



GESCHÄFTSBERICHT 2006 DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

24h **Mobilität verbindet**



Impressum

KONZEPTION UND GESTALTUNG:

DAUTH, KAUN & PARTNER GMBH, KARLSRUHE

REDAKTION:

BETRIEBSWIRTSCHAFT
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

FOTOS:

ARCHIV VBK; ARCHIV TSNV; ARTIS ULI DECK; BILDSTELLE STADT KARLSRUHE;
FABRY, ETTLINGEN; INIT, KARLSRUHE; PANDESIGN, KARLSRUHE;
SCHAEFFER, KARLSRUHE

DRUCK UND VERARBEITUNG:

WILHELM STOBER GMBH, DRUCKEREI UND VERLAG, EGGENSTEIN

Inhalt

GESCHÄFTSBERICHT 2006 DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

Einleitung

Organe	4
Bericht des Geschäftsführers	5
Chronik	6
Eröffnung Nordstadtbahn	8

Lagebericht

Kurzübersicht	13
Lagebericht	14
Impulse für die Zukunft	23

Leistungsprofil

Tarif und Verkauf	31
Bau und Planung	32
Betrieb und Verkehr	34
Fahrzeuge und Werkstätten	36
Mitarbeiter	38

Jahresabschluss

Kurzübersicht Bilanz	41
Bilanz	42
GuV	43
Anhang	44
Anlagennachweis	48
Abschlussvermerk	50
Bericht des Aufsichtsrats	51

Organe der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH 2006

Geschäftsführung

Dr.-Ing. E. h. Dieter Ludwig (bis 31.01.2006)
Dr. Walter Casazza (ab 01.02.2006)

Stadtrat **Manfred Bilger**,
Kriminalhauptkommissar, Karlsruhe

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Siegfried König,
Erster Bürgermeister
der Stadt Karlsruhe, Karlsruhe

Jean-Claude Durand,
Omnibusfahrer, Karlsruhe

Stadtrat **Andreas Erlecke**,
selbständiger Kaufmann, Karlsruhe

Stellv. Vorsitzender
Ortschaftsrat **Hans Pfalzgraf**,
Maschinenschlosser i. R., Karlsruhe

Stadtrat **Dr. Eberhard Fischer**,
Geschäftsführer der PR-Agentur
Text u. Design, Karlsruhe, Karlsruhe

Stadträtin **Angela Geiger**,
Hausfrau, Karlsruhe

Stadtrat **Wolfram Jäger**,
Richter am Amtsgericht Rastatt, Karlsruhe

Heribert Köhler,
Verkehrsmeister, Karlsruhe

Stadträtin **Bettina Lisbach**,
Softwareentwicklerin, Karlsruhe

Klaus Mentgen,
Fahrausweisprüfer, Karlsruhe

Stadtrat **Günther Rüssel**,
selbständiger Kaufmann, Karlsruhe
(bis 31.01.2007)

Stadtrat **Sven Maier**,
Wahlkreisreferent
(ab 01.02.2007)

Heike Sutter,
Straßenbahnfahrerin, Karlsruhe

Bertram Wagner,
Busfahrer, Karlsruhe

Stadtrat **Tim Wirth**,
Intensivfachkrankenpfleger, Karlsruhe

Vorwort des Geschäftsführers

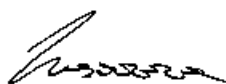
Mit dem Jahr 2006 liegt ein weiteres, für die VBK sehr erfolgreiches Jahr hinter uns. Ein Höhepunkt war sicher die Eröffnung der Straßenbahnstrecke in die Nordstadt. Ebenso wichtig und erfreulich war der erste Spatenstich für unseren neuen Betriebshof Ost in der Gerwigstraße. Außerdem ist es erneut gelungen, die sehr hohe Fahrgastzahl des Vorjahres noch einmal zu übertreffen. Ich persönlich möchte auch an dieser Stelle den Mitarbeitern der VBK für ihre Arbeit ausdrücklich Dank und Anerkennung aussprechen.

Die globalen Megatrends Urbanisierung und demographischer Wandel werden in der Zukunft auch in der Region Karlsruhe zu einer weiteren Nachfrage nach Mobilität führen. Der Karlsruher Verkehrsverbund und die beiden Verkehrsunternehmen der Stadt Karlsruhe, die VBK und die Albtlal-Verkehrsgesellschaft, haben mit Unterstützung der Gebietskörperschaften diesen Trend schon frühzeitig erkannt und ihr Angebot darauf eingestellt. So enden die Stadtbahnlinien in der Region Karlsruhe eben nicht an der Stadtgrenze, sondern führen weit hinaus ins Umland von Karlsruhe. Auch mit neuen Tarifangeboten wurden bereits in den letzten Jahren die Weichen für die Zukunft gestellt. Neben den Angeboten für Schüler und Studenten wurden auch spezielle Angebote für Senioren und Freizeitverkehre eingeführt und somit der veränderten Nachfrage Rechnung getragen. Auch zukünftig werden die Menschen mehr denn je auf eine leistungsfähige, effiziente und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur angewiesen sein. Die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung.

Dabei tragen die VBK als ÖPNV-Unternehmen zum nachhaltigen und umweltschonenden Wirtschaften und verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen und Rohstoffen ebenso wie zur Emissionsminderung bei.

Wir werden weiter in unsere Mitarbeiter investieren. Denn ohne gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter wird es kaum möglich sein, ein qualitativ hochwertiges Angebot zu erstellen und das Fahrgastaufkommen weiter zu steigern. Denn am Ende des Tages ist es entscheidend, wie viele Fahrgäste wir transportiert haben.

Die fehlende Planungssicherheit durch neue Vorgaben aus Brüssel sowie die nach wie vor angespannte Situation der öffentlichen Haushalte machen die Lage nicht unbedingt einfacher. Mittel für große Investitionen bereitzustellen bleibt ein schwieriges Unterfangen. Wir wissen, dass große Aufgaben vor uns liegen. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass wir sie gemeinsam mit unseren Mitarbeitern, unserem Eigentümer und unseren Kooperationspartnern bewältigen werden. Deswegen haben wir 2006 ein Strategieprogramm gestartet, in dem ausdrücklich alle Mitarbeiter aufgerufen sind, ihre Ideen und Vorschläge einzubringen, um unser Unternehmen für die Zukunft gemeinsam im Interesse unserer Kunden weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu gestalten.



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer der VBK –
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Jahresrückblick

für das Geschäftsjahr 2006

Januar

In Zusammenarbeit mit der Karlsruher Firma INIT wird im Internet eine „Echtzeit-Fahrplanauskunft“ angeboten. Es ist jetzt möglich, über das Internet die gleichen aktuellen Daten abzurufen, die auch auf den Haltestellenanzeigern der VBK-Haltestellen angezeigt werden.

Die Werkstatt – eine in Karlsruhe beheimatete, soziokulturelle Initiative – zeichnet die Straßenbahnlinie 5 mit der „Karlsruher Quintessenz“ aus.

Am 31. Januar scheidet der langjährige Geschäftsführer Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig altersbedingt aus dem Amt. Bis zum 31. Juli steht Ludwig seinem Nachfolger noch als Berater und Betriebsleiter gemäß BOStrab, BOKraft und BOSeil zur Seite.



Februar

Am 01. Februar tritt Dr. Walter Casazza sein neues Amt als Geschäftsführer der VBK an.

Der „Karlsruher“, eine Bonusmünze des Karlsruher Einzelhandels, gilt ab dem 20. Februar auch im ÖPNV. Pro „Karlsruher“ erhält man in den Kundenzentren des KVV eine Ermäßigung von 0,50 € pro Fahrkarte.

Am letzten Tag des Februar „sind die Narren los“. Während des traditionellen Karlsruher Umzugs am Faschingsdienstag werden die Stadt- und Straßenbahnlinien umgeleitet.

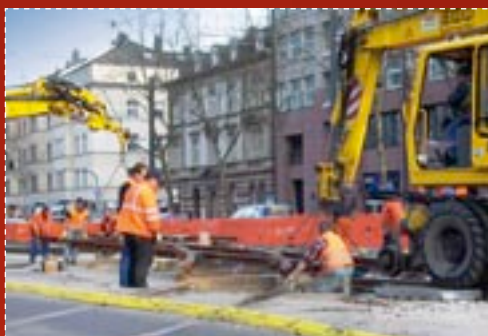
März

Wie im Vorjahr wird die in der Fastenzeit von den beiden großen Kirchen initiierte Aktion „7 Wochen weniger Auto“ durch ein günstiges „Fastenticket“ für den Nahverkehr unterstützt.

April

Zum 1. April werden die Fahrpreise um durchschnittlich 3,4 Prozent erhöht.

Vom 1. bis einschließlich 3. April ist das Mühlburger Tor wegen Gleisbauarbeiten und für den Einbau der Anschlussweiche der neuen Strecke in die Karlsruher Nordstadt gesperrt. Die Stadt- und Straßenbahnen auf der Ost-West-Hauptachse werden umgeleitet.



Mai



Am 27. Mai wird nach mehrjähriger Planung und knapp zwei Jahren Bauzeit die neue Straßenbahnlinie in die Karlsruher Nordstadt eröffnet. Die Buslinie 70 fährt ab sofort nur noch vom Entenfang bis zur neuen Endhaltestelle Heidehof.

Der Fahrplanwechsel am 28. Mai bringt zahlreiche Änderungen mit sich; unter anderem ein neues Liniennetzkonzept der Straßenbahnlinien wegen der Eröffnung der Nordstadtbahn.

Gute Nachrichten für alle Nachtschwärmer: Ab dem Fahrplanwechsel fahren an den Wochenenden die Stadt- und Straßenbahnen im Nachtverkehr die ganze Nacht hindurch bis zum nächsten Morgen.

Juni

Am 22. Juni verleiht der Karlsruher Oberbürgermeister Heinz Fenrich dem früheren Geschäftsführer der VBK, Dr. Ing. E.h. Dieter Ludwig, als Anerkennung für sein Lebenswerk die Ehrenbürgerwürde der Stadt Karlsruhe.



Juli

Der Karlsruher Autor Bert E. A. Klag hat das Buch „Die Fünf“ über die Geschichte der Linie 5 geschrieben. Im Rahmen einer rollenden Buchvorstellung wird das Werk während einer Sonderfahrt der Öffentlichkeit präsentiert.



