



Bild: Entenfang-Philippstraße, Karlsruhe

2008



Mobilität für mehr Lebensqualität

Geschäftsbericht 2008 der
VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH



Inhalt

Einleitung	04
Lagebericht	16
Leistungsprofil	30
Jahresabschluss	46



04
05

Einleitung

Organe	05
Bericht des Geschäftsführers	06
Jahresrückblick	08
Neuer Betriebshof Ost	12

ORGANE DER VBK GMBH

Geschäftsführung

Dr. Walter Casazza

Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzende/r

Erster Bürgermeister

Siegfried König

(bis 31.05.2008)

Bürgermeisterin

Margret Mergen

(ab 01.06.2008)

Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender

Stadtrat Hans Pfalzgraf

Maschinenschlosser i. R.

Stadtrat Manfred Bilger

Kriminalhauptkommissar a. D.

Jean-Claude Durand

Omnibusfahrer

Stadtrat Andreas Erlecke

selbständiger Kaufmann

Stadtrat Dr. Eberhard Fischer

Geschäftsführer der PR-Agentur Text u. Design,
Karlsruhe

Stadträtin Angela Geiger

Hausfrau

Stadtrat Wolfram Jäger

Richter am Amtsgericht Rastatt
(bis 30.09.2008)

Thomas Hoffmann

freigestellter Betriebsrat

Harald Klingler

freigestellter Betriebsrat

Stadträtin Bettina Lisbach

Softwareentwicklerin

Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz

Regierungsdirektorin an der Landesanstalt für Umwelt,
Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
(ab 01.10.2008)

Stadtrat Sven Maier

Wahlkreisreferent

Renate Motzbäuchel

Verkehrsmeisterin

Bertram Wagner

Omnibusfahrer

Stadtrat Tim Wirth

Intensivfachkrankenpfleger



BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS

Mit 2008 liegt ein ereignisreiches Jahr hinter uns. Dieses gilt sowohl für die wirtschaftliche Gesamtsituation als auch für die VBK selbst. Während sich jedoch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahresverlauf vom Boom – unter anderem von absoluten Rekordpreisen für Energie geprägt – in eine handfeste Krise verwandelte, kann man für die VBK von einem durchgehend erfolgreichen und positiven Jahr sprechen.

Angesichts der externen Umstände ist es umso erfreulicher, dass sich der positive Trend bei den Fahrgastzahlen und Tarifeinnahmen fortsetzte. Mit über 110 Mio. Fahrgästen beförderten die VBK so viele Menschen wie nie zuvor. Infolgedessen stiegen auch die Tarifeinnahmen auf ein Allzeithoch von 50,6 Mio. €, und das, obwohl die Fahrpreise in Karlsruhe nach wie vor zu den günstigsten in Deutschland gehören.

Mit neuen zeitgemäßen Angeboten wie dem Handyticket, das im April 2008 eingeführt wurde und von einer ständig wachsenden Zahl von Fahrgästen genutzt wird, oder dem im Dezember gestarteten Nightliner-Konzept für die sichere Fahrt in der Nacht wurden Neuerungen eingeführt. Attraktive Tarifangebote wie die KombiCard oder die SommerCard runden das Angebot ab. Der neue Betriebshof Ost wird helfen, unnötige Leerfahrten zu vermeiden. 48 Fahrzeuge, die bislang zum größten Teil zu anderen Abstellanlagen gefahren werden mussten, finden hier seit Januar 2009 Platz. Eine Solaranlage auf den Dächern des neuen Betriebshofes speist seit Mitte des Jahres 2008 Strom ins Netz ein. Neue umweltfreundliche Busse, die schon heute die Grenzwerte von morgen unterschreiten, fahren sauber und nahezu emissionsfrei. Zunehmende Sicherheit und Sauberkeit in den Bussen und Bahnen soll die Zufriedenheit der Fahrgäste ebenso verbessern wie die freiwillige Mobilitätsgarantie, mit der die Kundenrechte gestärkt werden und die gleichzeitig einen Ansporn für die VBK darstellt. Eine gemeinsame Leitstelle der VBK mit der AVG wird die Abstimmung und

Schnittstellen verbessern sowie den Koordinierungsaufwand minimieren.

Unser Konzept zur Personalentwicklung wird fortgeführt und weiter ausgebaut. Um auch zukünftig über motiviertes und qualifiziertes Personal zu verfügen, investieren die VBK verstärkt in Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter. Um junge Menschen für eine Karriere bei den VBK zu gewinnen, wurde eine umfassende Ausbildungs-offensive gestartet.

Zu guter Letzt: Die Umsetzung der Kombilösung ist auf einem guten Weg. Dem Bau der Kombilösung steht seit Ende 2008 rechtlich und finanziell nichts mehr im Wege. Planfeststellungsbeschluss und Bebauungsplan liegen vor. Die Zusage des Bundes, die dringend notwendige Maßnahme zu fördern, und der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg im Dezember sichern die Finanzierung und stellen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Umsetzung des Vorhabens dar. Der Baubeginn wird im Januar 2010 erfolgen.

Insgesamt sind wir überzeugt, mit all diesen Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens bereits verbessert und auch für die Zukunft die Weichen richtig gestellt zu haben.



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

JAHRESRÜCKBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008



08
09

Januar

Die Marketingaktion „Mobility 4U“ wirbt um weitere Netzkartennutzer. Im Rahmen der Aktion erhalten 70.000 ScoolCard-Inhaber aus Stadt und Region als Dankeschön jeweils einen Kinogutschein der Karlsruher Universum/ City-Kinos.

Die Inhaber der „Karte ab 60“ erhalten als Treuebonus einen kostenlosen Zoo-Besuch in Karlsruhe.

Februar

Das Fastenticket, eine Gemeinschaftsaktion mit den beiden großen Kirchen, ermöglicht nahezu jedem Karlsruher, problemlos zwischen Aschermittwoch und Ostern eine Zeitlang freiwillig auf das Auto zu verzichten und die Vorzüge des ÖPNV kennen zu lernen.

März

Mit einer ungewöhnlichen Aktion informieren die VBK ihre Fahrgäste über die notwendige Gleiserneuerung in der Poststraße und die damit verbundene Sperrung der

Straßenbahnstrecke. An zentralen Punkten werden neben Prospekten auch Bananen an die Fahrgäste verteilt.

Rechtzeitig zu den Osterfeiertagen startet die Schlossgartenbahn mit der frisch überholten Dampflokomotive „Greif“ an der Spitze in die neue Saison.

April

Im April erfolgt der Start des Handytickets: Fahrgäste haben ab sofort die Möglichkeit, sich einmalig anzumelden und anschließend mit dem Mobiltelefon Fahrscheine für Busse und Bahnen zu kaufen, ohne jedes Mal Kleingeld zu benötigen.

Für mehr Sauberkeit und Sicherheit sollen die neuen Piktogramme in Bussen und Bahnen sorgen. Mit den einheitlichen und deutlichen Beschilderungen wird an die Einhaltung der Beförderungsrichtlinien erinnert.



