsrat

Vorsitzender  
**Siegfried König,**  
Erster Bürgermeister, Karlsruhe

Stellv. Vorsitzender  
**Andreas Erlecke,**  
Kaufmann,  
Stadtrat, Karlsruhe

### Mitglieder

**Manfred Bilger,**  
Kriminalhauptkommissar,  
Stadtrat, Karlsruhe

**Harry Block,**  
Lehrer,  
Stadtrat, Karlsruhe

**Jean-Claude Durand,**  
Omnibusfahrer, Karlsruhe

**Dr. Eberhard Fischer,**  
Umweltjournalist,  
Stadtrat, Karlsruhe

**Angela Geiger,**  
Hausfrau,  
Stadträtin, Karlsruhe

**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

**Bertram Wagner,**  
Omnibusfahrer,  
Karlsruhe

## Bericht des Geschäftsführers

Für die Verkehrsbetriebe Karlsruhe war 2003 erneut ein erfolgreiches Jahr. Wir konnten die Fahrgastzahlen auf sehr hohem Niveau stabilisieren. Trotz höherer Kosten konnte ein Anstieg des Defizits vermieden werden. Die Unterdeckung lag deutlich unter den Ansätzen des Wirtschaftsplans. Und erneut haben wir in den Ausbau unseres Netzes und die Modernisierung unseres Wagenparks kräftig investiert. Die Bauarbeiten für die neue Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier sind weit fortgeschritten, so dass die Neubaustrecke Mitte 2004 eröffnet werden kann. Ein weiteres wichtiges Projekt machte Fortschritte: Für die Nordstadtbahn erhielten wir den Planfeststellungsbeschluss und konnten unmittelbar danach mit den Bauarbeiten beginnen. So weit, so gut.

Die Zukunft sieht allerdings nicht so rosig aus. Die finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte zwingt alle Ebenen des Staates zu Kürzungen. Der öffentliche Nahverkehr ist dabei überproportional betroffen. Häufig werden Investitionen in die Verkehrswege als „Subvention“ betrachtet und entsprechend gekürzt. So müssen wir uns darauf einstellen, künftig deutlich weniger Investitionshilfen für den Ausbau der Infrastruktur und die Beschaffung neuer Fahrzeuge zu erhalten. Alle Projekte müssen daher auf den Prüfstand gestellt werden und manches Vorhaben wird wohl nicht oder deutlich später realisiert werden können. Dies ist bedauerlich, denn für Wachstum und Beschäftigung bräuchten wir eigentlich mehr und nicht weniger Investitionen.

Auch auf unser Wirtschaftsergebnis werden sich die Sparbeschlüsse negativ auswirken. Für bereits abgeschlossene oder in Bau befindliche Vorhaben werden wir die Investitionszuschüsse erst zu einem späterem Zeitpunkt erhalten. Daher müssen wir mit einer höheren Zinslast rechnen. Auch die Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr werden in den nächsten Jahren kräftig gekürzt. Da der Eigentümer steigende



Defizite nicht verkraften kann, werden wir auch das Leistungsangebot und die Fahrpreise überprüfen müssen. Die Konkurrenzfähigkeit des Nahverkehrs, der in den vergangenen Jahren in Karlsruhe gegenüber dem Individualverkehr Marktanteile gewinnen konnte, wird dadurch sicher nicht gestärkt.

Eine erfreulichere Nachricht kam aus Luxemburg: In dem mit Spannung erwarteten Urteil des Europäischen Gerichtshofs wurde die deutsche Vergabe- und Finanzierungspraxis im öffentlichen Nahverkehr unter bestimmten Voraussetzungen bestätigt. Dennoch bleiben zahlreiche rechtliche Unsicherheiten, daher wäre es zu begrüßen, wenn die Gremien der Europäischen Union endlich ihre Marktöffnungsverordnung beschließen würden, damit die Verkehrsunternehmen Klarheit über den künftigen Weg zum intramodalen Wettbewerb bekommen. Die VBK arbeiten mit Hochdruck daran, durch Produktivitätserhöhung ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

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

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

## Januar

Intergalaktisch: Nicht per Anhalter, sondern in einer Straßenbahn reisen an zwei Abenden Fans des Autors Douglas Adams durch die (Karlsruher) Galaxis und lauschen den vom Badischen Staatstheater veranstalteten Lesungen aus der „fünfbändigen Trilogie“.

Wegen Revisionsarbeiten legt die Turmbergbahn eine Pause ein. Vom 27. Januar bis zum 28. März transportieren stattdessen Busse die Fahrgäste auf den Karlsruher Hausberg.

## März

Zahlreiche Demonstrationen gegen den bevorstehenden Irak-Krieg beeinträchtigen den Straßenbahnverkehr in der Karlsruher Innenstadt.

Von 10. März bis Ende April wird das Gleisdreieck auf dem Marktplatz ausgetauscht. Die alten Schienen werden in kleine Stücke zersägt und als Souvenirs zugunsten der Finanzierung einer neuen Orgel der evangelischen Stadtkirche verkauft.

Gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft führen die VBK ein Stresspräventionsprogramm für den Fahrdienst ein.

## Mai

Für die Planung und die Umsetzung der im Vorjahr beschlossenen „Kombilösung“ wird als Tochtergesellschaft der KVVH die Karlsruher Schieneninfrastruktur GmbH (KASIG) gegründet.

Die VBK sind Gastgeber der Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit 700 Teilnehmern im Karlsruher Kongresszentrum. Geschäftsführer Dieter Ludwig führt als Präsident des Verbandes durch das Programm.



## Februar

Um den zunehmenden Vandalismus zu bekämpfen, rüsten die VBK versuchsweise einen Niederflurwagen mit Überwachungskameras aus.

In der diesjährigen Fastnachtskampagne muss sich Geschäftsführer Dieter Ludwig vor dem Grötzingen Narrengericht als „Angeklagter“ verantworten.

Am 28. erhalten die VBK den Planfeststellungsbeschluss für den Bau eines neuen Betriebshofes in der Gerwigstraße. Das rund 60 Mio. Euro teure Bauwerk soll nach seiner Fertigstellung Platz für 72 achtachsige Bahnen bieten.

## April

Wie jedes Jahr startet die Schlossgartenbahn am Karfreitag in die neue Saison.

## Juni

Am 1. Juni werden die Preise für einige Tarifangebote erhöht. Außerdem wird das Angebot der 24-Stunden-Karten neu strukturiert: Die City- und Regio-Karte sind für eine Person („solo“) und für Gruppen bis fünf Personen („plus“) erhältlich.

## Juli

20 zehn- bis vierzehnjährige Schüler bemalen eine Straßenbahn der VBK, die damit für mehr Kinderrechte werben soll.

Der Europäische Gerichtshof spricht sein lang erwartetes Urteil zur Vergabe und Finanzierung des ÖPNV. Im Grundsatz wird die deutsche Vergabepaxis bestätigt.

## September

Am Kaiserplatz werden die über 20 Jahre alten Schienen gegen neue ausgetauscht.

## November

Als „rollende Galerie“ war am 15. eine Niederflur-Straßenbahn der VBK im Einsatz: Die Künstlerin Heidi Scheibel präsentierte in der Bahn 14 Bilder mit Motiven der Karlsruher Straßenbahn.

Die VBK verlängern aufgrund der veränderten Ladenöffnungszeiten an den Samstagen vor Weihnachten den 10-Minuten-Takt bis 20 Uhr.



## August

Der heiße Sommer macht den VBK schwer zu schaffen. Aufgrund der außergewöhnlich hohen Temperaturen dehnen sich Gleise und Fahrleitung der Straßenbahn übermäßig aus. Starkes Durchhängen der Oberleitung und Gleisverwerfungen sind die Folge. Die VBK minimieren das Risiko von Schäden oder Unfällen durch geringere Fahrgeschwindigkeiten.

## Oktober

Regierungspräsidentin Gerlinde Hämmerle überreicht den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Straßenbahnstrecke in die Nordstadt und zur Heide.

Am 31. wird die Neue Messe Karlsruhe offiziell eröffnet. Zu erreichen ist die Neue Messe mit der Stadtbahnlinie S2 und einer neu eingerichteten Messebuslinie vom Hauptbahnhof.

## Dezember

Das Amt für Stadtentwicklung veröffentlicht eine Umfrage über das Ansehen der Einkaufsstadt Karlsruhe in der Region: 90 Prozent der befragten Bürger schätzen vor allem die gute Erreichbarkeit der City mit dem ÖPNV.

Zum Fahrplanwechsel richten die VBK probeweise eine neue Nachtbuslinie zum CO2-Disco-park in Hagsfeld ein.

## VDV Jahrestagung 2003



2003 konnte der langjährige Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Dieter Ludwig, dessen Jahrestagung nach Karlsruhe holen. Vom 19. bis zum 21. Mai fand die Tagung des bundesweit tätigen Verbandes im Karlsruher Kongresszentrum statt. Der VDV vertritt gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit die Interessen von rund 500 Unternehmen des Personen- und Güterverkehrs, darunter alle großen Verkehrsbetriebe und Verbände. Der VDV repräsentiert über 90 Prozent des Beförderungsaufkommens im bundesdeutschen Nahverkehr. Zur Jahrestagung kamen rund 700 Teilnehmer aus ganz Deutschland und einigen Nachbarländern sowie 150 Begleitpersonen. Mit

dem Kongresszentrum und dem neu gebauten Kongresshotel hatte Karlsruhe hervorragende Bedingungen zur Durchführung dieser Tagung, die 2003 unter dem Motto „Nachhaltige Mobilität für Personen und Güter“ stand. Örtlicher Ausrichter waren die Verkehrsbetriebe Karlsruhe.

Für den Präsidenten und VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig war die Jahrestagung ein Heimspiel. Mit Stolz konnte er den Fachleuten, darunter auch Minister und Staatssekretäre, ein erfolgreiches Nahverkehrssystem mit hohen Zuwachsraten bei den Fahrgastzahlen präsentieren.

