



GESCHÄFTSBERICHT 2005 DER VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

**24h**

**Mobilität verbindet**



## Impressum

KONZEPTION UND GESTALTUNG:	DAUTH, KAUN & PARTNER GMBH, KARLSRUHE
REDAKTION:	STABSSTELLE MARKETING/ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND ABTEILUNG BETRIEBSWIRTSCHAFT DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE
FOTOS:	ARCHIV VBK; ARTIS ULI DECK; ARCHIV TSNV; FABRY, ETTLINGEN; REICHERT + HÖNIG, ETTLINGEN
DRUCK UND VERARBEITUNG:	WILHELM STOBER GMBH, DRUCKEREI UND VERLAG, EGGENSTEIN

# Inhalt

GESCHÄFTSBERICHT 2005 DER VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

## Einleitung

Organe	4
Bericht des Geschäftsführers	5
Chronik	6
„Ära Dieter Ludwig“	10

## Lagebericht

Kurzübersicht	13
Lagebericht	14
Impulse für die Zukunft	21

## Leistungsprofil

Tarif und Verkauf	29
Bau und Planung	30
Betrieb und Verkehr	32
Fahrzeuge	34
Mitarbeiter	36

## Jahresabschluss

Kurzübersicht Bilanz	39
Bilanz	40
GuV	41
Anhang	42
Anlagennachweis	46
Abschlussvermerk	48
Bericht des Aufsichtsrats	49

## Organe der VBK GmbH 2005

### **Geschäftsführer**

Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig

### **Aufsichtsrat**

Vorsitzender

**Siegfried König,**

Erster Bürgermeister  
der Stadt Karlsruhe

Stellv. Vorsitzender

Stadtrat **Hans Pfalzgraf,**  
Maschinenschlosser i.R.

Stadtrat **Manfred Bilger,**  
Kriminalhauptkommissar

**Jean-Claude Durand,**  
Omnibusfahrer

Stadtrat **Andreas Erlecke,**  
Kaufmann (ab 25.01.05)

Stadtrat **Dr. Eberhard Fischer,**  
Umweltjournalist

Stadträtin **Angela Geiger,**  
Hausfrau

Stadtrat **Wolfram Jäger,**  
Richter am AG

**Heribert Köhler,**  
Verkehrsmeister

Stadträtin **Bettina Lisbach,**  
Dipl. Geoökologin

**Klaus Mentgen,**  
Fahrausweisprüfer

Stadtrat **Günther Rüssel,**  
Kaufmann

Stadträtin **Elke Schröder,**  
Geschäftsführerin Konrad-Adenauer-  
Stiftung e.V. (bis 25.01.05)

**Heike Sutter,**  
Straßenbahnfahrerin

**Bertram Wagner,**  
freigestellter Betriebsrat der VBK

Stadtrat **Tim Wirth,**  
Intensivfachkrankenpfleger

## Bericht des Geschäftsführers

Fahrgastzahlen und Tarifeinnahmen im öffentlichen Personennahverkehr entwickelten sich 2005 bundesweit überraschend positiv. Dazu trug nicht zuletzt die Benzinpreisentwicklung bei, die manchen Autofahrer zum Umdenken und Umsteigen auf die Bahnen und Busse bewegte. Auch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe profitierten von dieser Entwicklung. Das Beförderungsaufkommen stieg erneut an, auf jetzt 104,5 Millionen Fahrten im Jahr. Noch nie sind so viele Menschen mit den Bahnen und Bussen der VBK gefahren wie im vergangenen Jahr. Entsprechend sind auch die Einnahmen der VBK gestiegen, allerdings haben sich auch die Kosten erhöht. Hier spielten die Energiekosten ebenfalls eine wichtige Rolle. Unter dem Strich hat sich das Defizit geringfügig erhöht. Aufgrund der höheren Einnahmen lag es aber 1,3 Millionen € unter dem Ansatz des Wirtschaftsplanes.

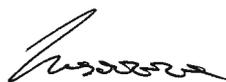
Der Anstieg des Defizits ist auch auf die Mittelkürzungen von Bund und Land zurückzuführen. So wurde 2005 die zweite Stufe der Kürzung bei den Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr vorgenommen. Weiterhin wurde 2005 auch die Erstattung der Schwerbehindertenfreifahrt reduziert. Zu schaffen machte den VBK auch die restriktive Investitionsförderung nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz. 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 ist für die Zukunft mit weiteren Kürzungen zu rechnen. Besonders Besorgnis erregend sind vor allem die Pläne der Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel um Milliardenbeträge abzusenken. Die Regionalisierungsmittel sind die mit Abstand wichtigste Finanzierungsquelle des ÖPNV. Damit werden nicht nur die Betriebsleis-

tungen im Schienenpersonennahverkehr finanziert, sondern auch die Investitionen im ÖPNV gefördert. Es ist daher damit zu rechnen, dass die Investitionsförderung noch weiter eingeschränkt wird. Notwendige Investitionen, zum Beispiel zur Modernisierung des Wagenparks, müssen daher zurückgestellt werden.

Die rückläufigen öffentlichen Mittel stellen für die VBK wie für alle anderen Verkehrsunternehmen eine große Herausforderung dar. Wir verschließen uns der Erkenntnis, dass auch der öffentliche Nahverkehr einen Beitrag zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte leisten muss, nicht. Andererseits darf das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden. Der ÖPNV darf nicht zum Steinbruch der Haushaltspolitiker werden, die Verkehrspolitik muss langfristig angelegt und berechenbar bleiben, um irreversible Schäden zu vermeiden.

Ich möchte an dieser Stelle meinem Vorgänger danken, der über drei Jahrzehnte an der Spitze der VBK stand. Dieter Ludwig hat in dieser Zeit die VBK zu einem der führenden Verkehrsunternehmen in Europa gemacht. Ich werde mich bemühen, neben den großen Fußstapfen Dieter Ludwigs eine eigene Spur zu setzen, um die Fahrgastzahl auf hohem Niveau zu halten, das Defizit im Interesse des Eigentümers zu begrenzen, die Effektivität weiter zu erhöhen und innovative Entwicklungen voranzutreiben, um auch auf dem liberalisierten Verkehrsmarkt bestehen zu können. Dabei werden wir die Kooperation mit unseren Partnern noch intensivieren.



Dr. Walter Casazza  
Geschäftsführer der  
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

# Jahresrückblick

## für das Geschäftsjahr 2005

### Januar

Am 5. Januar wird den Opfern der Flutkatastrophe in Asien gedacht. Um 12 Uhr stehen die Bahnen und die Busse der VBK für drei Minuten still.



### März

Die VBK erstellen in Zusammenarbeit mit dem Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein einen Liniennetzplan für sehbehinderte Menschen.

Ein besonderes Highlight während der internationalen Kunstmesse art KARLSRUHE 2005 ist der „Art-Train“, ein Niederflurwagen der VBK mit „eingebauter Galerie“. Die Mitfahrt ist kostenlos. Während der Fahrt können Kunstwerke verschiedener Künstler in Augenschein genommen werden.



### Februar

Die in der Fastenzeit von den beiden Kirchen initiierte Aktion „7 Wochen weniger Auto“ wird erstmals durch ein günstiges „Fastenticket“ für den Nahverkehr unterstützt.

Aufgrund von Revisionsarbeiten ruht der Betrieb der Turmbergbahn für mehrere Wochen. Am 5. März nimmt die älteste Standseilbahn Deutschlands den regulären Betrieb wieder auf.

## April

Zum 1. April werden die Fahrpreise um durchschnittlich 4,5 Prozent erhöht.

## Juni

Zum regulären Tarif fahren ab Juni in den Sommermonaten an jedem ersten Samstag historische Straßenbahnen aus den 20er, 30er, 40er und 50er Jahren durch die Karlsruher Innenstadt.

Die Ende Juni aus dem Amt der Regierungspräsidentin scheidende Gerlinde Hämmerle wird mit ihren Mitarbeitern auf der Schiene mit dem „Hämmerle-Express“ zu ihrer Abschiedsfeier gefahren.



## Mai

Wegen eines Schienenwechsels in der westlichen Kaiserstraße fahren vom 17. bis zum 25. Mai zwischen dem Kaiserplatz und dem Europaplatz keine Stadt- und Straßenbahnen. Sieben Linien werden in dieser Zeit umgeleitet.



## Juli

Am 8. Juli ist die Karlsruher Messe das Etappenziel der Tour de France. Dieses Großereignis des Radsports betrifft auch die VBK. Wegen der Straßensperrungen und der großen Zuschauerzahlen wird für den Tourtag ein gesonderter Liniennetzplan erstellt.

Am 19. Juli genehmigt der Karlsruher Gemeinderat die Pläne zum Bau eines Stadtbahntunnels in der Kaiserstraße sowie zum Bau eines Straßentunnels in der Kriegsstraße mit oberirdischer Straßenbahntrasse.

Zu Beginn der Sommerferien, vom 22. Juli bis zum 3. August, wird zum zweiten Mal in diesem Jahr der Streckenabschnitt zwischen dem Kaiserplatz und dem Europaplatz zur Gleiserneuerung gesperrt.

Vom 25. Juli bis zum 22. August werden zwischen der Haltestelle Tullastraße und Gottesauer Platz die Schienen gewechselt. Dies ist nach einer Betriebszeit von über 30 Jahren zwingend notwendig. Während der Bauzeit ist ein eingleisiger Betrieb eingerichtet. Zudem kommt eine Sonderlinie mit Gelenkbusen zum Einsatz.

## August

Wegen Tiefbauarbeiten in der Pfnitztalstraße kann diese acht Wochen lang nicht von der Linie 1 befahren werden.

## September

Am 10. September wird die Ringbuslinie zwischen Bergwald und Hohenwettersbach eröffnet. Die Buslinie verbindet die zwei beiden so genannten Höhenstadtteile und bringt die Fahrgäste zum Zündhüttele, der Umsteigestelle zur Straßenbahn, und nach Durlach. Zur Eröffnungsfeier fahren historische Busse aus den 50er und 70er Jahren.

Die Straßenbahn zur Nordweststadt feiert ihren 30. Geburtstag. Bei der Haltestelle Kurt-Schumacher-Straße finden aus diesem Anlass Feierlichkeiten statt. Inzwischen nutzen täglich über 12.000 Fahrgäste diese Stadtbahnstrecke.