Mai

Nicht zu übersehen sind die roten T-Shirts der laufbegeisterten VBK-Mitarbeiter am 3. Mai bei der Badischen Meile. Bei hochsommerlichen Temperaturen sind die 8,88889 Kilometer ziemlich anstrengend.

Mit dem Kauf von vier neuen Bussen wird die Modernisierung der Busflotte fortgesetzt. Die neuen Busse unterschreiten durch die innovative Abgasreinigungstechnologie die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 5 bei Weitem.

Juni

Das Konzert des Polizeimusikkorps Karlsruhe bildet den Auftakt zur Veranstaltungsreihe „Klingender Turmberg“. An drei Sonntagen erklingen Jazz, Marschmusik und Evergreens im Grünen mit herrlicher Aussicht auf die Fächerstadt.

Auf den Dächern des neuen Betriebshofes Ost werden die in Kooperation mit den Stadtwerken Karlsruhe errichteten beiden neuen Photovoltaikanlagen in Betrieb

genommen. Der Solarpark II liefert jährlich 240.000 Kilowattstunden „grünen“ Strom; so werden rund 500 Tonnen Kohlendioxidausstoß pro Jahr vermieden.

Als ältester Nutzer der Karte ab 60 erlebt der Karlsruher Wilhelm Herrel einen Tag nach seinem 101. Geburtstag eine kleine Überraschung. Er bekommt neben einem Präsent die Jahresgebühr für das Abonnement geschenkt.

Unter dem Motto „Spiel und Spaß“ veranstalten die VBK auf der Wiese neben dem Bahnhof der Schlossgartenbahn Spielaktionen für Kinder.



Juni



August

Juli

Bestandsaufnahme des Pilotprojektes „LaneLights“ an der Haltestelle ZKM: Innerhalb des ersten Jahres nach dem Start ist die „Rotläufer-Quote“ deutlich gesunken und die Unfallgefahr hat sich um ein Drittel verringert.

August

Mit der Bereitstellung des Grundstückes für das Gemeinschaftsprojekt „Kita in der Oststadt“ wird am 8. August 2008 der Erbbauvertrag zwischen VBK und AWO besiegelt.

In der Kaiserstraße erfolgt der zweite Teil der Gleissanierung. Bei der dringend notwendigen Streckenerneuerung werden Gleise zwischen Ritter- und Herrenstraße sowie zwischen Wald- und Karlstraße ausgetauscht.

September

Ab dem neuem Schuljahr werden alle ScoolCards im Scheckkartenformat mit einem Passbild ausgegeben. Dadurch sollen die Kontrollen in den Bussen und Bahnen erleichtert und der Missbrauch eingedämmt werden.

Das Karlsruher Unternehmen INIT erhält den Zuschlag zur Modernisierung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems der VBK. Kernstück des neuen Systems, das jetzt ITCS heißt, ist die verbesserte Fähigkeit zur lückenlosen Ortsbestimmung aller Fahrzeuge im Einsatzgebiet.

Am 25. Volkslauf der Stadtwerke beteiligen sich auch 35 laubbegeisterte Mitarbeiter von VBK, AVG, KVV und KASIG. In den drei Disziplinen steht dabei nicht die sportliche Höchstleistung, sondern die Freude am Laufen im Mittelpunkt.



Oktober

In Mailand unterzeichnen die VBK die Charta für eine nachhaltige Entwicklung für öffentliches Verkehrswesen. Grundgedanke ist eine Mobilität, die ökologisch sinnvoll, sozial gerecht und in wirtschaftlicher Hinsicht vertretbar ist.

November

Ein Verkaufsschlager feiert Geburtstag: Die „Karte ab 60“ wird zehn! Die Vorteile der einfachen Mobilität mit Bussen und Bahnen nutzen mittlerweile über 33.000 Senioren.



Dezember

Die VBK nehmen mit Unterstützung des BGV zum Fahrplanwechsel den durchgängigen Nachtbetrieb auf. Durch das Rendezvous-Prinzip der „Nightliner“ kommen Nachtschwärmer an 365 Tagen im Jahr auch zu jeder Nachtstunde sicher ans Ziel.

Pünktlich zum Fahrplanwechsel nimmt der neue Betriebsbahnhof Ost in der Gerwigstraße den Probebetrieb auf. Im Januar werden Wartungseinrichtungen, Waschanlage und das „Schlafzimmer“ für 48 Bahnen dann vollständig in Betrieb genommen.

NEUER BETRIEBSHOF OST IN DER GERWIGSTRASSE

Nach rund zwei Jahren Bauzeit war es endlich so weit: Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 konnte im neuen Betriebshof Ost in der Gerwigstraße der Probebetrieb aufgenommen werden. Bereits sechs Wochen später, am 30. Januar 2009, wurde die Anlage im Rahmen einer Feierstunde mit einem anschließenden „Wochenende der offenen Tür“ feierlich ihrer Bestimmung übergeben. Ebenso begeistert wie die Fachleute bestaunten Fahrgäste, Nachbarn und sonstige Interessierte die modernen technischen Einrichtungen und genossen das kulinarische Angebot sowie das von den VBK organisierte Rahmenprogramm.



Die Fertigstellung des in unmittelbarer Nähe zu den alten Abstellhallen sowie zum Verwaltungsgebäude der VBK gelegenen Betriebshofs auf dem insgesamt rund 36.000 Quadratmeter großen Areal in der Karlsruher Oststadt

bedeutet für die Fahrzeugdisposition eine große Erleichterung. In den, mit zusammen zwölf Gleisen ausgestatteten, 125 Meter langen Abstellhallen stehen nun Kapazitäten für die Fahrzeugab- und bereitstellung von bis zu 48 achtsichtigen Fahrzeugen zur Verfügung. Damit können rund 20.000 Überführungsfahrten pro Jahr quer durch die Stadt von und zum Betriebshof West im Rheinhafen entfallen. Mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von rund 40,5 Mio. € wurde der vorgesehene Rahmen eingehalten.

Schon während der Planungs- und Bauphase räumten die VBK dem Konzept des „schlüssellosen Betriebshofs“ hohe Priorität ein. Daher wurde ein hochmodernes Betriebshof-Management-System beschafft, das die Fahrzeugdisposition automatisch über einen Zentralcomputer organisiert. Die Zuweisung von Standplätzen richtet sich nach den Ausfahrplänen des folgenden Tages, außerdem werden bereits geplante Sonderfahrten berücksichtigt, sodass sich die Rangierfahrten auf ein Minimum reduzieren lassen. Durch elektrische Weichensteuerungen und automatisches Öffnen der Tore per Kartenleser wird das Ausrücken der Bahnen erheblich beschleunigt und somit wertvolle Zeit gewonnen.

