



Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

GESCHÄFTSBERICHT

2004

MOBILITÄT VERBINDET.



# Inhalt

## **EINLEITUNG 2**

---

ORGANE 2    BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS 3    CHRONIK 4    ERÖFFNUNG WOLFARTSWEIER 6

## **LAGEBERICHT 8**

---

KURZÜBERSICHT 9    LAGEBERICHT 10

## **LEISTUNGSPROFIL 16**

---

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT 17    BAU UND PLANUNG 18    BETRIEB UND VERKEHR 20    TARIF UND VERKAUF 23    FAHRZEUGE 24

## **PERSONAL- UND SOZIALBERICHT 26**

---

## **JAHRESABSCHLUSS 28**

---

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

## **BERICHT DES AUFSICHTSRATS 39**

---



## Organe der VBK GmbH

### Geschäftsführung

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

### Aufsichtsrat

Vorsitzender  
Erster Bürgermeister

**Siegfried König,**  
Karlsruhe

Stellv. Vorsitzender  
Stadtrat **Andreas Erlecke,**  
Kaufmann,  
Karlsruhe (bis 30.09.2004)

Stadtrat **Hans Pfalzgraf,**  
Maschinenschlosser,  
Karlsruhe (Stellv. Vorsitzender  
ab 09.12.2004)

### Mitglieder

Stadtrat **Manfred Bilger,**  
Kriminalhauptkommissar,  
Karlsruhe

Stadtrat **Harry Block,**  
Lehrer,  
Karlsruhe (bis 30.09.2004)

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

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

Stadträtin **Angela Geiger,**  
Hausfrau,  
Karlsruhe

Stadtrat **Wolfram Jäger,**  
Richter am AG,  
Karlsruhe

**Heribert Köhler,**  
Dipl. Pädagoge,  
Karlsruhe

Stadträtin **Bettina Lisbach,**  
Dipl. Geoökologin,  
Karlsruhe (ab 01.10.2004)

**Klaus Mentgen,**  
Fahrausweisprüfer,  
Karlsruhe

Stadtrat **Hans Pfalzgraf,**  
Maschinenschlosser,  
Karlsruhe

Stadtrat **Günther Rüssel,**  
Kaufmann,  
Karlsruhe

Stadträtin **Elke Schröder,**  
Geschäftsführerin,  
Karlsruhe

**Heike Sutter,**  
Straßenbahnfahrerin,  
Karlsruhe

**Bertram Wagner,**  
Omnibusfahrer,  
Karlsruhe

Stadtrat **Tim Wirth,**  
Krankenpfleger,  
Karlsruhe (ab 01.10.2004)



## Bericht des Geschäftsführers

Die Fahrgastzahlen und Fahrgelderträge der Verkehrsbetriebe Karlsruhe haben sich 2004 positiv entwickelt. Das Beförderungsaufkommen stieg um 2,3 Prozent und lag damit deutlich über der bundesweiten Entwicklung mit einem Plus von 1,0 Prozent. Noch erfreulicher war die Erhöhung der Tarifeinnahmen, die um 6,4 Prozent anstiegen. Das Defizit lag um 1,0 Millionen Euro unter dem Ansatz des Wirtschaftsplanes, allerdings auch 1,1 Millionen Euro über dem Ergebnis des Vorjahres.

Dieser Anstieg war nicht zuletzt den teilweise erheblichen Mittelkürzungen von Bund und Ländern zu verdanken. So wurden beispielsweise 2004 erstmals die Zuschüsse für die rabattierten Tarife im Ausbildungsverkehr gekürzt. Auch die höhere Ökosteuern und die Aufhebung der Steuerfreiheit beim Job-Ticket wirkten sich aus. Schwer zu schaffen macht den VBK auch die Kürzung bei den Investitionszuschüssen nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG). Hier mussten Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur und in neue Fahrzeuge in hohem Maße vorfinanziert werden, was zu einer höheren Zinsbelastung geführt hat.

Leider sind die Kürzungen nicht auf das Jahr 2004 beschränkt. Im Ausbildungsverkehr wirken sich die Einschnitte in den nächsten Jahren noch stärker aus. Ganz aktuell wurden auch die Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Fahrt der Schwerbehinderten gekürzt, wobei der Leistungsanspruch der Schwerbehinderten selbst unverändert geblieben ist. Auch diese Maßnahme wird sich ab 2005 negativ im Wirtschaftsergebnis bemerkbar machen. Auf weitere Einschnitte sowohl im konsumtiven als auch im investiven Bereich müssen wir uns angesichts der Leere der öffentlichen Kassen einstellen.

Dieser Herausforderung kann man nur mit einem Mix aus Maßnahmen begegnen. Einerseits müssen die Rationalisierungsbemühungen noch verstärkt werden, um die Produktivität

weiter zu erhöhen. Andererseits müssen das Leistungsangebot und die Fahrpreise permanent überprüft werden. Dabei sollte man sich aber keinen Illusionen hingeben: Aufgrund der hohen Fixkostenlastigkeit des öffentlichen Nahverkehrs müsste man das Leistungsangebot um bis zu 20 Prozent kürzen, um fünf Prozent der Kosten zu sparen. Und bei den Tarifen ist die Preiselastizität der Nachfrage zu beachten, um negative Effekte, wie etwa bei der Tabaksteuer, zu vermeiden. Angesichts stagnierender Löhne und der demografischen Entwicklung muss genau analysiert werden, welche Preisentwicklungen der Markt verträgt.

Die VBK werden sich bemühen, auch in finanziell schwierigen Zeiten ein attraktives Angebot aufrecht zu erhalten, um die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs nicht zu schwächen. Die VBK werden auch in diesen Zeiten weiter investieren, wenn auch nicht ganz in dem Umfang, wie in der jüngeren Vergangenheit. Die Nordstadtbahn wird fertiggestellt und die dringend benötigte Erweiterung des Betriebshofes Ost in der Gerwigstraße muss ebenfalls realisiert werden. Andere Projekte werden zunächst zurückgestellt, was aber nicht für die Planung und die Schaffung des Baurechtes gilt. Wir müssen gewappnet sein, um in besseren Zeiten wieder rasch investieren zu können.

Die Unternehmensziele für 2005 und die folgenden Jahre sind klar: Wir wollen die Fahrgastzahlen auf hohem Niveau halten, die Einnahmen verbessern, das Defizit begrenzen und die Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

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

## Januar

Die Turmbergbahn fährt in der Silvesternacht einige Hundert Besucher, die das Feuerwerk in Karlsruhe von oben betrachten wollen, auf den Durlacher Hausberg.

## Februar

Der Bau der Nordstadtbahn beginnt.

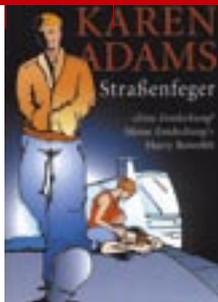
Oberbürgermeister Heinz Fenrich und VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig überreichen die 30.000. Karte ab 60 an Frau Margot Müller-Vogt aus der Waldstadt.

## April

Die Schlossgartenbahn beendet am Karfreitag ihren „Winterschlaf“ und startet in die neue Saison. Gleichzeitig nimmt die Turmbergbahn ihren täglichen Betrieb auf.

Am Europaplatz wird ein neuer Fahrkartenautomat mit Touch-Screen-Technik aufgestellt, an dem man die Fahrkarten erstmals auch mit der EC-Karte bezahlen kann.

Der Karlsruher Verkehrsverbund feiert sein zehnjähriges Bestehen. Die VBK sind innerhalb des KVV das größte Unternehmen. Zum Jubiläum wird eine Geburtstagsfahrkarte zum Preis von zehn Euro herausgegeben. Damit kann man eine ganze Woche im gesamten Verbundnetz fahren.



## März

Die VBK führen drei große Baustellen an einem Wochenende durch: Wegen Weichenwechsel am Kronenplatz, dem Neubau der Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier am Durlacher „Stachus“ und Oberleitungsarbeiten am Lameyplatz muss der Straßenbahnverkehr komplett umgestellt werden.

In einem Krimi namens „Straßenfeger“ spielt die Karlsruher Straßenbahn die Hauptrolle. Die Autorin Karen Adams liest am 25. März im Panoramasaal der VBK aus ihrem spannenden Werk.

## Mai

Kommunalpolitiker und Eisenbahner aus den japanischen Städten Toyama und Hiroshima besuchen die VBK, um sich an Ort und Stelle über das Karlsruher Nahverkehrssystem zu informieren.

Karlsruhe bewirbt sich um die „Kulturhauptstadt 2010“. Die VBK unterstützen die Bewerbung und stellen dem Projektteam eine spezielle „Kultur-Straßenbahn“ zur Verfügung.

## Juni

Am 1. Juni werden die Fahrpreise der VBK erhöht. Gleichzeitig wird die BahnCard im Verbundverkehr anerkannt. Inhaber einer BahnCard erhalten beim Kauf einer Einzelfahrkarte eine Ermäßigung von 25 Prozent.

Am 12. Juni wird nach langjähriger Planung und zweijähriger Bauzeit die neue Straßenbahnstrecke durch Aue nach Wolfartsweier eröffnet.

Der baden-württembergische Verkehrsminister Stefan Mappus steuert persönlich den Eröffnungszug.

Mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahn wird der Busverkehr im Raum Durlach neu geordnet.

Die VBK beteiligen sich an der bundesweiten Aktion „Mobil ohne Auto“.

## August

Am 7. August lockt die „Kamuna“ wieder mehrere Tausende Besucher in die Karlsruher Museen. Bahnen und Sonderbusse der VBK transportieren die Interessierten von Museum zu Museum. Unter anderem stellt das Generallandesarchiv den genialen Ingenieur und Erbauer der Schwarzwaldbahn, Robert Gerwig, und sein Lebenswerk vor.

Wegen Kanalbauarbeiten beim Konzerthaus muss die Linie 5 für zwei Wochen umgeleitet werden.

## Oktober

Wegen Kanalbauarbeiten in der Wolfartsweierer Straße muss die Buslinie 42 mehrere Monate umgeleitet werden. Als Endpunkt fungiert der Betriebshof in der Tullastraße.

„Bahn frei für die Nordstadtbahn“: Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg weist die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Nordstadtbahn ab.