Oberbürgermeister Heinz Fenrich verteidigte in seinem Grußwort die bundesweite Praxis zur Finanzierung und Organisation des ÖPNV gegen Liberalisierungstendenzen aus Brüssel, die die kommunale Selbstverwaltung schwächen und die Bildung von Oligopolen stärken würden.

Die verkehrspolitische Grundsatzrede hielt Dieter Ludwig als Präsident des Verbandes. Positiv wertete er die gestiegene Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs in Deutschland. Der Kostendeckungsgrad der VDV-Unternehmen sei in den vergangenen zehn Jahren von unter 60 auf 70 Prozent gestiegen. Problematisch für die Branche sei jedoch die zunehmende Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte auf allen staatlichen Ebenen. Ludwig appellierte daher an die politischen Verantwortlichen, bei allem Verständnis



für die Sparschwänge, das Engagement für den Nahverkehr beizubehalten, vor allem dürfe die Investitionsrate nicht gesenkt werden. „Ohne leistungsfähigen Nahverkehr sinkt die Mobilität unserer Gesellschaft“, meinte Ludwig.

Nach Ludwig sprachen zu den Teilnehmern der Jahrestagung unter anderem der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Ralf Nagel, die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Margareta Wolf MdB, und der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Ulrich Müller MdL.

Auf die Vorträge und Diskussionen folgten mehrere Fachbesichtigungen. Besichtigt wurden unter anderem der Rheinhafen und die Straßenbahnneubaustrecke in der Ebert- und Brauerstraße. Wie erwartet am besten besucht war eine Besichtigungsfahrt mit einer Zweisystem-Stadtbahn ins Murgtal.

Neben dem Fachprogramm hatten die VBK auch ein umfassendes Begleitprogramm zu organisieren. Dies begann bereits mit dem informellen Treffabend am Vortag der Jahrestagung im Ausflugslokal „Kühler Krug“. Zum Transfer dienten historische Straßenbahnwagen aus den 30er und 40er Jahren.

Im Begleitprogramm wurden am ersten Tag Führungen durch die Fächerstadt und das nahe gelegene Baden-Baden angeboten. Am



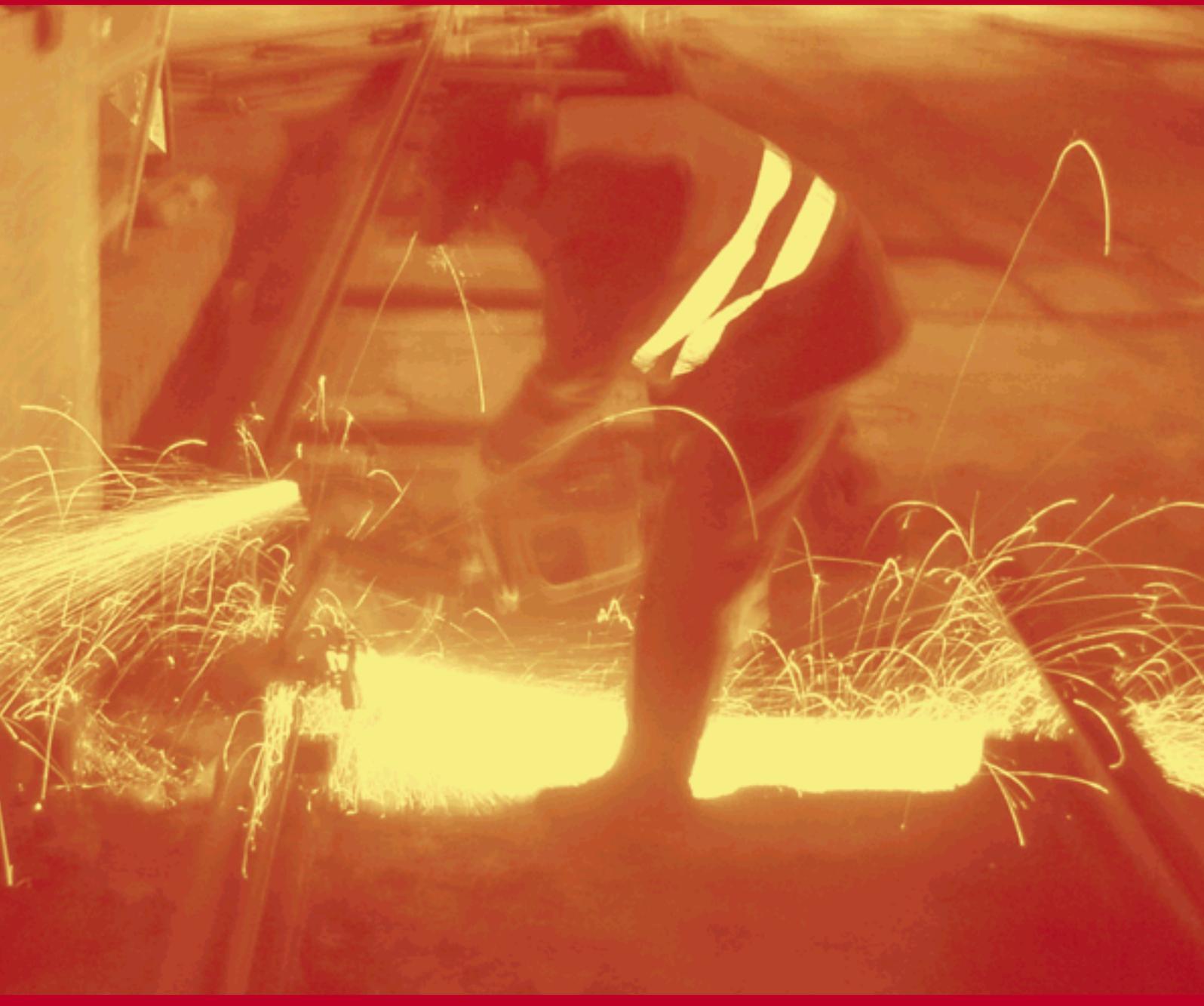
nächsten Morgen konnten entweder das ZKM oder das mittelalterliche Ettlingen besichtigt werden.

Der traditionelle Festabend wurde in der Karlsruher Schwarzwaldhalle ausgerichtet. Neben einem Buffet und Tanz wurde auch ein niveauvolles Unterhaltungsprogramm mit der Tanz- und Showband „The right idea“ geboten. Weitere Auftritte hatten „Boule“, der Herr der Bälle, die Karlsruher Stepptanzgruppe „Fun Tappers“ und die artistische Showgruppe „Magic Artists“. Als Conferencier führte der Karlsruher Schauspieler, Kabarettist und Rundfunkmoderator Martin Wacker locker und heiter durch den Abend.



# LAGEBERICHT

KURZÜBERSICHT LAGEBERICHT



## Kurzübersicht

	2003	2002
Fahrgäste in Mio	99,8*	98,6*
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	87,2	86,2
Omnibusbetrieb	12,5	12,3
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Wagenkilometer in Mio	12	12
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	8,4	8,3
Omnibusbetrieb	3,6	3,7
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio	2.042,3	1.990,2
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.766,5	1.720,1
Omnibusbetrieb	273,2	267,5
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,6	2,6
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	62	62
Omnibusbetrieb (Linienlänge) zuzüglich Nachtlinien	141,8 60,9	145,2 55,3
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	107,4	107,4
<b>ANZAHL DER SCHIENENFAHRZEUGE</b>		
<b>Triebwagen insgesamt</b>	<b>130</b>	<b>137</b>
Straßenbahnwagen (achtachsig)	22	41
Niederflurwagen GT 6-70/N	30	23
Niederflurwagen GT 8-70/N	25	20
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsig)	37	37
Zweissystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	16	16
Turmbergbahn	2	2
<b>SCHLOSSGARTENBAHN</b>		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
<b>ANZAHL DER OMNIBUSSE</b>		
<b>Busse insgesamt</b>	<b>65</b>	<b>65</b>
VDV-Standardbusse	53	55
Gelenkbusse	12	10
Midibusse	0	0
Kleinbusse	0	0
PKW (8 Sitzplätze)	0	0
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	28	27

\*inkl. unentgeltlich beförderter schwerbehinderter Fahrgäste entsprechend ganzjähriger Zählung 2002, Auswertung 2003 (Wert 2002 nachträglich korrigiert)

## Lagebericht

Die Lage des ÖPNV in Deutschland wurde 2003 von der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte geprägt. Das so genannte „Kochsteinbrück-Papier“ zum Subventionsabbau sorgte in der Branche ebenso für beträchtliche Unruhe wie weitere Nachrichten über Mittelkürzungen aus den Bundesländern. Verstärkt wurden die Haushaltsengpässe durch die nicht termingerechte Einführung der LKW-Maut, was hohe Einnahmeverluste des Bundes verursacht. Insgesamt muss davon ausgegangen werden, dass die Investitionsförderung für den Ausbau der Schienenwege durch Bund und Länder deutlich zurückgeht.

Ansonsten verlief das Jahr 2003 für den ÖPNV in Deutschland durchaus erfreulich. Nach vorläufigen Ergebnissen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen benutzten 9,13 Mrd. Fahrgäste, 1,6 Prozent mehr als 2002, die Busse und Bahnen der Verkehrsunternehmen. Der Eisenbahnpersonennahverkehr konnte um zwei Prozent zulegen, die Fahrgastzahl im öffentlichen Straßenpersonenverkehr nahm um 1,5 Prozent auf 7,41 Mrd. zu.

Als Folge der hohen Arbeitslosigkeit in Deutschland ging der Verkauf von Zeitkarten um 1,7

Prozent zurück, der erste Rückgang nach stetigem Wachstum in den vergangenen Jahren. Dagegen erhöhte sich die Zahl der verkauften Schüler- und Ausbildungskarten um 7 Prozent. Insgesamt geht der VDV von einer Steigerung der Fahrgeldeinnahmen um 3,5 Prozent auf 8,29 Mrd. Euro aus.