Auch in die Planung der Anlagen zur Fahrzeugwartung und -reinigung flossen die aktuellsten Erkenntnisse über einen effizienten und ergonomischen Betriebsablauf ein. Die 93 Meter lange Wartungshalle beinhaltet unter anderem eine Waschbahn, zwei Dacharbeitsbühnen (davon eine mit Kranbahn), eine zentrale Besandungs- und Staubsauganlage sowie eine Toilettenver- und entsorgungsanlage nebst weiteren Einrichtungen. In der Halle können bis zu acht Bahnen gleichzeitig auf den Einsatz vorbereitet werden, auch dies bedeutet im Vergleich zum alten Betriebshof Tullastraße eine erhebliche Beschleunigung der Abläufe.

Selbst die Dachflächen werden effizient genutzt: In Kooperation mit den Stadtwerken Karlsruhe entstanden



auf den Hallendächern zwei Photovoltaikanlagen, die rund 240.000 Kilowattstunden „grünen“ Strom pro Jahr in das Netz einspeisen. Somit leisten die Verkehrsbetriebe auch hier einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

Komplettiert wird die Anlage des neuen Betriebshofs durch ein Verwaltungsgebäude. Dieses wird nicht nur Aufenthaltsräume für Fahrer und Rangierer sondern auch Büros für Dienstenteiler und Verkehrsmeister beherbergen. Voraussichtlich noch 2009 ziehen auch die neue zentrale Leitstelle von VBK und AVG und das Call-Center des Karlsruher Verkehrsverbundes ein.

Ebenso wie das Verwaltungsgebäude noch Ausbaumöglichkeiten bietet, ist die Gesamtfläche des Betriebshofs Ost noch nicht vollständig ausgenutzt. Beim Bau wurde bereits die Option zur Errichtung einer dritten Fahrzeughalle berücksichtigt. Mit dieser stünden dann im End-

ausbau Abstellmöglichkeiten für insgesamt 72 Bahnen zur Verfügung. Darüber hinaus wird der Arbeiterwohlfahrt eine nicht benötigte Teilfläche des Areals zum Bau einer Kindertagesstätte zur Verfügung gestellt. In dieser Einrichtung können nach Fertigstellung die VBK bis zu 16 Plätze mit dem Nachwuchs ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter belegen.

Hotel Residenz

DB

14
15



KombiCard

Heiko Müller

Netz KVV / Preis lt. Tarif
Nr. 24275649 028 gültig 01.11.2008 bis 31.10.2009

Es gelten die Tarifbestimmungen und
Beförderungsbedingungen.

Okt/09





Hauptbahnhof
Karlsruhe



16
17

Lagebericht

Kurzübersicht	17
Lagebericht	18
Impulse für die Zukunft	27

KURZÜBERSICHT

Betriebszahlen	2007	2008
Verkehrsleistung		
Fahrgäste in Mio.*	109,3	110,7
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	95,5	96,8
Omnibusbetrieb	13,7	13,8
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Betriebsleistung		
Wagenkilometer in Mio.	12,9	13,1
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	9,0	9,2
Omnibusbetrieb	3,9	3,9
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.124,2	2.132,8
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.850,0	1.854,3
Omnibusbetrieb	271,6	275,5
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,6	3,0
Betriebsstreckenlänge in km (per 31.12.)		
Stadt- u. Straßenbahnbetrieb	68,4	68,4
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	141,7	141,7
zuzüglich Nachtlinien (ohne ALT)	58,7	44,0
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	123,2	123,2
Stand der Anlagen (per 31.12.)		
Fahrzeugpark (ohne dauerhaft abgestellte Fzge.)		
Anzahl der Schienenfahrzeuge		
Triebwagen insgesamt	138	138
Straßenbahnwagen (sechs- und achtachsig)	16	16
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	45
Niederflurwagen GT 8-70/N	20	20
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsig)	40	40
Zweissystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	17	17
Turmbergbahn	2	2
Schlossgartenbahn		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
Anzahl der Omnibusse		
Busse insgesamt	50	52
VDV-Standardbusse	40	41
Gelenkbusse	10	11
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	29	29

* inkl. unentgeltlich mit Schwerbehindertenausweis beförderte Fahrgäste

LAGEBERICHT 2008

Bericht der Geschäftsführung

2008 setzte sich im ersten Halbjahr der Aufschwung des Vorjahres fort. Ab der Jahresmitte jedoch geriet die wirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland in den Sog der internationalen Finanzkrise und rutschte im vierten Quartal in eine Rezession ab. Vor allem die Exportwirtschaft leidet unter dem Einbruch der Weltwirtschaft und dem damit verbundenen Nachfrage-rückgang auf den Weltmärkten. Die Inlandsnachfrage konnte den Abschwung in den eher exportorientierten Branchen nicht ausgleichen. Insbesondere die deutschen Vorzeigebranchen Automobilbau und Maschinenbau mussten starke Umsatzrückgänge hinnehmen.

Als Folge des weltweiten Konjunkturinbruchs gingen die Preise für Rohstoffe, die vorher auf ein absolutes Rekordniveau gestiegen waren, stark zurück. Rohöl beispielsweise kostete 2008 bis über 150 US-Dollar das Barrel, zum Jahreswechsel lag der Preis bei ca. 40 Dollar.

Der öffentliche Verkehr konnte 2008 dennoch erneut ein Rekordjahr verzeichnen. Die Fahrgastzahlen gingen auch nach dem starken Rückgang der Preise für Benzin und Dieselkraftstoff nicht zurück. Das qualitativ hochwertige Angebot im ÖPNV vor allem in den Städten erwies sich dabei als der Hauptgrund für das insgesamt gute Ergebnis.

Nach einer ersten Mitteilung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) benutzten 10,39 Mrd. Fahrgäste, das ist ein Prozent mehr als 2007, die Busse und Bahnen der Mitgliedsunternehmen. Der VDV betont weiter, dass ohne den Streik bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) der Zuwachs mit 1,7 Prozent noch größer gewesen wäre. Der VDV zeigt sich mit dem Ergebnis sehr zufrieden und verweist darauf, dass die Mitgliedsunternehmen inzwischen über 28 Mio. Fahrgäste pro Tag transportieren. Die Verkehrsleistung ist ebenfalls um 1,4 Prozent gestiegen und beträgt nunmehr rund 90 Mrd. Personenkilometer. Dieses führt zu einer Reduktion der CO₂ Emissionen in Deutschland von ca. 15 Mio. Tonnen

pro Jahr, was die Bedeutung des ÖPNV für die Umwelt unterstreicht.

Für die Zukunft jedoch sieht der VDV vor allem für die kommunale Infrastruktur große Probleme. Viele Anlagen aus den 60er und 70er Jahren sind inzwischen erneuerungsbedürftig. Für Modernisierungsvorhaben gibt es derzeit jedoch keine öffentlichen Finanzierungsprogramme, auch die beiden Konjunkturprogramme der Bundesregierung setzen eher auf den Ausbau der Straßeninfrastruktur.