## Juli

Auf der Turmbergbahn, der ältesten Standseilbahn Deutschlands, wird das über 20 Jahre alte Seil gegen ein neues ausgetauscht.

Auf der Kreuzung Karl-/Matthystraße wird das Gleisviereck erneuert. Der Austausch der Schienen und Weichen dauert bis Anfang September. An zwei Wochenenden wird der Verkehr umgeleitet.

## September

Die Bürgergesellschaft Rüppurr zeichnet VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig mit der „Mostkrone“ aus. Als Laudator fungiert der dienstälteste Karlsruher Stadtrat Günther Rüssel.

Die VBK unterstützen den europaweiten Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ am 22. September.

## Dezember

Der Erste Bürgermeister Siegfried König präsentiert die neue Bürgerumfrage der Stadt Karlsruhe. Der öffentliche Nahverkehr erhält „Traumnoten“ und wird als beste kommunale Dienstleistung bewertet.

Als „Weihnachtsgeschenk“ gelten alle 24-Stunden-Karten über Weihnachten und den Jahreswechsel drei Tage lang.

## Eröffnung der Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier



Das Wetter war dem Ereignis angemessen. „Kaiserwetter“ hätte man vor 100 Jahren gesagt. An diesem schönen Samstag, dem 12. Juni 2004, wurde die neue Straßenbahnstrecke von Durlach durch Aue nach Wolfartsweier in Betrieb genommen. Umwelt- und Verkehrsminister Stefan Mappus ließ es sich nicht nehmen, den Eröffnungszug mit den geladenen Ehrengästen selbst zu steuern. Damit dabei auch wirklich nichts passieren konnte, wachten VBK-Geschäftsführer Dieter Ludwig in seiner Eigenschaft als Betriebsleiter sowie ein erfahrener Fahrlehrer der VBK über die Fahrkünste des prominenten Aushilfsfahrers.

An der Endhaltestelle Wolfartsweier wurde der Eröffnungszug von der Ortsvorsteherin Ingird Busch und Hunderten begeisterter Bürger emp-

fangen. Nach einem kurzen Aufenthalt mit Musik und launigen Begrüßungsworten fuhr der Sonderzug wieder Richtung Durlach, um die Ehrengäste zum eigentlichen Festakt nach Aue an der neuen Haltestelle Ellmendinger Straße zu bringen.

Der Karlsruher Oberbürgermeister Heinz Fenrich ging in seiner Ansprache auch auf die Schwierigkeiten vor allem in der Planungsphase der neuen Strecke ein. Er verwies auf die 18 Jahre, die die Realisierung des Projektes von der ersten Idee bis zur Einweihung brauchte. Weiterhin verwies er auf die zwar bewilligten, aber bis dato noch nicht ausgezahlten GVFG-Fördermittel des Landes Baden-Württemberg, immerhin 85 Prozent der Gesamtkosten in Höhe von rund 27 Mio. Euro, die die VBK zunächst vorfinanzieren müssten. Derart in die Pflicht genommen und noch unter dem Eindruck der ersten Fahrt sagte der Minister Mappus unter dem Beifall der Bevölkerung spontan eine erste Rate von fünf Mio. Euro zu, die schon auf dem Weg sei.

Auch der Durlacher Ortsvorsteher Wolfgang Altfelix freute sich über die Fertigstellung der Strecke, deren Streckenführung so lange und so intensiv diskutiert wurde. 11.000 Einwohner würden mit der neuen Tram optimal an



das Schienennetz der VBK angebunden. Den Abschluss der Redner bildete traditionsgemäß VBK-Chef Dieter Ludwig. Er hatte die Lacher auf seiner Seite, als er die anwesenden Bürger aufforderte, auch am Montag wieder zu fahren, „wenn’s etwas kostet“, denn man brauche bei den VBK jeden Euro.

Umrahmt wurde der festliche Akt von einem großen Fest, das die Durlacher, Auemer und Wolfartsweierer Kirchen und Vereine veranstalteten. Für Verpflegung war ebenso gesorgt wie für musikalische Unterhaltung, Salutschüsse und eine Sonderausstellung im Pfinzgaumuseum zur Geschichte des Schienenverkehrs in Durlach und Umgebung. Die Geschäftsleute boten einen verkaufslangen Samstag, alle Geschäfte in der Durlacher Innenstadt waren bis 20.00 Uhr geöffnet. Und selbstverständlich war die Fahrt mit den Linien 2 und 8 auf der neuen Strecke das ganze Wochenende über kostenlos, um die Strecke so richtig kennen zu lernen.

Die rund 3,2 Kilometer lange Strecke beginnt in Durlach mit der Abzweigung an der Haltestelle Auer Straße, dem sogenannten „Stachus“, durchquert Aue entlang der Ernst-Friedrich- und der Reichenbachstraße, führt anschließend durch den Grünzug Lohn-Lissen zum Zündhütte und endet schließlich am nördlichen Ortsein-

DATEN STRASSENBAHNSTRECKE AUE-WOLFARTSWEIER	
Streckenlänge	3,2 km
Baukosten	ca. 27 Mio. Euro
Haltestellen	8
Bahnsteighöhen	34 cm ü. SO
signalisierte Bahnübergänge	9
Anteil Rasengleis	80%
neu gepflanzte Bäume	400
Gleismittenabstand	3,05 m
Spurweite	1.435 mm
Spannung	750 V Gleichstrom
Strommasten	233

gang von Wolfartsweier. Befahren wird die Strecke von der Linie 2 von Wolfartsweier über die Oststadt und den Marktplatz zum Karlsruher Hauptbahnhof und weiter nach Daxlanden. Während der Öffnungszeiten der Geschäfte in der Durlacher Innenstadt wird der „2er“ durch die Linie 8 ergänzt, die Wolfartsweier und Aue direkt mit dem Durlacher Zentrum verbindet und bis zur Endhaltestelle Turmberg fährt.

Zur Information über die neue Strecke inklusive des neuen Busnetzes im Raum Durlach erhielten alle Haushalte ein kleines Büchlein mit Fahrplänen, Tarifhinweisen und einer Stadtkarte.



# LAGEBERICHT

KURZÜBERSICHT LAGEBERICHT



## Kurzübersicht

	2004	2003
Fahrgäste in Mio.	102,0*	99,8*
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	89,1	87,2
Omnibusbetrieb	12,8	12,5
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Wagenkilometer in Mio.	12,2	12,0
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	8,4	8,2
Omnibusbetrieb	3,8	3,8
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.091,0	2.054,3
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.797,4	1.766,5
Omnibusbetrieb	291,1	285,2
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,5	2,6
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	65,2	62,0
Omnibusbetrieb (Linienlänge) zuzüglich Nachtlinien	139,7	141,8
Turmbergbahn	60,9	60,9
Schlossgartenbahn	0,3	0,3
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	2,5	2,5
	114,2	107,4

### STAND DER ANLAGEN (PER 31.12.)

#### FAHRZEUGPARK (OHNE DAUERHAFT ABGESTELLTE FZGE.)

<b>Anzahl der Schienenfahrzeuge</b>		
<b>Triebwagen insgesamt</b>	<b>130</b>	<b>130</b>
Straßenbahnwagen (achtachsig)	19	22
Niederflurwagen GT 6-70/N	33	30
Niederflurwagen GT 8-70/N	25	25
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>60</b>	<b>65</b>
VDV-Standardbusse	48	53
Gelenkbusse	12	12
Midibusse	0	0
Kleinbusse	0	0
PKW (8 Sitzplätze)	0	0
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	28	28

\*inkl. unentgeltlich beförderter schwerbehinderter Fahrgäste

## Lagebericht

Wie in den Vorjahren wurde auch 2004 die wirtschaftliche Lage in Deutschland von der hohen Arbeitslosigkeit und der äußerst angespannten finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte geprägt.

Diese Situation hat in großem Umfang negative Auswirkungen auf die Investitionsfähigkeit des Staates.

Der öffentliche Verkehr blieb von dieser Entwicklung nicht verschont. So musste beispielsweise die Deutsche Bahn die Realisierung einiger Großprojekte verschieben. Es ist daher eine wichtige Aufgabe, die für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bewährten Finanzierungsinstrumente, insbesondere das Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG), in Struktur und Umfang zu erhalten. 2004 wurden außerdem die staatlichen Mittel für Fahrgeldsurrogate, z.B. die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Tarife im Ausbildungsverkehr, durch das Steueränderungsgesetz reduziert.

Ansonsten verlief das Jahr 2004 für den ÖPNV bundesweit in Deutschland durchaus erfreulich. Nach einer Mitteilung des Statistischen Bundes-

amtes benutzten 9,3 Mrd. Fahrgäste, das sind 1,0 Prozent mehr als 2003, die Busse und Bahnen der Verkehrsunternehmen. Dabei konnten die Verkehrsunternehmen die überproportionalen Preiserhöhungen, zu denen sie als Folge der Mittelkürzungen gezwungen waren, am Markt überraschend gut durchsetzen. Hinzu kamen Einnahmesteigerungen durch verbesserte Kontrollen, so dass die Einnahmen der Mitgliedsunternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen insgesamt um 3,5 Prozent auf 8,96 Mrd. Euro stiegen.

Der EU-Ministerrat hat auch 2004 keine Entscheidung zur Liberalisierung der ÖPNV-Märkte getroffen. Unabhängig von gesetzlichen Regelungen sahen sich als Folge der schlechten Haushaltslage einige Gebietskörperschaften und Anbieter gezwungen, ihren Nahverkehr organisatorisch neu zu strukturieren und damit wettbewerbsfähig zu gestalten.

### Der Geschäftsverlauf der VBK

Das Geschäftsjahr 2004 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ist mit dem Kalenderjahr identisch. Alleinige Gesellschafterin ist unverändert die KVVH – Karlsruher Versorgungs-

DEFIZITENTWICKLUNG (IN MIO.)



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.

Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2004 verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2003 noch einmal steigern. Die Fahrgastzahl stieg, verglichen mit den erst nach dem Jahresabschluss endgültig ermittelten Werten für 2003, um 2,3 Prozent auf 96,3 Mio. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen stärker, um 6,4 Prozent, an. Die von der Verbundgesellschaft KVV beschlossenen Tarifmaßnahmen konnten somit am Markt durchgesetzt werden. In diesen Zahlen sind die ohne Entgelt beförderten schwerbehinderten Fahrgäste sowie die nach dem Sozialgesetzbuch für ihre Beförderung geleisteten Ausgleichszahlungen noch nicht enthalten. Zudem steht die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK stieg 2004 mit 12,2 Mio. Wagenkilometern leicht an. Dabei nahmen die Wagenkilometer auf der Schiene als Folge der Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Wolfartsweier um etwa 3,6 Prozent auf 8,4 Mio. km zu, beim Omnibusverkehr blieb der Wert mit 3,8 Mio. Wagenkilometern konstant.