Am Eröffnungswochenende des ECE-Centers, vom 7. bis zum 10. September, ist auf dem Messplatz ein Sonderparkplatz eingerichtet. Die VBK setzen Sonderbahnen ein, um den zahlreichen Besuchern eine reibungslose An- und Abreise zu gewährleisten.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sammelt deutschlandweit auf einem Bus Unterschriften gegen die Mittelkürzungen im ÖPNV. Beim Aufenthalt in Karlsruhe unterschreiben Geschäftsführung, Betriebsrat und die Belegschaft der VBK auf dem Omnibus, der nach Ende seiner Deutschland Tour vor den Parteizentralen von CDU und SPD präsentiert wird.



## Oktober

Die VBK nehmen vier neue Busse des Typs Mercedes-Benz Citaro in Betrieb, die als erste Busse der VBK mit einer Rollstuhlrampe ausgestattet sind.

Die letzte der zwölf in diesem Jahr an die VBK ausgelieferten sechssachsigen Niederflurstraßenbahnen geht am 21. Oktober in Betrieb. Damit ist die Beschaffung dieses Fahrzeugtyps abgeschlossen.



## Dezember

Im Rahmen des „Bike & Ride“-Sonderprogramms des Landes Baden-Württemberg stellen die VBK über 100 weitere überdachte Fahrrad-Stellplätze an acht verschiedenen Haltestellen auf. Diese verteilen sich auf die Haltestellen Lassallestraße, Rheinhafen, Karl-Delisle-Straße, Kühler Krug, Hirtenweg, Untermühlstraße und Auer Straße.

Im Rahmen des Baus der Nordstadtbahn wird am Rosmarinweg/Klammweg eine neue Bushaltestelle eingerichtet. Durch hohe Busanfahrtsteine können die Kunden bequem ebenerdig einsteigen. Auch ist ein Blindenleitsystem an der Haltestelle berücksichtigt.

Die VBK verlängern die Linie 42 bis zum Durlacher Tor.



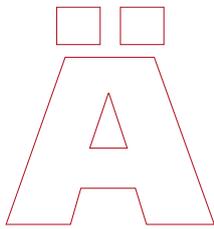
## November

Auch dieses Jahr fahren im Advent wieder historische Straßenbahnen auf dem „kleinen Stadtring“.

Beginn der Wintersaison auf der Turmbergbahn: Wegen der geringen Nachfrage fährt die Bergbahn bis Februar nur am Wochenende.



Dieter Ludwig wurde in zahlreiche Ehrenämter des nationalen und internationalen Verkehrswesens berufen. U. a. fungierte er acht Jahre als Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen



## ra Dieter Ludwig

Nach über drei Jahrzehnten an der Spitze der Verkehrsbetriebe Karlsruhe trat Dieter Ludwig am 31. Januar 2006 in den Ruhestand. Noch bis Ende Juli 2006 steht er seinem Nachfolger Dr. Walter Casazza als Berater und dem Unternehmen als Betriebsleiter zur Verfügung.

In Mannheim aufgewachsen, kam Dieter Ludwig als junger Student nach Karlsruhe. Sein Bauingenieurstudium an der Technischen Hochschule finanzierte er sich als Aushilfsschaffner und später als Wagenführer bei den VBK. Diese Tätigkeit hat ihn offensichtlich so fasziniert, dass er sich fortan dem öffentlichen Personennahverkehr mit Haut und Haaren verschrieb. Nach seinem Studium absolvierte er sein Referendariat bei der Deutschen Bundesbahn und legte die Zweite Staatsprüfung ab. Nach einer Tätigkeit bei der Bahn kehrte er 1971 als Planungsingenieur zu den VBK zurück. Bereits im Alter von 36 Jahren wurde er am 1. Januar 1976 zum Werkleiter des damaligen Eigenbetriebes und Betriebsleiter berufen. Zwei Jahre später übernahm er auch die Geschäftsführung und Betriebsleitung des Schwesterunternehmens AVG.

In seine Amtszeit fiel der stürmische Ausbau sowohl des innerstädtischen Straßenbahn- als auch des regionalen Stadtbahnnetzes. So wurden in Karlsruhe beispielsweise Neu-

reut (1979), die Rheinstrandsiedlung (1980), das Beiertheimer Feld mit der Europahalle (1983), Oberreut (1986), die Siemensallee (1989), Grötzingen (1992), Hagsfeld (1997), das ZKM (2000), das Europaviertel (2000), Aue und Wolfartsweier (2004) sowie die Nordstadt und Heide (2006) an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Der Wagenpark wurde ständig modernisiert, neue Betriebshöfe wurden gebaut und innovative Tarifangebote auf dem Markt platziert. In der Amtszeit Ludwigs ist das Beförderungsaufkommen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe bei annähernd gleichbleibender Bevölkerung von 50 Millionen Fahrten auf über 100 Millionen Fahrten pro Jahr angestiegen. Mit dem Namen Ludwig ist vor allem der Ausbau der Stadtbahn im Karlsruher Umland verbunden, so die Modernisierung der Albtalbahn, der Umbau der Hardtbahn zu einer Stadtbahn und der Anschluss der Großen Kreisstädte Rheinstetten und Stutensee. Sein Meisterstück, mit dem Ludwig in der ganzen Fachwelt bekannt wurde, war aber die Entwicklung der Zweisystem-Stadtbahn.

Seine Überlegung: Schaffen wir es, die Fahrgäste aus der Region abzuholen und auf direktem Wege in die Karlsruher Innenstadt zu befördern – ohne dass sie am Hauptbahnhof von der Eisenbahn auf die Straßenbahn umsteigen müssen? Zur Umsetzung dieser Idee musste ein Fahrzeug entwickelt wer-



In seiner Eigenschaft als VDV-Präsident traf Dieter Ludwig 2002 im Schloß Bellevue Bundespräsident Johannes Rau



Dieter Ludwig erhielt zahlreiche Auszeichnungen, unter anderem 1989 das Bundesverdienstkreuz

den, das sowohl unter der Fahrleitung der Deutschen Bahn mit 15.000 Volt 16,7 Hertz Wechselstrom als auch der Straßenbahn mit 750 Volt Gleichstrom fahren kann. Unter der Leitung von Dieter Ludwig wurde eine solche Zweisystem-Stadtbahn in den 80er Jahren mit finanzieller Unterstützung des damaligen Bundesforschungsministeriums bis zur Serienreife entwickelt. Die Bahnverbindung Bretten – Karlsruhe diente 1992 als Pilotstrecke. Die Stadtbahn fährt von Bretten bis Grötzingen auf der vorhandenen Eisenbahnstrecke, geht dort auf eine neu gebaute Verbindungsstrecke über und wechselt beim Bahnhof Durlach in das bestehende Straßenbahnnetz. Von der Melanchthonstadt kann man somit umsteigefrei in die City der Fächerstadt fahren. Der Erfolg dieses Pilotprojektes hat selbst Dieter Ludwig überrascht: Die Fahrgastzahlen stiegen um ein Vielfaches an und übertrafen alle Prognosen. Daher wurde in den Folgejahren das Stadtbahnnetz unter Nutzung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur beträchtlich ausgeweitet. Heute fahren die gelben Stadtbahnwagen bis nach Freudenstadt im Schwarzwald, nach Öhringen in Hohenlohe und sogar nach Bietigheim-Bissingen vor den Toren der Landeshauptstadt.

Ludwigs Idee der Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken hat bundesweit und auch international viele Nach-

ahmer gefunden. In Frankreich und im angloamerikanischen Sprachraum spricht man vom „Tram-Train-System“.

Dieter Ludwig war neben seiner Tätigkeit in zahlreichen Verbänden des öffentlichen Verkehrs aktiv. Seine Spitzenposition war dabei zweifellos die des Präsidenten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die er acht Jahre lang ausübte. Im VDV sind über 500 Nahverkehrsbetriebe, darunter alle Großstadtbetriebe von Berlin bis München, aber auch Verkehrsverbünde sowie Eisenbahnunternehmen, die sowohl Personen- als auch Güterverkehr betreiben, zusammengeschlossen. Ludwig war zwischenzeitlich Vizepräsident der weltweit tätigen Union Internationale des Transports Publics (UITP).

Für seine Verdienste um die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs erhielt Ludwig, der in Karlsruhe eine hohe Popularität genoss und von den Medien gerne als „Nahverkehrspapst“ bezeichnet wurde, zahlreiche Auszeichnungen – von der Verdienstmedaille des Landes Baden-Württemberg bis zum Bundesverdienstkreuz.

Die Universität Karlsruhe verlieh ihm den Heinrich-Hertz-Preis und die Ehrenpromotion, um seine wissenschaftlichen Verdienste und vor allem die Umsetzung in die Praxis zu würdigen.

## Lagebericht

Kurzübersicht	13
Lagebericht	14
Impulse für die Zukunft	21

## Kurzübersicht

<b>Betriebszahlen</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
<b>Verkehrsleistung</b>		
Fahrgäste in Mio.*	104,5	102,6
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	91,3	89,6
Omnibusbetrieb	13,1	12,9
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
<b>Betriebsleistung</b>		
Wagenkilometer in Mio.	12,5	12,2
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	8,6	8,4
Omnibusbetrieb	3,9	3,8
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.105,1	2.091,0
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.824,8	1.797,4
Omnibusbetrieb	277,8	291,1
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,5	2,5
<b>Betriebsstreckenlänge in km (per 31.12.)</b>		
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	65,2	65,2
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	141,5	139,7
zuzüglich Nachtlinien	53,5	60,9
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	114,2	114,2
<b>Fahrzeugpark (ohne dauerhaft abgestellte Fzge.)</b>		
<b>Anzahl der Schienenfahrzeuge</b>		
<b>Triebwagen insgesamt</b>		
	<b>141</b>	<b>130</b>
Straßenbahnwagen (sechs- und achtachsig)	18	19
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	33
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>60</b>
VDV-Standardbusse	48	48
Gelenkbusse	12	12
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	28	28