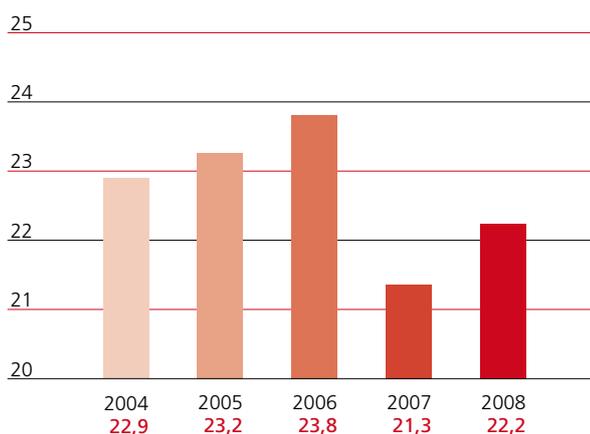
Für den öffentlichen Verkehr ist es laut VDV daher unerlässlich, in der Öffentlichkeit und bei den Entscheidungsträgern weiterhin auf die Bedeutung eines funktionierenden und qualitativ hochwertigen ÖPNV hinzuweisen, um auch zukünftig für den Ausbau und Betrieb des ÖPNV geeignete Finanzierungsinstrumente in Struktur und Umfang sicherzustellen sowie auf Modernisierungs- und Erneuerungsvorhaben auszuweiten. Ansonsten drohe der Verfall der Anlagen.

Der Geschäftsverlauf der VBK

Das Geschäftsjahr 2008 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ist mit dem Kalenderjahr identisch. Alleinige Gesellschafterin ist unverändert die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, mit der ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (Organschaftsvertrag) besteht. Alleiniger Geschäftsführer ist Dr. Walter Casazza. Vorsitzender des Aufsichtsrates war bis zum 31. Mai 2008 der Erste Bürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegfried König. Seit dem 1. Juni 2008 ist Bürgermeisterin Margret Mergen Aufsichtsratsvorsitzende der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH.

Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2008, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2007, noch einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 103,2 Mio. Dabei konnten die zum 1. Januar 2008

Defizitentwicklung in Mio. €



(allgemeiner Tarif) bzw. 1. September 2008 (Ausbildungstarif) vom Karlsruher Verkehrsverbund beschlossenen Fahrpreiserhöhungen am Markt durchgesetzt werden. Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK betrug 2008 13,1 Mio. Wagenkilometer. Dabei erhöhte sich die Zahl der Wagenkilometer auf der Schiene auf 9,2 Mio. Kilometer, im Omnibusverkehr blieb die Betriebsleistung mit 3,9 Mio. Wagenkilometer nahezu konstant.

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat in seiner Sitzung am 6. Mai 2008 den Beschluss gefasst, die VBK formell mit der Abwicklung des ÖPNV in Karlsruhe auf Schiene und Straße bis zum 31. Dezember 2022 zu betrauen. Die Muttergesellschaft KVVH wurde beauftragt, als Gesellschafter der VBK diese anzuweisen, den Beschluss umzusetzen und die Verpflichtungen zu erfüllen. Begleitet wurde das Verfahren von der WIBERA Wirtschaftsberatung AG. Für die VBK genauso wie für den Aufgabenträger besteht somit Planungssicherheit für die nächsten Jahre. Verbunden mit der Betrauung ist unter anderem die Pflicht, alle fünf Jahre mittels eines Testates nachzuweisen, dass es sich bei den VBK gemäß den vier Kriterien des so genannten Altmark-Trans-Urteils ein „durchschnittlich, gut geführtes“ Unternehmen handelt. Außerdem mussten sich die VBK verpflichten, sich an keinen Ausschreibungswettbewerben in anderen Orten zu beteiligen. Die Erbringung von Leistungen auf Linien, die die Gemarkungsgrenze der Stadt Karlsruhe im ein- und ausbrechenden Verkehr überqueren, wie beispielsweise die Buslinie 107 von Karlsruhe-Durlach nach Ettlingen, verletzt diese Auflage nicht, sofern derartige Verkehre nur einen geringen Anteil an der gesamten Betriebsleistung darstellen. Die VBK genauso wie die Stadt Karlsruhe erhalten durch diesen Beschluss für die nächsten Jahre Planungssicherheit.

Bilanzzahlen

	2007	2008
Eigenkapital in Prozent	52,1%	52,4%
Eigenkapital in Prozent des Anlage-Vermögens	65,8%	66,1%
Anlageintensität	79,2%	79,2%
Personalintensität	43,2%	44,5%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	34,6%	33,1%
Kapitaldienstintensität	15,5%	14,3%

Bei der Buslinie 107 handelt es sich nicht nur um eine Tangentiallinie, die Durlach und Ettlingen auf direktem Weg miteinander verbindet, sondern sie hat auch eine beträchtliche Bedeutung für die Erschließung des Karlsruher Stadtteils Durlach-Aue, in dem der Hauptteil der Linienleistung erbracht wird. Daher übernahmen die VBK im Vorfeld der Betrauung die Konzession der Buslinie 107 von der AVG zum 1. Juli 2008. Die Linie wird infolgedessen zukünftig im Rahmen des Nahverkehrsplans des Karlsruher Verkehrsverbundes dem Linienbündel Karlsruhe Ost zugeordnet.

Im Gegenzug gaben die VBK der AVG die Betriebsführung der Buslinie 225 und der Stadtbahnlinie S2 zwischen der Stadtgrenze Karlsruhe/Landkreis Karlsruhe und der Endhaltestelle Rheinstetten-Mörsch Bach West zurück. Die VBK fahren auf diesem Linienabschnitt seitdem als Subunternehmer der AVG.

Im September 2006 war mit dem Bau des neuen Betriebshofes Ost der VBK in der Gerwigstraße begonnen worden. Die Aufnahme des Probebetriebs erfolgte im Dezember 2008. Am 30. Januar 2009 wurden die Anlagen in Betrieb genommen und im Rahmen einer Eröffnungsfeier sowie einem sich daran anschließenden Tag der offenen Tür ihrer Bestimmung übergeben.

Aufwendungen

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betragen 39,4 Mio. €, das sind 4,5 Mio. € mehr als geplant und 1,5 Mio. € weniger als im Jahr 2007.

Der unmittelbare Personalaufwand stieg um 3,4 Prozent auf 50,2 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 0,5 Mio. €, das sind 1,0 Prozent, unterschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand inkl. der Rückstellungen beträgt 44,5 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.



Die Abschreibungen sanken um 1,3 Mio. € bzw. 8,4 Prozent auf 13,7 Mio. €, da das Land Baden-Württemberg 2008 abschreibungsmindernde Zuschüsse für Infrastrukturprojekte außerplanmäßig erhöht hat.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 119,0 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 112,6 Mio. €. Der Plan für 2008 wurde somit um 6,4 Mio. €, das entspricht 5,7 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 0,4 Mio. € bzw. 0,4 Prozent zu.

Erträge

Als Folge der gestiegenen Fahrgastzahlen lagen die Beförderungserlöse im gesamten Jahr 2008 über den Planzahlen. Sie betragen 61,2 Mio. €, das sind 1,3 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem gesetzlichen Prozentsatz von 2,74 Prozent zu den Einnahmen des Jahres 2008 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 23,1 Mio. €, das sind 1,9 Mio. € oder 9,1 Prozent mehr als geplant und 1,6 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 10,4 Mio. € insgesamt 2,2 Mio. € höher als geplant und 0,5 Mio. € höher als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 1,1 Mio. €, das sind 0,4 Mio. €

mehr als 2007. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,2 Mio. €.