### **Aufwendungen**

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betragen 33,5 Mio. Euro, 0,1 Mio. Euro mehr als geplant und 0,1 Mio. Euro mehr als 2003.

Der Personalaufwand sank um 0,3 Prozent auf 49,1 Mio. Euro. Der geplante Wert wurde um 1,2 Mio. Euro, das sind 2,5 Prozent, überschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand sank im Vergleich zum Vorjahr von 46,9 Prozent auf 46,2 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.



Die VBK entschieden sich kurzfristig zur Komfortverbesserung zusätzliche Kräfte zur Reinigung von Fahrzeugen einzustellen. Beispielsweise werden die Fahrzeuge jetzt auch tagsüber im laufenden Betrieb gereinigt. Wegen der Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Wolfartsweier wurden zusätzliche Straßenbahnfahrer benötigt, die im Frühjahr eingestellt wurden.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 106,3 Mio. Euro. Geplant waren ursprünglich 104,0 Mio. Euro. Der Plan für 2004 wurde somit um 2,3 Mio. Euro, das entspricht 2,2 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 1,4 Mio. Euro bzw. 1,4 Prozent zu.

### **Erträge**

Die Beförderungserlöse lagen im gesamten Jahr 2004 über den Planzahlen. Sie betragen 52,7 Mio. Euro, 0,7 Mio. Euro mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem gesetzlichen Prozentsatz von 3,58 Prozent zu den Einnahmen des Jahres 2004 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 20,7 Mio. Euro, das sind 2,1 Mio. Euro oder 11,4 Prozent mehr als geplant und 1,1 Mio. Euro mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf höheren Leistungen

BILANZKENNZAHLEN	2004	2003
Eigenkapital in %	51,6%	52,2%
Eigenkapital in % des Anlagevermögens	64,9%	66,3%
Anlageintensität	79,6%	78,8%
Personalintensität	46,2%	46,9%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	31,5%	29,4%
Kapitaldienstintensität	17,7%	17,2%

für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 8,0 Mio. Euro 0,8 Mio. Euro höher als geplant und 1,1 Mio. niedriger als im Vorjahr. Im Jahr 2003 hatten die VBK Schadensersatzzahlungen für die verspätete Auslieferung von Niederflurstraßenbahnen in etwa dieser Größenordnung erhalten. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,7 Mio. Euro, 0,2 Mio. Euro weniger als 2003. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,02 Mio. Euro.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 83,4 Mio. Euro. Ursprünglich geplant waren 80,1 Mio. Euro. Die VBK nahmen also 3,3 Mio. Euro (4,1 Prozent) mehr ein als vorgesehen.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2004 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 22,9 Mio. Euro ab. Somit ist das Ergebnis zwar um 1,1 Mio. Euro schlechter als im Vorjahr, doch immerhin um 1,0 Mio. Euro besser als ursprünglich geplant.

Lange Jahre konnten die VBK das nominale Defizit halten und somit den realen Wert senken. Dies konnte 2004 nicht mehr erreicht werden. Verantwortlich für das schlechtere Ergebnis sind in erster Linie drei Faktoren: Für die notwendigen Vor- und Zwischenfinanzierungen als Folge nicht zeitnah ausgezahlter, zugesagter Zuschüsse nach dem GVFG mussten Zinsen bezahlt werden. Um das gegenwärtig günstige Zinsniveau langfristig zu sichern, wurden kurzfristige Verbindlichkeiten in langfristige umgewandelt, wodurch sich der Zinsaufwand zwar kurzfristig

erhöhte, langfristig als Folge des voraussichtlich höheren Zinsniveaus aber geringer sein wird. Außerdem wurden die Rückstellungen für die Hauptuntersuchungen für Schienenfahrzeuge der Kostenentwicklung angepasst.



## Investitionen

Die VBK investierten 2004 insgesamt 28,5 Mio. Euro. 11,3 Mio. Euro entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 14,4 Mio. Euro wurden in die Streckeninfrastruktur und 1,0 Mio. Euro für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 1,5 Mio. Euro wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,3 Mio. Euro entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Das größte Einzelvorhaben in der näheren Zukunft wird der Neubau eines Betriebshofes in der Gerwigstraße, in unmittelbarer Nähe zum gegenwärtigen Betriebshof Ost in der Tullastraße, sein. Da die Fördermittel in Baden-Württemberg begrenzt sind, soll das Vorhaben gestreckt und in drei Stufen gebaut werden.

In der ersten Stufe, für die etwa 27 Mio. Euro veranschlagt sind, sollen zunächst sechs Abstellgleise und eine Wartungshalle gebaut werden. Mit dem Bau soll unmittelbar nach der Zusage der Förderung durch das Land Baden-Württemberg

berg begonnen werden. Der Aufsichtsrat hat der Vorfinanzierung durch die VBK zugestimmt.

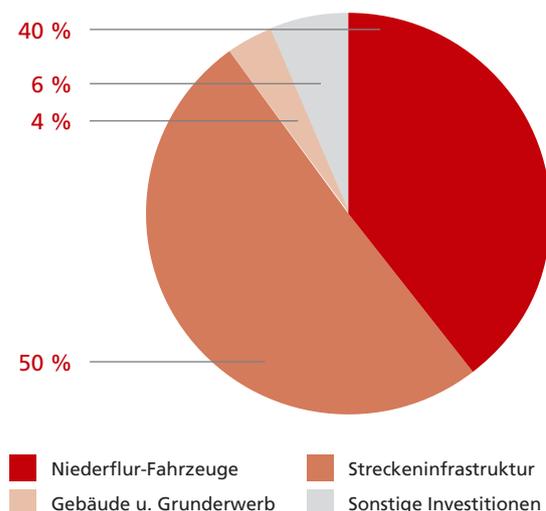
### Organisation der EDV

Aufbau, Ausstattung und Organisation der EDV, insbesondere die Datensicherung und Datensicherheit gegen Angriffe von außen sind Eckpunkte der Funktionssicherung des Geschäftslebens aller Unternehmen, auch eines modernen Verkehrsunternehmens. Deswegen 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. Daher wurde auch 2004 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst.

### Risikomanagement

Die Risikopolitik der VBK entspricht dem Bestreben, Risiken zu identifizieren und weitestgehend zu vermeiden. Da das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme ein integraler Bestandteil der Planung und Ausführung der Geschäftsstrategien sind, wird die Risikopolitik durch die Geschäftsleitung vorgegeben und von den zuständigen Abteilungsleitern umgesetzt. Darüber hinaus bedienen sich die VBK einer Reihe von Management- und Kontrollsystemen, die dabei helfen, das Maß der Risiken, denen sie ausgesetzt sind, zu antizipieren, zu bestimmen, zu überwachen und zu handhaben. Besonderes Gewicht haben dabei Unternehmensplanung und das interne Berichtswesen. Um technische Risiken möglichst auszuschließen, wird auf engen Kontakt, gute Zusammenarbeit und stetigen Meinungsaustausch mit den

INVESTITIONEN DER VBK 2004



technischen Aufsichtsbehörden Wert gelegt. Das Ergebnis der VBK wird von Unwägbarkeiten des normalen Geschäftsablaufs, der konjunkturellen und politischen Rahmenbedingungen sowie möglicher Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Märkte beeinflusst. Risiken, die derzeit noch nicht bekannt sind oder Risiken, die derzeit noch als weniger signifikant eingeschätzt werden, könnten sich nachteilig auf das Unternehmen auswirken.

### Ausblick – Risiken und Chancen

Für 2005 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2004.

Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der weiter steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausrüstungsgegenstände sowie als Folge der niedrigeren staatlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Fahrgästen, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüber-

schuss von 24,6 Mio. Euro ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. April 2005 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 4,5 Prozent beschlossen worden.

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.

In der Föderalismuskommission wird derzeit die Neuordnung der staatlichen Zuständigkeiten diskutiert. Dabei werden insbesondere die Mischfinanzierungen kritisch betrachtet. Es besteht die Gefahr, dass das GVFG vollständig auf die Länderebene verlagert wird und langfristig seine Zweckbindung verliert.

Grundsätzlich besteht angesichts knapper Mittel immer die Gefahr, dass Großprojekte im Land (z. B. Stuttgart 21) Mittel binden, die dann für eine zeitnahe Förderung anderer Investitionsvorhaben nicht mehr zur Verfügung stehen.

Die nicht zeitnahe Auszahlung von Fördermitteln für Investitionen nach dem GVFG wird Kosten für die Vor- und Zwischenfinanzierung verursachen, was das Ergebnis der VBK belasten wird. Der im Vorjahr auf 35 Prozent abgesenkte Fördersatz für Fahrzeuge sowie die Reduzierung der im Landeshaushalt für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel werden das Ergebnis der VBK belasten, wenn Ersatzbeschaffungen für die in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts hergestellten Hochflur-Stadtbahnwagen notwendig werden.

Es ist zu befürchten, dass ein Ende der Kürzungen der staatlichen Mittel für den ÖPNV noch nicht erreicht ist. Die Länder streben in einer Bundesratsinitiative eine Öffnungsklausel für den § 45a PBefG an, um die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Preise für Schülerfahrkarten weiter verringern zu können.

Die Regionalisierungsmittel stellen derzeit die wichtigste Finanzquelle der Länder für den ÖPNV dar. Aus ihnen werden unter anderem die Bestellerentgelte für den SPNV, aber auch Verbund- und Investitionszuschüsse sowie an-

## ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN 2000 BIS 2004\* (FAHRGÄSTE IN MIO.)



\*inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten

dere ÖPNV-Maßnahmen finanziert. 2007 steht nach dem Regionalisierungsgesetz eine Revision dieser Mittel an, die unter Umständen eine Kürzung zur Folge haben könnte.