\* inkl. unentgeltlich mit Schwerbehindertenausweis beförderter Fahrgäste



## Lagebericht 2005

Wie in den Vorjahren wurde auch 2005 die wirtschaftliche Lage in Deutschland vor allem von der hohen Arbeitslosigkeit und damit einhergehend von der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte geprägt. Diese hat negative Auswirkungen auf alle staatlichen Ausgaben, insbesondere auf die Investitionsfähigkeit des Staates. Auch der öffentliche Verkehr blieb von dieser Entwicklung nicht verschont. Die staatlichen Mittel für Fahrgeldsurrogate, die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Tarife im Ausbildungsverkehr und die Freifahrt der Schwerbehinderten wurden weiter reduziert. Diese Kürzungen gehen auf das so genannte Koch-Steinbrück-Papier zurück. Für die Branche ist es daher unerlässlich, in der Öffentlichkeit und bei den Entscheidungsträgern auf die Bedeutung eines funktionierenden und qualitativ hochwertigen ÖPNV hinzuweisen, um auch zukünftig für den Ausbau und Betrieb des ÖPNV geeignete Finanzierungsinstrumente in Struktur und Umfang sicherzustellen. Ansonsten verlief das Jahr 2005 für den ÖPNV in Deutschland durchaus erfreulich. Der Trend der Vorjahre setzte sich fort. Nach einer Mitteilung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) benutzten 9,4 Mrd. Fahrgäste, das sind 1,5 Prozent mehr als 2004, 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. Die Einnahmen der Mitgliedsunternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen stiegen insgesamt um 3,8 Prozent auf 9,1 Mrd. €. Ein Grund für diesen Umstand ist sicherlich die Tatsache, dass sich im gleichen Zeitraum die Kosten für das Autofahren um 5,8 Prozent erhöht haben. Die gestiegenen Energiekosten wirken sich für die Verkehrsunternehmen zweifach aus. Einerseits steigen die Fahrgastzahlen an, da Kunden ihr Auto stehen lassen und auf Busse und Bahnen umsteigen, andererseits erhöhen sich aber auch für die Verkehrsunternehmen die Kosten für Diesel und Fahrstrom.

Der EU-Ministerrat hat auch 2005 noch 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 2005 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 war 2005 Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig, Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Erste Bürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegfried König.

Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2005, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2004, noch einmal steigern. Die Fahrgastzahl stieg auf 96,7 Mio. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 3,2 Prozent an. In diesen Zahlen sind die unentgeltlich 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 2005 auf 12,5 Mio. Wagenkilometer an. Dabei stiegen die Wagenkilometer auf der Schiene als Folge der Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Wolfartsweier im Jahr 2004 auf 8,6 Mio. Kilometer an, beim Omnibusverkehr stieg der Wert als Folge der Neustrukturierung des Busverkehrs in Durlach und den Höhenstadtteilen auf 3,9 Mio. Wagenkilometer an.

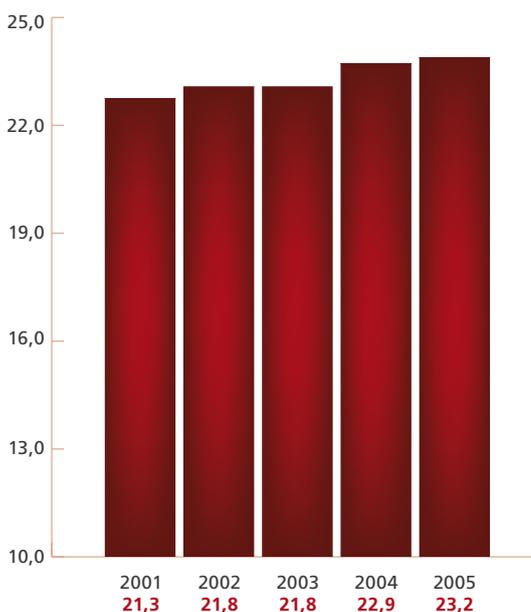
**Aufwendungen** Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betrugen 33,5 Mio. €, 1,0 Mio. € mehr als geplant und genauso viel wie im Jahr 2004.

Der Personalaufwand stieg um 3,3 Prozent auf 50,7 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 0,5 Mio. €, das sind 1,0 Prozent, überschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr von 46,2 Prozent auf 46,5 Prozent

und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar. 2005 machten mehr Mitarbeiter als im Vorjahr von der Altersteilzeitregelung des Tarifvertrags Gebrauch, außerdem mussten im Bereich der Werkstatt für Schienenfahrzeuge wegen der Ausweitung des Fahrzeugparks zusätzliche Mitarbeiter eingestellt werden.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 109,1 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 106,5 Mio. €. Der Plan für 2005 wurde somit um 2,7 Mio. €, das entspricht 2,5 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 2,8 Mio. € bzw. 2,7 Prozent zu. Dafür waren neben den oben erwähnten Gründen Nachzahlungen an das Regionale Rechenzentrum, gestiegene Kosten für Dieselkraftstoff und Fahrstrom, höhere Abschreibungen wegen der neuen Niederflurstraßenbahnwagen sowie gestiegene Kosten für die Unterhaltung der Schieneninfrastruktur die Ursache.

**Defizitentwicklung (in Mio.)**



BILANZKENNZAHLEN	2005	2004
Eigenkapital in %	50,9%	51,6%
Eigenkapital in % des Anlagevermögens	62,7%	64,9%
Anlageintensität	81,1%	79,6%
Personalintensität	46,5%	46,2%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	30,7%	31,5%
Kapitaldienstintensität	17,8%	17,7%

**Erträge** Die Beförderungserlöse lagen im gesamten Jahr 2005 über den Planzahlen. Sie betragen 56,3 Mio. €, 4,2 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem betriebsindividuellen Prozentsatz von 6,66 Prozent zu den Einnahmen des Jahres 2005 hinzugerechnet, für 2004 erfolgte eine Nachzahlung.

Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 19,1 Mio. €, das sind 0,6 Mio. € oder 2,9 Prozent weniger als geplant und 1,6 Mio. € weniger als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und

dem Vorjahresergebnis beruht auf geringeren Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 8,7 Mio. € 0,7 Mio. € höher als geplant und 0,7 Mio. € höher als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,6 Mio. €, 0,2 Mio. € weniger als 2004. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen verminderte sich um 0,1 Mio. €.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 85,9 Mio. €. Ursprünglich vorgesehen waren 81,9 Mio. €. Die VBK nahmen also 4,0 Mio. € (4,9 Prozent) mehr ein als geplant.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2005 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 23,2 Mio. € ab. Somit ist das Ergebnis zwar um 0,3 Mio. € schlechter als im Vorjahr, jedoch um 1,3 Mio. € besser als ursprünglich geplant.

Lange Jahre konnten die VBK das nominale Defizit halten und somit den realen Wert senken. Dies konnte nach 2004 auch 2005 nicht mehr erreicht werden. Verantwortlich für das schlechtere Ergebnis sind trotz der gestiegenen Fahrgeldeinnahmen und aller Sparanstrengungen neben dem leicht gestiegenen Aufwand in erster Linie die Kürzungen von Fahrgeldsurrogaten nach dem so genannten Koch-Steinbrück-Papier.

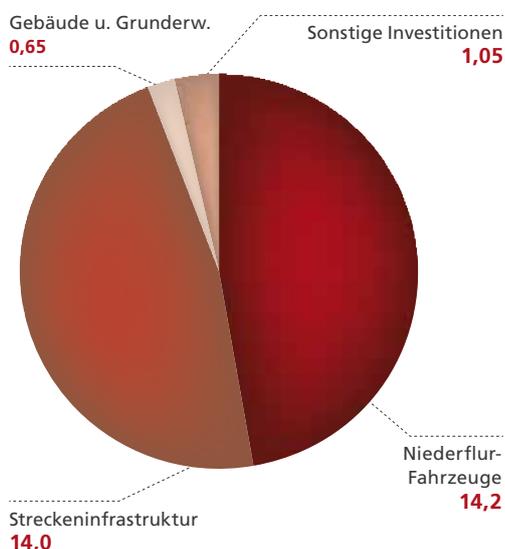
Um mit den Verkehrsleistungen in den nächsten Jahren im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe betraut werden zu können, haben die VBK die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Wibera beauftragt, 2005 ein Verfahren zur Überprüfung gemäß der vier Kriterien des EuGH-Urteils durchzuführen. Ein endgültiges Ergebnis liegt zwar noch nicht vor, die VBK sind aber optimistisch, ein Testat mit nur geringen Auflagen zu erhalten, das die Betrauung ermöglicht und die Rechtmäßigkeit der für den Defizit-



ausgleich erhaltenen Mittel in den vergangenen Jahren bestätigt.

**Investitionen** Die VBK investierten 2005 insgesamt 29,9 Mio. €. 14,2 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 14,0 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 0,65 Mio. € für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 0,95 Mio. € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,1 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

**Investitionen der VBK 2005**



**Forschung und Entwicklung** In Zusammenarbeit mit einem namhaften Hersteller entwickeln die VBK derzeit einen neuartigen Fahrersitz für Straßenbahnen, der zusätzlich zu den üblichen Systemen seitliche Schwingungen ausgleichen und so die Rückenbelastungen des Fahrpersonals vermindern soll.

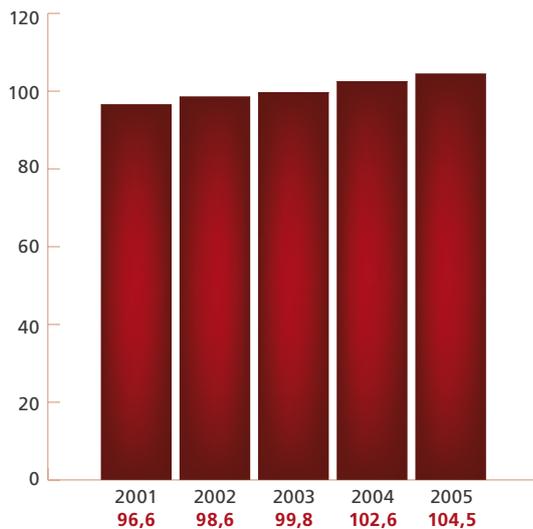
**Risikomanagement** Die VBK sind durch ihre Aktivitäten auf dem Gebiet des ÖPNV einer Reihe von Risiken ausgesetzt, die sich aus dem normalen Geschäftsverlauf, der Lage der öffentlichen Haushalte sowie möglichen Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Märkte ergeben. Risikomanagement 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 Meinungsaustausch mit den technischen Aufsichtsbehörden Wert gelegt.

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

**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 Personaldispositions-

**Entwicklung der Fahrgastzahlen 2001 bis 2005  
(Fahrgäste in Mio.) inkl. der unentgeltlich  
beförderten schwerbehinderten Fahrgäste**



systeme unverzichtbare Bestandteile der täglichen Arbeit. Auch deren Funktionsfähigkeit und die Sicherheit ihrer Daten muss gewährleistet sein. Daher wurde auch 2005 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst.