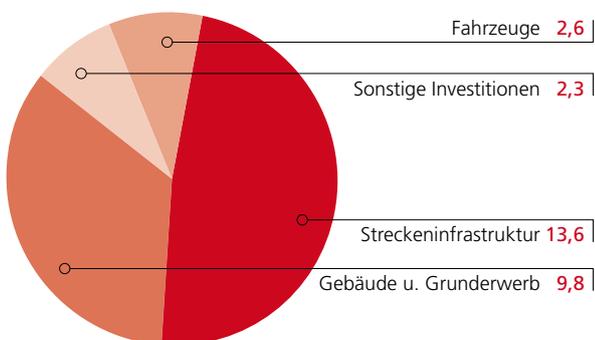
Zins- und ähnliche Erträge blieben mit 0,5 Mio. € nahezu konstant.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 96,8 Mio. €. Ursprünglich vorgesehen waren 90,4 Mio. €. Die VBK nahmen also 6,4 Mio. € (7,1 Prozent) mehr ein als geplant. Neben den gestiegenen Beförderungserlösen erzielten die VBK höhere Einnahmen im Geschäft mit Dritten.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2008 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss ab, der, verglichen mit dem Vorjahr, planmäßig geringfügig höher ausfiel. Der Planansatz für 2008 in Höhe von 22,2 Mio. € (gegenüber 21,3 Mio. € im Jahr 2007) wurde eingehalten.

Verantwortlich für diese Entwicklung sind in erster Linie die im Jahresdurchschnitt gestiegenen und deutlich höher als ursprünglich geplant liegenden Energiepreise für Dieselkraftstoff und Fahrstrom. Die gestiegenen und ebenfalls über dem Wert des Wirtschaftsplans liegenden Einnahmen konnten diesen Anstieg nicht vollständig ausgleichen.

Investitionsverteilung in Mio. €



Investitionen

Die VBK investierten 2008 insgesamt 28,3 Mio. €. Davon entfielen 2,6 Mio. € auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 13,6 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 9,8 Mio. € für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 1,9 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.

Compliance

Die VBK haben 2008 ihr seit vielen Jahren bewährtes System zur Vermeidung von Korruption und ähnlichen Verfehlungen leicht überarbeitet und dadurch nochmals verbessert. Da die VBK Sektorenauftraggeber sind, ist insbesondere bei der Vergabe von Aufträgen nach Ausschreibungen korrektes Verhalten, größte Sorgfalt und Genauigkeit erforderlich. Wo immer notwendig, insbesondere aber bei Ausschreibungen, gilt daher mindestens das Vier-Augen-Prinzip.

Darüber hinaus wurden 2008 zwei Mitarbeiter mit der Tätigkeit als Compliance-Officers betraut. Zudem wurden die Antikorruptionsrichtlinien überarbeitet und in einer übersichtlichen Broschüre zusammengefasst. Ziel der Publikation ist es, allen Mitarbeitern eine Hilfestellung und eine Grundlage an die Hand zu geben, um Korruptionsgefahren erkennen und der Entstehung von Korruption vorbeugen zu können. Gleichzeitig soll damit auch das Bewusstsein geweckt werden, welche straf-, arbeits- und zivilrechtlichen Folgen Korruption haben kann. Moralisch einwandfreie und rechtmäßige Geschäfte immer und überall: Das ist und bleibt die Maxime des Handelns. Die VBK werden somit auch weiterhin Höchstleistung mit höchstem moralischen Anspruch verbinden, wie es auch in den letzten 100 Jahren stets der Fall war.

Organisation der EDV

Aufbau, Ausstattung und Organisation der EDV, insbesondere die Datensicherung und Datensicherheit gegen Angriffe von außen sind Eckpunkte der Funktionssicherung des Geschäftslebens aller Unternehmen, auch eines modernen Verkehrsunternehmens. Deswegen sind Zustand, Aufbau und Organisation der EDV ein wesentlicher Bestandteil zur Beurteilung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens nach den Richtlinien gemäß Basel II. Dabei stellt nicht nur der kaufmännische Bereich einen zentralen Punkt dar. In einem Verkehrsunternehmen sind vor allem auch die Fahrplanprogramme, das rechnergestützte Betriebsleitsystem sowie Software für die Prozesse in der Werkstatt und die Personaldispositionssysteme unverzichtbare Bestandteile der täglichen Arbeit. Auch deren Funktionsfähigkeit und die Sicherheit ihrer Daten muss gewährleistet sein. Daher wurde auch 2008 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften geprüft, kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst. Der Release-Wechsel von SAP R/3 auf SAP ERP 6.0, der zu Beginn des Jahres 2008 vollzogen wurde, bereitete dank guter Vorbereitung keine Probleme.

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.

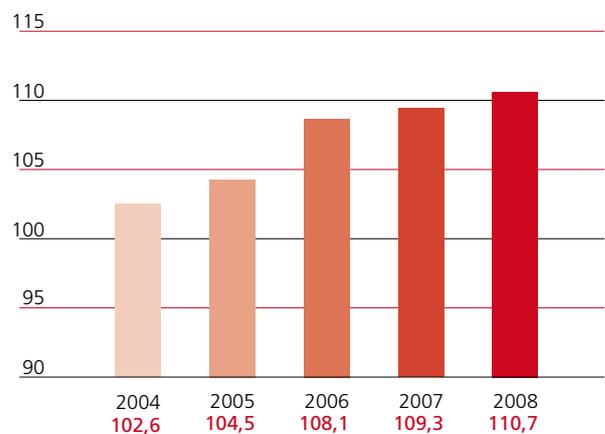
Die Risikogrundsätze werden von der Geschäftsleitung formuliert und von den Fachabteilungen entsprechend umgesetzt.

Ausblick – Risiken und Chancen

Für 2009 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2008.

Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der Finanzkrise weiter bzw. wieder steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausstattungsgegenstände, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüberschuss von 24,9 Mio. € ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. Januar 2009 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,7 Prozent beschlossen worden.

Entwicklung der Fahrgastzahlen in Mio.*



* inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten



2008 wurde im Auftrag des KVV eine Fahrgasterhebung im Verbundgebiet durchgeführt. Diese Erhebung wird derzeit von der ausführenden Firma IVV Aachen ausgewertet. Mit Ergebnissen wird Mitte 2009 gerechnet. Als Resultat könnten sich die Fahrgeldeinnahmen der VBK verändern.

Sollte, wie von einigen Volkswirten vorhergesagt, die Arbeitslosigkeit ab dem zweiten oder dritten Quartal 2009 deutlich steigen, würde als Folge daraus die Nachfrage nach Transportleistungen zurückgehen und die VBK könnten Kunden verlieren. Andererseits könnten gerade als Folge der Krise vermehrt Kunden anstelle des PKW das preisgünstige und gute Angebot der VBK nützen.