Am 21. Juli verabschiedet Oberbürgermeister Heinz Fenrich den langjährigen Geschäftsführer Dieter Ludwig in den wohlverdienten Ruhestand. Zahlreiche prominente Ehren Gäste aus dem In- und Ausland wohnen dem Ereignis bei.

September

Am 18. September erfolgt nach mehrjähriger Planung der erste Spatenstich für den neuen Betriebshof Ost in der Gerwigstraße. Nach Fertigstellung des ersten Teils sollen dort bis zu 48 achtsichtige Fahrzeuge Platz finden.

Seit 20 Jahren fährt die Straßenbahn nach Oberreut. Am 23. September wird dieses gefeiert. Der Bürgerverein Oberreut veranstaltet ein Fest mit einer historischen Straßenbahnlinie, vielen Ständen und Attraktionen.

August

Auf der Kreuzung Rintheimer Straße/Tullastraße wird das Gleisdreieck gewechselt. Deswegen wird die Haltestelle „Rintheimer Straße“ für einige Wochen verlegt.

Zur Kamuna, der Karlsruher Museumsnacht, richten die VBK wie jedes Jahr einen Sonderverkehr mit Bussen ein, der von den Besuchern der Museen gut in Anspruch genommen wird. Außerdem fahren historische Fahrzeuge der VBK einen Rundkurs durch die Innenstadt.

Am 9. August endet die Deutschland Tour der Radprofis in Karlsruhe. Da die Rennstrecke auch den Linienweg der Busse und Bahnen kreuzt, werden zahlreiche Straßen und auch Straßenbahnstrecken für den Verkehr gesperrt. Die VBK fahren Umleitungen und Schienenersatzverkehr mit Bussen.

Oktober

Vandalismus wird auch in und an den Bussen und Bahnen immer mehr zu einem Problem. Daher werden zunächst zehn Stadtbahnwagen mit einer Videoschutzanlage ausgerüstet. Dadurch soll die Sicherheit in den Fahrzeugen erhöht und der Vandalismus reduziert werden. Weitere Fahrzeuge sollen folgen.

Ein weiterer Schritt hin zum barrierefreien Nahverkehr: Die Bahnsteige der Haltestelle Herrenstraße in der Karlsruher Kaiserstraße, eine der meistbenutzten Haltestellen überhaupt, werden auf einer Länge von jeweils 23 m auf 34 cm angehoben. Somit kann man in die Niederflurwagen an den ersten beiden Türen niveaugleich eintreten bzw. einrollen.



Dezember



Die VBK ermöglichen in Karlsruhe ansässigen Unternehmen zukünftig eine Haltestelle in ihrer Nähe mit dem Zusatz ihres Firmennamens zu ergänzen. Die Ersten, die von diesem Angebot Gebrauch machen, sind die Firmen Dr. Willmar Schwabe und der BGV. Ab dem Fahrplanwechsel heißen die Haltestellen „Auer Straße/Dr. Willmar Schwabe“ bzw. „Gottesauer Platz/BGV – Badische Versicherungen“.



November

Erstmals legt die Turmbergbahn ihre jährliche Betriebspause für Wartungs- und Revisionsarbeiten im November ein. Ab dem 9. Dezember fährt die älteste Standseilbahn Deutschlands dann wieder auf den Karlsruher Hausberg.



E röffnung der Straßenbahn in die Nordstadt

Die dunklen Wolken, die gegen 10 Uhr am Samstag, den 27. Mai 2006, über dem Karlsruher Marktplatz hingen, schienen nichts Gutes zu verheißen, doch der äußere Schein trug. Ganz im Gegenteil, es näherte sich der mit Blumen geschmückte Sonderzug, der die zahlreichen geladenen Ehrengäste zur Eröffnung der Nordstadtbahn bringen sollte.

Doch dieses war bereits der zweite Akt. Die Feierlichkeiten hatten schon eine gute Stunde vorher begonnen. Gegen 9 Uhr fuhr zum letzten Mal die Buslinie 70 an der Haltestelle Europaplatz Richtung Nordstadt ab. Speziell zum Abschied vom „alten 70er“ wurde der historische Omnibus der VBK, ein Mercedes-Benz O 305, eingesetzt. Doch trotz einer gewissen Wehmut war es alles andere als ein trauriger Abschied. Denn erstens gibt es den „70er“ immer noch, wenn auch jetzt auf verkürztem Linienweg zwischen Heidehof und Entenfang, zweitens wird er ja durch eine Straßenbahnlinie ersetzt.

Bereits nach wenigen Minuten Fahrt durch die Karlsruher Kaiserstraße bog der Sonderzug hinter der Haltestelle Mühlburger Tor auf die neue Strecke ein. Sehr weit kam er nicht, dann musste er schon anhalten, damit das quer über die Strecke gespannte Band durchschnitten und die Strecke somit für

den Verkehr freigegeben werden konnte. Dann fuhr die Bahn weiter bis zur Haltestelle Kunstakademie/Hochschule Karlsruhe. Hier begrüßten die Rektoren der anliegenden Bildungseinrichtungen den Zug.

Auch die nächste Etappe war nur einige hundert Meter lang. An der Haltestelle Berufsakademie wurde der Zug bereits sehnsüchtig von einer Gruppe Kindergartenkinder des nahe gelegenen Kindergartens Kentuckyallee erwartet, die zur Feier des Tages ein selbst gemaltes, zehn Meter langes Straßenbahnbild mitgebracht hatten.

Mit Kindern und Bild an Bord ging die Fahrt weiter und erreichte schließlich die Endstation Heide, wo bereits Tausende, an der Spitze der Neureuter Ortsvorsteher Jürgen Stober, gespannt der Ankunft entgegensahen.

Der Sonderzug durchfuhr anschließend die Wendeschleife, wobei zu seinen Ehren beidseitig ein Feuerwerk abgebrannt wurde.

In seiner Eröffnungsansprache ging der Karlsruher Oberbürgermeister Heinz Fenrich auch auf die Schwierigkeiten vor allem in der Planungsphase der neuen Strecke ein. Er verwies auf die zahlreichen Varianten der Streckenführung, die vor Baubeginn untersucht worden waren, und hob insbesondere die besonderen Anstrengungen, den alten



Baumbestand soweit wie möglich zu erhalten, sowie die aufwändigen Ausgleichsmaßnahmen hervor. Weiterhin verwies er auf die bewilligten GVFG-Fördermittel des Landes Baden-Württemberg, immerhin 85 Prozent der Gesamtkosten in Höhe von rund 28 Mio. €, die die VBK zunächst vorfinanzieren müssten, da bis dato nur ca. 1,6 Mio. € ausgezahlt seien.

Regierungspräsident Dr. Rudolf Kühner sagte als Vertreter des Landes die Unterstützung der Landesregierung zu, konnte aber auch keinen verbindlichen Auszahlungstermin nennen.

Der neue Geschäftsführer der VBK, Dr. Walter Casazza, war sich sicher, dass sich die Nordstadtbahn nahtlos an das bestehende Karlsruher Erfolgsmodell anschließen werde.

Sein Vorgänger, Dieter Ludwig, erläuterte anschließend den Besuchern die Fahrzeuge des Straßenbahnkorsos, der zur Feier des Tages auf die neue Strecke ging. Vom ältesten, 1899 gebauten Wagen Nr. 14, bis zum neuesten Niederflurwagen waren dabei alle Epochen vertreten. Ludwig vergaß auch nicht, den Fahrer von Nr. 14, Manfred Halle, „seinen alten Weggefährten“ persönlich zu begrüßen.

Musikalisch wurde die Veranstaltung vom Musikverein Neureut und der Big-Band des Helmholtz-Gymnasiums umrahmt. Die Ortsverwaltung Neureut hatte darüber hinaus für ein angemessenes Rahmenprogramm sowie für gastronomische Angebote gesorgt. Die an der Strecke liegenden Hochschulen veranstalteten den ganzen Tag Führungen durch ihre Einrichtungen. Für die kleinen Besucher fuhr die VBK-Kinderbahn.

Traditionell war die Fahrt auf der neuen Strecke am Wochenende kostenlos, ab Montag musste man dann aber natürlich eine Fahrkarte kaufen.



Lagebericht

Kurzübersicht	13
Lagebericht	14
Impulse für die Zukunft	23

Kurzübersicht

Betriebszahlen	2006	2005
Verkehrsleistung		
Fahrgäste in Mio.*	108,1	104,5
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	94,5	91,3
Omnibusbetrieb	13,5	13,1
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Betriebsleistung		
Wagenkilometer in Mio.	12,9	12,5
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	8,9	8,6
Omnibusbetrieb	4,0	3,9
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.112,5	2.091,0
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.835,9	1.824,8
Omnibusbetrieb	274,1	277,8
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Betriebsstreckenlänge in km (per 31.12.)		
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	68,4	65,2
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	142,1	141,5
zuzüglich Nachtlinien	58,7	53,5
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	123,2	114,2
Fahrzeugpark (ohne dauerhaft abgestellte Fzge.)		
Anzahl der Schienenfahrzeuge		
Triebwagen insgesamt	139	141
Straßenbahnwagen (sechs- und achtsig)	16	18
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	45
Niederflurwagen GT 8-70/N	25	25
Stadtbahnwagen (sechs- und achtsig)	37	37
Zweissystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	16	16
Turmbergbahn	2	2
Schlossgartenbahn		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
Anzahl der Omnibusse		
Busse insgesamt	50	60
VDV-Standardbusse	40	48
Gelenkbusse	10	12
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	28	28

* inkl. unentgeltlich mit Schwerbehindertenausweis beförderter Fahrgäste



Lagebericht 2006

2006 begann sich die wirtschaftliche Situation in der Bundesrepublik zu verbessern. Ein Faktor für diesen Umstand war sicherlich auch die Fußballweltmeisterschaft im Sommer, die sich vor allem emotional positiv auswirkte. Durch den sich abzeichnenden Aufschwung erhöhte sich das Steueraufkommen und somit verbesserte sich die Situation der öffentlichen Haushalte. Jedoch mussten die Mehreinnahmen vorwiegend zur Haushaltskonsolidierung verwendet werden, so dass sich die Investitionsfähigkeit des Staates nicht wesentlich erhöhte. Inwieweit Sondereffekte durch die zum 01.01.2007 in Kraft getretene Erhöhung der Mehrwertsteuer für diese Entwicklung mit verantwortlich waren, bleibt abzuwarten.