**Ausblick – Risiken und Chancen** Am 31.01.2006 schied der bisherige Geschäftsführer Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig altersbedingt aus dem Amt. Als sein Nachfolger als Geschäftsführer nahm Dr. Walter Casazza am 01.02.2006 seine Arbeit auf. Als Betriebsleiter gemäß BOStrab, BOKraft und BOSeil der VBK und Berater bleibt Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig bei den VBK bis zum 31.07.2006 tätig.

Für 2006 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2005.

Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der weiter steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausrü-

stungsgegenstände, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Zumal diese als Folge der niedrigeren staatlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Fahrgästen belastet werden. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüberschuss von 24,1 Mio. € ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. April 2006 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,4 Prozent beschlossen worden.

Sollten aufgrund der weltweiten Konflikte die Energiepreise weiter steigen, würde dies das Ergebnis der VBK unter Umständen verschlechtern. Möglich wäre aber auch, dass zusätzliche Fahrgäste vom PKW auf Busse und Bahnen umsteigen und sich das Ergebnis verbessert. Sollten allerdings hauptsächlich Fahrgäste während der Hauptverkehrszeiten vom IV zum ÖPNV wechseln, ergäben sich aller Voraussicht nach auf einigen Straßen- und Stadtbahnstreckenabschnitten der VBK teilweise erhebliche Kapazitätsprobleme.

Ein Wiederanstieg des Dollarkurses würde sich ebenso auf die Energiepreise wie auch auf die Preise elektronischer Bau- und Ersatzteile für Fahrzeuge und Sicherheitstechnik auswirken.

Die Föderalismuskommission hat vorgeschlagen, die Zuständigkeit für das GVFG vollständig auf die Länderebene zu verlagern. Die Mittel allerdings werden nur bis 2019 übertragen. Die Zweckbindung des GVFG ist nach derzeitigem Stand sogar nur bis 2013 gesichert.

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 weiterhin belasten wird. Der 2003 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 2,40 m breiten Straßenbahnen und die in den 80er Jahren hergestellten Hochflur-Stadtbahnwagen notwendig werden.

Der Markt für Schienenfahrzeuge entwickelt sich in letzter Zeit indifferent. Einerseits tauchen neue Hersteller auf dem Markt auf. Andererseits bestehen die etablierten Hersteller mehr und mehr auf großen Stückzahlen und möglichst standardisierten Fahrzeugen.

Im Sommer wird die Straßenbahnstrecke in die Karlsruher Nordstadt in Betrieb genommen. Mittelfristig versprechen sich die VBK von diesem Projekt eine Steigerung der Fahrgastzahlen in diesem Stadtteil, eine Verbesserung des Ergebnisses und gegenüber einer stark vertakteten Buslinie geringere Produktionskosten. Kostensteigernd wird sich die damit verbundene Verdichtung des Taktes von 20 auf zehn Minuten im Streckenabschnitt Brauer-/Ebertstraße auswirken. Insgesamt erwarten die VBK, dass diese Maßnahmen zusammen ergebnisneutral sind.

Der derzeitige Betriebshof Ost der VBK in der Tullastraße genügt längst nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der seit Jahren geplante Neubau in der Gerwigstraße ist unverzichtbar. Sollte sich die Bewilligung der Investitionszuschüsse und somit der Baubeginn weiter verzögern, wird das Ergebnis der VBK weiter durch zusätzliche Überführungs- und Rangierfahrten sowie

nichtoptimale Arbeitsabläufe bei der Fahrzeugwartung belastet.

Die Regionalisierungsmittel stellen derzeit die wichtigste Finanzquelle der Länder für den ÖPNV dar. Aus ihnen werden insbesondere die Bestellerentgelte für den SPNV, aber auch Verbund- und Investitionszuschüsse nach dem GVFG sowie andere ÖPNV-Maßnahmen finanziert. Im Koalitionsvertrag haben sich die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD auf eine Kürzung der Regionalisierungsmittel verständigt. Die genaue Höhe der Kürzungen steht noch nicht fest, nach dem vom Kabinett beschlossenen Haushaltsbegleitgesetz beträgt das Kürzungsvolumen für die Legislaturperiode bis 2009 2,3 Mrd. €.

Der Bundesrat hat einstimmig eine Öffnungsklausel für den § 45a PBefG beschlossen, nach der die Länder eigenverantwortlich von den gesetzlichen Regelungen des § 45a PBefG abweichen können, um die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Preise für Schülerfahrkarten weiter zu verringern. Sollte das Land Baden-Württemberg dementsprechend handeln, könnte bzw. würde sich das Ergebnis der VBK unter Umständen deutlich verschlechtern. Der Bundestag hat dieser Gesetzesinitiative noch nicht zugestimmt.

Sollten die Fahrgeldsurrogate, Ausgleichszahlungen und Investitionszuschüsse in der Zukunft weiter gesenkt werden, gibt es für die Verkehrsunternehmen letztendlich nur die Möglichkeiten, entweder das Angebot einzuschränken und somit die Kapazitäten zu verringern oder die Fahrpreise deutlich stärker als in der Vergangenheit zu erhöhen.

Sollte sich der Standpunkt des Bundesfinanzhofes durchsetzen und die Möglichkeit der steuerlichen Organschaft entfallen, würde die Gesellschafterin, die KVVH,



belastet und somit die für den Ausgleich des Ausgabenüberschusses zur Verfügung stehenden Mittel reduziert. Die Innenministerkonferenz hat sich im Dezember 2005 mit deutlicher Mehrheit für ein Beibehalten des steuerlichen Querverbundes ausgesprochen.

Unabhängig von dem Urteil des EuGH zum Nahverkehr im Fall Altmark Trans plant die EU-Kommission weiterhin neue Regelungen für die Liberalisierung des ÖPNV. Im Juli 2005 hat die EU-Kommission Parlament und Ministerrat einen neuen Entwurf für eine ÖPNV-Richtlinie vorgelegt. Rechtssicherheit ist derzeit jedoch noch nicht gegeben.

Die kommunalen Verkehrsunternehmen sind daher weiterhin gezwungen, eine Doppelstrategie zu verfolgen. Einerseits müssen sie bestrebt sein, die 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 Möglichkeiten für die Eigenproduktion bzw. die Direktvergabe (Inhousevergabe) der Kommunen an ihre Unternehmen vorsieht. Im Wettbewerb der Betreiber sollte auf jeden Fall ein bloßer Kostenwettbewerb ver-

mieden 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.

Die Gewerkschaft Ver.di und die kommunalen Arbeitgeber Baden-Württembergs haben einen Spartentarifvertrag für die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen abgeschlossen. Damit dieser BzTV-N BW zur Anwendung kommen kann, muss auf betrieblicher Ebene eine Anwendungsvereinbarung geschlossen werden. Die VBK haben sich in Verhandlungen mit der Gewerkschaft Ver.di und einer betrieblichen Tarifkommission im März 2006 auf eine Anwendungsvereinbarung geeinigt. Ohne die Anwendung des BzTV-N BW wären die VBK in ihren Bemühungen, die Konkurrenzfähigkeit zu erlangen und im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe weiterhin mit der Durchführung des ÖPNV beauftragt zu werden, zurückgeworfen worden.

## Impulse für die Zukunft

Sommer 2006. Fußballweltmeisterschaft in Deutschland. Doch nicht nur in diesen vier Sommerwochen beherrscht „König Fußball“ die Öffentlichkeit. Auch darüber hinaus prägt dieses Großereignis das Bild Deutschlands im eigenen Land und in der ganzen Welt, in den Medien und im Bewusstsein von Milliarden Menschen.

„Die Welt zu Gast bei Freunden“ lautet der offizielle Slogan der Veranstaltung. Der dem Fußball seit langem verbundene bekannte Regisseur Sönke Wortmann kreierte die Idee des „FC Deutschland 06“. Der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder griff diese Idee auf und initiierte ein Projekt, das im WM-Jahr Deutschlands Stärken im In- und Ausland präsentieren und eine Aufbruchstimmung im Land erzeugen soll. Die international bekannte Werbeagentur Scholz&Friends wurde mit der Durchführung des Projekts, das unter der Bezeichnung „Deutschland – Land der Ideen“ von der Wirtschaft finanziell unterstützt wird, beauftragt.

Ein wichtiger Bestandteil des Konzepts lautet „365 Orte im Land der Ideen“. Aus über 1.200 Bewerbern wurden 365 ausgewählt, die sich und ihre Ideen und Innovationen an je einem Tag im Jahr 2006 der Öffentlichkeit präsentieren. Bewerben konnten sich private und öffentliche Institutionen, kulturelle und kirchliche Einrichtungen, soziale Projekte, Unternehmen und wissenschaftliche Forschungszentren. Und einer dieser „Orte“ ist das inzwischen weltbekannte „Karlsruher Nahverkehrsmodell“, das sich am 7. Dezember 2006 präsentieren wird.

„Einsteigen ohne Umsteigen“: Unter diesem Motto präsentieren die Verkehrsbetriebe Karlsruhe und ihr Schwesterunternehmen AVG die bahnbrechende Entwicklung präzise und prägnant charakterisiert. Denn genau das ist das Prinzip: In der Region in eine „Eisenbahn“ einsteigen, losfahren und

ohne umzusteigen im Herzen von Karlsruhe, mitten in der Fußgängerzone, aus einer Straßenbahn wieder aussteigen.

Mit dieser Entwicklung konnte der Nahverkehr der Großregion in unserer Zeit revolutionär verändert werden. Die gelben Stadtbahnwagen befahren mittlerweile ein Netz von über 500 Kilometer Länge.

Das Karlsruher Modell fand in der Zwischenzeit auch zahlreiche Nachahmer, unter anderem in Kassel, Saarbrücken, Heilbronn und Chemnitz. Auch in Frankreich und den Niederlanden gibt es mehrere Tram-Train-Projekte, unter anderem im Elsass. In Mulhouse wird derzeit eine innerstädtische Straßenbahn gebaut, die mit Strecken der SNCF verbunden wird.

Am 7. Dezember 2006 wird die Idee mit Führungen, Ausstellungen und vor allem Rundfahrten in Karlsruhe präsentiert.

Informationen zu der Initiative, zu allen 365 „Orten“, erhält man aus einem speziellen DuMont Reiseführer und im Internet unter [www.land-der-ideen.de](http://www.land-der-ideen.de).