Das mit Spannung erwartete Urteil des EuGH in der Rechtssache Altmark Trans bestätigte im Kern die deutsche Finanzierungs- und Vergabepraxis im ÖPNV. Allerdings lässt das Urteil auch Raum für ein breites Spektrum unterschiedlicher Auslegungen und Interpretationen.

### Der Geschäftsverlauf der VBK

Das Geschäftsjahr 2003 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 (Organschaftsvertrag) besteht. Alleiniger Geschäftsführer ist Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Dieter Ludwig, Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Erste Bürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegfried König.

DEFIZITENTWICKLUNG (IN MIO €)



Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2003 auf dem sehr hohen Niveau des Vorjahres halten. Die Fahrgastzahl stieg um 0,2 Prozent auf 92,4 Mio. In dieser Zahl sind die ohne Entgelt beförderten schwerbehinderten Fahrgäste noch nicht enthalten. Zudem steht die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK blieb 2003 mit 12,0 Mio. Wagenkilometern nahezu konstant. Dabei nahmen die Wagenkilometer auf der Schiene um etwa 0,1 Mio. km auf 8,4 Mio. km zu, beim Omnibusverkehr war ein Rückgang um 0,1 Mio. km auf 3,6 Mio. Wagenkilometer zu verzeichnen.

### **Aufwendungen**

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betrugen 33,4 Mio. Euro, 0,5 Mio. Euro weniger als geplant und 1,2 Mio. Euro mehr als 2002.

Der Personalaufwand stieg auf 49,2 Mio. Euro. Der geplante Wert wurde um 4,2 Mio. Euro, das sind 9,3 Prozent, überschritten. Verglichen mit 2002 stieg er um 5,3 Mio. Euro oder 12,1 Prozent. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr von 43,7 Prozent auf 46,9 Prozent an und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar. Dieser starke Anstieg hatte mehrere Ursachen. Neben einer Tarifierungsanpassung von 2,4 Prozent und gestiegenen Sozialabgaben nahmen deutlich mehr Mitarbeiter als in den Vorjahren das Angebot der Altersteilzeit wahr, weswegen die VBK eine um 1,9 Mio. Euro erhöhte Rückstellung bilden mussten. Als Folge eines Personalengpasses im Sommer kam es zu außergewöhnlich vielen Überstunden, was zu einer Erhöhung der Rückstellung in Höhe von 0,5 Mio. Euro führte. Schließlich stieg die Mitarbeiterzahl um durchschnittlich 5,5 Prozent. Der größte Teil waren Übernahmen von Mitarbeitern innerhalb des Konzerns Stadt Karlsruhe, die schon vorher für die VBK gearbeitet hatten,



überwiegend in den Fahrzeugwerkstätten. Es wurden somit also lediglich verrechnete Fremdleistungen und Personalersatzkosten durch originäre Personalkosten ersetzt. Außerdem kam es als Folge der Restrukturierung und Umorganisation zu Einstellungen im Bereich der EDV, wodurch künftig Kosten für externe Spezialisten in nicht unbeträchtlicher Höhe vermieden werden können.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 104,9 Mio. Euro. Geplant waren ursprünglich 102,5 Mio. Euro. Der Plan für 2003 wurde somit um 2,4 Mio. Euro, das entspricht 2,3 Prozent überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 4,3 Mio. Euro bzw. 4,3 Prozent zu.

### **Erträge**

Die Beförderungserlöse lagen im gesamten Jahr 2003 über den Planzahlen. Sie betrugen 52,3 Mio. Euro, 1,4 Mio. Euro mehr als geplant. Besonders stark stiegen dabei die Einnahmen aus der Karte ab 60 und den Ausbildungskarten an. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem betriebsindividuellen Prozentsatz zu den Einnahmen hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betrugen 19,7 Mio. Euro, das sind 3,7 Mio. Euro oder 23 Prozent mehr als geplant und 2,9 Mio. Euro mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf höheren Leistungen

BILANZKENNZAHLEN	2003	2002
Eigenkapital in %	52,2%	56,7%
Eigenkapital in % des Anlagevermögens	66,3%	72,8%
Anlageintensität	78,8%	77,9%
Personalintensität	46,9%	43,7%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	29,4%	32,1%
Kapitaldienstintensität	17,2%	16,9%

für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 9,1 Mio. Euro 1,6 Mio. Euro niedriger als geplant. Der Rückgang von 1,3 Mio. Euro, verglichen mit 2002, beruht vor allem auf dem Umstand, dass 2002 die Vertriebskosten mit dem KVV für zwei Jahre verrechnet worden waren, 2003 nur für eines. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,9 Mio. Euro, 0,2 Mio. Euro weniger als 2002. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,1 Mio. Euro.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 83,1 Mio. Euro. Ursprünglich geplant waren 79,6 Mio. Euro. Die VBK nahmen also 4,4 Prozent mehr ein als vorgesehen.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2003 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 21,8 Mio. Euro ab. Somit konnte das Ergebnis des Vorjahres gehalten werden und ist um 1,1 Mio. Euro besser als ursprünglich geplant.

Dadurch können die VBK auch wieder einen geringen Zuschussbedarf pro transportiertem Fahrgast ausweisen 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.

Die VBK sehen dies als Bestätigung ihrer langjährigen Strategie, den Ausgabenüberschuss 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, des Eigentümers und letztlich 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

Die VBK investierten 2003 insgesamt 42,8 Mio. Euro. 22,6 Mio. Euro entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 12,9 Mio. Euro wurden in die Streckeninfrastruktur und 2,2 Mio. Euro für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 4,5 Mio. Euro wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,6 Mio. Euro 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, der Lage der öffentlichen Haushalte sowie möglichen Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Märkte ergeben. Risikomanagement ist daher ein grundlegender Teil der Geschäftsprozesse und -entscheidungen der VBK.

Das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme dienen dazu, die Risiken, denen

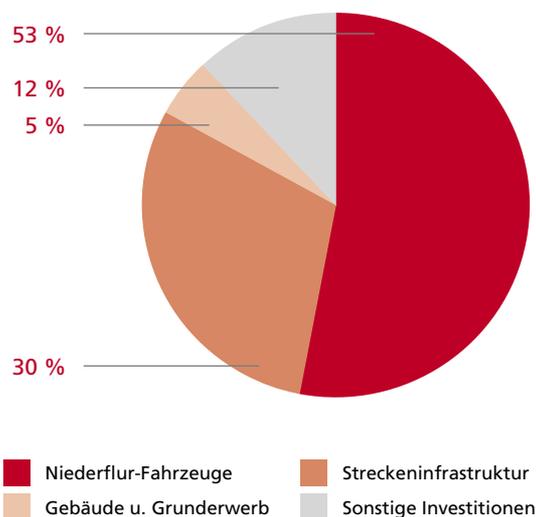
die VBK ausgesetzt sind, zu bestimmen, zu überwachen und zu kontrollieren. Identifizierte Risiken werden ständig inventarisiert und die Entwicklung überwacht. Dabei wird die Geschäftsleitung ständig über die Entwicklung unterrichtet. Um technische Risiken möglichst auszuschließen, wird auf engen Kontakt, gute Zusammenarbeit und stetigen Meinungs austausch mit den technischen Aufsichtsbehörden Wert gelegt.

Die Risikogrundsätze werden von der Geschäftsleitung formuliert und von den Fachabteilungen entsprechend umgesetzt.

### Organisation

Aufbau, Ausstattung und Organisation der EDV, insbesondere die Datensicherung und Datensicherheit gegen Angriffe von außen sind Eckpunkte der Funktions sicherung des Geschäftslebens aller Unternehmen, auch eines modernen Verkehrsunternehmens. Nicht umsonst sind Zustand, Aufbau und Organisation der EDV ein wesentlicher Bestandteil zur Beurteilung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens nach den Richtlinien gemäß Basel II. Dabei stellt nicht nur der kaufmännische Bereich einen zentralen Punkt dar. In einem Verkehrsunternehmen sind vor allem auch die Fahrplanprogramme, das Rechnergestützte Betriebsleitsystem sowie Software für die Prozesse in der Werkstatt und die Personaldispositionssysteme unverzichtbare Bestandteile der täglichen Arbeit. Auch deren Funktionsfähigkeit und die Sicherheit ihrer Daten muss gewährleistet sein. Der immer größeren Bedeutung der EDV und den immer umfangreicheren Anforderungen haben die VBK Rechnung getragen und den EDV-Bereich, der bisher ein Teil der kaufmännischen Abteilung war, in einer eigenen Abteilung organisiert. Hinzu kam die völlig neue Gestaltung der Serverlandschaften und der Sicherheitssysteme. Es wurden zusätzliche Mitarbeiter eingestellt, um das Unternehmen, nicht zuletzt auch aus Sicherheitsaspekten, unabhängiger von externen Beratern und Dienstleistern zu machen.

INVESTITIONEN DER VBK 2003



### Ausblick

Für 2004 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2003.

Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der weiter steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausrüstungsgegenstände, aber auch wegen voraussichtlich leicht steigender Personalkosten, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüberschuss von 23,9 Mio. Euro ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. Juni 2004 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,3 Prozent beschlossen worden.

Vom Aufsichtsrat wurden Investitionen in Höhe von 43,6 Mio. Euro genehmigt, wovon 13,3 Mio. Euro in neue Fahrzeuge und 25,4 Mio. Euro in die Infrastruktur investiert werden sollen. Es wird mit Zuschüssen von 25,6 Mio. Euro gerechnet.

Die unverändert leeren Kassen der öffentlichen Haushalte, vor allem des Landes Baden-Württemberg, könnten zur einer Belastung des Ergeb-

nisses der VBK führen. Eine verzögerte Auszahlung von GVFG-Mitteln bei bereits im Bau befindlichen Strecken und Anlagen wird zu höheren Kosten für die Vor- und Zwischenfinanzierung führen. Eine Absenkung der Fördersätze würde für neue Projekte eine Erhöhung des Eigenanteils verursachen und als Folge daraus die Kapitalkosten und die Abschreibungen erhöhen.