Der öffentliche Verkehr konnte 2006 erneut ein Rekordjahr verzeichnen. Der lange und schneereiche Winter dürfte dazu ebenso beigetragen haben wie die durchgehend als hoch empfundenen Energiepreise, insbesondere für Benzin und Dieselkraftstoff. Die Fußballweltmeisterschaft 2006 erwies sich als besondere Herausforderung, nicht nur wegen des An- und Abtransports der Zuschauer in den Stadien, sondern vor allem auch der zahlreichen Fans bei den Rahmenveranstaltungen und dem Public-Viewing auf den Fanmeilen in nahezu allen größeren Gemeinden Deutschlands. Ein Sonder-

effekt, der auch für vergleichsweise hohe Fahrgastzahlen im Juni verantwortlich war.

Nach einer ersten Mitteilung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) benutzten 9,53 Mrd. Fahrgäste, das sind 1,9 Prozent mehr als 2005, die Busse und Bahnen der Mitgliedsunternehmen. Die Erträge aus dem Fahrausweisverkauf stiegen stärker, um 3,1 Prozent auf jetzt 88,8 Mrd. €.

Die Probleme des ÖPNV blieben dennoch überwiegend die gleichen wie in den Vorjahren. Die staatlichen Mittel für Fahrgeldsurrogate, die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Tarife im Ausbildungsverkehr und für 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. Außerdem sind natürlich auch die Verkehrsunternehmen in ihrer Produktion von den hohen Energiepreisen betroffen. Für Fahrstrom und Dieselkraftstoff musste erheblich mehr gezahlt werden als in den Vorjahren.

Die EU-Kommission hat 2006 erneut einen Vorschlag zur Liberalisierung vorgelegt, der vom Ministerrat mit kleineren Änderungen verabschiedet wurde. Danach sind sowohl Verkehrsverbünde als auch, falls gewünscht, innerhalb enger Grenzen die Direktvergabe des ÖPNV einer Kommune an ihr eigenes Unternehmen zulässig. Außerdem sieht die Regelung relativ lange Übergangsfristen vor. Es sind jedoch auch mit der neuen Verordnung nicht alle Unklarheiten der derzeitigen Rechtslage beseitigt, insbesondere könnte es Konflikte zum allgemeinen Vergaberecht geben. Die neue Verordnung muss noch vom EU-Parlament gebilligt werden. Unabhängig von gesetzlichen Regelungen sahen sich als Folge der schlechten Haushaltslage erneut einige Gebietskörperschaften und Anbieter gezwungen, ihren Nahverkehr organisatorisch neu zu strukturieren und damit wettbewerbsfähig zu gestalten.

Der Geschäftsverlauf der VBK Das Geschäftsjahr 2006 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 bis zu seinem altersbedingten Ausscheiden am 31.01.2006 Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig. Am 01.02.2006 trat Dr. Walter Casazza als Nachfolger sein Amt als alleiniger Geschäftsführer der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH an. Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Erste Bürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegfried König. Herr Dr. Ludwig war für das Unternehmen noch bis zum 31.07.2006 als Berater und Betriebsleiter gemäß BOStrab, BOKraft und BOSeil tätig.

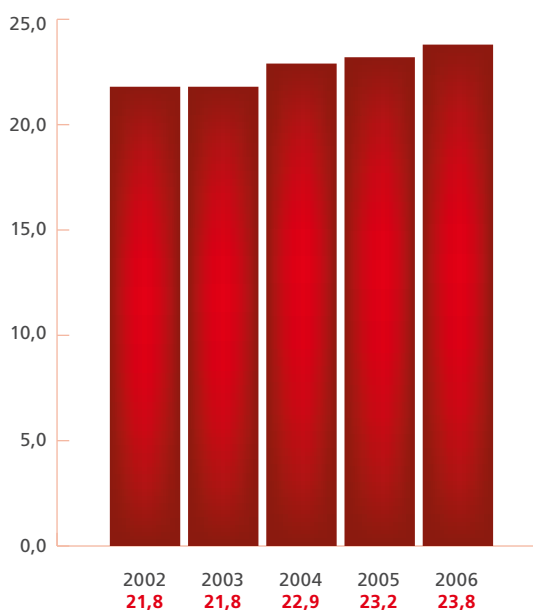
Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2006, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2005, noch

einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 99,7 Mio. Dabei konnten die zum 01. April vom Karlsruher Verkehrsverbund beschlossenen Fahrpreishöhen am Markt durchgesetzt werden. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 9,1 Prozent an. Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK stieg 2006 auf 12,9 Mio. Wagenkilometer an. Dabei erhöhten sich die Wagenkilometer auf der Schiene als Folge der Eröffnung der Straßenbahnstrecke in die Nordstadt im Juni 2006 auf 8,9 Mio. km, beim Omnibusverkehr blieb der Wert mit 4,0 Mio. Wagenkilometern nahezu konstant.

Aufwendungen Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betrugen 31,9 Mio. €, 1,5 Mio. € weniger als geplant und 1,5 Mio. € weniger als im Jahr 2005.

Defizitentwicklung (in Mio. €)



BILANZKENNZAHLEN	2006	2005
Eigenkapital	52,6%	50,9%
Eigenkapital des Anlagevermögens	65,1%	62,7%
Anlageintensität	80,8%	81,1%
Personalintensität	49,4%	46,5%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	26,8%	30,7%
Kapitaldienstintensität	16,8%	17,8%

Der unmittelbare Personalaufwand stieg um 2,8 Prozent auf 51,4 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 0,6 Mio. €, das sind 1,1 Prozent, überschritten. 2006 machten mehr Mitarbeiter als im Vorjahr von der Altersteilzeitregelung des Tarifvertrags Gebrauch, die VBK schlossen trotz der hohen Kosten 67 neue Altersteilzeitverträge ab, 61 mehr als 2005. Deswegen mussten zusätzlich die Rückstellungen für die Altersteilzeit um 2,0 Mio. € erhöht werden. Für Beihilfeleistungen für diejenigen Mitarbeiter, die vor dem 01.01.1998 eingestellt worden waren, wurde ein Betrag in Höhe von 4,3 Mio. € zurückgestellt. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand inkl. der Rück-

stellungen beträgt 49,4 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar. Wie im Vorjahr mussten im Bereich der Werkstatt für Schienenfahrzeuge wegen des zunehmenden Wartungsaufwands vor allem der Zweisystem-Stadtbahnwagen auch 2006 fünf zusätzliche Mitarbeiter eingestellt werden; außerdem Straßenbahnfahrer für die neue Straßenbahnstrecke in die Nordstadt.

Die Abschreibungen stiegen um 2,3 Mio. € bzw. 17,5 Prozent auf 15,4 Mio. € an. Dieses ist eine Folge des am 30.03.2006 ausgelaufenen Leasingvertrags für Stadtbahnwagen. Die VBK haben diese gebrauchten Fahrzeuge übernommen und schreiben sie seitdem linear ab. Andererseits vermindert sich dadurch der Aufwand für bezogene Leistungen.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 116,9 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 110,7 Mio. €. Der Plan für 2006 wurde somit um 6,2 Mio. €, das entspricht 5,6 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 7,7 Mio. € bzw. 7,1 Prozent zu.



Erträge Als Folge der gestiegenen Fahrgastzahlen lagen die Beförderungserlöse im gesamten Jahr 2006 über den Planzahlen. Sie betrugen 57,9 Mio. €, 3,7 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit einem geschätzten Prozentsatz von 4 Prozent zu den Einnahmen des Jahres 2006 hinzugerechnet, für 2005 mussten 0,3 Mio. € an das Regierungspräsidium Karlsruhe zurückgezahlt werden.

Die sonstigen Umsatzerlöse betrugen 20,2 Mio. €, das sind 0,4 Mio. € oder 2,2 Prozent weniger als geplant und 1,1 Mio. € mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf dem Volumen der Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 11,9 Mio. € 1,2 Mio. € höher als geplant und 3,2 Mio. € höher als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,8 Mio. €, 0,3 Mio. € mehr als 2005. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,04 Mio. €.

Zins- und ähnliche Erträge erhöhten sich von 0,01 Mio. € auf 1,9 Mio. €. Dieses beruht auf einer nachträglichen Verzinsung des organschaftlich auszugleichenden Ergebnisses der Jahre 2001 bis 2005.

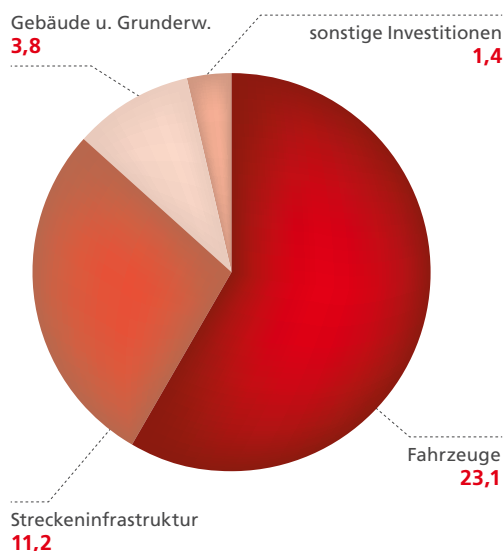
Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 93,1 Mio. €. Ursprünglich vorgesehen waren 86,6 Mio. €. Die VBK nahmen also 6,5 Mio. € (7,5 Prozent) mehr ein als geplant.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2006 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 23,8 Mio. € ab. Somit ist das Ergebnis zwar um 0,5 Mio. € schlechter als im Vorjahr, jedoch um 0,3 Mio. € besser als ursprünglich geplant.

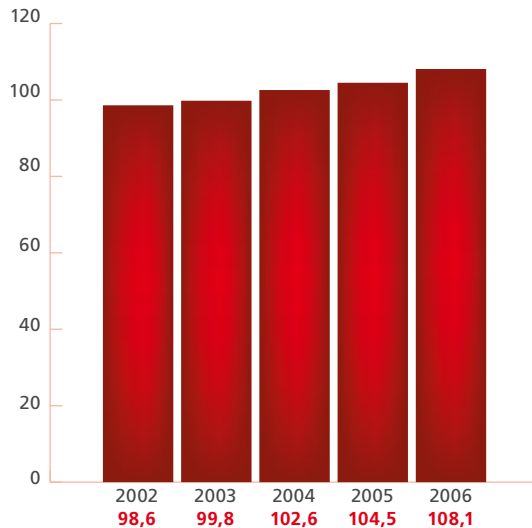
Verantwortlich für das schlechtere Ergebnis sind trotz der gestiegenen Fahrgeldeinnahmen neben dem gestiegenen Aufwand in erster Linie die Kürzungen von Fahrgeldsurrogaten nach dem so genannten „Kochsteinbrück-Papier“.