STRASSENBAHN, HAUPTBAHNHOF

**08:19 Uhr**  
**124 Sitzplätze**  
für die neuesten Neuigkeiten

Was die Verkehrsbetriebe Karlsruhe Tag für Tag leisten ist schon Gesprächsthema genug. Besonders wichtig sind dabei unsere Bahnen und Busse für die zahlreichen Schüler in unserer Region. Täglich bringt der leistungsfähige öffentliche Nahverkehr die Schüler sicher, bequem und umweltfreundlich zu ihrer Schule. Und das besonders preisgünstig: Zehntausende nutzen die ScoolCard, die Jahreskarte für Schüler und Azubis, um pünktlich zum Unterricht zu erscheinen. Aber auch um nachmittags Freunde zu besuchen, zum Sportverein zu kommen oder, wenn sie etwas älter sind, abends in der Disko abzutanzten.





WILDPARKSTADION

**19:34 Uhr**  
**32.000 Fans**

kommen problemlos zum Stadion

Wenn im Wildparkstadion der KSC spielt, strömen die Fans aus der ganzen Region herbei. Und das ganz ohne Stau und Parkplatzsuche. Die Straßenbahnen fahren in die Nähe des Wildparkstadions – und von dort geht es zu Fuß oder per VBK-Bus direkt zum Eingang des Stadions. Fast 40 Prozent der Zuschauer nutzen den öffentlichen Nahverkehr. Schließlich gibt es die Fahrt praktisch zum Nulltarif: Die Eintrittskarte gilt als Kombikarte für die Hin- und Rückfahrt aus dem gesamten Verbundgebiet zum Stadion.





CAFE CIELO

**21:15 Uhr**  
**0,5 Promille**  
und keine Sorgen

Wie wäre es, einmal mit einem Chauffeur zum feinen Essen gefahren zu werden? Mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe ist das kein Problem. Und selbstverständlich bringen wir Sie nach einem gelungenen Abend auch wieder zurück. Die Busse und Bahnen der VBK fahren bis spät in die Nacht. So kann man sich den guten Roten schmecken lassen und muss sich keine Sorgen um Promillegrenze und Führerschein machen.

## Leistungsprofil

Tarif und Verkauf	29
Bau und Planung	30
Betrieb und Verkehr	32
Fahrzeuge	34
Mitarbeiter	36

# Tarif und Verkauf

## Tarifänderung zum 1. April 2005

In den Bahnen und Bussen der VBK gilt der Gemeinschaftstarif des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV). Zum 1. April 2005 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 4,5 Prozent angepasst. Diese Maßnahme wurde um zwei Monate vorverlegt und fiel stärker aus als in den Vorjahren. Begründet wurde die Tarifierhöhung mit den starken Kürzungen durch Bund und Land bei den Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr und die Schwerbehindertenfreifahrt, die die VBK in Millionenhöhe treffen.

Die Tarifierhöhung wurde nicht linear, sondern differenziert nach Fahrkarten und Zielgruppen vorgenommen. Daher waren nicht alle Fahrkarten gleichermaßen betroffen. Die Einzelfahrkarten blieben unverändert, während die Viererkarten im Stadtgebiet um zehn Cent pro Fahrt erhöht wurden. Gestiegen ist auch der Gruppentarif bei den 24-Stunden-Karten. Bei Einzelpersonen blieb der Preis gleich. Die Umweltkarte für Karlsruhe wurde um einen Euro pro Monat erhöht und kostet seither 38 € im Monat bzw. 380 € im Jahr. Die ScoolCard für die Schüler und Azubis sowie die Karte ab 60 für die Senioren wurden um 1,50 € pro Monat auf 26,50 € angepasst. Um den gleichen Betrag erhöhte sich der Preis für die Studikarte.

Die Tarifmaßnahme konnte auf dem Markt gut durchgesetzt werden. Ein wichtiger Grund war dabei der enorme Preissprung bei Benzin und Dieselkraftstoff.

**Neue Fahrkartenautomaten mit online-Anschluss** Die VBK haben zehn Automaten einer neuen Generation beschafft und an stark frequentierten Haltestellen in der Innenstadt aufgestellt. Die Automaten sind in einem dezenten Grau gehalten mit einem geschwungenen Dach in Rot. In Augenhöhe befindet sich der 15 Zoll große Bildschirm. Die Bedienung erfolgt über diesen Touch-Screen. Auf dem

Display sind die wichtigsten Ziele bereits vorgegeben. Die übrigen Zielorte sind alphabetisch geordnet. Der Kunde drückt sein Ziel und seine gewünschte Fahrkarte und wird durch das Menü geführt. Man kann alle üblichen Fahrkarten vom Einzelfahrschein bis zur Monatskarte kaufen. Der Automat beherrscht mehrere Sprachen: Deutsch, englisch, französisch und türkisch. Bezahlen kann man mit allen Münzen vom 5-Cent-Stück aufwärts sowie mit den jeweils angezeigten Geldscheinen. Neben der Geldkarte akzeptiert der neue Automat der Firma ICA Traffic aus Dortmund erstmals auch die EC-Karte. Auf Anforderung muss man seine PIN-Nummer eingeben. Der Fahrpreis wird dann vom Konto abgebucht. Die Geräte der neuen Automaten-Generation verfügen über einen ISDN-Anschluss. Die Verkaufszahlen und der Kassenbestand können von der VBK-Verwaltung jederzeit abgefragt werden. Der Anschluss ist auch für die Werkstatt von großem Vorteil, denn sie wird jederzeit über eine Störung informiert. Der Automat kann daher im Störfalle schneller wieder instandgesetzt werden.



# B au und Planung

Trotz erheblicher Mittelkürzungen beim Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) wollen die VBK in den Ausbau ihrer Infrastruktur weiter investieren. Allerdings zwingt die Mittelsituation die VBK, mehrere vorgesehene Bauprojekte aufzuschieben. Dazu zählen beispielsweise der Umbau der Strecke nach Rintheim für Niederflurwagen, die Verlängerung der Straßenbahn nach Knielingen Nord und die neue Strecke durch die Schlachthausstraße und Kriegsstraße Ost bis zum Mendelssohnplatz. Aber auch die Fortsetzung des Programms zum behindertengerechten Ausbau der Haltestellen 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

Am 27. Mai 2006 ist es so weit: Nach rund 26 Monaten Bauzeit wird die neue Straßenbahnstrecke in die Karlsruher Nordstadt eröffnet. Die neue Strecke zweigt in der Nähe der Haltestelle Mühlburger Tor von der Kaiserallee ab und führt über 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. Im Stadtteil Neureut-Heide endet die Strecke mit einer Wendeschleife bei der Eissporthalle.

Die 3,1 km lange und ca. 28 Mio. € teure Strecke schließt die nördliche Weststadt, die Hardtwaldsiedlung, den nach Abzug der amerikanischen Truppen neu entstandenen Stadtteil Nordstadt und Neureut-Heide sowie Bildungseinrichtungen wie Heisenberg-Gymnasium und Berufsakademie an das Straßenbahnnetz an.

Fast 100 Jahre haben die ehemalige Bahntrasse in der Riefstahl- und in der Erzbergerstraße in einen Grünstreifen verwandelt. Um den Alleencharakter der Erzbergerstraße zu erhalten, war hoher gestalterischer Aufwand notwendig. Nicht nur wurde eine große Zahl Ersatzbäume gepflanzt und möglichst wenig Bäume gefällt, sondern auch so weit wie irgend möglich Rücksicht auf den verbleibenden alten Baumbestand genommen. Deswegen wurden die Bahnsteige der Haltestellen nicht in der üblichen Art und Weise angelegt, sondern „aufgeständert“: Auf kleine Bohrpfähle wurden Betonfertigteile als Plattformen montiert. Um das Wurzelwerk der Bäume nicht zu beschädigen, wurden vor dem Bohren die Wurzeln mit einem Saugbagger vorübergehend freigelegt und dann die Bohrungen für die Pfähle zwischen den Wurzeln ausgeführt. Als spielerisches Element wurden die Betonplattformen mit Blattornamenten versehen.

Die Bahnsteige wirken nicht nur leicht und transparent, mit ihrer Höhe von 34 cm ermöglichen sie auch niveaugleiches Eintreten in die Niederflurstraßenbahnen, die auf der neuen Strecke zum Einsatz kommen werden.



Der überwiegende Teil – etwa 2,8 Kilometer – werden als Rasengleis auf Basis einer so genannten „festen Fahrbahn“ nach dem System Rheda-City-Karlsruhe gebaut, auch das unterstreicht den Alleincharakter des Schienen- und Straßenzugs.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Nordstadtbahn werden zum Fahrplanwechsel auch das Straßenbahn- und das Busnetz an die neuen Gegebenheiten und das voraussichtliche Verkehrsaufkommen angepasst. Die Nordstadt wird von der Linie 3 bedient, die aus der Nordstadt durch die Kaiserstraße und die Rüppurrer Straße zum Karlsruher Hauptbahnhof fährt. Die Linie 2 fährt wie bisher von Wolfartsweier durch die Ettlinger Straße zum Hauptbahnhof, anschließend aber weiter durch die Ebert- und Brauerstraße, vorbei am ZKM, zum Europaplatz und weiter zur Endhaltestelle Siemensallee. Daxlanden wird zukünftig von der Linie 6 bedient, die vom Tivoli über Hauptbahnhof, Karlstraße, Europaplatz nach Daxlanden bzw. Rappenwört fährt. Die Buslinie 70 wird verkürzt, sie fährt nur noch vom Entenfang zur neuen Haltestelle Heidehof, wo man in die Straßenbahn umsteigen kann.

**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, mehr als 100 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. Aus finanziellen Gründen muss das Vorhaben gestreckt und auf mehrere Bauabschnitte aufgeteilt werden. Im ersten Abschnitt werden zunächst die Halle für Reinigung und Wartung und zwei Abstellhallen mit zusammen zwölf Gleisen für 24 Achtschwerer gebaut. Das Land Baden-Württemberg hat zugesagt, diesen Abschnitt mit bis zu 30 Mio. € zu bezuschussen.

Zur Überbrückung bis zur Fertigstellung des neuen Betriebshofes Ost ist im Betriebshof West eine provisorische Abstellanlage für bis zu sechs Fahrzeuge im Bau.