Sollte als Folge der Umsetzung der vier Kriterien des Altmark Trans Urteils des EuGH die Möglichkeit der gewerbesteuerlichen Organshaft entfallen, würde die Gesellschafterin, die KVVH, belastet und somit die für den Ausgleich des Ausgabenüberschusses zur Verfügung stehenden Mittel reduziert.

Unabhängig von dem Urteil des EuGH zum Nahverkehr im Fall Altmark Trans plant die EU-Kommission weiterhin neue Regelungen für die Liberalisierung des ÖPNV. Inzwischen hat die Generaldirektion Verkehr der Kommission unter dem Einfluss des EuGH-Urteils einen neuen Referentenentwurf erarbeitet, der allerdings innerhalb der Kommission noch nicht abgestimmt ist. Die Kommission will offensichtlich dem Parlament noch 2005 einen neuen Entwurf vorlegen.

Um Rechtssicherheit bezüglich der heutigen Organisation und Finanzierungsinstrumente zu erhalten, braucht der ÖPNV eine neue EU-Verordnung. Die kommunalen Verkehrsunternehmen sind daher gezwungen, eine Zwei-Wege-Strategie zu verfolgen. Einerseits müssen sie bestrebt sein, die voraussichtlich aus dem EuGH-Urteil in der Rechtssache Altmark Trans resultierenden Vorgaben zu erfüllen. Andererseits müssen sie aber auch in der Lage sein, sich unter Umständen schnell auf vollkommen andere Rahmenbedingungen einzustellen.

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, Kostensenkungspotentiale zu realisieren. Dabei wird auch dann mit Ausschreibungen und weiteren Privatisierungen zu rechnen sein, wenn es von der rechtlichen Seite nicht erforderlich sein sollte.

Im öffentlichen Dienst haben sich die kommunalen Arbeitgeber und der Bund mit Verdi auf ein neues Tarifwerk für den öffentlichen Dienst verständigt (TV-ÖD). Die Einzelheiten sollen bis Oktober 2005 genau paraphiert werden. Für kommunale Verkehrsunternehmen soll dieser Vertrag nicht gelten. Es bleibt, auch angesichts laufender Tarifverhandlungen anderer Anbieter, abzuwarten, in wie weit ein in Baden-Württemberg noch abzuschließender Spartentarifvertrag sich an diesem „ÖD“ orientiert oder ob die kommunalen Verkehrsunternehmen spezielle Regelungen benötigen, um die Konkurrenzfähigkeit zu erlangen.

# LEISTUNGSPROFIL

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



## Impulse für die Zukunft

Im Gegensatz zum übrigen Straßenverkehr emittieren Straßenbahnen vor Ort im wesentlichen nur Geräusche und Erschütterungen. Es gibt keine Abgase vor Ort, die Feinstaubbelastung ist minimal. Dagegen stellt der Lärm eine nicht zu unterschätzende Umweltbelastung dar. Daher sind die VBK bestrebt, die Lärmemissionen ihrer Fahrzeuge und Anlagen so weit wie möglich zu verringern.

In den vergangenen Jahren wurde schon einiges getan, zum Beispiel durch Luftfederung, automatischen Systemen zur Spurkranzschmierung, Schallschutzwällen und den Verzicht auf Tatzlagermotoren. Derzeit wird in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Eisenbahnwesen der Universität Karlsruhe und der Firma Edilon die Wirkung eines „Emissionsvermindernden Stadt- und Straßenbahn-Oberbausystems mit Lärmschutzboard“ erforscht.

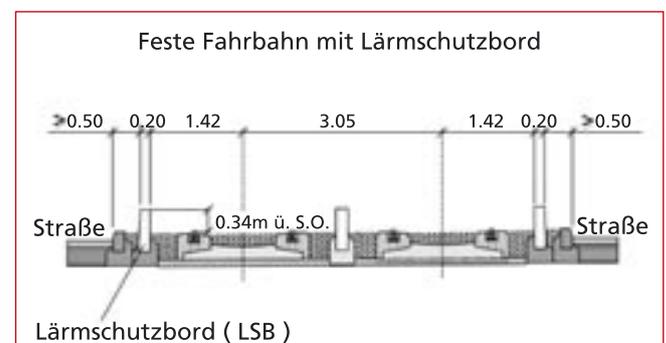
Bei diesem Verfahren sollen erstmals mehrere, teilweise bisher schon einzeln verwendete Maßnahmen kombiniert und möglichst optimal aufeinander abgestimmt werden. So wird durch eine kontinuierlich-elastische Schienenlagerung die Schiene vollständig eingebettet und die direkte Schallabstrahlung gemindert. Außerdem wird durch die Montage der Betontragplatte der sogenannten „festen Fahrbahn“ auf eine Elastomerplatte auch eine Schwingungsreduktion erreicht.

Ein rund 30 Zentimeter hohes Lärmschutzboard, an den Seiten der Gleise eingebaut, soll den schallmindernden Effekt verstärken. Damit es möglichst viel Schall schluckt, werden offenporige Oberflächenmaterialien verwendet. Besonders intensiv soll erforscht werden, inwieweit die Bemessung, Form, Material und die genaue Position für die optimale Wirkung von Fahrzeugtyp und Einsatzgebiet abhängig sind.

Nicht nur zur Emissionsverringern, sondern auch der Verbesserung der Optik dient die Oberflächengestaltung des Gleises. Hier ist der Einsatz von weiteren schalldämmenden Kunststoffen ebenso denkbar wie Rasen. Was letztendlich zum Einsatz kommt, wird sicherlich von den Ergebnissen der Schallmessungen ebenso beeinflusst wie von stadtplanerischen und -gestalterischen Gesichtspunkten. An Bahnübergängen und auf Kreuzungen sollen Füllmaterialien verwendet werden, die einen möglichst ausgewogenen Kompromiss zwischen den Anforderungen des Straßen- und des Schienenverkehrs gewährleisten.

Die Experten erwarten für die Lärmpegelreduktion von dem Verfahren ein Potential von fünf bis zehn dB(A). Weiterhin wird damit gerechnet, dass die Erschütterungsemissionen um bis zu 20 Prozent vermindert werden können und somit auch der Schienenverschleiß reduziert würde.

Zum ersten Mal soll das System bei der Modernisierung der Straßenbahnstrecke nach Rintheim eingebaut werden. Da diese Maßnahme wegen fehlender GVFG-Zuschüsse kurzfristig zurückgestellt werden musste, wird auch die praktische Erprobung dieses vielversprechenden Systems noch ein wenig verschoben.



## Bau und Planung

Trotz erheblicher Mittelkürzungen beim Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) wollen die VBK in den Ausbau ihrer Infrastruktur weiter investieren. So sollen sowohl die Nordstadtbahn als auch der dringend notwendige Ausbau des Betriebshofes Ost realisiert werden, auch wenn in gewissem Umfang eine Vorfinanzierung notwendig ist. Allerdings zwingt die Mittelsituation die VBK, mehrere vorgesehene Bauprojekte aufzuschieben. Dazu zählt beispielsweise die Verlängerung der Linie 3 nach Knielingen Nord. Diese Linie soll von der Siemensallee über die Sudetenstraße in das Konversionsgelände der ehemaligen Gerzewski Barracks der US-Streitkräfte verlängert werden. Auch die neue Straßenbahnstrecke durch die Schlachthausstraße und Kriegsstraße Ost bis zum Mendelssohnplatz muss zunächst zurückgestellt werden, bis sich die finanzielle Situation wieder bessert. Grundsätzlich wollen die VBK aber auch für neue Vorhaben die planrechtlichen Voraussetzungen schaffen, um unter geänderten Rahmenbedingungen rasch bauen zu können.

### **Straßenbahn in die Nordstadt**

Im Februar 2004 begann der eigentliche Bau der Nordstadtbahn mit Baumfällarbeiten, nachdem vorher vorbereitende Arbeiten des Tiefbauamtes wie die Kanalsanierung stattgefunden hatten. Nach anschließenden Erdarbeiten starteten VBK und Tiefbauamt im September mit dem Trassenbau. Auch rechtlich wurden 2004 die letzten Hindernisse aus dem Weg geräumt: Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim wies

die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss im Oktober endgültig ab.

Die 3,1 km lange und rund 30 Mio. Euro teure Strecke schließt nach ihrer Inbetriebnahme 2006 die nördliche Weststadt, die Hardtwaldsiedlung, den nach dem Abzug der amerikanischen Truppen neu entstandenen Stadtteil Nordstadt und Neureut-Heide sowie Bildungseinrichtungen, wie das Heisenberg-Gymnasium und die Berufsakademie, an das Straßenbahnnetz an.

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 Eissporthalle wird die Wendeschleife errichtet, die Bahn wird überwiegend auf einem Rasengleis geführt.

### **Neuer Betriebshof Ost**

Eines der größten Projekte der VBK in den nächsten Jahren wird der Neubau eines Betriebshofes für Stadt- und Straßenbahnen in der Gerwigstraße in unmittelbarer Nähe des alten Betriebshofes Ost in der Tullastraße sein.

Ein Neubau ist unumgänglich, da der bestehende Betriebshof in der Tullastraße nur noch eingeschränkt nutzbar ist. Als er um 1900 erbaut wurde, war er für zweiachsige Straßenbahnen von 2,10 m Breite und ca. 9 m Länge konstruiert worden, die beispielsweise mit einem Kurvenradius von 15 m auskamen. Inzwischen, 105 Jahre später, sind die Stadt- und Straßenbahnfahrzeuge der VBK bis zu 40 m lang und 2,65 m breit und benötigen Mindestradien von 25 m. Trotz aller Renovierungen und Anpassungen in den letzten Jahrzehnten können daher z.B. nur fünf der 17 Abstellgleise in den Hallen für die Abstellung dieser Fahrzeuge genutzt werden.



Der neue Betriebshof soll neben einer Wartungshalle für die Durchlaufwartung und Reinigung drei Abstellhallen mit je sechs Gleisen zu je 160 m Länge umfassen. Die Abstellkapazität wird somit für bis zu 72 achtachsige Fahrzeuge ausreichen. Zur Gerwigstraße hin soll ein Verwaltungsgebäude über den Ausfahrtoren den Komplex abschließen. Inklusiv der Zulaufstrecken werden die Baukosten mit etwa 60 Mio. Euro veranschlagt.