Investitionen Die VBK investierten 2006 insgesamt 39,5 Mio. €. 23,1 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 11,2 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 3,8 Mio. € für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 1,0 Mio. € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,4 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Investitionen der VBK 2006 in Mio. €



**Entwicklung der Fahrgastzahlen 2002 bis 2006
(Fahrgäste in Mio.) inkl. der unentgeltlich
beförderten schwerbehinderten Fahrgäste**



Testat gemäß EuGH-Urteil erhalten

Die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH führten im Winter 2005/06 zusammen mit der WIBERA Wirtschaftsberatung AG ein Verfahren zur Überprüfung gemäß dem vierten Kriterium des EuGH-Urteils durch. Das Verfahren konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Im Straßenbahnbereich erhielten die VBK das Testat ohne Auflagen. Im Busbereich erging die Auflage, ein Restrukturierungsprogramm aufzustellen und umzusetzen, um innerhalb von fünf Jahren, das heißt bis 2010, die Grundlagen für die zukünftige Erteilung des Testats ohne Auflagen sicherzustellen. Der Restrukturierungsplan wurde von der WIBERA als realistisch, umsetzbar und ausreichend beurteilt. Somit haben die VBK das angestrebte Testat mit nur geringen Auflagen erhalten, das die Betrauung ermöglicht und die Rechtmäßigkeit der für den Defizitausgleich erhaltenen Mittel in den vergangenen Jahren bestätigt.

Restrukturierung der Kfz-KOM-Werkstatt Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms der Kfz-KOM Werkstatt haben die VBK eine Vielzahl von Maßnahmen durchgeführt und die strategische Neuausrichtung des Bereichs zum Ende des

Jahres 2006 nahezu abgeschlossen. Unter anderem wurde der Umfang der 24-Stunden-Bereitschaft den tatsächlichen Verhältnissen angepasst und die Zahl der Omnibusse um zehn auf jetzt 50 Stück verringert. Vier Mitarbeiter wechselten von der Omnibuswerkstatt in die Werkstatt für Schienenfahrzeuge. Durch diesen Umstand sowie durch natürliche Fluktuation konnte die Restrukturierung ohne betriebsbedingte Kündigungen umgesetzt werden.

2007 wird das Programm mit der Einführung einer neuen Software für die Kfz-Werkstatt sowie weiteren Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung der Prozesse fortgesetzt.

Durch die konsequente Umsetzung des Restrukturierungsplans werden die VBK bereits 2007 Werte erreichen, nach denen zukünftig auch der Busbereich das Testat ohne Auflagen erhalten kann.

Strategieprogramm Um die VBK auch zukünftig in die Lage zu versetzen, sich auf neue Gegebenheiten der ÖPNV-Märkte und sonstige Entwicklungen schnell einstellen zu können, wurde 2006 zusammen mit der Schwestergesellschaft AVG ein Strategieprogramm gestartet. In diesem arbeiten neben der Geschäftsleitung, den Hauptabteilungs- und den Abteilungsleitern auch Betriebsräte und sonstige Mitarbeiter mit. Darüber hinaus waren alle Mitarbeiter aufgerufen, sich aktiv in den Prozess einzubringen. Die Geschäftsleitung ist davon überzeugt, mit diesem Programm einen wichtigen Anstoß für die Zukunftsfähigkeit für das Unternehmen gegeben zu haben.

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 Bestand-

teil 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 2006 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst.

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.

Neuer Tarifvertrag Die Gewerkschaft ver.di und die kommunalen Arbeitgeber Baden-Württembergs haben einen Spartenarbeitsvertrag 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. Somit gilt ab dem 01.01.2007 für die Beschäftigten der VBK dieser neue Tarifvertrag. Für die Mitarbeiter, die vor dem 01.01.2007 eingetreten sind, wurden langfristige Übergangsregelungen vereinbart. Auf Dauer erwarten die VBK, durch diesen Tarifvertrag die Personalkosten auf ein wettbewerbsfähiges Niveau verringern zu können, um im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe weiterhin mit der Durchführung des ÖPNV beauftragt zu werden.

Ausblick – Risiken und Chancen

Für 2007 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2006.

Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der weiter steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausstattungsgegenstände, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Zumal diese als Folge der niedrigeren staatlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Fahrgästen belastet werden. Deswegen



wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüberschuss von 24,4 Mio. € ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. April 2007 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 4,7 Prozent beschlossen worden.

Im Falle einer weiteren Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten oder einer völligen Aufhebung des Ladenschlussgesetzes müssten die VBK höchstwahrscheinlich ihren Leistungsumfang erhöhen, ohne dass dem nennenswerte Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste gegenüberstünden.

Durch den globalen Klimawandel hervorgerufene steigende Durchschnitts- und Höchsttemperaturen könnten den Druck auf die VBK erhöhen, die Straßen- und Stadtbahnwagen zukünftig mit Klimaanlage auszustatten. Als Folge würden sich durch höhere Anschaffungskosten bzw. durch die Nachrüstung entstehenden Kosten die Abschreibungen erhöhen, was das VBK-Ergebnis belasten würde. Der Fahrstromverbrauch würde wegen des höheren Fahrzeuggewichts und des Betriebs der Klimaanlage steigen.

In den letzten Jahren hat der Vandalismus in und an den Stadt- und Straßenbahnen sowie an den Haltestelleneinrichtungen erheblich zugenommen. Um die Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden zu verringern, haben die VBK begonnen, Stadtbahnfahrzeuge mit Kameras zur Videoüberwachung auszustatten. Innerhalb der nächsten fünf Jahre sollen alle Schienenfahrzeuge der VBK und der Schwestergesellschaft AVG sowie Brennpunkthaltestellen mit derartigen Anlagen ausgestattet werden.

Sollten aufgrund der weltweiten Konflikte und der weltweit immer noch steigenden Nachfrage 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 Sicherungstechnik auswirken.

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

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. €. Die in Aussicht gestellte Verringerung der Kürzungen um 500 Mio. € auf 1,8 Mrd. € ist gesetzlich noch nicht verabschiedet worden.

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 des 20. Jahrhunderts hergestellten Hochflur-Stadtbahnwagen notwendig werden. Derzeit hat das Land Baden-Württemberg die Förderung von Schienenfahrzeugen sogar ganz ausgesetzt.

Radreifen für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge können nur aus einer ganz bestimmten Stahlsorte gefertigt werden. Dieser Stahl bzw. seine Schmelze weist eine besonders hohe Reinheit auf. Derzeit ist in Europa nur ein Stahlwerk in der Lage, diesen Stahl herzustellen. Deswegen kommt es bei den Herstellern der Radreifen zu Lieferengpässen. Sollte sich diese Situation verschärfen, könnte unter Umständen sogar der Betrieb nicht mehr in gewohntem Maß Aufrecht erhalten werden. Auf jeden Fall ist von weiteren Preissteigerungen für Radreifen auszugehen.

Im Juni 2006 wurde 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 zumindest ergebnisneutral sind.



Im September 2006 wurde mit dem Bau des neuen Betriebshofs Ost der VBK in der Gerwigstraße begonnen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des ersten Teils ist für Ende 2008 geplant. Sollte sich die Inbetriebnahme wesentlich verzögern, wird das Ergebnis der VBK weiter durch zusätzliche Überführungs- und Rangierfahrten sowie nichtoptimale Arbeitsabläufe bei der Fahrzeugwartung belastet. Für diesen Teil des Betriebshofs Ost erhalten die VBK einen Festbetrag als Investitionszuschuss. Höhere als die veranschlagten Baukosten gehen somit allein zu Lasten der VBK und würden das Ergebnis langfristig über höhere Abschreibungen belasten. Verzögerte Auszahlungen des bewilligten Zuschusses würden zusätzliche Kosten für die Vorfinanzierung hervorrufen, was das Ergebnis der VBK belasten könnte.



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 Möglichkeit, 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.

Die kommunalen Verkehrsunternehmen sind weiterhin gezwungen, eine Doppelstrategie zu verfolgen. Einerseits müssen sie bestrebt sein, die aus der neuen Verordnung sowie 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.

Angesichts dieser Diskussion darf man jedoch eines nicht vergessen. 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.

Karlsruhe, 05. März 2007

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Casazza'.

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

Impulse für die Zukunft

Europäisches Forschungsprojekt URBAN TRACK

Der Fahrweg der Straßen- und Stadtbahnen in der Karlsruher Kaiserstraße muss dringend erneuert werden. Nicht zuletzt deswegen, weil die Belastung des Oberbaus in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat. Ein moderner Niederflur- oder Zweisystem-Stadtbahnwagen wiegt etwa doppelt so viel wie eine Straßenbahn aus den 60er oder 70er Jahren. Doch ist gerade in diesem sensiblen Innenstadtbereich ein Eingriff an viele Rahmenbedingungen geknüpft. Das Hauptaugenmerk liegt auf dem Faktor Zeit, denn zum einen ist diese Ost-West-Achse die Lebensader des Straßenbahnnetzes und sollte nicht länger unterbrochen werden als unbedingt nötig, und zum anderen muss sich der Einzelhandel auf eine Baustelle und verschlechterte Anlieferbedingungen einstellen. Aber auch finanzielle Aspekte, insbesondere im Hinblick auf die Kombilösung, die unter anderem einen Straßenbahntunnel unter der Kaiserstraße beinhaltet, spielen eine Rolle.

Die Lösung liegt in wiederverwendbaren Fertigteilenelementen, die nach Bau des Straßenbahntunnels an anderer Stelle im Netz wieder eingebaut werden können. Die vorgefertigten Platten erhalten bereits vor dem Einbau die Oberflächenstruktur des heutigen Bahnkörpers und werden nach einem modularen System eingebaut. So kann ein 150 m langer doppelgleisiger Abschnitt in nur 14 Tagen erneuert werden und fügt sich nahtlos in die bestehende Oberflächengestaltung ein.

Die Entwicklung und wissenschaftliche Begleitung dieser Maßnahme wird im Rahmen des europäischen Forschungsvorhaben „Urban Track“ finanziell gefördert. Ziel des Projekts, das 2010 enden soll, ist die Entwicklung eines neuen europäischen Standards für innerstädtische Straßenbahngleise. Dabei wird ein Prototyp der Betonplatte in einem Kölner Labor besonderen Tests unterzogen. Durch permanenten Lastwechsel und Beanspruchung der Oberfläche auf einer Rundlaufanlage wird die Langlebigkeit der Oberflächen und Fugenverbindungen untersucht. Auch sollen die Schall- und Erschütterungsemissionen, die ebenfalls ständig gemessen werden, reduziert werden.