**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 2005 der Wechsel von etwa 30 Jahre alten Gleisen auf der Durlacher Allee zwischen Tullastraße und Durlacher Tor sowie auf der Kaiserstraße zwischen Europa- und Kaiserplatz. Da durch den Zweisystembetrieb die Belastung der Infrastruktur erheblich zugenommen hat – ein Zweisystemwagen wiegt etwa doppelt so viel wie eine Straßenbahn aus den 60er oder 70er Jahren – wurde auch der Gleisunterbau komplett neu angelegt.

# Betrieb und Verkehr

## Wieder über 100 Mio. Fahrgäste

104,5 Millionen Fahrgäste transportierten die VBK 2005 in ihren Bussen und Bahnen. Damit konnte die ohnehin hohe Fahrgastzahl des Vorjahres noch einmal um 1,9 Prozent gesteigert werden. In diesem Wert sind die unentgeltlich beförderten schwerbehinderten Fahrgäste enthalten. Der betriebsindividuelle Wert der VBK bei der Schwerbehindertenfreifahrt beträgt derzeit 6,66 Prozent.

Gegenüber dem Vorjahr nahm die Betriebsleistung der VBK leicht zu. Beim Bus stieg sie als Folge der Inbetriebnahme des neuen Busnetzes in Durlach um 0,1 auf 3,9 Mio. Wagenkilometer, auf der Schiene erhöhte sich die Leistung als Folge der Inbetriebnahme der Strecke nach Wolfartsweier Mitte 2004 von 8,4 auf 8,6 Mio. Wagenkilometer.

## Umleitungen/Baustellen

Auch 2005 mussten die Straßen- und Stadtbahnlinien wegen größerer Baustellen in der Durlacher Allee, der Kaiserstraße und der Pfinztalstraße umgeleitet werden. Auf den betroffenen Abschnitten wurden wie üblich Busse als Schienenersatzverkehr eingesetzt. Während der Baustelle auf der

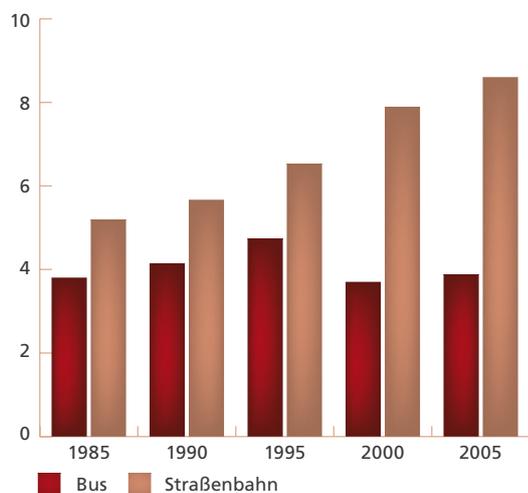
Durlacher Allee wurde ein neues Konzept ausprobiert: Um den Regionalverkehr nicht zu sehr zu behindern, wurden während der Bauphase jeweils eingleisig die S4 und die S5 weiter auf dem normalen Fahrweg belassen, nur die Linien 1 und 2 wurden durch Schienenersatzverkehr ersetzt bzw. über alternative Routen umgeleitet.

## Messeverkehr und Großveranstaltungen

Das herausragende Ereignis Karlsruhes 2005 war die Tour de France. Die siebte Etappe von Lunéville nach Karlsruhe endete am 8. Juli an der Messe Karlsruhe. Etwa 400.000 Zuschauer verfolgten die Ankunft entlang der Strecke durch das westliche Karlsruhe und an der Messe.

Für die VBK kam erschwerend hinzu, dass als Folge der Streckenführung unter anderem über die Kaiserallee und den Entenfang die gesamte Schienenstrecke zwischen Mühlburger Tor und Karl-Delisle-Straße nicht befahren werden konnte. Die Strecken waren ab 11.30 Uhr, teilweise auch schon ab 6.00 Uhr morgens, bis gegen 18.00 Uhr gesperrt. Daher musste der Bereich weiträumig umfahren werden, was für die Dauer der Veranstaltung mit einem speziellen „Tour-de-France-Liniennetz“ umgesetzt wurde.

## Betriebsleistung VBK, Wagenkilometer in Mio.



Für „normale“ Fahrgäste wurde die Ost-West-Achse mit Bussen zwischen Europa-Platz durch die Moltkestraße, über den Rheinhafen, durch Daxlanden in die Rheinstrandsiedlung bedient. Die Stadtbahnlinie S5 wurde über den Karlsruher Hauptbahnhof und die DB-Strecke nach Wörth umgeleitet.

Um die zahlreichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Zuschauer zum Schauplatz des Ereignisses bringen zu können, setzten die VBK darüber hinaus Sonderlinien ein: Busse fuhren vom Karlsruher Hauptbahnhof zur Messe und an die Zielgerade auf der B36 und zurück, die Stra-



Benbahnen fuhren zum Kaiserplatz, wo sie wendeten und die Zuschauer ein- und aussteigen konnten. Zwischen Rheinstrand-siedlung und Rheinstetten fuhren Pendelwagen auf der „Rest-S2“.

Zur Messe wurde an Messetagen 2005 wieder das Programm gefahren, das sich 2004 schon bewährt hatte: die Buslinie Messe-Express vom Hauptbahnhof, die in 15 Minuten non-stop zum Messegelände in Forchheim fährt sowie bei Bedarf auch Sonderzüge auf der Linie S2 zur Haltestelle Leichtsandstraße/Messe in Forchheim.

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

**Ringbuslinie** Durch die Inbetriebnahme einer Verbindungsstraße zwischen Hohenwettersbach und der Bergwaldsiedlung, die nur von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und den VBK-Bussen befahren werden darf, konnten die VBK die Umstrukturierung des Busnetzes im Raum Durlach abschließen: Die Linie 24 verbindet seitdem die beiden Stadtteile mit der Umsteigestelle Zündhülle und direkt miteinander im 20-Minuten-Takt. Zur Hauptverkehrszeit fährt die Linie 44 auf der gleichen Strecke in entgegengesetzter Richtung und verdichtet

den Takt somit noch. Durch die durch die neue Straße erzielten Einsparungen von Fahrzeit und -weg ließ sich die Taktverdichtung kostenneutral realisieren

### **Schlossgarten- und Turmberg-**

**bahn** Auf der Schlossgartenbahn wurden an 141 Betriebstagen 50.429 Fahrgäste befördert, 2,0 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um 3,0 Prozent auf 72.926,40 €. Die Betriebsleistung betrug 20.749,3 Wagenkilometer. Besonders beliebt, vor allem bei den jüngeren Fahrgästen, war wieder die Dampflokomotive „Greif“, die einem VBK-Mitarbeiter im Ruhestand gehört und von einigen Enthusiasten betrieben und erhalten wird. Greif startete am Karfreitag in die neue Saison und wechselt sich mit der VBK-eigenen Diesellokomotive ab: Greif fährt in der Regel an Sonn- und Feiertagen, die Diesellok an Werktagen.

Die Turmbergbahn fuhr 2005 an 249 Tagen. Dabei ruhte der Betrieb zu Jahresbeginn, vom 31. Januar bis zum 4. März, wegen der notwendigen Revisionsarbeiten für etwa fünf Wochen. Da die Betriebspause 2005 kürzer war als im Vorjahr, als das Seil gewechselt werden musste, fuhren mit 73.240 Personen (+28,5 Prozent) deutlich mehr Fahrgäste als 2004 mit. Die Einnahmen stiegen ebenfalls an, um 28,6 Prozent auf 59.331,10 €. Die Betriebsleistung betrug 4.415 Wagenkilometer (2.428 Seilkilometer), 13,5 Prozent mehr als 2004. Den größten Andrang gab es am 17. Juli, als zu „Klassik am Turm“ 4.870 Fahrgäste gezählt wurden.



## Fahrzeuge

**Neue Niederflurwagen** 2005 wurden zwölf weitere sechsachsige Niederflurstraßenbahnen an die VBK ausgeliefert und mit den Nummern 254 bis 265 in Dienst gestellt. Der Stückpreis der Fahrzeuge betrug etwa 2,2 Mio. €, wovon rund 50 Prozent vom Land Baden-Württemberg nach dem GVFG übernommen wurden. Da die Hersteller, ein Konsortium der Firmen Siemens und Bombardier, diese Fahrzeuge nicht mehr herstellen werden, war dies voraussichtlich die letzte Serie dieses Typs, die die VBK beschafft haben.

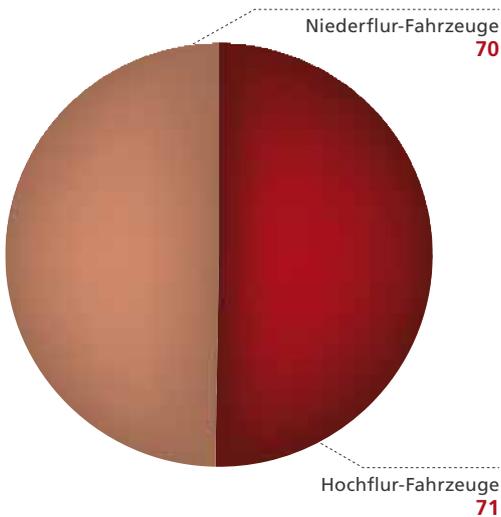
Insgesamt haben die VBK innerhalb von nur zehn Jahren – seit 1996 – 70 der bei Fahrpersonal und Fahrgästen gleichermaßen beliebten Niederflurstraßenbahnen beschafft und die innerstädtischen Straßenbahnlinien fast komplett auf Niederflurbetrieb umgestellt. Lediglich auf der Linie 5 von Rintheim zum Rheinhafen sind noch „alte“ Straßenbahnen zu sehen, da die Strecke aufgrund des Gleismittenabstands noch nicht durchgängig von den neuen Fahrzeugen befahren werden kann. Bei 45 der 70 Fahrzeuge handelt es sich um Sechssachser, die knapp 30 Meter lang sind. Dazu kommen 25 achtachsige Fahrzeuge mit einer Länge von fast 40 Metern.

Auf den Streckenabschnitten, an denen bereits 34 cm hohe Bahnsteige gebaut wurden, ist ein niveaugleiches Eintreten oder -rollen möglich. Aber auch an noch nicht nachgerüsteten Strecken ist das Einsteigen mit nur einer „Stufe“ von nur 19 cm Höhe ungleich angenehmer als in Altfahrzeuge, die eine Bodenhöhe von ca. einem Meter aufweisen. Davon profitieren nicht nur mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, sondern beispielsweise auch Eltern mit Kinderwagen.