Das Land Baden-Württemberg plant die Senkung des Zuschussatzes für neue Infrastruktur-Vorhaben aus dem ÖPNV-Landesprogramm von 85 Prozent auf 75 Prozent. Im Landeshaushalt wurde die Mittelverteilung zugunsten des kommunalen Straßenbaus verschoben. 40 Mio. Euro Landesmittel für den Ausbau des ÖPNV im Jahr 2004 stehen 125 Mio. Euro Landesmittel für den Straßenbau gegenüber.

Die Senkung des GVFG-Zuschussatzes für Schienenfahrzeuge von 50 Prozent auf 35 Prozent hat auf das Ergebnis der VBK 2004 noch keinen Einfluss, da die 2002 bestellten 15 Fahrzeuge, die 2004/2005 ausgeliefert werden, noch mit 50 Prozent gefördert werden. Die zeitnahe Auszahlung dieser Mittel ist allerdings nicht sichergestellt. Wenn die in den 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts angeschafften Stadt-

bahnwagen ersetzt werden müssen, sind auch die VBK von den reduzierten Fördersätzen betroffen.

Insgesamt beabsichtigt das Land Baden-Württemberg, das Fördervolumen für den Kauf von Schienenfahrzeugen von 66 Mio. Euro im Jahr 2004 auf 6 Mio. Euro im Jahr 2006 zu senken. 2002 waren seitens des Landes noch 101,4 Mio. Euro für diesen Zweck aufgewendet worden.

Auch die Verringerung der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung, wie vom Vermittlungsausschuss Ende 2003 beschlossen, wird das Ergebnis der VBK in Zukunft belasten. Das gleiche gilt für die Absenkung der Ökosteuermäßigung für Dieselbusse und elektrische Bahnen.

Sollten aufgrund der weltweiten Konflikte die Energiepreise steigen, würde dies das Ergebnis der VBK verschlechtern. Ein Wiederanstieg des Dollarkurses würde sich ebenso auf die Energiepreise wie auch auf die Preise elektronischer Bau- und Ersatzteile für Fahrzeuge und Sicherungstechnik auswirken.

Verschiedene steuerrechtliche Änderungen zur Ausweitung der steuerlichen Bemessungsgrund-

## ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN 1999 BIS 2003\* (FAHRGÄSTE IN MIO)



\*inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten

lagen, die für 2004 beschlossen worden sind, beispielsweise der Wegfall der bisherigen Halbjahresregelung für die Afa, werden 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.

Die positive Entscheidung der Karlsruher Bürger im Jahr 2002 für die so genannte Kombilösung, 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. Aus finanziellen und organisatorischen Gründen wurde für die Realisierung dieser Baumaßnahme eine eigene GmbH, die KASIG, gegründet, deren Anteile, wie die der VBK, zu 100 Prozent von der KVVH gehalten werden.

Unabhängig von dem Urteil des EuGH zum Nahverkehr im Fall Altmark Trans plant die EU-Kommission weiterhin neue Regelungen für die Liberalisierung des ÖPNV. Das Europäische Parlament hatte Ende 2001 zahlreiche Änderungen zum Verordnungsentwurf der EU-Kommission über den künftigen Wettbewerb im ÖPNV beschlossen. Die EU-Kommission hat daraufhin 2002 ihren Vorschlag überarbeitet, die Wünsche des Parlamentes darin aber nur zum Teil berücksichtigt. Der Ministerrat hat auch 2003 noch keine Entscheidung getroffen, so dass weiterhin schwer einzuschätzen ist, welche Vorstellungen sich letztlich im Gesetzgebungsverfahren durchsetzen werden.

Ebenso wie der Deutsche Städtetag hoffen auch die kommunalen Verkehrsunternehmen, dass die Europäische Union in ihrer neuen Marktöffnungsverordnung weiterhin Möglichkeiten für die Eigenproduktion bzw. die Direktvergabe der



Kommunen an ihre Unternehmen vorsieht. Im Wettbewerb der Betreiber sollte auf jeden Fall ein bloßer Kostenwettbewerb vermieden werden. 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.

Aufgrund der nach wie vor angespannten Situation der kommunalen Haushalte werden sich in den nächsten Jahren weitere Städte und Gemeinden gezwungen sehen, Kostensenkungspotenziale zu realisieren. Dabei wird verstärkt mit Ausschreibungen und weiteren Privatisierungen zu rechnen sein, auch wenn es von der rechtlichen Seite nicht erforderlich sein sollte.

Den kommunalen Verkehrsunternehmen bleibt keine andere Wahl, als ihren Weg, durch Kostensenkungen, Produktivitäts- und Einnahmesteigerungen so schnell wie möglich die Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen, fortzusetzen. 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.

# LEISTUNGSPROFIL

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



## Forschungsvorhaben European Location Based Advertising (ELBA)

Die VBK haben sich 2003 an dem Forschungsvorhaben ELBA beteiligt, das von der EU gefördert wird. Mit diesem Projekt sollen die technischen Voraussetzungen und Marktchancen für neue standortbezogene Werbeformen, zum Beispiel auf Handy oder PDA, in Shopping Malls oder öffentlichen Verkehrsmitteln, erforscht werden. Die VBK waren bei diesem Forschungsvorhaben Unterauftragnehmer der Firma LAWO aus Rastatt. Mit der Beteiligung an dem Projekt wollten die VBK insbesondere Erfahrungen mit Technik und Finanzierung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen im Fahrzeug sammeln.

Die Ausgangslage: Für viele Stammkunden bietet die regelmäßige Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsplatz wenig Abwechslung. Daher ist bei ihnen die Akzeptanz von Infotainmentangeboten relativ groß, wie die Erfahrungen, die die großen U-Bahnbetriebe mit ihrem Fahrgast-TV gewonnen haben, zeigt. Wer nicht regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel benutzt, hat dagegen einen hohen Informationsbedarf, vor allem über Linienverlauf, die nächsten Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten. Bildschirmmonitore können diese Information deutlich besser vermitteln als die herkömmliche Technik.

Die Idee: Standortbezogene Werbung auf den Bildschirmmonitoren im Fahrzeug soll die technische Ausstattung, die Fahrgastinformation und die Inhalte finanzieren. Zum Beispiel kann ein Restaurant auf seine Speisekarte unmittelbar an der Haltestelle, an der es liegt, aufmerksam machen. Ein Geschäft preist seine Sonderangebote mit Hinweis auf den Weg von der Haltestelle zur Ladentheke an. Oder die Stadtinformation präsentiert die wichtigsten Sehenswürdigkeiten oder Veranstaltungen entlang der Strecke.

Die Daten werden vor Fahrt im Betriebshof mittels W-LAN an den Rechner im Fahrzeug übermittelt. Aktualisierungen der Programminhalte erfolgen während der Fahrt per GPRS. Zur Standortbestimmung und Auswahl der jeweils passenden Programminhalte ist der ELBA-Rechner mit dem Bordrechner verbunden.



Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurden in einem Niederflurwagen der VBK zwei TFT-Bildschirme eingebaut. Ein Bildschirm dient ausschließlich der Fahrgastinformation über den aktuellen Standort, die nächsten Haltestellen, Fahrtziel und Liniennummer. Auf dem anderen Bildschirm werden Programminhalte und standortbezogene Werbung gezeigt.

Zur Technik und Fahrgastakzeptanz konnte ein positives Resümee gezogen werden. Bleibt die Frage der Wirtschaftlichkeit. Die VBK schätzen, dass das Medium „Fahrgastfernsehen“ als Kombination von Kundeninformation, Nachrichten und Werbung durchaus eine Zukunft hat. Wirtschaftlich wird das Fahrgastfernsehen wohl nur betrieben werden können, wenn es national mit einem professionellen Partner für Werbung und die Inhalte vermarktet wird. Regionale Nachrichten und Werbung können nur als Ergänzung dienen. Zur weiteren Beobachtung des Marktes haben sich die VBK einer Arbeitsgemeinschaft von zwölf großen deutschen Verkehrsunternehmen angeschlossen, die den nationalen „roll-out“ des Fahrgastfernsehens fördern soll.

## Bau und Planung

Auch die VBK sind von der schlechten finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte auf allen Ebenen betroffen. Aufgrund der Mittelkürzungen beim Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz müssen zahlreiche Projekte, z. B. die Verlängerung der Linie 3 zum ehemaligen Kasernengelände in Knielingen Nord, die Straßenbahn durch die Kriegsstraße Ost oder die neue Verbindung durch die Pulverhausstraße auf absehbare Zeit verschoben werden. Die VBK wollen jedoch auch für diese Vorhaben die planrechtlichen Voraussetzungen schaffen, um sie unter finanziell besseren Voraussetzungen doch noch realisieren zu können.

### **Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier**

Die Bauarbeiten für die Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier wurden im Jahr 2003 fortgesetzt. Aufgrund des Baufortschritts wird eine Inbetriebnahme zum 12. Juni 2004 angestrebt.