Aus finanziellen Gründen muss das Vorhaben gestreckt und auf drei Bauabschnitte aufgeteilt werden. Im ersten Abschnitt wird zunächst die Halle für Reinigung und Wartung und eine Abstellhalle mit sechs Gleisen für 24 Achstachser gebaut. Dieser Abschnitt wird rund 27 Mio. Euro kosten. Sobald das Land Baden-Württemberg einer Förderung grundsätzlich zugestimmt hat, soll mit dem Bau fortgefahren werden. Der Aufsichtsrat der VBK hat der Vorfinanzierung zugestimmt.

Zur Überbrückung bis zur Fertigstellung des neuen Betriebshofes Ost wird im Betriebshof West eine provisorische Abstellanlage für bis zu zwölf Fahrzeuge gebaut. Ein Teil der neu geschaffenen Gleisanlagen wird später für den Gleisbauhof genutzt.

### **Barrierefreier Zugang**

Der Gesetzgeber schreibt für alle öffentlichen Einrichtungen einen barrierefreien Zugang vor. In diesem Sinne wurde die neue Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier mit 34 Zentimeter hohen Bahnsteigen ausgestattet, die den barrierefreien Eintritt in die Niederflurstraßenbahnen der VBK ermöglichen. Auch die Nordstadtbahn wird mit diesen „Hochbahnsteigen“ ausgestattet. Darüber hinaus haben die VBK ein ehrgeiziges Programm aufgelegt, auch alle bestehenden Haltestellen im Straßenbahnnetz so zu ertüchtigen, dass sie den barrierefreien Zugang zu den Niederflurstraßenbahnen ermöglichen. Jedoch musste als Folge fehlender GVFG-Zuschüsse das Programm 2004 vorüber-



gehend ausgesetzt werden. Die VBK werden, sobald wieder Mittel zur Verfügung gestellt werden, mit dem Umbau der Haltestellen fortfahren.

### **Umbau der Strecke nach Rintheim**

Der letzte Streckenabschnitt im VBK-Netz, der noch nicht mit Niederflurwagen befahren werden kann, ist die Strecke nach Rintheim. Daher soll auch dieser Streckenabschnitt umgebaut werden. Dabei muss der Gleismittenabstand erweitert und eine neue Wendeschleife mit einem größeren Radius gebaut werden. Zusätzlich werden die Haltestellen mit höheren Bahnsteigen ausgestattet. Wegen fehlender GVFG-Zuschüsse musste die Maßnahme kurzfristig zurückgestellt werden. Keinen Aufschub duldet allerdings der Wechsel des sanierungsbedürftigen Gleisdreiecks Rintheimer Straße/Tullastraße. Zwei der sechs Weichen stammen noch aus dem Jahr 1929 (!). Daher wird diese Maßnahme vorab im Jahr 2005 umgesetzt.

### **Baustellen**

Im gesamten Streckennetz sind die Bau- und die Elektroabteilung der VBK ständig mit Wartung und Reparatur beschäftigt, um eine leistungsfähige Infrastruktur vorzuhalten. Die größten Baumaßnahmen im Bestandsnetz waren 2004 die Erneuerung des Gleisdreiecks am Kronenplatz zwischen März und Mai sowie von Weichen und Gleisen an der Kreuzung Karl-/Mathystraße von Juli bis September, die unter laufendem Betrieb durchgeführt wurden.

## Betrieb und Verkehr

### Über 100 Mio. Fahrgäste

Nachdem in den Vorjahren schon an der „Schallmauer“ von 100 Millionen Fahrten im Jahr gekratzt worden war, wurde sie 2004 durchbrochen: 102 Millionen Fahrgäste transportierten die VBK 2004 in ihren Bussen und Bahnen. Damit konnte die hohe Fahrgastzahl des Vorjahres noch einmal um stolze 2,1 Prozent gesteigert werden. In diesem Wert sind die unentgeltlich beförderten schwerbehinderten Fahrgäste enthalten. Der betriebsindividuelle Wert der VBK bei der Schwerbehindertenfreifahrt beträgt derzeit 6,01 Prozent.

Gegenüber dem Vorjahr nahm die Betriebsleistung der VBK leicht zu. Beim Bus blieb sie mit 3,8 Mio. Wagenkilometer konstant, auf der Schiene stieg sie, vor allem als Folge der Inbetriebnahme der Strecke nach Wolfartsweier von 8,2 auf 8,4 Mio. Wagenkilometer.

### Umleitungen/Baustellen

Unterhaltungsmaßnahmen wie zum Beispiel der Austausch von Weichen am Kronenplatz finden größtenteils während des laufenden Verkehrs statt. Bei dieser Baustelle musste allerdings an drei Wochenenden im März, April und Mai der Verkehr komplett umgeleitet werden. Da der Kronenplatz von acht Linien bedient wird, musste für die Umbauwochenenden ein eigenes Umleitungsnetz gestrickt werden.



Auch der Weichenwechsel auf der Kreuzung Mathy-/Karlstraße wurde von Juli bis September unter laufendem Betrieb vorgenommen und es kam lediglich an zwei Wochenenden zu Umleitungen.

### Messeverkehr und Großveranstaltungen

Das von VBK entwickelte ÖPNV-Konzept zur Bedienung der Neuen Messe, die Ende 2003 in Betrieb genommen wurde, hat sich 2004 weitgehend bewährt. Zu zahlreichen Messen und Großveranstaltungen in der dm-Arena wurde der Messe-Express vom Hauptbahnhof eingesetzt, der in 15 Minuten non-stop zum Messegelände in Forchheim fährt. Der Messe-Express fuhr 2004 zu 17 Veranstaltungen an 45 Tagen.

Für Besucher, die aus der Innenstadt Karlsruhe anreisen, bietet sich die Stadtbahnlinie S2 an, die die Haltestelle Leichtsandstraße/Messe in Forchheim bedient. Von der Haltestelle wurde ein neuer Fußweg unter der B 36 zum Haupteingang der Messe gebaut. Bei Messen und Großveranstaltungen wurde der Takt auf der S2 verdichtet.



Auch die zahlreichen Großveranstaltungen im Sommer wie „Das Fest“, die größte kostenlose Open-Air-Veranstaltung in Deutschland, das Durlacher Altstadtfest, die Karlsruher Museumsnacht „Kamuna“ oder das Radrennen „Deutschland-Tour“ wurden vom VBK-Personal trotz hohem Fahrgastaufkommen und betrieblichen Erschwernissen mit Einsatzbereitschaft und Routine bewältigt.

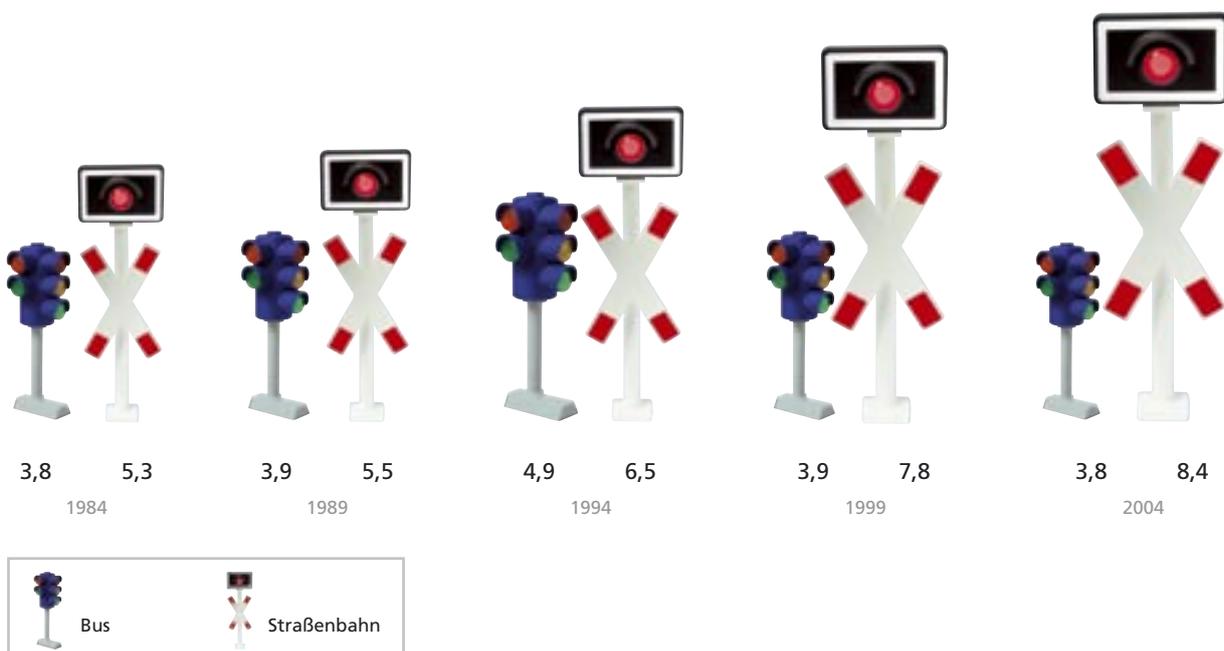
### Neues Nahverkehrskonzept für Durlach und die Höhenstadtteile

Seit der Eröffnung der neuen Straßenbahnstrecke von Durlach durch Aue nach Wolfartsweier fährt die Straßenbahnlinie 2 statt wie bisher zur Haltestelle Durlach Turmberg ab der Haltestelle Auer Straße nach Wolfartsweier. Sie wird auf Probe durch die neue Linie 8 ergänzt, die während der Geschäftszeiten von Wolfartsweier ins Zentrum von Durlach fährt. Der Aufsichtsrat der VBK wird nach einer angemessenen Anlaufzeit

an Hand der Fahrgastzahlen entscheiden, ob es wirtschaftlich vertretbar ist, die Linie auf Dauer verkehren zu lassen.

Im Zusammenhang mit der neuen Straßenbahnstrecke wurde auch das Busnetz in Raum Durlach neu strukturiert. Unverändert blieb die Linie 47, die weiterhin Stupferich, Palmbach und Grünwettersbach mit dem Karlsruher Hauptbahnhof verbindet. Weitgehend unverändert blieben auch die Linie 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

BETRIEBSLEISTUNG VBK, WAGENKILOMETER IN MILLIONEN



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. Der für den Ausbau notwendige Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich aufgestellt. Die VBK wollen den Betrieb dieser Linie noch 2005 aufnehmen. Sie wird ergänzt 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.