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 werden

den Druck auf die VBK erhöhen, die Straßen- und Stadtbahnwagen zukünftig mit Klimaanlage auszustatten. Als Folge würden sich durch höhere Anschaffungskosten bzw. durch die durch 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.

Die VBK planen, in ihren Kfz-Werkstätten im Lauf des Jahres 2009 die Software „COSware“ einzuführen. Hiervon versprechen sich die VBK die Möglichkeit, die Prozesse weiter zu verbessern und somit Kosten zu verringern.

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, werden die VBK ihr Programm, Stadtbahnfahrzeuge und Haltestellen mit Videoschutzanlagen auszustatten, fortführen. Erste Erfahrungen 2008 haben bewiesen, dass sich die Maßnahme bewährt und der Vandalismus in den mit Video ausgestatteten Bereichen und Fahrzeugen spürbar zurückgegangen ist.

Sollten aufgrund der weltweiten Konflikte im Nahen und Mittleren Osten sowie einer sich erholenden Weltwirtschaft die Energiepreise wieder 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 Individualverkehr zum ÖPNV wechseln, ergäben sich aller Voraussicht nach auf einigen Straßen- und Stadtbahnstreckenabschnitten der VBK Kapazitätsprobleme.

Ein anhaltender Anstieg 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 beschlossen, die Zuständigkeit für das GVFG vollständig auf die Länderebene zu

verlagern. Die Mittel allerdings werden nur bis 2019 bereitgestellt. Die Zweckbindung des GVFG ist nachzeitigem 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 Investitionszuschüsse nach dem GVFG, Verbundzuschüsse sowie andere ÖPNV-Maßnahmen finanziert. Im Koalitionsvertrag hatten sich die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD auf eine Kürzung der Regionalisierungsmittel für die Legislaturperiode um 2,3 Mrd. € bis 2009 verständigt, die im vom Kabinett beschlossenen Haushaltsbegleitgesetz umgesetzt worden war. Die nachträglich in Aussicht gestellte Verringerung der Kürzungen um 500 Mio. € auf 1,8 Mrd. € wurde im Rahmen des zweiten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes am 30. November 2007 verabschiedet und ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten.





Grundsätzlich besteht angesichts knapper Mittel immer die Gefahr, dass Großprojekte im Land (z. B. Stuttgart 21, Nordbahn Heilbronn, Kombilösung Karlsruhe) 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 könnte. 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.

Um die berechtigten Wünsche der Fahrgäste nach vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV auch im Stadt- und Straßenbahnverkehr umzusetzen, ist die Beschaffung neuer Nieder- und Mittelflurfahrzeuge als Ersatz für die alten Hochflurfahrzeuge unumgänglich. Um diese möglichst schnell realisieren zu können, ist es notwendig, die

Fahrzeugförderung für Schienenfahrzeuge wieder aufzunehmen, mindestens mit dem alten Satz von 50 Prozent. Andernfalls würden sich bei der Ersatzbeschaffung Verzögerungen ergeben und die Finanzierung von neuen Fahrzeugen das Ergebnis negativ beeinflussen.

Radreifen für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge können nur aus einer ganz bestimmten Stahlsorte gefertigt werden. Dieser Stahl 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 Maße aufrecht erhalten werden. Auf jeden Fall ist von weiteren Preissteigerungen für Radreifen auszugehen. Zwar hat sich für die VBK die Situation etwas verbessert, da es durch intensivere Abstimmung und Optimierung der Instandhaltungsprozesse der Fahrzeuge und der Infrastruktur den Radreifenbedarf geringfügig zu verringern. Insgesamt bleibt die Situation aber angespannt.

Die Realisierung der Kombilösung in der Karlsruher Innenstadt wird für die VBK einige Jahre lang Beeinträchtigungen im gewohnten Betriebsablauf bringen. Abhängig vom Baufortschritt werden die VBK gezwungen sein, Stadt- und Straßenbahnlinien zeitweise umzuleiten oder kurzzeitig durch Schienenersatzverkehre zu ersetzen. Dadurch könnte es zu Kostensteigerungen und durch die Verlängerung der Reisezeiten auch zu Fahrgastverlusten kommen. Die VBK sind jedoch optimistisch, ihren Fahrgästen auch während der Bauzeit akzeptable Lösungen anbieten zu können, sodass weder die Kosten wesentlich steigen noch Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Die VBK sehen zur Realisierung der Kombilösung, die aus einem Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße inklusive einem Südabzweig am Marktplatz sowie der Umgestaltung der Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und einer oberirdischen Straßenbahnstrecke besteht, keine Alternative. Denn nur mit der Kombilösung kann

die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gesteigert, eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt, diese zusätzlichen Fahrgäste auch transportiert und die Karlsruher Innenstadt städtebaulich aufgewertet werden.

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. Der Bundestag hat dieser Gesetzesinitiative zugestimmt. Sollte das Land Baden-Württemberg dementsprechend handeln, könnte bzw. würde sich das Ergebnis der VBK unter Umständen deutlich verschlechtern. Bis 2010 sind die Ausgleichszahlungen für die VBK jedoch gesichert, da die VBK mit dem Land Baden-Württemberg eine Pauschalregelung vereinbart haben.

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. Das Bundesfinanzministerium hat per Erlass verfügt, das einschlägige Urteil des Bundesfinanzhofes nicht anzuwenden und somit den Bestand der steuerlichen Organschaft vorläufig gesichert.



Angesichts aller rechtlichen Fragen 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, den 27. Februar 2009

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT

Stadtbahn misst Luftschadstoffe

Zusammen mit dem Institut für Meteorologie und Klimaforschung des Forschungszentrums Karlsruhe planen die VBK ein Projekt zur wissenschaftlichen Langzeituntersuchung der Luftqualität im Ballungsraum Karlsruhe. Erfasst werden sollen die Luftqualitätsunterschiede zwischen Innenbereich und Umland einer Großstadt. Insbesondere sollen Daten zur Überprüfung bestehender numerischer Modelle zur Luftschadstoffausbreitung gewonnen werden. Es ist dabei beabsichtigt, NO/NO_x, O₃, CO, CO₂ und die Partikelanzahl sowie die meteorologischen Parameter Temperatur, Feuchte, Druck und Wind zu messen.

Zu diesem Zweck soll 2009 auf dem Dach eines achtachsigen Hochflurstadtbahnwagens ein spezielles luftchemisches Messmodul installiert werden. Es kommt nur dieser Typ in Frage, denn auf den Dächern der Niederflurwagen ist zu wenig Platz, da dort zahlreiche Aggregate montiert sind, die bei den älteren Hochflurwagen noch unter dem Fahrgastraum eingebaut worden sind.

Während das Fahrzeug auf den Linien S1/S11 und S2 ganz normal seinen Liniendienst versieht, sammelt das Messmodul Daten und speichert sie zusammen mit den Angaben der augenblicklichen Position ab. Erst nach einigen Wochen müssen die Daten ausgelesen werden, so lange reichen Datenspeicher und Gasvorrat für die Kalibrierung der Sensoren aus.