Die rund 34 Millionen Euro teure Neubaustrecke beginnt an der Kreuzung Durlacher Allee, Ernst-Friedrich-Straße, Pfinztalstraße und Pforzheimer Straße, dem so genannten „Durlacher Stachus“, direkt bei der Haltestelle Auer Straße. Die Haltestelle wurde im Zuge der Baumaßnahmen behindertengerecht ausgebaut. In die Kreuzung wurde, so weit wie möglich unter laufendem Verkehr, ein Gleisdreieck eingebaut, das das Befahren der neuen Strecke aus beiden Richtun-

gen, aus Richtung Karlsruhe und aus Richtung Durlach Zentrum ermöglicht. In Aue führt die Strecke über die Ernst-Friedrich-Straße und die Reichenbachstraße, den Grünzug Lohn-Lissen zum Zündhütle. Kurz vor der neuen Haltestelle Zündhütle, die auch der Verknüpfung mit mehreren Omnibuslinien dient, wird die Südtangente gekreuzt. Diese Kreuzung wird mit Halbschranken gesichert. Die Strecke führt weiter bis in den Norden des Stadtteils Wolfartsweier, wo sie in einer Wendeschleife endet. Um den Landschaftsverbrauch so gering wie möglich zu halten, wurden außerhalb von Aue relativ enge Kurven gebaut. Diese machten in großem Maße den Einbau von Rillengleisen erforderlich. Dabei wurde das moderne Rheda-City-Oberbauverfahren mit fester Fahrbahn verwendet, um zukünftige Korrosion zu vermeiden. Als ökologische Ausgleichsmaßnahme werden im Bereich der Wendeschleife Streuobstwiesen angelegt. Zur Verringerung der Landschaftseingriffe und aus städtebaulichen Gründen wurden, wo immer möglich, Rasengleise verlegt.

Nach der Eröffnung der neuen Strecke wird die Straßenbahnlinie 2 statt wie bisher durch die Pfinztalstraße zur Haltestelle Durlach Turmberg ab Bahnhof Durlach über Aue nach Wolfartsweier fahren. Ergänzt wird sie durch die neue Linie 8, die während der Geschäftszeiten von Wolfartsweier ins Zentrum von Durlach fahren soll.





Im Zusammenhang mit der neuen Straßenbahnstrecke wird auch das Busnetz in Raum Durlach neu strukturiert. Unverändert bleibt die Linie 47, die weiterhin Stupferich, Palmbach und Grünwettersbach mit dem Karlsruher Hauptbahnhof verbindet. Weitgehend unverändert bleiben auch die Linien 42 vom Bahnhof Durlach über das Industriegebiet Ottostraße zum Gottesauer Platz sowie die Linie 46 (künftig 26), die den Geigersberg bedient. Die Linie 21 verbindet weiterhin Grötzingen mit dem Zentrum Durlachs, wird aber von der Haltestelle Schlossplatz anstelle der früheren Linie 23 weitergeführt bis nach Stupferich (und zurück), so dass dieser Stadtteil künftig eine direkte Verbindung in die Durlacher Innenstadt erhält. Die Linie 24 soll die Stadtteile Bergwald und Hohenwettersbach in einer Linie mit Durlach verbinden. Voraussetzung für diese Lösung ist allerdings der Neubau einer Bus-Verbindungsstraße zwischen den beiden Stadtteilen. Aus ökologischen Gründen soll diese Straße nur von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Linienbussen befahren werden. Da hierfür ein Bebauungsplanverfahren erforderlich ist, wird diese Linie ihren Betrieb vermutlich erst im Dezember 2004 aufnehmen können. Ergänzt wird sie durch die Linie 44, die zur Hauptverkehrszeit als Verstärkerlinie von der Umsteigestelle Zündhütte in die beiden Karlsruher Höhenstadtteile fährt, im Unterschied zur Linie 24 jedoch in umgekehrter Reihenfolge, zuerst nach Hohenwettersbach und dann in den Bergwald. Auch die Linie 27 verkehrt nur

zur Hauptverkehrszeit, sie fährt von Palmbach über Grünwettersbach, Zündhütte und Durlach Schlossplatz nach Durlach Turmberg und zurück.

Alle Buslinien außer der 27 und der 44 sollen tagsüber im 20-Minuten-Takt fahren, gegenüber dem derzeitigen Zustand eine deutliche Fahrplanverbesserung. Da durch die neue Straßenbahn aber bis zu sechs Spitzenbusse eingespart werden, ist das neue Busnetz gegenüber dem alten dennoch wirtschaftlicher zu betreiben.

### **Straßenbahn in die Nordstadt**

Nachdem die VBK am 24. Oktober den Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahnstrecke in die Nordstadt und zur Heidesiedlung erhalten hatten, wurde unverzüglich mit vorbereitenden Maßnahmen für den Bau begonnen. Im Februar 2004 wurden die notwendigen Baumfällarbeiten durchgeführt, anschließend folgten die Trassierungsarbeiten. Die Neubaustrecke soll im Jahr 2006 in Betrieb gehen.

Die neue Straßenbahn beginnt bei der Haltestelle Mühlburger Tor und führt über die Grashof- und Riefstahlstraße zur Moltkestraße. Nach Überquerung der Moltkestraße verläuft die Strecke in der Erzbergerstraße auf der Trasse der ehemaligen Badischen Staatsbahn von Karlsruhe nach Mannheim, die 1913 nach dem Umzug des Karlsruher Hauptbahnhofs

aufgegeben worden war. Hinter der Eissport-halle wird die Wendeschleife errichtet, die Bahn wird überwiegend auf einem Rasengleis geführt.

## Neuer Betriebshof Ost

Ein wichtiges Projekt, das die VBK trotz der Mittelknappheit realisieren wollen, ist der Neubau des Betriebshofs Ost in der Gerwigstraße, in unmittelbarer Nähe des derzeitigen Depots und der Verwaltung in der Tullastraße. Da aufgrund der leeren Kassen der öffentlichen Hand die kurzfristige Auszahlung der Gelder zum Bau des insgesamt voraussichtlich 60 Mio. Euro teuren Bauwerks noch nicht gesichert ist, im Jahr 2004 aber weitere Niederflurstraßenbahn- und Stadtbahnwagen ausgeliefert werden, prüfen die VBK derzeit, inwieweit man die Ausführung des Baus strecken kann und die Anlage beispielsweise in Etappen erstellt.

## Barrierefreier Zugang

Trotz leerer Kassen ist die Gleichstellung behinderter Menschen weiterhin ein wichtiges Anliegen der Politik. Im öffentlichen Nahverkehr ist hier vor allem der barrierefreie Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen zu realisieren. Die VBK haben ein ehrgeiziges Programm zum Umbau der Straßenbahn-Haltestellen aufgelegt, mit dem sie ein ebenerdiges Betreten der Bahnen ermöglichen wollen. Voraussetzung war die Beschaffung von Niederflurfahrzeugen. Zu den 55 sechs- und achtsichtigen niederflurigen Bahnen kommen ab Ende 2004 15 weitere Wagen hinzu. Damit können alle innerstädtischen Trambahnlinien mit Niederflurwagen bestückt werden. 2003 wurden folgende Straßenbahn-Haltestellen behindertengerecht ausgebaut: Auer Straße, LBS, Europahalle und Hardecksiedlung sowie die Haltestellen in Oberreit: Albert-Braun-Straße, Oberreit Zentrum, Wilhelm-Leuschner-Straße und Badeniaplatz. Das Programm wird auch in der Folgezeit, wenn auch aufgrund der knappen Kassen vorübergehend etwas langsamer als ursprünglich geplant, fortgesetzt.

Priorität hat dabei der Ausbau in Rintheim, der im Zuge der Ertüchtigung inklusive Gleismittenerweiterung des Streckenabschnittes von der Tullastraße bis zur Endhaltestelle in Rintheim vorgenommen wird. Die Gesamtmaßnahme ist dringend notwendig, da die Strecke als einzige derzeit noch nicht mit Niederflurwagen befahren werden kann und außerdem stark renovierungsbedürftig ist. Teile des Gleisdreiecks an der Kreuzung Rintheimer Straße – Tullastraße beispielsweise stammen noch aus dem Jahr 1929. Allerdings wird die Strecke zunächst nicht, wie ursprünglich geplant, zur Haltestelle Hirtenweg verlängert, stattdessen wird an der Stelle der bisherigen Wendeschleife eine neue, mit größerem Radius, errichtet.

## Baustellen

Im gesamten Streckennetz sind die Bau- und die Elektroabteilung der VBK ständig mit Wartung und Reparatur beschäftigt, um eine leistungsfähige Infrastruktur vorzuhalten. Die größte Baumaßnahme im Bestandsnetz war 2003 die Erneuerung des 25 Jahre alten Gleisdreiecks am Marktplatz, die von Mitte März bis Mitte Mai unter laufendem Betrieb durchgeführt wurde. Eine weitere Großbaustelle war im Herbst die Auswechslung der Schienen am Kaiserplatz.



## Betrieb und Verkehr

### Rund 100 Millionen Fahrten mit den Bahnen und Bussen der VBK

99,8 Mio. Fahrgäste fuhren 2003 mit den Straßenbahnen und Omnibussen der VBK. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug 1,2 Prozent. Statistisch betrachtet ist damit jeder Karlsruher Bürger 357 Mal mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren – ein bundesweiter Spitzenwert. Allerdings ist dies nur eine statistische Größe, da ja auch Besucher der Stadt und vor allem Pendler aus dem Umland das Nahverkehrsangebot der Fächerstadt nutzen. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Wert, den eine repräsentative Bürgerumfrage der Stadt Karlsruhe ergeben hat. Danach haben 93,5 Prozent der Karlsruher Bürger mindestens einmal im Jahr den Nahverkehr genutzt und sind daher im weiteren Sinne als Kunden zu betrachten.