## Schlossgarten- und Turmbergbahn

Auf der Schlossgartenbahn wurden an 144 Betriebstagen 49.450 Fahrgäste befördert, 10,5 % mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um 19,7 Prozent auf 70.805,45 Euro. Die Betriebsleistung betrug 21.480 Wagenkilometer. Besonders beliebt, vor allem bei den jüngeren Fahrgästen, war wieder die Dampflokomotive „Greif“, die

einem früheren VBK-Mitarbeiter im Ruhestand gehört und von einigen Enthusiasten betrieben und erhalten wird. Die „Greif“ startete am Karfreitag in die neue Saison und drehte in der Regel an Sonn- und Feiertagen ihre Runden auf der 1967 zur Bundesgartenschau erbauten Strecke durch den Schlossgarten. An Werktagen wurde wieder die VBK-eigene Diesellokomotive eingesetzt.

Die Turmbergbahn fuhr 2004 lediglich an 220 Tagen. Nach 21 Jahren musste im Juli das alte Seil ausgetauscht werden. Zudem ruhte der Betrieb wegen Revisionsarbeiten vom 5. Januar bis zum 8. April. Als Folge der geringeren Anzahl von Betriebstagen fuhren 2004 nur 57.015 Personen mit der ältesten Standseilbahn Deutschlands, 21,3 Prozent weniger als 2003. Da die Fahrpreise zum 1. April erhöht worden waren, gingen die Einnahmen nur um 1,6 Prozent zurück. Die Betriebsleistung betrug 3.889,1 Wagenkilometer (2.139 Seilkilometer), 9,3 Prozent weniger als 2003. Die meisten Fahrgäste, immerhin 1.298, wurden an Himmelfahrt befördert. 2004 wurden 1.398 Fahrräder transportiert.



## Tarif und Verkauf

### Tarifänderung zum 1. Juni 2004

In den Bahnen und Bussen der VBK gilt der Gemeinschaftstarif des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV). Zum 1. Juni 2004 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 3,3 Prozent angepasst. Von der Tarifmaßnahme waren allerdings nicht alle Fahrkarten betroffen. Die City- und Regiokarten blieben unverändert. Die Einzelfahrkarte erhöhte sich innerhalb des Stadtgebietes um zehn Cent. Die Umweltkarte für Karlsruhe kostet seither 37 Euro im Monat bzw. 370 Euro im Jahr. Die Preise für das Jahresabonnement wurden in den vergangenen Jahren nicht angehoben, um sukzessive das Niveau der Jahreskarte zu erreichen. Dies wurde 2004 geschafft. Die ScoolCard für die Schüler und Azubis sowie die Karte ab 60 für die Senioren wurden um einen Euro pro Monat auf 25 Euro erhöht. Ebenfalls einen Euro mehr im Monat müssen die Hochschüler für ihre Studikarte bezahlen.

### Mobile und stationäre Fahrkartenautomaten

Um den Betrieb zu beschleunigen, soll der Wagenführer vom Fahrkartenverkauf entlastet werden. Daher werden sukzessive „mobile“ Automaten in die Straßen- und Stadtbahnen eingebaut. Dort werden Einzel- und 24-Stundenkarten verkauft. 2004 wurden weitere Niederflurbahnen mit mobilen Automaten ausgestattet. Ab 2005 sollen auch weitere Gleichstrom-Stadtbahnwagen, die auf den Linien S1/11 und S2 fahren, mit mobilen Automaten ausgestattet werden. Dabei werden erstmals auch mobile Automaten mit Geldscheinakzeptoren eingebaut werden.

Am Karlsruher Europaplatz, mit über 70.000 Ein-, Um- und Aussteigern pro Tag die meistfrequentierte Haltestelle im VBK-Netz, wurde von den VBK zum ersten Mal ein Fahrkartenautomat installiert, der neben Bargeld und Geldkarte auch herkömmliche EC-Karten mit PIN akzeptiert. Nachdem der Probetrieb erfolgreich war, sollen weitere Automaten dieses Typs an anderen, ebenfalls gut frequentierten Haltestellen in der Innenstadt und am Hauptbahnhof aufgestellt werden.



### „City-Ticket“ der Deutschen Bahn gilt in Karlsruhe

Seit dem 1. Juni 2004 gilt in den Bussen und Bahnen der VBK das „City-Ticket“ der Deutschen Bahn. Kunden des DB-Fernverkehrs, die eine Fahrkarte über eine Strecke von mehr als 100 Kilometer gekauft haben, können mit dieser Fahrkarte in Karlsruhe vom Hauptbahnhof mit der Tram oder dem Bus zu ihrem eigentlichen Ziel in der Fächerstadt weiterfahren und brauchen kein zusätzliches Ticket lösen. Zunächst gilt das „City-Ticket“ nur für BahnCard-Inhaber. Auf der DB-Fahrkarte muss der Zusatz „+City“ aufgedruckt sein. Das „City-Ticket“ gilt in 66 Großstädten Deutschlands über 120.000 Einwohner.

### BahnCard ermäßigt Fahrpreis in der Straßenbahn

Mit der BahnCard erhalten die Kunden seit 1. Juni 2004 im Karlsruher Verkehrsverbund beim Kauf einer Einzelfahrkarte eine Ermäßigung von 25 Prozent. Die Fahrkarten können in den Kundenzentren und an den Automaten erworben werden. Für Fahrten in Karlsruhe ermäßigt sich der Preis einer Einzelfahrt von zwei Euro auf 1,50 Euro.

## Fahrzeuge

### Neue Niederflurwagen

Ende 2004 begann die Auslieferung einer weiteren, 15 Fahrzeuge umfassenden Serie Niederflurstraßenbahnen. Die Fahrzeuge 251 bis 253 wurden noch 2004 ausgeliefert, die restlichen zwölf folgen 2005. Die Fahrzeuge kosten pro Stück etwa 2,1 Mio. Euro, wovon 50 Prozent im Rahmen der GVFG-Förderung vom Land Baden-Württemberg übernommen werden. Auch diese neue Serie ist mit den vorhandenen anderen 55 Fahrzeugen weitgehend identisch, so dass die Bildung von Zugverbänden bei Bedarf möglich ist.

### Omnibusse mit Rußpartikelfilter

Seit dem 1. Januar 2005 gelten auch in Deutschland die Grenzwerte der EU-Feinstaubrichtlinie. In Stuttgart und München wurden die für das ganze Jahr geltenden Grenzen bereits im März überschritten. Auch in anderen Städten muss damit gerechnet werden, dass die Richtlinie nicht eingehalten werden kann.

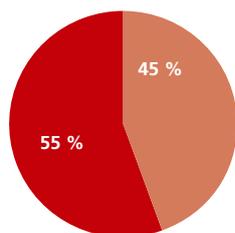
Ein Großteil der vom Straßenverkehr ausgehenden Feinstaubbelastung ist auf Dieselruß zurückzuführen. Im Gegensatz zu den anderen Partikeln, die im Verkehr entstehen, zum Beispiel dem Abrieb von Reifen und Brems Scheiben, kann man den Ruß und somit einen Teil der Feinstaubbelastung jedoch durch den Einsatz von Partikelfiltern weitgehend minimieren.



Die VBK sind sich des Problems der Rußemissionen schon seit Jahren bewusst und haben dementsprechend gehandelt. Bereits seit 2000 erfüllen alle von den VBK neu bestellten und gekauften Busse nicht nur die jeweils gültige Euro-Norm (derzeit Euro 3), sondern sind darüber hinaus auch mit Partikelfiltern der Firma HJS, dem sogenannten CRT-System ausgestattet. Dieses gilt natürlich auch für die vier weiteren Busse des Typs Mercedes-Benz O 530 Citaro, die die VBK im Dezember erhielten. Auch das Land Baden-Württemberg fördert den Einbau derartiger Systeme bereits seit Jahren im Rahmen der GVFG-Busförderung.

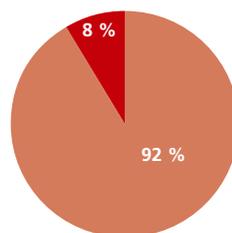
Inzwischen sind 24 der 60 VBK-Busse, also genau 40 Prozent mit dem CRT-System ausgerü-

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



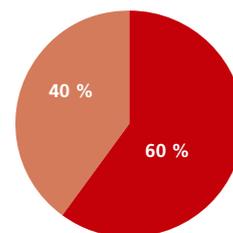
■ Hochflur-Fahrzeuge  
■ Niederflur-Fahrzeuge

ANTEIL NIEDERFLUR-FAHRZEUGE BUSSE (IN %)



■ Hochflur-Fahrzeuge  
■ Niederflur-Fahrzeuge

ANTEIL BUSSE MIT PARTIKELFILTER



■ Busse ohne Partikelfilter  
■ Busse mit Partikelfilter

stet. Seit 2003 werden auch alle Ausschreibungen von Linienverkehren, die von Subunternehmern im Auftrag der VBK gefahren werden, an die Bedingung geknüpft, dass die eingesetzten Fahrzeuge ebenfalls mit CRT ausgestattet sind. Daher sind inzwischen auch neun der 24 von Subunternehmern auf VBK-Linien eingesetzten Standardbusse mit CRT ausgestattet.

CRT bedeutet „Continuous Regenerating Trap“ und steht für ein hochentwickeltes Partikelfiltersystem mit vorgeschaltetem Oxidationskatalysator. Durch dieses werden Schadstoffe und Partikelemissionen, auch der Feinstaubemission  $< 1\mu\text{m}$ , deutlich verringert. Im Oxidationskatalysator reagiert zum Beispiel das giftige Kohlenmonoxid zum ungefährlicheren Kohlendioxid, aus den Kohlenwasserstoffen wird Kohlendioxid und Wasser. Stickstoffmonoxid wird zu Stickstoffdioxid. Die vom Rußfilter abgefangenen Partikel werden kontinuierlich bei einer Temperatur von 250 bis 450 Grad Celsius mit dem zuvor im Katalysator gebildeten Stickstoffdioxid verbrannt. Durch Abstimmung des Katalysators wird der notwendige Stickstoffdioxid-Überschuss begrenzt und sogar geringfügig vermindert. Regenerationshilfen benötigt das CRT-System nicht. So muss der Filter nur etwa alle 60.000 bis 80.000 Kilometer in der Werkstatt gereinigt werden.