Auszuschalten sind die externen Einflüsse, denen das Messmodul selbst ausgesetzt sein wird. Da das Messmodul zum Funktionieren Strom benötigt, ist das Gerät so anzubringen, dass zwar Luft, aber kein Wasser, weder bei Regen noch beim Waschen, eindringt. Im Verlauf eines Jahres können auf dem Dach einer Stadtbahn die Temperaturen zwischen -20 °C und +75 °C schwanken, was für jedes empfindliche Messgerät eine zu große Differenz darstellt. Deswegen erhält die Messeinrichtung eine eigene kleine Klimaanlage, die für konstante Temperaturen im Inneren der Messvorrichtung sorgt.



„Nach einem Praktikum im Rahmen des Studiums kam ich 1995 zu den Verkehrsbetrieben. In meiner abwechslungsreichen Arbeit betreue ich die zukunftsweisenden Projekte aus kaufmännischer Sicht. Sehr spannend ist hierbei die gelungene Verbindung von

Ökonomie und Ökologie. Dabei arbeiten wir im Team eng zusammen, was uns fachlich und menschlich stark macht“, erzählt Jens Kostrewa, Kaufmännische Abteilung.



28
29



Marktplatz
Karlsruhe

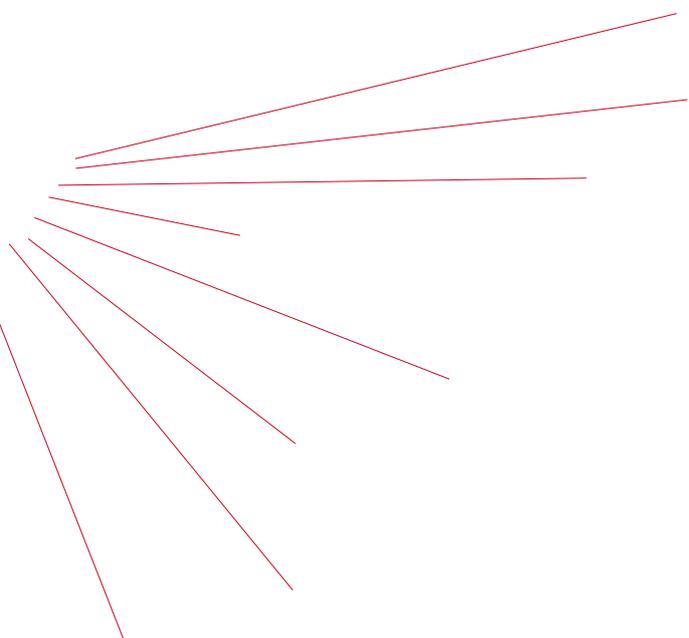




30
31

Leistungsprofil

Bau und Planung	31
Betrieb und Verkehr	34
Fahrzeuge und Werkstätten	36
Tarif und Marketing	38
Mitarbeiter	40



BAU UND PLANUNG

Planungen

Die VBK werden auch in Zukunft weiter in den Ausbau ihrer Infrastruktur investieren. Jedoch müssen als Folge der nach wie vor angespannten Haushaltssituation der öffentlichen Hand mehrere vorgesehene Bauprojekte aufgeschoben werden. Grundsätzlich wollen die VBK aber auch für neue Vorhaben die planrechtlichen Voraussetzungen schaffen, um unter geänderten Rahmenbedingungen rasch bauen zu können.

Dazu zählt beispielsweise die Verlängerung der Linie 2 nach Knielingen Nord. Diese Linie soll von der Siemensallee über die Sudetenstraße in das Konversionsgelände der ehemaligen Gerzewski Barracks der US-Streitkräfte verlängert werden. Dabei soll auch das vor inzwischen über 20 Jahren als Provisorium angelegte Gleisdreieck, auf dem die Bahnen wenden, abgebaut und am neuen Endpunkt der Strecke durch eine Wendeschleife ersetzt werden.

Ein wichtiges Projekt für die Zukunft stellt die Straßenbahnanbindung der Südoststadt dar. Auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Karlsruhe entsteht derzeit ein neuer Stadtteil mit mehreren Tausend Wohnungen und Arbeitsplätzen. Dieser Stadtteil ist bislang nur peripher an den ÖPNV angeschlossen, sodass eine künftige Straßenbahnverbindung von der Tullastraße über die Schlachthausstraße und die Ludwig-Erhard-Allee bis zur Baumeisterstraße ein großes Potenzial verspricht.

Weniger betriebliche aber dafür um so größere Auswirkungen auf den Reisekomfort hat die geplante Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Die dortige Haltestelle soll so umgebaut werden, dass sowohl aus den Niederflur-Straßenbahnwagen als auch aus den Mittelflur-Stadtbahnwagen ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist. Damit gewinnt der Bahnhofsvorplatz als zentraler Umsteigepunkt zwischen Stadt und Umland auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zusätzliche Bedeutung.



Das größte Vorhaben, an dessen Planung auch die VBK beteiligt sind, ist aber natürlich die Kombilösung. Die Kombilösung besteht aus einem Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße inklusive einem Südabzweig am Marktplatz bis zur Augartenstraße sowie der Umgestaltung der Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und einer oberirdischen Straßenbahnstrecke.

Der Bebauungsplan für das Teilprojekt Kriegsstraße wurde im März 2008 vom Gemeinderat der Stadt Karlsruhe beschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss für das Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße wurde am 17. Dezember 2008 erteilt.

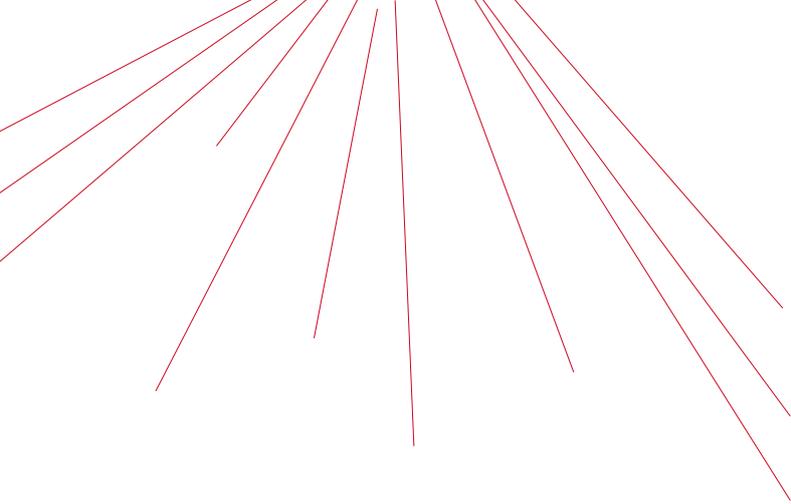
Seit der Zusage der Bundesregierung im Dezember 2008, die notwendigen Fördermittel zeitnah bereitzustellen, sowie dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg steht der Realisierung des Vorhabens nichts mehr im Weg.