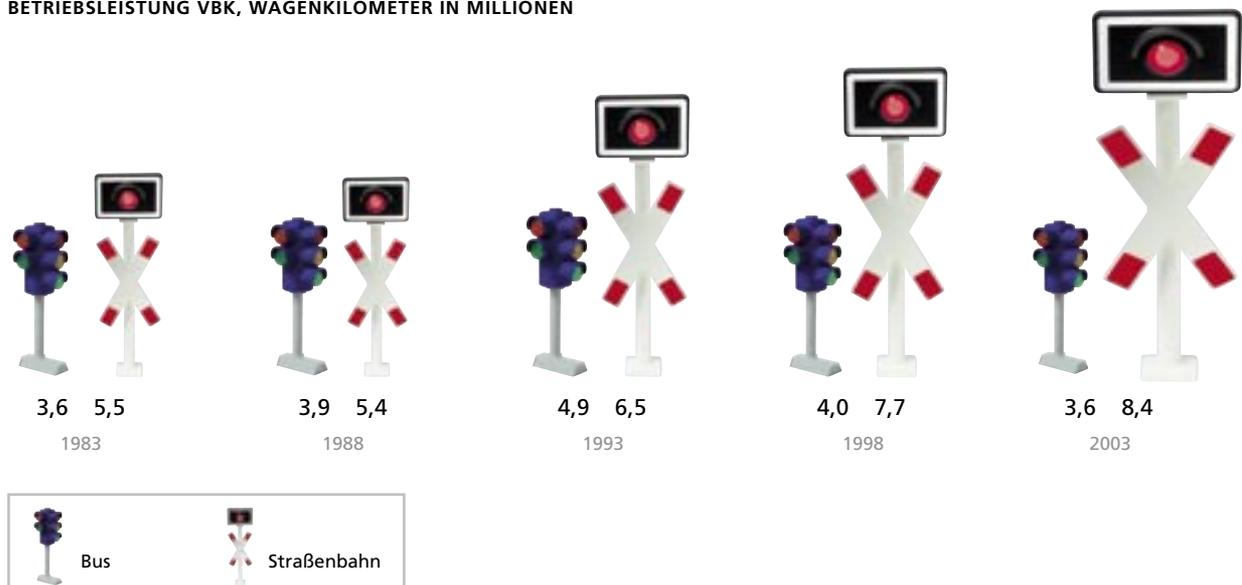
In der hohen Zahl sind die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten enthalten. Für diese Fahrgäste, deren Nutzung alle zwei Jahre in einer aufwändigen Erhebung nachgewiesen werden muss, erhalten die VBK eine Ausgleichszahlung. Der Anteil der Schwerbehinderten beträgt bei den VBK nach der jüngsten Zählung 6,01 Prozent.



Wie im Vorjahr legten die Fahrzeuge der VBK etwa 12 Millionen Fahrzeugkilometer zurück, wobei die Betriebsleistung auf der Schiene leicht auf 8,4 Millionen Kilometer stieg, während beim Bus ein geringfügiger Rückgang zu verzeichnen war.

Im Omnibusnetz gab es 2003 kleinere Änderungen. Während die Linie 63, die probeweise zur Bedienung des Rheinhafens eingeführt wurde, wegen mangelnder Nachfrage wieder eingestellt werden musste, wurde zunächst für sechs

BETRIEBSLEISTUNG VBK, WAGENKILOMETER IN MILLIONEN



Monate, eine neue Nachtbuslinie zwischen dem Durlacher Tor und der Diskothek CO2 in Hagsfeld erfolgreich gestartet. Über 20 Prozent der Diskobesucher benutzen den Bus, zu dessen Betriebskosten der Diskobetreiber einen Zuschuss leistet.

Auch die Neue Messe Karlsruhe ist mit dem Bus zu erreichen: An Messetagen verbindet die Messelinie M den Karlsruher Hauptbahnhof direkt in nur 15 Minuten Fahrzeit mit der Messe. Für Messebesucher, die aus der Innenstadt anreisen, wurde die Haltestelle Leichtsandstraße der S2 zur Messehaltestelle mit breiten Bahnsteigen, Abstellgleisen und Zugangsweg inklusive Unterführung unter der B 36 ausgebaut. Bei Messen und Veranstaltungen in der dm-Arena wurde das Angebot auf der S2 verdichtet.

Das Nahverkehrskonzept zur neuen Messe hatte gleich zur Eröffnung am 31. Oktober und der anschließenden Publikumsmesse „offerta“ seine Bewährungsprobe zu bestehen. Dank eines hohen Mittel- und Personaleinsatzes der VBK konnte der Fahrgastandrang gut bewältigt und damit ein Verkehrschaos auf den Zufahrtsstraßen vermieden werden.

Auch die zahlreichen Großveranstaltungen in den Sommermonaten, wie beispielsweise das dreitägige Musikfestival „Das Fest“ in der Günther-Klotz-Anlage, das Durlacher Altstadtfest, die Karlsruher Museumsnacht „Kamuna“ oder das Radrennen „Karlsruher Versicherungs-Grand-Prix“ wurden vom VBK-Personal trotz hohem Fahrgastaufkommen und betrieblichen Erschwernissen mit Einsatzbereitschaft und Routine wie gewohnt bewältigt.

## Umleitungen

Unterhaltungsmaßnahmen wie der Austausch der Schienen am Marktplatz und am Kaiserplatz oder Baumaßnahmen wie die neue Straßenbahnstrecke nach Wolfartsweier führten zwangsläufig zu Beeinträchtigungen im Betriebsablauf. Diese Maßnahmen wurden überwiegend bei laufendem Betrieb durchgeführt, lediglich beim eigentlichen Austausch bzw. Einbau der Schienen und Weichen waren, überwiegend abends oder über das Wochenende, Streckensperrungen und größere Umleitungen mit Schienenersatzverkehr erforderlich.





### Schlossgarten- und Turmbergbahn

Traditionell begann die Saison der Schlossgartenbahn am Karfreitag. Zusätzlich zum Wochenendverkehr wurde 2003 in den Pfingst- und Sommerferien sowie in den drei Wochen vor den Sommerferien ein täglicher Betrieb auf der 2,5 km langen Schlossgartenbahn geboten.

Im Vergleich zum Vorjahr gingen die Fahrgastzahlen um 9,1 Prozent auf 44.767 zurück, die Einnahmen sanken um 9,4 Prozent auf 59.169,05 Euro. Der Grund liegt vor allem in der langen Hitzeperiode im Sommer. Wegen der langen Trockenheit konnte die Schlossgartenbahn an einigen Tagen wegen Waldbrandgefahr nicht fahren, vor allem musste der Betrieb der beliebten Dampflok „Greif“ eingeschränkt werden. Die Zahl der Betriebstage sank um 9 auf 118.

Die Turmbergbahn fuhr 2003 an 237 Tagen, 23 weniger als im Vorjahr. Dabei wurden 6.808 Fahrten durchgeführt und 4.288,7 Wagen-km (2.359 Seil-km) zurückgelegt. Vom 21. Januar bis zum 28. März musste der Betrieb wegen der vorgeschriebenen Revisionsarbeiten eingestellt werden.

Die Zahl der beförderten Personen stieg bei der Turmbergbahn um 1,9 Prozent auf 72.434. Das größte Aufkommen war am 28./29. Juni beim 50-jährigen Jubiläum der Sportschule Schöneck mit über 8.000 Fahrgästen zu verzeichnen. Damit der Sportschule eine pauschale Vergütung vereinbart wurde, konnten die Einnahmen nicht gesteigert werden. Sie gingen 2003 um 5,6 Prozent auf 46.902,65 Euro zurück.

Die Zahl der transportierten Fahrräder stieg um 29,3 Prozent auf 1.671.



## Fahrzeuge



### Neue Straßenbahnen

2003 wurden sieben weitere sechs- sowie fünf achtachsige Niederflurstraßenbahnen einer insgesamt 15 Fahrzeuge umfassenden Serie ausgeliefert. Darüber hinaus wurde 2002 eine weitere Serie von 15 sechssichtigen Niederflurwagen bestellt, die ab Ende 2004 ausgeliefert werden sollen. Pro Stück werden die Fahrzeuge etwa 2,1 Mio. Euro kosten, wovon 50 Prozent nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) vom Land Baden-Württemberg übernommen werden. Die neue Serie wird weitestgehend baugleich mit den anderen Niederflurwagen und mit ihnen kuppelbar sein. Nach Auslieferung dieser Serie werden die VBK in der Lage sein, alle regulären Straßenbahnlinien zukünftig fast nur noch mit den modernen, bei den Fahrgästen beliebten Niederflurstraßenbahnen zu fahren. Lediglich bei den Einsatzwagen werden dann noch die älteren Fahrzeuge aus den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts zu sehen sein.

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



42,3

Niederflur-Fahrzeuge

57,7

Hochflur-Fahrzeuge

### Neue Omnibusse

2003 erhielten die VBK vier neue Busse vom Typ Mercedes-Benz Citaro, darunter zwei Standardbusse, wie sie die VBK schon in den letzten Jahren gekauft haben. Die anderen Fahrzeuge sind Gelenkbusse. Sie wurden beschafft, um insbesondere die immer stärker frequentierte Linie 73, die bisher mit Solofahrzeugen gefahren wurde, zu bedienen. Außerdem werden sie nach Bedarf beim so genannten Messe-Express vom Karlsruher Hauptbahnhof zur Neuen Messe auf dem ehemaligen Flugplatz Forchheim eingesetzt. Alle vier neuen Busse sind Niederflurfahrzeuge und mit Klimaanlage ausgestattet. Um den Partikelaustritt zu minimieren, haben die neuen Busse einen CRT-Filter, so dass sie die geplante Euro-4-Norm außer bei den Stickoxiden bei weitem unterschreiten. Wie die anderen Busse des Typs Citaro sind auch die neuen Fahrzeuge in einem sportlichen Silber lackiert mit großen roten Punkten, der Leitfarbe der VBK.

ANTEIL NIEDERFLUR-FAHRZEUGE BUSSE (IN %)



78,5

Niederflur-Fahrzeuge

21,5

Hochflur-Fahrzeuge

## Tarif und Verkauf



### Tarifänderung zum 1. Juni 2003

In den Bahnen und Bussen der VBK gilt der Gemeinschaftstarif des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV). Zum 1. Juni 2003 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 2,5 Prozent angepasst. Von der Tarifmaßnahme waren allerdings nicht alle Fahrkarten betroffen. Die Einzelfahrkarten und 4er-Karten blieben unverändert. Die Umweltkarte für das Stadtgebiet kostet seither 35,50 Euro im Monat bzw. 355 Euro im Jahr. Die Preise für das Jahresabonnement wurden auf das Niveau der Jahreskarte gesenkt. Die ScoolCard für die Schüler und die Karte ab 60 für die Senioren wurden um einen Euro pro Monat auf 24 Euro erhöht.