Insgesamt bearbeiten im Rahmen des Urban Track-Projektes 32 Partner (Universitäten, Gleis- und Fahrzeughersteller, Beratungsfirmen sowie Verkehrsunternehmen) aus neun verschiedenen Ländern unterschiedliche Fragestellungen aus dem Themengebiet des städtischen Gleisbaus. In Arbeitsgruppen werden Themen wie zum Beispiel die kostengünstigen Erneuerungen bestehender Infrastruktur, die Entwicklung wartungsarmer Rasengleise oder neuer schall- und erschütterungsarmer Oberbauformen untersucht. Außerdem soll eine Software entwickelt werden, die den Verkehrsunternehmen helfen soll, ihre Instandhaltungsmaßnahmen zu optimieren.

Eine Vorstufe des Produkts wird bereits 2007 in der Kaiserstraße zwischen den Haltestellen Herrenstraße und Europaplatz eingebaut werden, 2008 werden die gewonnenen Erkenntnisse in weitere Bauabschnitte einfließen.





UNIVERSITÄT KARLSRUHE (TH)

15:05 Uhr
299 PS

für die pünktliche Vorlesung

Täglich machen sich 30.000 Studenten auf den Weg in die Karlsruher Hochschulen – 19.000 allein in die Elite-Uni. Mit der preiswerten Studi-karte für unsere Busse und Bahnen kommen sie bequem direkt vor die Uni. Und umweltfreundlich: Mit 1 Liter Diesel auf 100 Kilometer pro Sitzplatz und minimalem Schadstoffausstoß durch das moderne CRT-System inklusive Partikelfilter braucht niemand ein schlechtes Gewissen zu haben.





WILDPARKSTADION

19:12 Uhr
100 Plätze
für erstklassige Fans

Wer eine Eintrittskarte ins Wildparkstadion hat, freut sich nicht nur auf ein erstklassiges Spiel – sondern auch über die kostenlose Fahrt vors Stadion. Denn jede Eintrittskarte gilt auch als Fahrkarte. Auch die Umwelt hat was davon: Unsere Busse erzeugen so wenig Emissionen, dass die Umwelt sauber bleibt. Und Fans mit Führerschein müssen auf das ein oder andere Bierchen im Stadion nicht verzichten.





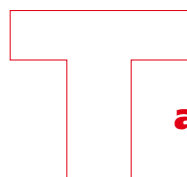
TRAMREINIGUNG TULLASTRASSE

00:35 Uhr **2 Hände** für eine rund um die Uhr saubere Leistung

Täglich hinterlassen rund 300.000 Fahrgäste ihre Spuren. Deshalb ist man bei uns Tag und Nacht im Einsatz, die Busse und Bahnen wieder auf Hochglanz zu bringen. Innen genauso wie außen. Schließlich sollen sich unsere Fahrgäste auch schon auf ihrem Heimweg wie zu Hause fühlen.

Leistungsprofil

Tarif und Verkauf	31
Bau und Planung	32
Betrieb und Verkehr	34
Fahrzeuge und Werkstätten	36
Mitarbeiter	38



arif und Verkauf

Bemängelten viele Kunden in den letzten Jahren eine Lücke im Fahrkartensortiment zwischen Einzelfahrschein und Monatskarte, wurde diese 2006 geschlossen: Am 1. April wurde die „Quattro-Karte“ eingeführt. Wer häufig einen Tagesausflug mit Bahn und Bus unternimmt, aber für den Kauf einer Monatskarte dann doch zu selten fährt, profitiert von diesem Angebot erheblich. Die „Quattro-Karte“ bietet auf den normalen Preis der City- oder Regiokarte immerhin eine Ermäßigung von 17 Prozent. Wie bei den bewährten Viererkarten enthält auch die „Quattro-Karte“ vier Entwertungsfelder. Erhältlich ist das neue Angebot jeweils als City- und Regiokarte in der „solo“-Version für eine Person.

Zeitgleich zur Einführung der neuen „Quattro-Karte“ hob der Karlsruher Verkehrsverbund, dessen Tarif im Netz der VBK gilt, am 1. April die Tarife um durchschnittlich 3,4 Prozent an. Davon ausgenommen blieben die Einzelfahrscheine, während die Preise für die Viererkarten, 24-Stunden-Karten und Umweltkarten erhöht wurden. Mit Beginn des Wintersemesters und des neuen Schuljahres erfolgte im September auch eine Preisanpassung bei den Scool- und Studikarten. Die Gründe für die Tarifanpassung waren einmal mehr die steigenden Energiepreise und die Kürzungen bei den öffentlichen Mitteln. So wurden beispielsweise gemäß dem so genannten „Koch-Steinbrück-Papier“ die Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr und die Schwerbehindertenfreifahrt gekürzt. 2006 trat die dritte Stufe dieser Kürzungen in Kraft. Dem gegenüber standen Preiserhöhungen, beispielsweise für Dieselkraftstoff, um bis zu 20 Prozent.

Trotz der Preisanpassung liegen die Tarife in Karlsruhe aber nach wie vor im Vergleich zu anderen baden-württembergischen Städten am unteren Ende der Preisskala.

Neuer Wabenplan für den KVV

Für die Stadt Karlsruhe, und somit auch für die Linien der VBK, war 2006 das letzte Jahr als Tarifzone 100 des KVV. Mit dem Jahreswechsel 2006/2007 stellte der KVV seinen Tarifplan vom Zonen- auf das Wabenplan um. Hierbei wurde auch die Erweiterung des KVV-Tarifs in den Enzkreis berücksichtigt, denn ab dem 1. Januar 2007 gelten die KVV-Fahrscheine auf allen Schienenstrecken des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis. Gleichzeitig bietet der neue Wabenplan den Vorteil, dass sich das Verbundgebiet näher an den geografischen Realitäten darstellen lässt und der Plan somit insgesamt übersichtlicher wird.



B au und Planung

Die VBK wollen und werden auch in Zukunft weiter in den Ausbau ihrer Infrastruktur investieren. Jedoch müssen als Folge der nach wie vor angespannten Haushalts-situation der öffentlichen Hand mehrere vorgesehene Bauprojekte aufgeschoben werden. Dazu zählen beispielsweise der Umbau der Strecke nach Rintheim für Niederflurwagen, die Verlängerung der Straßenbahn nach Knielingen Nord sowie die neue Strecke durch die Schlachthausstraße und Kriegsstraße Ost bis zum Mendelssohnplatz. Grundsätzlich wollen die VBK aber auch für neue Vorhaben die planrechtlichen Voraussetzungen schaffen, um unter geänderten Rahmenbedingungen rasch bauen zu können.

Neuer Betriebshof Ost Das größte derzeit laufende Projekt der VBK ist der Neubau eines Betriebshofes für Stadt- und Straßenbahnen in der Gerwigstraße in unmittelbarer Nähe des alten Betriebshofs Ost in der Tullastraße.

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 Mindeststradien von 25 m. Am 18. September gaben unter anderem Siegfried König, Aufsichtsratsvorsitzender der VBK und Erster Bürgermeister Karlsruhes, sowie VBK-Geschäftsführer Dr. Walter Casazza mit dem ersten Spatenstich den symbolischen Startschuss für das Großprojekt. Aus finanziellen Gründen muss das Vorhaben gestreckt und auf mehrere Bauabschnitte aufgeteilt werden. Im ersten Abschnitt werden zunächst die Halle für Reinigung und Wartung, ein Leitstellengebäude für eine zentrale Leitstelle für Stadt und Region und zwei Abstellhallen mit zusammen zwölf Gleisen für 48 Achsachser gebaut. Das Land Baden-Württemberg hat zugesagt, diesen Abschnitt mit bis zu 30 Mio. € zu bezuschussen.

Barrierefreiheit Das Programm zum behindertengerechten Ausbau der Haltestellen wurde 2006 fortgesetzt. Die Haltestelle Herrenstraße in der Karlsruher Kaiserstraße ist eine der meistbenutzten Haltestellen überhaupt. Um die Bedürfnisse der Mobilität aller Fahrgäste mit den stadtplanerischen Vorgaben in der Innenstadt in Einklang zu bringen, entschied man sich dafür, die Bahnsteige auf einer Länge von jeweils 23 m auf 34 cm anzuheben.



Somit kann man in die Niederflurwagen an den ersten beiden Türen niveaugleich eintreten bzw. einrollen.

Für die Haltestelle auf dem Vorplatz des Karlsruher Hauptbahnhofs wird derzeit eine Lösung gesucht, die die Barrierefreiheit ermöglichen soll, ohne den von Vitali 1913 konzipierten Charakter des Platzes, des „Eingangs“ von Karlsruhe, zu verändern. Schwierigkeiten bereitet insbesondere der Umstand, dass für Busse, Niederflurstraßenbahnen und Mittelflurstadtbahnwagen drei verschiedene Bahnsteighöhen (15, 34 und 55 cm) notwendig sind. Die VBK arbeitet hier in bewährter Weise eng mit Stadtplanungs- und Tiefbauamt zusammen.

Straßenbahn in die Nordstadt Am 27. Mai 2006 war es soweit: Nach rund 26 Monaten Bauzeit wurde die neue Straßenbahnstrecke in die Karlsruher Nordstadt eröffnet.

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.

Der überwiegende Teil – etwa 2,8 km – wurde als Rasengleis auf Basis einer so genannten „festen Fahrbahn“ nach dem System Rheda-City-Karlsruhe gebaut, dies unterstreicht den Alleincharakter des Straßenzugs.



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 2006 der Wechsel von etwa 30 Jahre alten Gleisen in der Blücherstraße zwischen den Haltestellen Yorckstraße und Städtisches Klinikum sowie der Wechsel des teilweise bis zu 70 Jahre alten Gleisdreiecks in der Kreuzung Tullastraße/Rintheimer Straße in der Karlsruher Oststadt. 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 der beiden Streckenabschnitte komplett neu angelegt. Weil am Wochenende vom 1. bis 3. April für den Einbau der Weichen für den Abzweig auf die neue Strecke in die Nordstadt der Streckenabschnitt zwischen Europaplatz und Schillerstraße ohnehin gesperrt werden musste, wurden auch zwischen Kaiserplatz und der Haltestelle Mühlburger Tor die Gleise gewechselt. In der Baumeisterstraße wurde im Hinblick auf die bevorstehende Gleismittenerweiterung das südliche Gleis wegen Kanalbauarbeiten abgebaut. Der Wiedereinbau in der neuen Lage ist für 2008 vorgesehen.