Die gesamten Kosten dieses Beschaffungsprogramms betragen 153,8 Mio. €, der vom Land Baden-Württemberg übernommene Anteil 75,8 Mio. €. Durchschnittlich investierten also in diesen zehn Jahren sowohl das Land als auch die VBK über 7,5 Mio. € pro Jahr allein in neue Niederflurstraßenbahnen für Karlsruhe. In einigen Jahren wollen die VBK ebenfalls die in den 80er und Anfang der 90er Jahren gebauten Hochflur-Stadtbahnwagen ersetzen. Da die Fördersätze des Landes von 50 auf 35 Prozent gesenkt worden sind und die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich reduziert wurden, ist allerdings noch nicht absehbar, in welchem Zeitraum die noch vorhandenen Hochflurfahrzeuge außer Dienst gestellt werden können.



Anzahl Niederflur-Fahrzeuge  
 Straßen- und Stadtbahnen



Anzahl Niederflur-Fahrzeuge  
 Busse



**Omnibusse** Auch in neue Busse haben die VBK in den letzten Jahren investiert. Da Omnibusse im Allgemeinen nicht so alt werden wie Schienenfahrzeuge, beträgt der Niederfluranteil bei den VBK fast 100 Prozent. Denn seit 1993 beschaffen die VBK ausschließlich Niederflurbusse als Ersatz für Altfahrzeuge. 58 Busse waren es insgesamt, die zusammen 13,7 Mio. € kosteten. Die Busbeschaffung wurde vom Land mit 4,3 Mio. € gefördert. Durch diese neuen Fahrzeuge wurde nicht nur der

Komfort verbessert, sondern auch die Umweltbelastung verringert, seit einigen Jahren auch mit Partikelfiltern, dem CRT-System von HJS. Um noch umweltfreundlicher zu werden, wollen die VBK 2006 fünf Gelenkbusse mit dem CRT-System nachrüsten. Dann sind etwa 60 Prozent des Fuhrparks mit Partikelfiltern ausgestattet. Nach Inbetriebnahme der Nordstadtbahn kann nahezu die gesamte „Grundlast“ des VBK-Busverkehrs von „sauberen“ Fahrzeugen abgedeckt werden.



# M

## itarbeiter

Entgegen der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung blieben die VBK auch 2005 weiter auf Wachstumskurs. Dies machte sich auch in der Mitarbeiterzahl bemerkbar. Aufgrund der Netzausdehnung, der kontinuierlichen Fahrgaststeigerungen und der damit verbundenen Erweiterung des Wagenparks wurden insbesondere im Bereich der Schienenfahrzeugwerkstatt, der Bauabteilung und der Betriebsabteilung weitere zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen.

Die Verkehrsbetriebe haben auch in diesem Jahr ihre soziale Verpflichtung wahrgenommen und über Bedarf ausgebildet. Die Zahl der Auszubildenden ist um fünf auf 39 erhöht worden. Somit beschäftigt die VBK drei Industriekaufleute, sechs Kfz-Mechaniker, sieben Kfz-Mechatroniker, 13 Feinwerkmechaniker, drei Elektroinstallateure, fünf Elektroniker und einen Kfz-Elektriker. Die Berufsausbildungsprüfung schlossen acht Auszubildende erfolgreich ab. Diese konnten alle in ein befristetes Arbeitsverhältnis übernommen werden. Die Zahl der Mitarbeiter, die die tarifliche Möglichkeit der Altersteilzeit nutzten, ist auf 47 weiter angestiegen. Hiervon befinden sich bereits 21 Beschäftigte in der Freistellungsphase.

Die durchschnittliche Beschäftigungsdauer der Mitarbeiter betrug 13,77 Jahre, das durchschnittliche Alter der Belegschaft 42,59 Jahre.

Die Tarifverträge für das Jahr 2005 sahen im Arbeiter- und Angestelltenbereich keine lineare Lohn- und Gehaltserhöhung vor. Dagegen wurde für 2005 eine Zahlung in Höhe von 300 € vereinbart, die in Teilbeträgen von 100 € in den Monaten April, Juli und Oktober 2005 ausgezahlt wurde. Im tarifpolitischen Bereich war das Jahr 2005 von der Einführung des „Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst (TVöD)“ zum 01.10.2005 als Nachfolgeregelung für den BAT/BMTG geprägt. Damit wurde die bisherige Trennung von Arbeiter und Angestellten abgeschafft. Für Verkehrsunternehmen soll dieser Vertrag allerdings nicht gelten. Hier haben sich der kommunale Arbeitgeberverband Baden-Württemberg und die Gewerkschaft Ver.di auf den Abschluss eines Spartentarifvertrages Nahverkehr Baden-Württemberg (BzTV-N BW) für die kommunalen Verkehrsunternehmen geeinigt. Wirksam wird der TV-N durch den Abschluss einer betrieblichen Anwendungsvereinbarung. Die VBK haben sich in

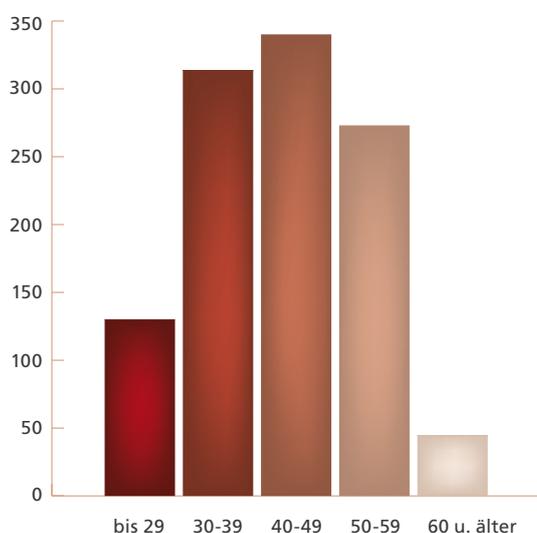
Verhandlungen mit der Gewerkschaft Ver.di und einer betrieblichen Tarifkommission im März 2006 auf eine Anwendungsvereinbarung geeinigt.

**Kriseninterventionsteam KIT** Das Netz der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Damit gehen nicht nur erhöhte Anforderungen an die Fahrzeuge, sondern auch an das Fahrpersonal einher. Die Verantwortung und die Belastung im Betriebsablauf ist für das Fahrpersonal überaus groß, zumal auch kleine Fehler erhebliche Folgen haben können. Um das Fahrpersonal auf diese Aufgabe vorzubereiten, ist der Umgang, auch mit Extremsituationen wie Schwerstunfällen, bereits in der Fahrschul-Ausbildung ein grundlegender Bestandteil. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeiter der Betriebsaufsicht eine Schulung zur Erstbetreuung von Mitarbeitern am Unfallort.

Kann ein Unfall, trotz vorausschauender Fahrweise und hoher Konzentration des

Fahrpersonals, nicht verhindert werden, stehen in der Regel die verletzte Person und der entstandene Sachschaden im Vordergrund. Der Fahrer wird oft nicht als Betroffener wahrgenommen. Aber auch dieser ist von dem Unfall meist sehr stark betroffen und benötigt daher Hilfe. Diese leistet das Kriseninterventionsteam der VBK. In dieser Extremsituation gibt es keinen feststehenden Handlungsleitfaden. Es wird individuell auf die jeweilige Situation und im Besonderen auf die beteiligte Person eingegangen. Die Fahrer erhalten eine auf sie persönlich abgestimmte betriebliche, medizinische und psychosoziale Betreuung. Nach der Schaffung einer räumlichen Distanz zwischen dem Fahrer und der Unfallsituation wird ein intensives Gespräch mit dem Fahrer, auch über den Unfallhergang, geführt. Je nach konkretem Befinden des Mitarbeiters kann dieser zur Dienststelle, nach Hause oder zum Krankenhaus begleitet werden. Darüber hinaus kann bei Bedarf der psychiatrische Dienst der Stadt Karlsruhe hinzugezogen werden.

#### Altersstruktur VBK (ohne Azubis u. dauerhaft beurlaubte Mitarbeiter)



Auch nach dem Unfall wird der Mitarbeiter weiterhin intensiv betreut und über betriebliche Hilfs- und Unterstützungsmöglichkeiten informiert. Dies umfasst unter anderem die Koordination von dienstlichen Hilfen und Terminen mit dem ärztlichen oder psychosozialen Dienst, Begleitung bei Polizei- oder Gerichtsterminen und die Begleitung bzw. Befahrung der Unfallstelle bei Anzeichen eines gesteigerten Erregungsniweaus. Das Kriseninterventionsteam bleibt bei Bedarf auch länger Ansprechpartner für die Fahrer. So können auch mittel- bis langfristig gesundheitliche und berufliche Fehlentwicklungen vermieden werden.

Im vergangenen Jahr wurde das Kriseninterventionsteam 44 mal zu Einsätzen herangezogen. Diese Häufigkeit zeigt die Notwendigkeit einer solchen aktiven Unterstützung des Fahrpersonals.

## **Jahresabschluss**

Kurzübersicht Bilanz	39
Bilanz	40
GuV	41
Anhang	42
Anlagennachweis	46
Abschlussvermerk	48
Bericht des Aufsichtsrats	49

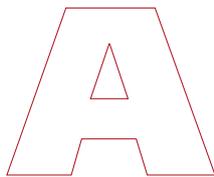
## Kurzübersicht Bilanz

	2005 in Mio. €	2004 in Mio. €
Bilanzsumme	273,1	269,0
Anlagevermögen	221,4	214,1
Vorräte	18,0	18,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	32,8	33,4
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,2	0,2
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,7	3,2
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	35,7	33,1
Verbindlichkeiten	93,9	93,0
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	4,6	4,0
Aufwand	109,1	106,3
Ertrag	109,1	106,3
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0



# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2005

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	€	01.01.-31.12.2005 €	01.01.-31.12.2004 €
1. Umsatzerlöse	75.420.887,03		73.437.671,98
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	-108.511,31		68.763,38
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	569.473,36		725.603,47
4. Sonstige betriebliche Erträge	8.669.511,87		7.969.412,88
		<b>84.551.360,95</b>	<b>82.201.451,71</b>
5. Materialaufwand			
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	13.729.142,12		12.991.473,37
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	19.741.051,18		20.488.380,93
		<b>33.470.193,30</b>	<b>33.479.854,30</b>
6. Personalaufwand			
a. Löhne und Gehälter	38.731.445,60		37.125.264,56
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 3.933.905,03 € (Vorjahr 4.071.267,96 €)	11.983.468,85		11.974.181,65
		<b>50.714.914,45</b>	<b>49.099.446,21</b>
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		<b>13.127.999,39</b>	<b>12.519.500,83</b>
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<b>7.956.103,85</b>	<b>7.392.914,07</b>
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		<b>1.235.176,65</b>	<b>1.169.926,51</b>
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		<b>13.522,32</b>	<b>14.211,51</b>
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<b>3.682.278,77</b>	<b>3.745.494,55</b>
12. Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit		<b>-23.151.429,84</b>	<b>-22.851.620,23</b>
13. Sonstige Steuern		<b>84.634,25</b>	<b>84.523,01</b>
14. Erträge aus Verlustübernahme		<b>23.236.064,09</b>	<b>22.936.143,24</b>
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. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde beachtet.