### Citykarte für eine Person und Gruppen bis fünf Personen

Das Angebot der 24-Stunden-Karten wurde zum 1. Juni 2003 differenziert: Seither gibt es ein

Angebot für eine Person und eines für Familien und Kleingruppen bis fünf Personen. Die Citykarte, die für Fahrten innerhalb der Stadt Karlsruhe häufig genutzt wird, kostet seither vier Euro für Einzelreisende und sechs Euro für Gruppen.

### Trend zu Zeitkarten hält an

Der Trend zu den Zeitkarten, insbesondere den Jahreskarten, hielt 2003 unvermindert an. Hohe Steigerungsraten gab es erneut bei den Schüler-Jahreskarten (ScoolCard) und der Karte ab 60. Inzwischen fahren fast 64.000 Schülerinnen und Schüler im Verbundgebiet des KVV mit der ScoolCard und 30.000 Senioren mit der Karte ab 60. In Karlsruhe hat damit fast jeder dritte Bürger über 60 Jahre eine Jahreskarte.

### Mobile Fahrkartenautomaten

Um den Betrieb zu beschleunigen, soll der Wagenführer vom Fahrkartenverkauf weitgehend entlastet werden. Daher werden sukzessive zusätzlich zu den bestehenden „stationären“ Fahrkartenautomaten an den Haltestellen „mobile“ Automaten in die Straßen- und Stadtbahnen eingebaut. Dort werden Einzel- und 24-Stunden-Karten verkauft. Nach den Zweisystem-Stadtbahnen wurden 2003 die ersten Niederflurbahnen mit mobilen Automaten ausgestattet.



## Mitarbeiter



Entgegen dem allgemeinen Trend stieg 2003 die Zahl der bei den VBK beschäftigten Personen an. Gegenüber dem Vorjahr nahm die Belegschaft um 68 auf insgesamt 1080 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu. In dieser Zahl sind die Auszubildenden sowie die dauerhaft beurlaubten oder zur AVG abgestellten Beschäftigten enthalten.

Die höhere Personalzahl machte sich nicht in einem schlechteren Ergebnis bemerkbar. Das lag vor allem daran, dass der deutliche Anstieg zum größten Teil aus der Übernahme von Mitarbeitern innerhalb des Konzerns Stadt Karls-

ruhe, die schon vorher für die VBK gearbeitet hatten, überwiegend in den Fahrzeugwerkstätten, resultierte. Es wurden somit also lediglich verrechnete Fremdleistungen und Personalerstattungskosten durch originäre Personalkosten ersetzt.

Außerdem kam es als Folge der Restrukturierung und Umorganisation zu Einstellungen im Bereich der EDV, wodurch künftig Kosten für externe Spezialisten vermieden werden können. Auch die Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier warf ihren Schatten voraus: Um den künftigen Bedarf zu decken und einen Ausbildungsstau zu vermeiden, wurden bereits Ende des Jahres zusätzliche Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer eingestellt. Dadurch konnte ein in der Vergangenheit entstandener Überhang an Überstunden teilweise abgebaut werden. Den insgesamt 89 Neueinstellungen bzw. Übernahmen stehen 27 Personalabgänge, zumeist durch Versetzung in den Ruhestand oder Ablauf befristeter Verträge, gegenüber.

Trotz der wirtschaftlich schwierigen Lage wollen sich die VBK ihrer sozialen Verantwortung nicht entziehen. Daher wurde gegenüber dem Vorjahr die Zahl der Ausbildungsplätze um sechs auf 35 erhöht. Derzeit bilden die VBK zehn Maschinenbaumechaniker, sieben Elektroinstallateure, elf

### ALTERSSTRUKTUR VBK

(ohne Azubis u. dauerhaft beurlaubte Mitarbeiter)



Kfz-Mechaniker, vier Kfz-Elektriker und drei Industriekaufleute aus. Sechs Auszubildende wurden 2003 nach Ende ihrer Ausbildung in ein reguläres Beschäftigungsverhältnis übernommen.

Die größte Gruppe der Beschäftigten sind die Arbeiter mit 815 Beschäftigten, gefolgt von den Angestellten (196) und den Beamten (34). Der Frauenanteil beträgt 12,8 Prozent. Dieser vergleichsweise geringe Anteil hängt mit der überwiegend technischen Ausrichtung der Berufe bei den Verkehrsbetrieben zusammen. Nahezu gleich geblieben ist das Durchschnittsalter der VBK-Beschäftigten mit 41,7 Jahren. Die stärkste Altersgruppe mit einem Anteil von 31,3 Prozent sind die 40- bis 49jährigen, dicht gefolgt von den 30- bis 39jährigen.

Nach wie vor stärkste Abteilung der VBK ist die Betriebsabteilung mit dem Fahr- und Aufsichtsdienst mit 518 Mitarbeitern, 49,6 Prozent der Gesamtbelegschaft. Der Zuwachs bei der Abteilung Schienenfahrzeuge mit 33 weiteren Mitarbeitern schlägt sich auch im größeren Anteil von knapp 23 Prozent nieder. Dahinter folgt die Verwaltung mit 103 Beschäftigten (9,9 Prozent), 73 Mitarbeiter umfasst die Bauabteilung (7 Prozent), 50 Köpfe zählt die Abteilung Elektrische Anlagen (4,8 Prozent), 44 Beschäftigte sind in der Kraftfahrzeug-Abteilung (4,2 Prozent). Die restlichen 28 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilen sich auf sonstige Aufgaben (2,7 Prozent).

Dem Bedarf entsprechend zugenommen hat die Zahl der Teilzeitarbeitsplätze. 30 Beschäftigte arbeiten bei den VBK inzwischen in Teilzeit, weitere 34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben die Altersteilzeit in Anspruch genommen. Davon befanden sich 9 Arbeitnehmer in der Freistellungsphase. Für einen reibungslosen Betriebsablauf nach wie vor unverzichtbar sind die 31 Aushilfskräfte, darunter 18 Studenten. Die Aushilfen werden überwiegend als Straßenbahnfahrer, Fahrausweisprüfer sowie bei der Schlossgarten- und Turmbergbahn eingesetzt.

Weitgehend unverändert ist die durchschnittliche Verweildauer im Unternehmen. Sie hat sich nur leicht um 0,3 auf 13,1 Jahre vermindert. Für besonders lange Betriebszugehörigkeit wurden 2003 insgesamt 31 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgezeichnet. Sieben von ihnen arbeiten schon seit 40 Jahren bei den VBK, 24 seit 25 Jahren.

### Aus- und Weiterbildung

Für das Fahr- und Betriebspersonal wurde 2003 mit großem Erfolg ein Präventivseminar zur Stressbewältigung angeboten. Der Großteil des Fahr- und Betriebspersonals besuchte diese freiwilligen Seminare und zeigte nach deren Abschluss eine positive Resonanz.

Die VBK-Fahrschule führte 2003 20 Ausbildung-Lehrgänge für Straßenbahnfahrer mit 83 Teilnehmern durch, wovon 46 bei den Kooperationspartnern AVG, DB Regio und den Stadtwerken Heilbronn beschäftigt sind. Außerdem wurden in einem Lehrgang fünf neu eingestellte KOM-Fahrer mit Tarif und Verkehrsgebiet vertraut gemacht. Darüber hinaus führte die Fahrschule auch 2003 wieder den internen Dienstunterricht durch, den alle Bus- und Straßenbahnfahrer zwei Mal pro Jahr im Rahmen ihrer Arbeitszeit besuchen müssen. Außerdem begann 2003 ein Lehrgang mit der Ausbildung zum Verkehrsmeister, an dem drei Mitarbeiter teilnehmen.



# JAHRESABSCHLUSS

**KURZÜBERSICHT BILANZ** BILANZ GUV ANHANG ANLAGENACHWEIS BESTÄTIGUNGSVERMERK BERICHT DES AUFSICHTSRATS



## Kurzübersicht Bilanz

	2003 in Mio €	2002 in Mio €
Bilanzsumme	265,8	244,9
Anlagevermögen	209,5	190,7
Vorräte	16,5	15,7
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	32,3	28,9
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	1,7	1,2
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	5,8	8,4
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	31,7	29,9
Verbindlichkeiten	91,5	72,1
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	3,8	4,0
Aufwand	104,9	100,6
Ertrag	104,9	100,6
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0

# JAHRESABSCHLUSS

KURZÜBERSICHT BILANZ **BILANZ** GUV ANHANG ANLAGENACHWEIS BESTÄTIGUNGSVERMERK BERICHT DES AUFSICHTSRATS

## VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Bilanz zum 31.12.2003

AKTIVSEITE	€	31.12.2003 €	31.12.2002 €
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	1.111.239,00		1.194.561,00
II. Sachanlagen	187.545.770,64		169.738.113,22
III. Finanzanlagen	20.825.494,34		19.770.034,44
		<b>209.482.503,98</b>	<b>190.702.708,66</b>
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16.531.379,17		15.648.440,61
2. Waren	12.378,67		12.790,33
		<b>16.543.757,84</b>	<b>15.661.230,94</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	947.907,79		1.249.222,35
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.083.208,51		2.847.488,70
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	117.343,22		133.797,46
4. Forderungen gegen Gesellschafter	22.181.988,47		23.084.831,40
5. Sonstige Vermögensgegenstände	1.978.472,62		1.622.917,38
		<b>32.308.920,61</b>	<b>28.938.257,29</b>
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	1.691.192,52		1.175.411,00
		<b>1.691.192,52</b>	<b>1.175.411,00</b>
		<b>50.543.870,97</b>	<b>45.774.899,23</b>
C. Rechnungsabgrenzungsposten		<b>5.803.147,92</b>	<b>8.375.736,30</b>
		<b>265.829.522,87</b>	<b>244.853.344,19</b>