Betrieb und Verkehr

Wieder über 100 Mio. Fahrgäste

Ob es nun der lange Winter 2005/06 war, oder die als hoch empfundenen Preise für Benzin und Diesel, oder das gute Angebot der VBK oder eine Kombination aus allem – was kaum jemand für möglich gehalten hat, ist eingetreten: Die VBK haben die Fahrgastzahl 2006 noch einmal auf jetzt 108,1 Mio. steigern können. In diesem Wert sind die unentgeltlich beförderten schwerbehinderten Fahrgäste enthalten.

Als Folge der Liniennetzumstellung und der Eröffnung der Straßenbahnstrecke in die Nordstadt nahm die Betriebsleistung gegenüber dem Vorjahr der VBK zu. Beim Bus stieg sie um 0,1 auf 4,0 Mio. Wagenkilometer, auf der Schiene erhöhte sich die Leistung von 8,6 auf 8,9 Mio. Wagenkilometer.

Zum Fahrplanwechsel im Mai wurden 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. Am Hauptbahnhof wechseln die Fahrzeuge ihre Liniennummer und fahren als Linie 4 durch die Karlstraße in

die Waldstadt. 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 von der Linie 6 bedient, die vom Tivoli über Hauptbahnhof, Karlstraße, Europlatz nach Daxlanden bzw. Rappenwört fährt. Die Buslinie 70 wurde verkürzt, sie fährt nur noch vom Entenfang zur neuen Haltestelle Heidehof, wo man in die Straßenbahn umsteigen kann. Ziel der Umstellung war es, die etwa gleich großen und ähnlich strukturierten Stadtteile Waldstadt (z.B. mit der Waldorf- und der Europaschule) und Nordstadt (Heisenberg-Gymnasium und Berufsakademie) mit gleich großen Fahrzeugen bedienen zu können; außerdem die Aufrechterhaltung des Fünf-Minuten-Takts in der Ettlinger und der Karlstraße sowie eine gleichmäßigere Verteilung der Bahnen in der Kaiserallee.

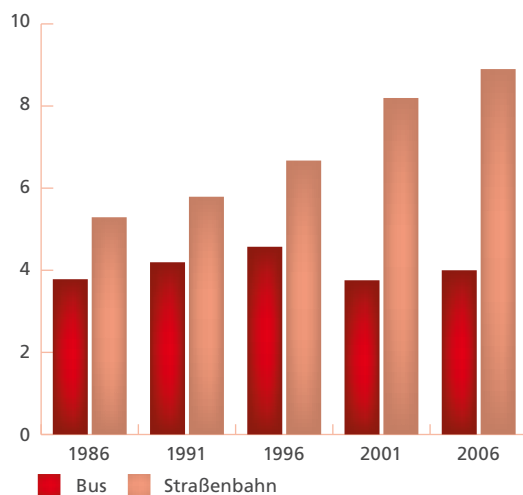
Großveranstaltungen

Ein herausragendes Ereignis für Karlsruhe war 2006 die Schlussetappe der Deutschland Tour am 9. August. Tausende Zuschauer verfolgten die Ankunft entlang der Strecke durch das westliche Karlsruhe und an der Messe.

Für die VBK kam zum erhöhten Fahrgastaufkommen erschwerend hinzu, dass die gesamte Schienenstrecke zwischen Europaplatz und Karl-Delisle-Straße wegen des Radrennens nicht befahren werden konnte. Die Strecken waren ab morgens bis gegen 18 Uhr gesperrt. Daher musste der Bereich weiträumig umfahren werden.

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

Betriebsleistung VBK, Wagenkilometer in Mio.





Auch die alljährlich stattfindenden Großereignisse wie „Das Fest“, ein Open-Air-Konzert in der Günther-Klotz-Anlage, die Karlsruher Museumsnacht „Kamuna“ und andere wurden mit Erfahrung, Routine und außergewöhnlichem Engagement der Mitarbeiter wie gewohnt souverän bewältigt. Während der Fußballweltmeisterschaft stellten die Siegesfeiern in der Innenstadt, vor allem nach den Spielen der Deutschen Nationalmannschaft, ebenso wenig ein Problem dar wie der An- und Abtransport der Fans von den Public-Viewing-Events. Auch bei den Heimspielen des KSC setzen zahlreiche Fans auf die VBK, nicht zuletzt dank des bewährten Kombitickets. Ein wirkliches Problem war jedoch, dass einige auswärtige, wirklich nur so genannte „Fans“ einiger Gastmannschaften meinten, ihren Frust nach den (verlorenen) Spielen an Bussen und Bahnen der VBK auslassen zu müssen.

Schlossgarten- und Turmbergbahn Auch die Schlossgartenbahn drehte 2006 wieder ihre Runden durch den Park, der ihr Namensgeber ist. 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. Doch in den letzten beiden Jahren meinte es das Wetter nicht gut mit Greif. 2005 durfte Greif wochenlang wegen Feuergefahr nicht fahren, weil es zu trocken war; 2006 war das Wetter ab Mitte Juli so schlecht, dass häufig nicht einmal Greif motivieren konnte, bei trübem

Wetter durch den Schlossgarten zu fahren. Auf der Schlossgartenbahn wurden an 149 Betriebstagen 46.196 Fahrgäste befördert, 8,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Einnahmen sanken um 4,2 Prozent auf 69.857,50 €. Die Betriebsleistung betrug 22.548 Wagenkilometer.

Die Turmbergbahn fuhr 2006 an 240 Tagen. Dabei ruhte der Betrieb wie jedes Jahr wegen der notwendigen Revisionsarbeiten im März für etwa fünf Wochen. Im Winter 2006/07 wurde die notwendige Jahreswartung zum ersten Mal in den Spätherbst vorgezogen, um bei Schnee, der jedoch leider fast komplett ausblieb, die Rodler auf den Karlsruher Hausberg transportieren zu können.

Wegen der beiden Revisionspausen fuhren 2006 weniger Fahrgäste, 70.280 Personen, (- 4,0 Prozent), als 2005 mit. Die Einnahmen sanken ebenfalls, um 6,6 Prozent auf 52.726,10 €. Die Betriebsleistung betrug 4.228,7 Wagenkilometer (2.326 Seilkilometer), 4,2 Prozent weniger als 2005. Erfolgreichster Monat der Turmbergbahn war der Mai, in dem 10.996 Fahrgäste befördert wurden.

Fahrzeuge und Werkstätten

2006 wurden keine neuen Fahrzeuge an die VBK ausgeliefert. So konnten sich die Mitarbeiter in den Werkstätten voll und ganz der Pflege des vorhandenen Wagenparks widmen. Regelmäßige Fristarbeiten und außerplanmäßige Reparaturen standen dabei im Mittelpunkt; gleichzeitig wurden aber auch einige wichtige mittel- und langfristig wirksame Maßnahmen eingeleitet und zum Teil auch bereits umgesetzt.

Sauberkeit der Fahrzeuge Ein wichtiges Thema, mit dem sich die Werkstätten in den nächsten Jahren beschäftigen werden, ist die Sauberkeit der Fahrzeuge – bezüglich der Innen- wie der Außenwirkung. Um die Umweltbelastung durch Mobilität so gering wie möglich zu halten, haben die VBK bereits seit einigen Jahren alle neuen Busse mit dem CRT-System der Firma HJS ausgestattet und dadurch alle Emissionen, vor allem aber die Partikelemissionen, auf ein Niveau weit unter den gesetzlichen Werten beschränken können. 2006 wurden fünf Gelenkbusse des Baujahres 1997 ebenfalls mit dem CRT-System, das unter anderem auch aus einem Partikelfilter besteht, nachgerüstet. Die Maßnahme kostete ca. 43.000 €, wovon 12.000 € vom Land Baden-Württemberg übernommen wurden. Damit sind jetzt alle Busse der VBK, bei denen es ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist, mit Partikelfiltern ausgestattet.

Auch die „zu sehende“ Sauberkeit der Fahrzeuge – der Busse wie der Stadt- und Straßenbahnen – wollen die VBK in den nächsten Monaten und Jahren verbessern. Hierfür haben die VBK ein langfristiges Programm gestartet. Dabei werden die Prozesse der Innen- und Außenreinigung so weit wie möglich standardisiert. Alle Fahrzeuge werden nach festgelegten Programmen in regelmäßigen Abständen gereinigt. Bei Bedarf werden die Intervalle außerplanmäßig verkürzt und die Fahrzeuge, zum Beispiel im Winter, häufiger gereinigt.

Restrukturierung der KOM-Werkstatt Im Rahmen der Prüfung gemäß dem vierten Kriterium des EuGH-Urteils im Fall Altmark-Trans kam die WIBERA zu dem Ergebnis, dass die VBK im Busbereich das Kriterium eines „durchschnittlichen, gut geführten“ Unternehmens nicht erfüllen. Insbesondere die Bus-Werkstatt erwies sich als nicht konkurrenzfähig. Die Verweildauer der Busse in der Werkstatt war zu lang, die Wartungskosten waren zu hoch, die Anzahl der Busse lag über der von den Prüfern als notwendig erachteten Zahl, außerdem arbeiteten in der Bus-Werkstatt zu viele Mitarbeiter.

Die Analyse ergab, dass die Prozesse und Arbeitspläne seit Ende der 80er Jahre nicht mehr wesentlich geändert worden waren. Damals jedoch verfügten die VBK noch über rund 90 Busse. Als Folge der seitdem eröffneten neuen Stadt- und Straßenbahnlinien war diese Zahl stark zurückgegangen. Vor allem der so genannte Schichtdienst, eine 24-Stunden-Bereitschaft in den beiden Betriebshöfen in der Tullastraße und im Rheinhafen, stellte sich als überdimensioniert heraus.