Der Hersteller geht davon aus, dass die Partikelemissionen, auch der Partikel, die kleiner als 30 nm sind, um über 90 Prozent vermindert wird. Auch die Emission der Abgase, die teilweise hoch krebserregend sind, wie beispielsweise aromatische Kohlenwasserstoffe, können um über 90 Prozent verringert werden. Insgesamt gibt der Hersteller an, dass die gesamten Schadstoffemissionen eines Stadtbusses um über 90 Prozent verringert werden können und die Werte damit an der derzeitigen Nachweisgrenze der Emissionsmesstechnik liegen. Dadurch wird durch den Einsatz von CRT bezüglich der Partikelemissionen und bezüglich der Abgase, außer den Stickoxiden, der erst ab 2006 gültige Wert der Euro-Norm 4 sogar schon heute deutlich unterschritten.

Die bereits 2000 getroffene Entscheidung der VBK, im Interesse der Umwelt und der Bevölkerung freiwillig Busse mit dem CRT-System auszurüsten und einzusetzen hat sich im Nachhinein trotz der Mehrkosten (für das System selbst, aber auch zum Beispiel für den damals nur gegen Aufpreis erhältlichen nahezu schwefelfreien Kraftstoff, den das CRT benötigt) als die einzig Richtige herausgestellt.

Aber auch die seit Jahrzehnten konsequent verfolgte Strategie der VBK und der Stadt Karlsruhe, Busverkehre, wo immer es wirtschaftlich möglich ist, auf Straßen- oder Stadtbahnbetrieb umzustellen, stellt sich ein weiteres Mal als vorausschauend, ja geradezu visionär heraus. Denn eine Straßen- bzw. Stadtbahn emittiert vor Ort praktisch überhaupt keine Partikel. Keinen Ruß, keinen Gummiabrieb und wegen der elektrischen Bremsen auch fast keinen Bremsscheibenabrieb.

Ab dem Jahr 2006, wenn auch die neue Straßenbahnlinie in die Nordstadt in Betrieb genommen wird, wird die gesamte Busflotte der VBK aus Niederflurfahrzeugen bestehen. Und auch die innerstädtischen Straßenbahnlinien werden, bis auf die Linie 5, im Regelbetrieb ausschließlich mit Niederflurwagen befahren werden. Aber auch die Linie 5 soll, sobald es technisch möglich ist, zumindest alle 20 Minuten mit Niederflurwagen bedient werden. Lediglich auf den Stadtbahnlinien werden, wegen der verglichen mit Bussen längeren Lebensdauer von Schienenfahrzeugen, dann noch die hochflurigen Stadtbahnwagen zum Einsatz kommen.



## Mitarbeiter



Im Jahr 2004 ist die Beschäftigtenzahl der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH um 23 auf jetzt 1.037 gestiegen. Darin sind an die AVG abgestellten Mitarbeiter nicht miteinbezogen. Ebenso sind die dauerhaft beurlaubten, die Mitarbeiter in Elternzeit und die Mitarbeiter, die sich in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befinden, nicht enthalten.

Der Anstieg der Beschäftigtenzahl ist überwiegend auf einen erhöhten Bedarf im Wartungs- und Reinigungsbereich zurückzuführen. Neben der Toilettenreinigung bei den Zweisystem-Stadtbahnwagen wurde ein mobiler Reinigungsdienst in den Bahnen und Bussen eingeführt, um tagsüber während des Einsatzes eine Grobreinigung vornehmen zu können.

Der Wunsch älterer Mitarbeiter nach einem gleichenden Übergang in die Rente ist nach wie vor ungebrochen. Derzeit befinden sich 41 Beschäftigte in der Altersteilzeit, bereits 15 von ihnen in der Freistellungsphase.

Den insgesamt 61 Neueinstellungen stehen 24 Personalabgänge, meist wegen des Auslaufens befristeter Arbeitsverträge oder der Versetzung in den Ruhestand, gegenüber. Bei 23 der neu eingestellten Mitarbeiter handelt es sich um echte Neueinstellungen, 14 ersetzen in die Freistellungsphase der Altersteilzeit oder in die Elternzeit gewechselte Kollegen.

Auch 2004 haben die VBK 34 junge Menschen im Rahmen eines Ausbildungsverhältnisses ausge-

bildet: Neun Maschinenbaumechaniker, sieben Elektroinstallateure, zwölf Kfz-Mechaniker, drei Kfz-Elektriker und drei Industriekaufleute. Da sich die VBK ihrer sozialen Verantwortung bewusst sind, wurde die Zahl der Ausbildungsplätze seit 1997 von damals 22 auf heute 34 erhöht. Dabei wird auch über den eigenen Bedarf hinaus ausgebildet, um möglichst vielen den Start in ein erfolgreiches Berufsleben zu ermöglichen. Gerade auch in den technischen Berufen wird dabei auch versucht, junge Frauen für die Ausbildung zu gewinnen. Elf Auszubildende wurden im Jahr 2004 nach ihrem erfolgreichen Abschluss in ein befristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Bei den Mitarbeitern der VBK stellen die Arbeiter die größte Beschäftigungsgruppe (818) gefolgt von den Angestellten (190) und den Beamten (29). Das durchschnittliche Alter der Mitarbeiter betrug 41,8 Jahre.

Der Frauenanteil bei der VBK ist mit 12,8 Prozent nach wie vor relativ niedrig. Dieser geringe Anteil ist überwiegend durch die starke technische Orientierung des Unternehmens bedingt. So ist es relativ schwierig, für die technischen Berufe im Baudienst oder den Werkstätten weibliche Bewerber zu finden. Im Fahrdienst macht sich noch bemerkbar, dass Frauen erst seit Ende der 80-er Jahre eingestellt werden. Die VBK setzen sich aktiv für die Erhöhung des Frauenanteils und für eine familienfreundliche Personalpolitik ein. Beispielsweise beteiligen sich die VBK jedes Jahr engagiert an dem europaweiten Zukunfts-



tag „Girls' Day“, um Mädchen auch für technische Berufe zu interessieren.

Der größte Anteil der Mitarbeiter, 518 Personen (50 Prozent), sind in der Betriebsabteilung beschäftigt. Die zweitgrößte Abteilung, die Abteilung Schienenfahrzeuge der Zentralwerkstatt, ist auf 233 Beschäftigte (22,5 Prozent) angewachsen. In der Verwaltung arbeiten 95 Arbeitnehmer (9,1 Prozent), in der Bauabteilung 70 (6,7 Prozent). 40 Personen (3,9 Prozent) sind in der Abteilung Kraftfahrzeuge und 51 (4,9 Prozent) in der Abteilung Elektrische Anlagen beschäftigt. Sonstige anfallende Aufgaben werden von 30 Mitarbeitern (2,9 Prozent) bewältigt.

Die Zahl der Teilzeit-Arbeitsverhältnisse ist auf 34 angestiegen. Die Wochenarbeitszeit variiert dabei von 15 bis 35 Stunden.

#### ALTERSSTRUKTUR VBK

(ohne Azubis u. dauerhaft beurlaubte Mitarbeiter)



Kurzfristige Kapazitätsengpässe wurden von 29 Aushilfen, darunter 15 Studenten, ausgeglichen. Die Aushilfskräfte wurden hauptsächlich im Fahrdienst (Straßenbahn, Schlossgartenbahn, Turmbergbahn) und als Fahrscheinprüfer eingesetzt.

Die durchschnittliche Zugehörigkeit der Beschäftigten ist leicht auf 13,3 Jahre gestiegen. Zwei Mitarbeiter wurden für ihr 40-jähriges, 24 Mitarbeiter für ihr 25-jähriges Dienstjubiläum geehrt.

#### Aus- und Weiterbildung

Für die Mitarbeiter im Betriebs- und Fahrdienstbereich wurde darüber hinaus das in 2003 gestartete Präventivseminar zur Stressbewältigung erfolgreich fortgeführt. Der Schulungsschwerpunkt des Seminars liegt in der bewussten Vorbereitung des Personals auf unangenehme und gefährliche Situationen im Alltag des ÖPNV.

In der Fahrschule der VBK wurden in 18 Wagenführer-Lehrgängen insgesamt 82 Fahrer ausgebildet, von denen 48 Mitarbeiter der Kooperationspartner AVG, DB Regio, Hanauer Straßenbahn und Stadtwerke Heilbronn sind. 2004 nahmen wieder alle Bus- und Straßenbahnfahrer zweimal jährlich am internen Dienstunterricht teil. 13 Straßenbahnfahrer und ein Verkehrsmeister erhielten die Möglichkeit, den Busführerschein zu erwerben. Bis zum 31.12.2004 hatten alle Teilnehmer die theoretische und praktische Prüfung bestanden und können nun in beiden Bereichen eingesetzt werden.

# JAHRESABSCHLUSS

[KURZÜBERSICHT](#) [BILANZ](#) [BILANZ](#) [GUV](#) [ANHANG](#) [ANLAGENACHWEIS](#) [BESTÄTIGUNGSVERMERK](#) [BERICHT DES AUFSICHTSRATS](#)



## Kurzübersicht Bilanz

	2004 in Mio. €	2003 in Mio. €
Bilanzsumme	269,0	265,8
Anlagevermögen	214,1	209,5
Vorräte	18,1	16,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	33,4	32,3
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,2	1,7
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	3,2	5,8
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	33,1	31,7
Verbindlichkeiten	93,0	91,5
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	4,0	3,8
Aufwand	106,3	104,9
Ertrag	106,3	104,9
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0

# JAHRESABSCHLUSS

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

## VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Bilanz zum 31.12.2004

AKTIVSEITE	31.12.2004		31.12.2003
	€	€	€
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	849.166,00		1.111.239,00
II. Sachanlagen	191.299.093,65		187.545.770,64
III. Finanzanlagen	21.943.595,38		20.825.494,34
		<b>214.091.855,03</b>	<b>209.482.503,98</b>
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.046.679,38		16.531.379,17
2. Waren	10.415,34		12.378,67
		<b>18.057.094,72</b>	<b>16.543.757,84</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.627.613,70		947.907,79
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.479.878,82		7.083.208,51
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	85.170,47		117.343,22
4. Forderungen gegen Gesellschafter	23.323.949,90		22.181.988,47
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.889.914,64		1.978.472,62
		<b>33.406.527,53</b>	<b>32.308.920,61</b>
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	228.167,74		1.691.192,52
		<b>228.167,74</b>	<b>1.691.192,52</b>
		<b>51.691.789,99</b>	<b>50.543.870,97</b>
C. Rechnungsabgrenzungsposten		<b>3.237.724,63</b>	<b>5.803.147,92</b>
		<b>269.021.369,65</b>	<b>265.829.522,87</b>