**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. Bei den gewährten Investitionszuschüssen wird von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, diese

erfolgsneutral von den Anschaffungskosten zu kürzen.

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 niederverzinslichen 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 T€ beibehalten. Selbsterstellte Ersatzteile wurden zu Herstellungskosten inklusive der Einzelkosten und eines angemessenen Anteils an den Gemeinkosten bewertet. Die Bestands-

änderungen, 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 Pensionsanwartschaften sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 6 Prozent mit dem Teilwert bewertet. Bei Anwendung der neuen Richttafeln 2005 G ergibt sich ein Auflösungsbetrag von 293 T€. Die Gesellschaft macht vom Wahlrecht Gebrauch, diese Auflösung auf drei Jahre zu verteilen. Dies führt im Jahr 2005 zu einem Auflösungsbetrag von 93 T€.

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 dargestellt.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält vorausbezahlte Leasingraten für Stadtbahnwagen 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 4.164 T€ (Vorjahr 3.769 T€).

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 7.551 T€ (Vorjahr 6.855 T€).

Bei 2.158 T€ (Vorjahr 1.434 T€) handelt es sich um Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2004 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde verbraucht. Für das Jahr 2005 wurde sie in Höhe von 3.582 T€ erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 40 T€ (Vorjahr 36 T€).

Für unterlassene Instandhaltungen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres nachgeholt werden, wurde die Rückstellung um 300 T€ auf 2.840 T€ erhöht.

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinbart wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 5.524 T€ (Vorjahr 4.916 T€).

Für die aufgrund gesetzlicher Aufbewahrungspflichten entstehenden Kosten wurde eine Rückstellung in Höhe von 155 T€ gebildet.

Für die Verbindlichkeiten bestehen folgende Restlaufzeiten:

gebühren und 632 T€ nachträglich erhaltene Erstattungen für Fremdleistungen aus Vorjahren enthalten.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 533 T€.

RESTLAUFZEITEN VERBINDLICHKEITEN:	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	von 1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	38.988	1.877	10.688	26.423
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.539	2.539	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.945	1.945	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	46.526	23.211	23.315	–
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	515	515	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	3.425	3.425	–	–
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>93.938</b>	<b>33.512</b>	<b>34.003</b>	<b>26.423</b>

**Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung** In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 4.806 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich bezahlten Ausgleichszahlungen nach dem PBefG in Höhe von 3.679 T€ und 1.127 T€ 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 130 T€ enthalten. Auch bei diesen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

Weiterhin sind in den sonstigen Erträgen 29 T€ Erstattung für Handelsregister-

**Angaben zum Jahresergebnis** Das Geschäftsjahr 2005 schließen die VBK mit einem Ergebnis von 0,00 € ab.

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

Der Konzernabschluss wird beim Amtsgericht Karlsruhe hinterlegt.

**Sonstige Angaben** Während des Jahres 2005 waren bei den VBK durchschnittlich 1.059 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 225 Gehaltsempfänger und 834 Arbeiter. Hinzu kamen durchschnittlich 33 Auszubildende und 22

Aushilfskräfte. Weitere 22 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 18 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Angaben zu den Organen der Gesellschaft sind in Anlage 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 144 T€.

Zum Zwecke der Altersversorgung für einen Teil der Mitarbeiter ist die VBK-GmbH Mitglied des Kommunalen Versorgungsverbands Baden-Württemberg – Zusatzversorgungskasse – (ZVK). Die mittelbare Versorgungszusage, welche die VBK aufgrund der Verpflichtung gegenüber ihren Mitarbeitern gegeben hat, ist entsprechend der Satzung der ZVK ausgestaltet. Nach Auffassung des Hauptfachausschusses (HFA) des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) sind subsidiäre Versorgungsverpflichtungen gegenüber den Versicherten und deren Hinterbliebenen sowohl im Falle bereits laufender Rentenzahlungen durch die Versorgungskasse als auch bei Versorgungszusagen seitens der Gesellschaft als öffentlichem Arbeitgeber zu bewerten. Die betriebliche Altersversorgung wird von der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbands Baden-Württemberg nach Maßgabe des Tarifvertrages über die betriebliche Altersversorgung der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes – Altersvorsorge-TV-Kommunal – (ATV-K),

durchgeführt. Der Umlagesatz hat in 2005 7,5 Prozent betragen und wird sich in 2006 auf 8,0 Prozent erhöhen. In 2005 waren für die Zusatzversorgungskasse 32.097 T€ umlagepflichtig.

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

Für 2006 sind Investitionen in Höhe von 39,69 Mio. € vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 6,5 Mio. € erwartet.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 11.019 T€.

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

Die Verpflichtungen aus Leasingverträgen für Hochflurfahrzeuge belaufen sich auf 643 T€ im Jahr 2006.

Karlsruhe, 3. März 2006



Dr. Walter Casazza  
Geschäftsführer

## VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Anlagenachweis für das Geschäftsjahr 2005

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				
	Anfangsstand 01.01.2005	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2005
1	2	3	4	5	6
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Konzessionen und anlagenähnliche Rechte	3.058.895,09	75.472,30	0,00	67.833,00	3.202.200,39
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	64.590.602,98	32.734,06	2.440,00	0,00	64.620.897,04
Bauten auf fremden Grundstücken	4.122.579,48	0,00	0,00	0,00	4.122.579,48
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	205.519.366,63	3.156.374,29	900.041,95	138.924,60	207.914.623,57
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	186.743.668,38	14.201.884,60	1.545.308,63	19.374.975,07	218.755.219,42
Maschinen und maschinelle Anlagen	6.925.952,01	388,67	23.550,10	0,00	6.902.790,58
Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.886.778,90	779.603,33	417.635,67	42.661,50	32.291.408,06
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	30.502.341,32	11.620.415,70	0,00	-19.624.394,17	22.498.362,85
	530.291.289,70	29.791.400,65	2.888.976,35	-67.833,00	557.125.881,00
<b>Finanzanlagen</b>					
Ausleihungen	22.038.346,58	1.214.938,44	100.471,91	0,00	23.152.813,11
	<b>555.388.531,37</b>	<b>31.081.811,39</b>	<b>2.989.448,26</b>	<b>0,00</b>	<b>583.480.894,50</b>

(K) Zuschüsse      (Z) Zuschreibungen

**ABSCHREIBUNGEN**

**RESTBUCHWERTE**

Anfangsstand 01.01.2005	Abschreibungen im Geschäftsjahr	angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausge- wiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2005	am Ende des Geschäftsjahres	am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
€	€	(-) €	(+/-) €	€	€	€
7	8	9	10	11	12	13
2.209.729,09	(K) 0,00 435.602,30	0,00	0,00	2.645.331,39	556.869,00	849.166,00
32.297.588,84	(K) 0,00 1.009.959,00	0,00	0,00	33.307.547,84	31.313.349,20	32.293.014,14
2.599.696,48	(K) 0,00 102.427,00	0,00	0,00	2.702.123,48	1.420.456,00	1.522.883,00
133.874.779,63	(K) 5.916.166,00 4.241.833,14	0,00 824.118,20	0,00 0,00	143.208.660,57	64.705.963,00	71.644.587,00
128.132.341,54	(K) 4.279.756,00 5.459.175,67	126.941,50 1.418.367,13	9.215.901,00 0,00	145.541.865,58	73.233.353,84	58.611.326,84
6.417.666,01	(K) 0,00 62.561,67	23.550,10	0,00	6.456.677,58	446.113,00	508.286,00
24.010.482,90	(K) 283.834,00 1.816.440,61	399.447,45	0,00	25.711.310,06	6.580.098,00	7.876.296,00
11.659.640,65	(K) 0,00 0,00	0,00 0,00	-9.215.901,00	2.443.739,65	20.054.623,20	18.842.700,67
338.992.196,05	(K) 0,00 10.479.756,00 12.692.397,09	2.792.424,38	0,00	359.371.924,76	197.753.956,24	191.299.093,65
94.751,20	(Z) -13.389,67	0,00	0,00	81.361,53	23.071.451,58	21.943.595,38
<b>341.296.676,34</b>	(K) 10.479.756,00 (Z) -13.389,67 <b>13.127.999,39</b>	<b>2.792.424,38</b>	<b>0,00</b>	<b>362.098.617,68</b>	<b>221.382.276,82</b>	<b>214.091.855,03</b>
	(23.594.365,72) incl. Finanzanlagen					

## Abschlussvermerk

Zu dem Jahresabschluss und dem Lagebericht haben wir folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Karlsruhe, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

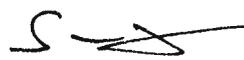
Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen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

Stuttgart, 10. März 2006

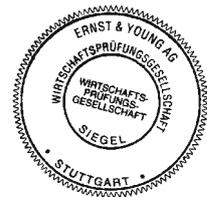
Ernst & Young AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Appel  
Wirtschaftsprüfer



Schulenburg  
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 2005 sind von der zum Abschlussprüfer gewählten Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Standort Stuttgart, 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 Organisationsvertrag an den Gesellschafter abgeführt.

Für die im Geschäftsjahr 2005 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Insbesondere möchte der Aufsichtsrat dem Geschäftsführer, Herrn Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig, für seine über Jahrzehnte erfolgreiche und international anerkannte Arbeit danken.

Karlsruhe, im Juni 2006

Der Aufsichtsrat



Siegfried König  
Vorsitzender