Die VBK reduzierten daraufhin zum Jahresende 2006 die Zahl der Busse von 60 auf 50. Es gibt nur noch einen Schichtdienst, der im Zwei-Schichtbetrieb zwischen 15 Uhr nachmittags und 7 Uhr morgens mit nur jeweils einem Mitarbeiter beide Betriebshöfe abdeckt. Zwischen 7 und 15 Uhr kümmert sich die Werkstatt selbst um die Einsatzbereitschaft der Busse. In der Werkstatt werden die Prozesse optimiert. Software wie SAP-PM (dieses Programm wurde gleichzeitig auch in der Werkstatt für Schienenfahrzeuge eingeführt) und ein Add-On zu SAP soll die Arbeit erleichtern. Der Arbeitsablauf zwischen Lager und Werkstatt wird verbessert. Die Organisation wurde den Anforderungen ebenfalls angepasst.

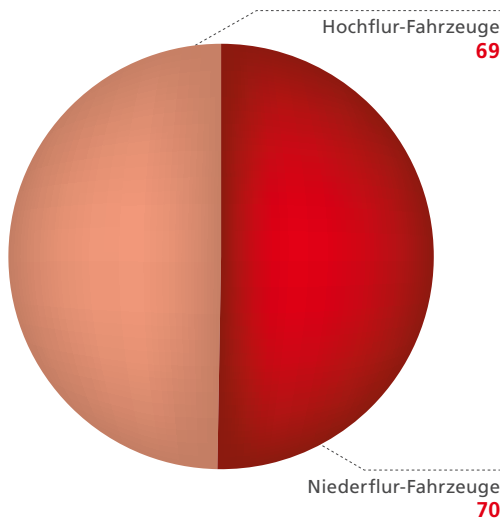
Aufgrund des Wachstums im Straßenbahnbereich konnte die Restrukturierung ohne betriebsbedingte Kündigungen umgesetzt werden. Vier Mitarbeiter wechselten von der Kfz-Werkstatt in die Schienenwerkstatt, einer zur Weichenschlosserei. Zwei weitere Mitarbeiter werden in absehbarer Zeit in Ruhestand gehen.

Mit der Umsetzung dieses Restrukturierungsplans werden die VBK bereits ab 2007 das vierte Kriterium des EuGH-Urteils auch im Busbereich erfüllen.

Im Rahmen der Verkleinerung der Busflotte konnten die VBK auch sämtliche Hochflurfahrzeuge abstellen, so dass die VBK im Busbereich nunmehr ausschließlich über Niederflurfahrzeuge verfügen.



Anzahl Niederflur-Fahrzeuge Straßen- und Stadtbahnen



Einsatz einer mobilen Radsatzdrehmaschine Im Frühjahr wurde in der Straßenbahnwerkstatt erstmals eine mobile Radsatzdrehmaschine der Firma Hegenscheidt eingesetzt. Diese ermöglicht die Radsatzbearbeitung unter einem angehobenen Fahrzeug ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen.

Ziel dieses Einsatzes war eine kurzfristige Erweiterung der Produktionskapazitäten, da die vorhandenen Unterflurdrehmaschinen wegen infrastrukturbedingter Verschleißerhöhung Durchmesserangleichungen, vor allem an den Niederflurfahrzeugen, nicht im gewünschten Umfang realisieren konnten. Ein optimiertes Folgemodell wird 2007 eingesetzt werden und für kurze Zeit die Maschinenkapazität erhöhen.

Um die Ursache des höheren Verschleißes an den Radreifen zu ermitteln, wurden zusammen mit Spezialisten der Bauabteilung und der Firma Schreck-Mieves umfangreiche Spurführungs- und Verschleißbetrachtungen des Rad-Schiene-Systems durchgeführt.

Die ergänzend durchgeführten Verschleißuntersuchungen einer größeren Anzahl von Fahrzeugen jeden Typs bestätigten die Auslegung des Radreifenprofils. Das mit dem Zweisystembetrieb entwickelte und in der heutigen Form seit zehn Jahren eingesetzte Profil erfüllt die Anforderungen und kann somit weiter unverändert eingesetzt werden.



M

itarbeiter

Die VBK bieten nach wie vor sichere Arbeitsplätze. Arbeitsplatzabbau war auch 2006 kein Thema. Ganz im Gegenteil, die Mitarbeiteranzahl ist im Verlauf des Jahres sogar geringfügig gestiegen: Am 31. Dezember waren bei den VBK 1.064 Mitarbeiter beschäftigt. Hinzu kamen noch Aushilfen und Auszubildende sowie diejenigen Mitarbeiter, die sich bereits in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befanden. Weitere 24 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt, zum Beispiel weil sie ihren Wehr- oder Zivildienst ableisteten oder weil sie in Elternzeit waren. 43 Mitarbeiter der VBK arbeiteten Teilzeit, ihre durchschnittliche Arbeitszeit variierte zwischen 7,7 und 35 Stunden pro Woche.

Die Möglichkeit, mittels Altersteilzeit vorzeitig in Ruhestand zu gehen, erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit. 119 Beschäftigte haben Altersteilzeit beantragt. 40 Mitarbeiter befanden sich im Dezember 2006 in der Arbeitsphase und 24 Mitarbeiter bereits in der Freistellungsphase der Altersteilzeit. Sowohl die durchschnittliche Beschäftigungsdauer als auch das Durchschnittsalter der Mitarbeiter sind gestiegen; auf 14,32 Jahre bzw. 43,16 Jahre. 27 Mitarbeiter wurden für eine 25-jährige und vier Mitarbeiter für eine 40-jährige Dienstzeit geehrt.

Die VBK sind sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und bilden deswegen seit Jahren über dem betrieblichen Bedarf aus. Am 31. Dezember waren bei den VBK 33 Auszubildende beschäftigt: neun Kfz-Mechatroniker, 13 Feinwerkmechaniker, acht Elektroniker (Fachrichtung Energie- und Gebäudetechnik) und drei Industriekaufleute. Elf Auszubildende haben 2006 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Sie wurden gemäß der tarifvertraglichen Vereinbarung befristet übernommen.

Der Anteil technischer Berufe, die traditionell eher von wenigen Frauen ergriffen werden, ist bei den VBK sehr groß. Gerade deshalb wollen die VBK den Frauenanteil an der Belegschaft weiter steigern und Frauen ermutigen, sich solchen Berufen zuzuwenden. 2006 ist dies auch gelungen, der Frauenanteil hat sich leicht auf 13,04 Prozent erhöht. Um diese Entwicklung langfristig zu stützen, nahmen die VBK auch 2006 wieder an der Veranstaltung „Girls-Day“ teil und boten interessierten Mädchen spannende Einblicke vor allem in den Arbeitsablauf der Werkstätten und der Leitstelle.

Der kommunale Arbeitgeberverband Baden-Württemberg und die Gewerkschaft ver.di haben sich im Jahr 2005 auf den Abschluss eines Spartentarifvertrages Nah-

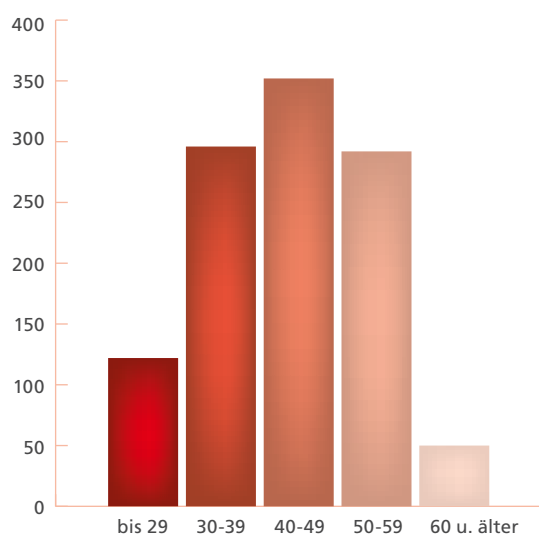


verkehr Baden-Württemberg (BzTV-N BW) für die kommunalen Verkehrsunternehmen geeinigt. Dieser ersetzt den bisherigen BAT/BMTG-Tarif. Daher gab es 2006 im BAT/BMTG keine linearen Lohn- und Gehaltserhöhungen mehr. Es wurden lediglich Einmalzahlungen in der Gesamthöhe von 300 € pro Mitarbeiter, ausbezahlt in drei Teilbeträgen zu je 100 €, vereinbart. Der TV-N konnte erst nach Abschluss einer betrieblichen Anwendungsvereinbarung in Kraft treten. Diese Anwendungsvereinba-

rung wurde im Jahr 2006 abgeschlossen, so dass ab dem 1. Januar 2007 für alle Mitarbeiter der VBK dieser neue Tarifvertrag zur Anwendung kommt.

Der neue Tarifvertrag ist leistungsorientierter als sein Vorgänger. Bisher starre Zulagensysteme werden durch leistungsorientierte Entgeltsysteme ersetzt. Die Entgeltstufen hängen zukünftig von der Betriebszugehörigkeitsdauer und nicht mehr vom Alter des Mitarbeiters ab. Komponenten wie Zuschläge aufgrund von Heirat oder Kindern sind im neuen Tarifvertrag nicht mehr vorgesehen. Auch die bisherige tarifliche Unterscheidung zwischen Arbeitern und Angestellten wird nicht mehr vorgenommen. Für Mitarbeiter, die vor dem 1. Januar 2007 noch nach den Bedingungen des alten Tarifvertrags eingestellt wurden, gibt es langfristige Übergangsregelungen.

Altersstruktur VBK (ohne Azubis u. dauerhaft beurlaubte Mitarbeiter)



Die Mitarbeiter wurden in zahlreichen Informationsveranstaltungen, zum Beispiel im Anschluss an Betriebsversammlungen über die neuen Regelungen und die Bedingungen der Überleitung informiert. Aufgrund akribischer Vorbereitung gab es bei der Umstellung auf den neuen Vertrag keine Pannen, alle Mitarbeiter erhielten auch im Januar 2007 pünktlich ihren Lohn oder ihr Gehalt.