PASSIVSEITE	31.12.2004		31.12.2003
	€	€	€
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	9.905.658,00		9.613.409,00
2. Sonstige Rückstellungen	23.208.409,11		22.114.363,00
		<b>33.114.067,11</b>	<b>31.727.772,00</b>
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.677.886,04		27.452.831,26
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.954.996,92		5.198.717,19
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.003.352,81		1.874.625,12
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	43.053.504,30		55.689.061,75
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	252.278,45		215.600,23
6. Sonstige Verbindlichkeiten	3.076.507,71		1.094.221,50
davon aus Steuern 364.077,80 EUR (Vorjahr 0 EUR)			
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1.152.122,32 EUR (Vorjahr 0 EUR)			
		<b>93.018.526,23</b>	<b>91.480.057,05</b>
D. Rechnungsabgrenzungsposten		<b>4.024.350,14</b>	<b>3.757.267,65</b>
		<b>269.021.369,65</b>	<b>265.829.522,87</b>

## Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2004

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	01.01.-31.12.2004		01.01.-31.12.2003
	€	€	€
1. Umsatzerlöse	73.437.671,98		71.944.219,13
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	68.763,38		88.317,17
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	725.603,47		881.649,17
4. Sonstige betriebliche Erträge	7.969.412,88		9.090.959,90
		<b>82.201.451,71</b>	<b>82.005.145,37</b>
5. Materialaufwand			
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	12.991.473,37		13.255.645,09
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	20.488.380,93		20.186.878,01
		<b>33.479.854,30</b>	<b>33.442.523,10</b>
6. Personalaufwand			
a. Löhne und Gehälter	37.125.264,56		37.660.311,65
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 4.071.267,96 EUR (Vorjahr 3.724.787,31 EUR)	11.974.181,65		11.569.605,98
		<b>49.099.446,21</b>	<b>49.229.917,63</b>
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlage- vermögens und Sachanlagen		<b>12.519.500,83</b>	12.199.117,99
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<b>7.392.914,07</b>	6.654.060,45
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		<b>1.169.926,51</b>	1.109.522,09
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		<b>14.211,51</b>	14.041,94
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<b>3.745.494,55</b>	3.296.133,83
12. Ergebnis der gewöhl. Geschäftstätigkeit		<b>-22.851.620,23</b>	-21.693.043,60
13. Sonstige Steuern		<b>84.523,01</b>	85.757,36
14. Erträge aus Verlustübernahme		<b>22.936.143,24</b>	21.778.800,96
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 neubeschaffte 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 158 TEUR angesetzt.

Selbsterstellte Ersatzteile wurden zu Herstellungskosten inklusive der Einzelkosten und eines angemessenen Anteils an den Gemeinkosten bewertet. Die Bestandsänderungen, verglichen mit dem Vorjahr, beziehen sich auf Baugruppen, die für Reparaturen verwendet werden.

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

Der passive und der aktive Rechnungsabgrenzungsposten sind zum Nennwert bewertet.

Die Pensionsrückstellungen für laufende Pensionsansparungen sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 6 % 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 1 (Seite 36) dargestellt.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält vorausbezahlte Leasingraten für Stadtbahnen und anteilige Kfz-Steuer.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält anteilige Einnahmen aus Zeitkarten.

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 3.769 TEUR (Vorjahr 2.743 TEUR).

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 6.855 TEUR (Vorjahr 7.573 TEUR).

Bei 1.434 TEUR (Vorjahr 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 2003 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) von 3.183 TEUR wurde verbraucht. Für das Jahr 2004 wurde sie in Höhe von 3.569 TEUR erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 36 TEUR (Vorjahr 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 vereinbart wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 4.916 TEUR (Vorjahr 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	40.678	1.791	10.265	28.622
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.955	3.955	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.003	2.003	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	43.054	19.739	10.737	12.578
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	252	252	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	3.077	3.077	-	-
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>93.019</b>	<b>30.817</b>	<b>21.002</b>	<b>41.200</b>

Im Jahr 2004 wurde der Zahlungszeitpunkt der Löhne und Gehälter von Mitte des Monats auf das Monatsende verschoben. Daher ist die Vergleichbarkeit der daraus resultierenden Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit aus abzuführender Lohn- und Einkommensteuer in der Bilanz mit der Bilanz des Vorjahres nicht gegeben.

Im Rahmen des Finanzmanagements durch die Stadt Karlsruhe werden die in das Clearingverfahren einbezogenen Kontokorrentbestände bei Kreditinstituten verwaltet. Bis 2003 wurden die Guthaben bei Kreditinstituten unter der Position B.III „Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten“ ausgewiesen, ab 2004 unter der Position B.II.3 „Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe“. Auf der Passivseite werden diese Verbindlichkeiten analog statt unter C.1 „Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten“ ab 2004 unter C.4 „Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe“ aufgeführt.

Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 3.357 TEUR enthalten. Diese resultieren aus nachträglich bezahlten Ausgleichszahlungen nach dem PBefG in Höhe von 3.353 TEUR und 4 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 250 TEUR

enthalten. Auch bei diesen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 577 TEUR.

## Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2004 schließen die VBK 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 2004 waren bei den VBK durchschnittlich 1.044 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 222 Gehaltsempfänger und 822 Arbeiter. Hinzukamen durchschnittlich 30 Auszubildende und 25 Aushilfskräfte. Weitere 21 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 13 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Angaben zu den Organen der Gesellschaft sind in Anlage 2 (Seite 2) aufgeführt.

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 159 TEUR.

Die Aufwendungen der VBK GmbH für den Aufsichtsrat beliefen sich auf 20 TEUR.

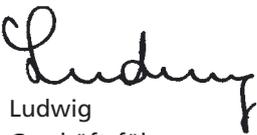
Für 2005 sind Investitionen in Höhe von 38,2 Mio. EUR vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 19,8 Mio. EUR erwartet.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 25.568 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, 04. März 2005

  
Ludwig  
Geschäftsführer

# JAHRESABSCHLUSS

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

## VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Anlagenachweis für das Geschäftsjahr 2004

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				
	Anfangsstand 01.01.2004	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2004
		(+)	(-)	(+/-)	
	€	€	€	€	€
1.	2.	3.	4.	5.	6.
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Konzessionen und anlagenähnliche Rechte	2.865.082,98	193.812,11	0,00	0,00	3.058.895,09
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	64.562.383,33	28.219,65	0,00	0,00	64.590.602,98
Bauten auf fremden Grundstücken	3.973.049,22	113.975,58	0,00	35.554,68	4.122.579,48
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	181.137.019,41	12.923.260,43	1.116.143,61	12.575.230,40	205.519.366,63
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	188.170.604,27	1.119.329,26	3.110.973,80	564.708,65	186.743.668,38
Maschinen und maschinelle Anlagen	7.021.211,65	19.790,75	115.050,39	0,00	6.925.952,01
Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.056.193,62	1.437.678,12	644.236,66	37.143,82	31.886.778,90
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	30.994.734,97	12.733.270,94	13.027,04	-13.212.637,55	30.502.341,32
	506.915.196,47	28.375.524,73	4.999.431,50	0,00	530.291.289,70
<b>Finanzanlagen</b>					
Ausleihungen	20.934.300,84	1.187.456,55	83.410,81	0,00	22.038.346,58
	<b>530.714.580,29</b>	<b>29.756.793,39</b>	<b>5.082.842,31</b>	<b>0,00</b>	<b>555.388.531,37</b>
		(K) Zuschüsse	(Z) Zuschreibungen		

**ABSCHREIBUNGEN**
**RESTBUCHWERTE**

Anfangsstand 01.01.2004	Abschreibungen im Geschäftsjahr	angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausge- wiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2004		am Ende des Geschäftsjahres	am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
€	€	€	(-) €	(+/-) €	€	€	€
7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.
1.753.843,98	(K) 0,00 455.885,11	0,00	0,00	0,00	2.209.729,09	849.166,00	1.111.239,00
31.286.953,84	(K) 0,00 1.010.635,00	0,00	0,00	0,00	32.297.588,84	32.293.014,14	33.275.429,49
2.304.242,22	(K) 190.744,66 104.709,60	0,00	0,00	0,00	2.599.696,48	1.522.883,00	1.668.807,00
124.146.518,41	(K) 6.445.290,60 4.138.106,40	0,00 940.067,78	84.932,00 0,00	0,00	133.874.779,63	71.644.587,00	56.990.501,00
125.715.381,43	(K) 701.152,00 4.811.632,25	112.750,08 2.983.074,06	0,00	0,00	128.132.341,54	58.611.326,84	62.455.222,84
6.469.008,65	(K) 0,00 63.707,75	115.050,39	0,00	0,00	6.417.666,01	508.286,00	552.203,00
22.346.523,62	(K) 363.866,00 1.934.824,72	634.731,44	0,00	0,00	24.010.482,90	7.876.296,00	8.709.670,00
7.100.797,65	(K) 4.643.775,00 0,00	0,00 0,00	-84.932,00	0,00	11.659.640,65	18.842.700,67	23.893.937,32
319.369.425,82	0,00 (K) 12.344.828,26 12.063.615,72	4.785.673,75	0,00	0,00	338.992.196,05	191.299.093,65	187.545.770,65
108.806,50	(Z) -14.055,30	0,00	0,00	0,00	94.751,20	21.943.595,38	20.825.494,34
<b>321.232.076,30</b>	(K) 12.344.828,26 (Z) -14.055,30 <b>12.519.500,83</b>	<b>4.785.673,75</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>341.296.676,34</b>	<b>214.091.855,03</b>	<b>209.482.503,99</b>
	<b>(24.850.273,79)</b> <b>inkl. Finanzan-</b> <b>lagen</b>						

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 22. März 2005 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 Geschäftsjahr vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2004 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 des Geschäftsführers 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 be-

urteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung 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 22. März 2005

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 2004 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 2004 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2005

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; FABRY, ETTLINGEN;  
JODO-FOTO JÖRG DONECKER

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)