PASSIVSEITE	€	31.12.2003 €	31.12.2002 €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	100.000.000,00		100.000.000,00
II. Kapitalrücklage	38.864.426,17		38.864.426,17
		<b>138.864.426,17</b>	<b>138.864.426,17</b>
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	9.613.409,00		9.700.520,00
2. Sonstige Rückstellungen	22.114.363,00		20.152.384,50
		<b>31.727.772,00</b>	<b>29.852.904,50</b>
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	27.452.831,26		28.853.653,61
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.198.717,19		3.839.504,43
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.874.625,12		2.734.466,10
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	55.689.061,75		34.130.914,88
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	215.600,23		861.082,65
6. Sonstige Verbindlichkeiten	1.094.221,50		1.722.191,42
		<b>91.480.057,05</b>	<b>72.141.813,09</b>
D. Rechnungsabgrenzungsposten		<b>3.757.267,65</b>	<b>3.994.200,43</b>
		<b>265.829.522,87</b>	<b>244.853.344,19</b>

## Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2003

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	€	2003 €	2002 €
1. Umsatzerlöse	71.944.219,13		66.290.174,77
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	88.317,17		-37.338,17
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	881.649,17		1.080.843,94
4. Sonstige betriebliche Erträge	9.090.959,90		10.398.533,25
		<b>82.005.145,37</b>	<b>77.732.213,79</b>
5. Materialaufwand			
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	13.255.645,09		13.199.749,80
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	20.186.878,01		19.048.974,37
		<b>33.442.523,10</b>	<b>32.248.724,17</b>
6. Personalaufwand			
a. Löhne und Gehälter	37.660.311,65		33.429.806,05
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 3.724.787,31 EUR	11.569.605,98		10.490.739,91
		<b>49.229.917,63</b>	<b>43.920.545,96</b>
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		12.199.117,99	11.327.569,16
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		6.654.060,45	9.905.938,73
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon gegen verbundene Unternehmen 0,00 EUR		1.109.522,09	1.053.193,75
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon gegen verbundene Unternehmen 0,00 EUR		14.041,94	9.929,29
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon gegen verbundene Unternehmen 0,00 EUR		3.296.133,83	3.106.481,69
12. Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit		-21.693.043,60	-21.713.922,88
13. Sonstige Steuern		85.757,36	70.226,30
14. Erträge aus Verlustübernahme		21.778.800,96	21.784.149,18
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

## 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 niederzinslichen 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 212.000 Euro 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 Stadtbahnwagen.

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 2.743 TEUR.

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 7.573 TEUR.

Bei 1.436 TEUR handelt es sich um Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2002 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde verbraucht. Für das Jahr 2003 wurde sie in Höhe von 3.183 TEUR erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 32 TEUR.

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

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 4.458 TEUR.

Für die Verbindlichkeiten bestehen folgende Restlaufzeiten:

RESTLAUFZEITEN VERBINDLICHKEITEN:	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	von 1 bis 5 Jahren	über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	27.453	1.579	8.526	17.348
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.199	5.199	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.875	1.875	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	55.689	32.374	-	23.315
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	216	216	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	1.049	1.049	-	-
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>91.481</b>	<b>42.292</b>	<b>8.526</b>	<b>40.663</b>

Aus Steuern resultieren keine Verbindlichkeiten.

## **Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung**

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 4.272 TEUR enthalten. Diese resultieren aus nachträglich bezahlten Ausgleichszahlungen nach dem PBefG in Höhe von 3.190 TEUR und 912 TEUR nach dem Schwerbehindertengesetz. Dabei handelt es sich um jährlich wiederkehrende Nachzahlungen, deren Höhe erst nach Erteilung des Bescheides bekannt ist. Darüber hinaus sind nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 170 TEUR enthalten. Auch bei diesen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

Die Auflösung von Rückstellungen beträgt 161 TEUR.

## **Angaben zum Jahresergebnis**

Das Geschäftsjahr 2003 schließt mit einem Ergebnis von 0,00 EUR 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 2003 waren bei den VBK durchschnittlich 1.017 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 219 Gehaltsempfänger und 798 Arbeiter. Hinzukamen durchschnittlich 29 Auszubildende und 20 Aushilfskräfte. Weitere 18 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 166 TEUR.

Die Aufwendungen der VBK GmbH für den Aufsichtsrat beliefen sich auf 19 TEUR.

Das Aufsichtsratsmitglied Jean-Claude Durand hat im Monat September 2003 einen Vorschuss in Höhe von 1.200 Euro erhalten, der in monatlichen Raten zu 50 Euro ab Oktober 2003 zurückbezahlt wird.

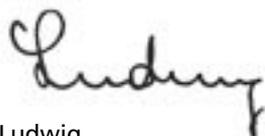
Für 2004 sind Investitionen in Höhe von 43,6 Mio. EUR vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 25,6 Mio. EUR erwartet.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 37.652 TEUR.

Aus dem Konzessionsvertrag resultieren jährliche Verpflichtungen in Höhe von 539 TEUR.

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

Karlsruhe, 10.03.2004



Ludwig  
Geschäftsführer

# JAHRESABSCHLUSS

KURZÜBERSICHT BILANZ BILANZ GUV ANHANG **ANLAGENACHWEIS** BESTÄTIGUNGSVERMERK BERICHT DES AUFSICHTSRATS

## VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Anlagenachweis für das Geschäftsjahr 2003

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				
	Anfangsstand 01.01.2003	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2003
		(+)	(-)	(+/-)	
	€	€	€	€	€
1.	2.	3.	4.	5.	6.
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Konzessionen und anlagenähnliche Rechte	2.517.879,18	269.627,03	0,00	77.576,77	2.865.082,98
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	63.495.590,69	1.074.937,68	10.225,84	2.080,80	64.562.383,33
Bauten auf fremden Grundstücken	3.964.305,62	33.654,46	24.910,86	0,00	3.973.049,22
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	178.413.240,40	2.313.797,74	636.192,04	1.046.173,31	181.137.019,41
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	156.750.527,15	13.501.557,94	3.138.114,80	21.056.633,98	188.170.604,27
Maschinen und maschinelle Anlagen	6.702.256,47	318.955,18	0,00	0,00	7.021.211,65
Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.061.347,70	4.036.130,38	28.806,34	3.987.521,88	31.056.193,62
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	35.922.347,91	21.242.987,35	613,56	-26.169.986,74	30.994.734,96
	468.309.615,94	42.522.020,73	3.838.863,44	-77.576,77	506.915.196,46
<b>Finanzanlagen</b>					
Ausleihungen	19.885.410,32	1.126.660,98	77.770,46	0,00	20.934.300,84
	<b>490.712.905,44</b>	<b>43.918.308,74</b>	<b>3.916.633,90</b>	<b>0,00</b>	<b>530.714.580,28</b>
		(K) Zuschüsse	(Z) Zuschreibungen		

**ABSCHREIBUNGEN**
**RESTBUCHWERTE**

Anfangsstand 01.01.2003	Abschreibungen im Geschäftsjahr	angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausge- wiesenen Abgänge	Umbuchungen  (-)  (+/-)	Endstand 31.12.2003		am Ende des Geschäftsjahres	am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
€	€	€	€	€	€	€	€
7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.
1.323.318,18	430.525,80	0,00	0,00	1.753.843,98		1.111.239,00	1.194.561,00
30.261.930,78	1.025.023,06	0,00	0,00	31.286.953,84		33.275.429,49	33.233.659,91
2.219.426,62	107.315,51	22.499,91	0,00	2.304.242,22		1.668.807,00	1.744.879,00
119.069.542,40	(K) 1.523.254,00 3.725.714,68	0,00 171.992,67	0,00	124.146.518,41		56.990.501,00	59.343.698,00
108.569.348,31	(K) 4.697.830,86 5.008.710,72	0,00 3.138.114,80	10.577.606,34	125.715.381,43		62.455.222,84	48.181.178,84
6.411.191,47	57.817,18	0,00	0,00	6.469.008,65		552.203,00	291.065,00
18.728.353,70	1.844.011,04	28.018,57	1.802.177,45	22.346.523,62		8.709.670,00	4.332.994,00
13.311.709,44	(K) 6.168.872,00 0,00	0,00 0,00	-12.379.783,79	7.100.797,65		23.893.937,31	22.610.638,47
298.571.502,72	(K) 12.389.956,86 11.768.592,19	3.360.625,95	0,00	319.369.425,82		187.545.770,64	169.738.113,22
115.375,88	(Z) -6.569,38	0,00	0,00	108.806,50		20.825.494,34	19.770.034,44
300.010.196,78	(K) 12.389.956,86 (Z) -6.569,38 <b>12.199.117,99</b>	<b>3.360.625,95</b>	<b>0,00</b>	<b>321.232.076,30</b>		<b>209.482.503,98</b>	<b>190.702.708,66</b>
	<b>(24.582.505,47)</b> incl. Finanzanlagen						

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 10. März 2004 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 2003 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 Beurtei-

lung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Geschäftsführers 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 10. März 2004

PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Schattling  
Wirtschaftsprüfer

gez. ppa. 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 2003 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.

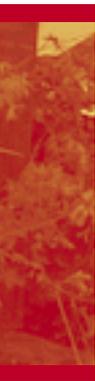
Für die im Geschäftsjahr 2003 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2004

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

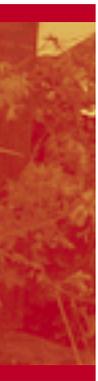
FOTOS: ARCHIV VBK; ARCHIV TSNV; SCHAEFFER, KARLSRUHE; FABRY, ETTLINGEN;  
GROSS, KARLSRUHE

BILD: SCHEIBEL

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 07 21/6107-0  
Telefax 07 21/6107-5009  
E-Mail: [info@vbk.karlsruhe.de](mailto:info@vbk.karlsruhe.de)  
[www.vbk-online.de](http://www.vbk-online.de)