Jahresabschluss

Kurzübersicht Bilanz	41
Bilanz	42
GuV	43
Anhang	44
Anlagennachweis	48
Abschlussvermerk	50
Bericht des Aufsichtsrats	51

Kurzübersicht Bilanz

	2006 in Mio. €	2005 in Mio. €
Bilanzsumme	264,0	273,1
Anlagevermögen	213,5	221,4
Vorräte	18,2	18,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	32,1	32,8
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,2	0,2
aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,03	0,7
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	37,6	35,7
Verbindlichkeiten	83,4	93,9
passive Rechnungsabgrenzungsposten	4,2	4,6
Aufwand	116,8	109,1
Ertrag	116,8	109,1
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Bilanz

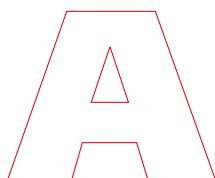
zum 31.12.2006

AKTIVSEITE	€	31.12.2006 €	31.12.2005 €
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	384.234,00		556.869,00
II. Sachanlagen	212.741.617,44		197.753.956,24
III. Finanzanlagen	334.418,43		23.071.451,58
		213.460.269,87	221.382.276,82
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.171.748,66		17.988.613,67
2. Waren	11.267,02		12.420,68
		18.183.015,68	18.001.034,35
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.577.735,26		2.907.015,45
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.332.694,46		2.980.382,72
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	125.596,67		204.867,60
4. Forderungen gegen Gesellschafter	24.397.098,30		23.520.907,60
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.691.813,28		3.177.491,63
		32.124.937,97	32.790.665,00
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	233.484,97		236.719,18
		233.484,97	236.719,18
		50.541.438,62	51.028.418,53
C. Rechnungsabgrenzungsposten		25.022,85	661.683,56
		264.026.731,34	273.072.378,91
PASSIVSEITE	€	31.12.2006 €	31.12.2005 €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	100.000.000,00		100.000.000,00
II. Kapitalrücklage	38.864.426,17		38.864.426,17
		138.864.426,17	138.864.426,17
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	9.678.682,00		9.613.093,00
2. Sonstige Rückstellungen	27.955.931,82		26.102.292,24
		37.634.613,82	35.715.385,24
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	37.206.157,76		38.988.224,46
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.065.739,86		2.539.078,11
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.793.049,75		1.945.401,11
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	40.137.358,71		46.526.217,13
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	1.164,75		514.866,81
6. Sonstige Verbindlichkeiten	1.169.743,57		3.425.468,70
davon aus Steuern 356.187,68 € (Vorjahr 369.219,39 €)			
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 10.642,65 € (Vorjahr 1.175.030,99 €)			
		83.373.214,40	93.939.256,32
D. Rechnungsabgrenzungsposten		4.154.476,95	4.553.311,18
		264.026.731,34	273.072.378,91

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr 2006

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	01.01.-31.12.2006 €	01.01.-31.12.2005 €
1. Umsatzerlöse	78.069.135,44	75.420.887,03
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	39.984,40	-108.511,31
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	837.071,40	569.473,36
4. Sonstige betriebliche Erträge	11.902.586,47	8.669.511,87
	90.848.777,71	84.551.360,95
5. Materialaufwand		
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	15.987.848,76	13.729.142,12
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	15.952.239,10	19.741.051,18
	31.940.087,86	33.470.193,30
6. Personalaufwand		
a. Löhne und Gehälter	41.118.139,99	38.731.445,60
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 3.816.871,57 € (Vorjahr 3.933.905,03 €)	16.641.960,25	11.983.468,85
	57.760.100,24	50.714.914,45
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	15.429.979,05	13.127.999,39
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	8.060.163,88	7.956.103,85
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	327.156,18	1.235.176,65
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.924.908,36	13.522,32
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.603.765,88	3.682.278,77
12. Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	-23.693.254,66	-23.151.429,84
13. Sonstige Steuern	85.213,75	84.634,25
14. Erträge aus Verlustübernahme	23.778.468,41	23.236.064,09
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00



Anhang

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

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 242 ff. und § 264 ff. sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG 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 nieder verzinslichen Arbeitgeberdarlehen zum Barwert, alle anderen Finanzanlagen zum Nennwert bilanziert.

Geringwertige Wirtschaftsgüter wurden voll abgeschrieben.

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

Für den Bestand der Handlager in den Werkstätten wurde ein Festwert von 115 T€ gebildet.

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 Pensionsanwartschaften sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5,5 Prozent (Vorjahr 6 Prozent) mit dem Teilwert bewertet. Bei Verwendung des bisherigen Zinssatzes von 6 Prozent ergäbe sich ein um 537 T€ niedrigerer Rückstellungsbetrag. Aufgrund der Anwendung der neuen Richttafeln 2005 G ergibt sich ein Auflösungsbetrag von 279 T€. Die Gesellschaft verteilt diesen entsprechend den steuerlichen Vorschriften auf einen Zeitraum von drei Jahren, beginnend zum 31. Dezember 2005. Dies führt im Jahr 2006 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 anteilige Kfz-Steuer sowie Miet- und Versicherungszahlungen.

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 2.919 T€ (Vorjahr 4.164 T€).

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 14.137 T€ (Vorjahr 7.551 T€).

Bei 1.098 T€ (Vorjahr 2.158 T€) handelt es sich um Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2005 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde verbraucht. Für das Jahr 2006 wurde sie in Höhe von 3.804 T€ erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 44 T€ (Vorjahr 40 T€).

Für unterlassene Instandhaltungen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres nachgeholt werden, wurde die Rückstellung um 2.305 T€ auf 535 T€ vermindert.

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinbart wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 5.159 T€ (Vorjahr 5.524 T€).

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

Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 3.510 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich bezahlten Ausgleichszahlungen nach dem PBefG. 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 449 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 114 T€ nachträglich erhaltene Erstattungen für Fremdleistungen aus Vorjahren enthalten.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 3.119 T€.

Für die Verbindlichkeiten bestehen folgende Restlaufzeiten:

RESTLAUFZEITEN VERBINDLICHKEITEN:	Gesamt T€	davon mit einer Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr T€	von 1 bis 5 Jahre T€	über 5 Jahre T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	37.206	1.968	11.055	24.183
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.066	3.066	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.793	1.793	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	40.137	27.560	12.577	–
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	1	1	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	1.170	1.170	–	–
Gesamtbetrag	83.373	35.558	23.632	24.183

Angaben zum Jahresergebnis Das Geschäftsjahr 2006 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 in elektronischer Form im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Sonstige Angaben Während des Jahres 2006 waren bei den VBK durchschnittlich 1.070 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 229 Gehaltsempfänger und 841 Arbeiter. Hinzu kamen durchschnittlich 31 Auszubildende und 23 Aushilfskräfte. Weitere 22 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 24 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.

Für Altersbezüge früherer Organe wurden 71 T€ aufgewendet.

Für frühere Organe besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 889 T€.

Zum Zwecke der Altersversorgung für einen Teil der Mitarbeiter sind die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe 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 2006 8,0 Prozent betragen. In 2006 waren für die Zusatzversorgungskasse 34.543 T€ umlagepflichtig.

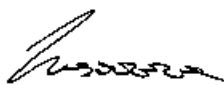
Die Aufwendungen der VBK GmbH für den Aufsichtsrat beliefen sich auf 20 T€.

Für 2007 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 18,2 Mio. € vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 5,8 Mio. € erwartet. Hinzu kommen übertragene Mittel aus den Vorjahren.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 37.724 T€.

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

Karlsruhe, 05. März 2007



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Anlagenachweis für das Geschäftsjahr 2006

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				
	Anfangsstand 01.01.2006	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2006
		(+)	(-)	(+/-)	
	€	€	€	€	€
1	2	3	4	5	6
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen und anlagenähnliche Rechte	3.202.200,39	140.412,99	0,00	7.833,00	3.350.446,38
Sachanlagen					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	64.620.897,04	9.727,26	3.424,51	0,00	64.627.199,79
Bauten auf fremden Grundstücken	4.122.579,48	261.011,19	0,00	35.384,60	4.418.975,27
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	207.914.623,57	10.347.343,05	774.600,24	14.846.960,01	232.334.326,39
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	218.775.219,42	23.080.478,99	1.614.996,71	0,00	240.240.701,70
Maschinen und maschinelle Anlagen	6.902.790,58	296.321,04	0,00	43.333,00	7.242.444,62
Betriebs- und Geschäftsausstattung	32.291.408,06	961.190,24	691.714,91	83.059,97	32.643.943,36
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	22.498.362,85	4.357.773,91	11.551,88	-15.016.570,58	11.828.014,30
	557.125.881,00	39.313.845,68	3.096.288,25	-7.833,00	593.335.605,43
Finanzanlagen					
Ausleihungen	23.152.813,11	312.093,65	23.064.395,00	0,00	400.511,76
	583.480.894,50	39.766.352,32	26.160.683,25	0,00	597.086.563,57

(K) Zuschüsse

(Z) Zuschreibungen

ABSCHREIBUNGEN

RESTBUCHWERTE

Anfangsstand 01.01.2006	Abschreibungen im Geschäftsjahr	angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausge- wiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2006	am Ende des Geschäftsjahres	am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
€	€	(-) €	(+/-) €	€	€	€
7	8	9	10	11	12	13
2.645.331,39	(K) 0,00 320.880,99	0,00	0,00	2.966.212,38	384.234,00	556.869,00
33.307.547,84	(K) 0,00 1.009.291,00	0,00	0,00	34.316.838,84	30.310.360,95	31.313.349,20
2.702.123,48	(K) 0,00 102.321,79	0,00	0,00	2.804.445,27	1.614.530,00	1.420.456,00
143.208.660,57	(K) 6.054.673,96 4.533.835,10	0,00 609.244,24	0,00 1.590.000,00	154.777.925,39	77.556.401,00	64.705.963,00
145.541.865,58	(K) 2.868.872,00 7.655.099,99	678.218,46 936.778,25	0,00 0,00	154.450.840,86	85.789.860,84	73.233.353,84
6.456.677,58	(K) 0,00 57.897,04	0,00	0,00	6.514.574,62	727.870,00	446.113,00
25.711.310,06	(K) 4.409,65 1.750.653,14	690.749,49	0,00	26.775.623,36	5.868.320,00	6.580.098,00
2.443.739,65	(K) 100.000,00 0,00	0,00 0,00	-1.590.000,00	953.739,65	10.874.274,65	20.054.623,20
359.371.924,76	(K) 0,00 9.027.955,61 15.109.098,06	2.914.990,44	0,00	380.593.987,99	212.741.617,44	197.753.956,24
81.361,53	(Z) -15.268,20	0,00	0,00	66.093,33	334.418,43	23.071.451,58
	(K) 9.027.955,61					
362.098.617,68	(Z) -15.268,20 15.429.979,05	2.914.990,44	0,00	383.626.293,70	213.460.269,87	221.382.276,82
	(24.442.666,46) inkl. Finanzanlagen					

Bestätigungsvermerk

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 01. Januar bis 31. Dezember 2006 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, 05. März 2007

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



gez. Appel
Wirtschaftsprüfer



gez. Schulenburg
Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrates

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

Die Buchführung, der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2006 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 2006 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2007

Der Aufsichtsrat



Siegfried König
Vorsitzender