Bau

Gut zwei Jahre nach dem ersten Spatenstich nahm am 14. Dezember 2008 der neue Betriebshof Ost in der Gerwigstraße den Probetrieb auf. Der Platzbedarf von ca. 36.000 Quadratmetern wurde von den Gleisradien und Bahnlängen vorgegeben, und so war der neue BHOst zeitweise die größte Baustelle in der Fächerstadt. Der moderne Bau vereint den neuesten Stand der Technik mit einer galanten, für einen derartigen Zweckbau sehr ansprechenden Architektur. Großflächige Fensterfronten beispielsweise an der Kopfseite des Betriebshofes lassen viel Licht in die Gebäude und sorgen für einen hellen freundlichen Eindruck. In den anthrazitfarbenen Bodenelementen und Aluminiumfassaden der Abstellhalle und Werkstätten sowie in dem in rot gehaltenen Betriebsgebäude und den ebenfalls roten Türpartien spiegelt sich das Farbkonzept der VBK wider. Die großen flachen Dächer der Hallen eigneten sich hervorragend zur Installation einer Photovoltaikanlage mit 500 Kilowatt Leistung.

Das bestehende Netz wurde weiter erneuert. So wurde im April der im täglichen Verkehr sehr beanspruchte Gleisbogen Ettliger Straße/Poststraße gewechselt und ein neuer Schienenuntergrund gebaut. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren entschloss man sich, die Arbeiten nicht unter laufendem Rad durchzuführen, sondern den Streckenabschnitt für die Zeit der Baumaßnahme komplett zu sperren. Dieses verminderte sowohl die Kosten der Bauarbeiten als auch die Lärmbelastung der Umgebung, da die Bauzeit auf diese Weise deutlich verkürzt werden konnte. Um den Verkehr trotzdem nicht allzu sehr zu beeinträchtigen, wurde der Großteil während der Osterferien gebaut. Den Fahrgästen wurde in dieser Zeit ein Schienenersatzverkehr mit Bussen angeboten, der zwischen Hauptbahnhof und der provisorischen Umsteigestelle Konzerthaus verkehrte.



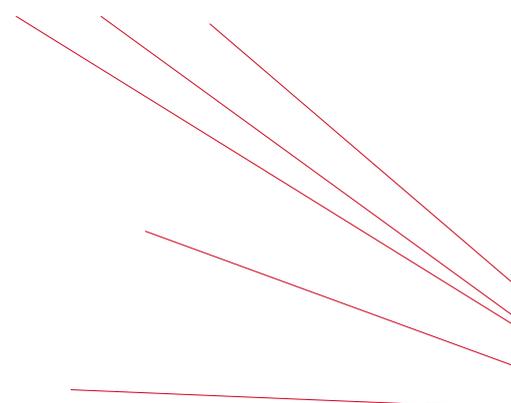
Im Mai 2008 wurde die Haltestelle Schillerstraße in der Weststadt weitere 50 Meter zweigleisig ausgebaut und es wurden die Weichen erneuert. Die Bahnsteigverlängerung auf 80 Meter ermöglicht ein problemloses Halten und Kreuzen von Bahnen in Doppeltraktion.

In den Sommerferien wurde die 2007 begonnene Erneuerung der Gleise in der Kaiserstraße zwischen den Haltestellen Marktplatz und Europaplatz fortgesetzt. Hier wurde, um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, das System „Stelcon“ mit Betonfertigteilen verwendet. Gleichzeitig wurden die 34-cm-Bahnsteige an der Haltestelle Herrenstraße, die den barrierefreien Eintritt in die Niederflurstraßenbahnen ermöglichen, von 20 auf 40 Meter verlängert.

Teilweise im Hinblick auf die Umsetzung der Kombilösung, aber auch für den Eventualfall im täglichen Betrieb, ertüchtigen die VBK derzeit ihre Umleitungs- und Paral-

lelstrecken. Dabei werden auch Gleise und Weichen, wie beispielsweise in der Baumeisterstraße gewechselt, vor allem aber die Ampelschaltungen an den Kreuzungen so optimiert, dass die Kapazität der Strecken im Umleitungsfall deutlich erhöht werden kann.

Weitere Erneuerungen nahmen die VBK beispielsweise in der Haid-und-Neu-Straße – hier wurde die Oberleitung auf einer Strecke von 800 Metern gewechselt – und auf der Vogesenbrücke – wo die Gleise gewechselt und der Untergrund erneuert wurde – vor.



BETRIEB UND VERKEHR

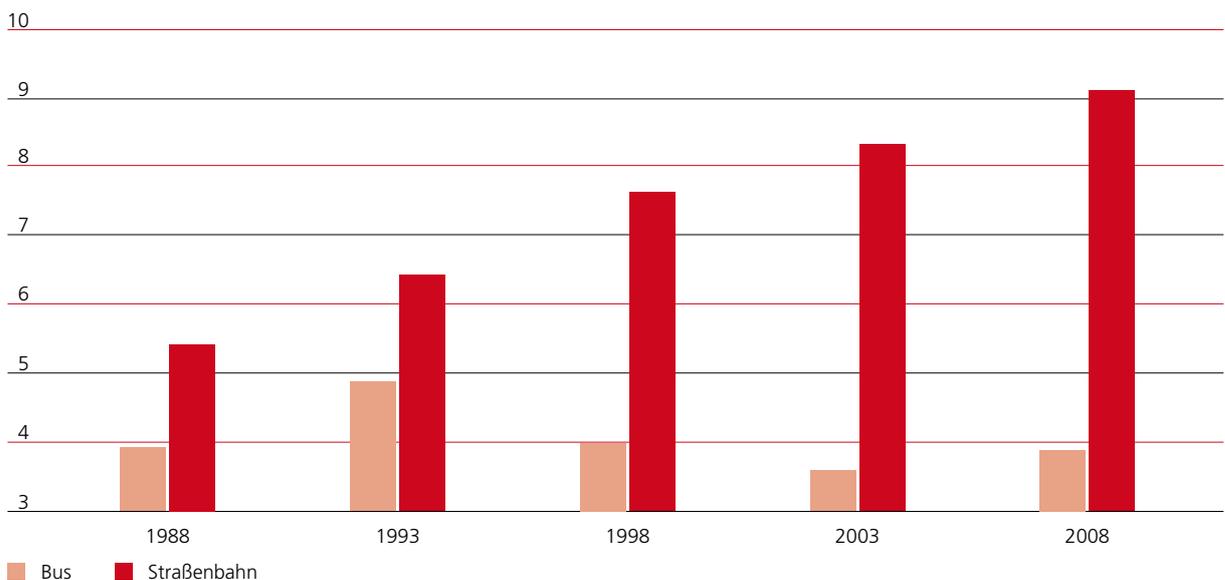
110,7 Mio. Fahrgäste fuhren 2008 mit den VBK – ein Wert, den selbst Experten noch vor wenigen Jahren nicht als Prognose akzeptiert hätten. Doch der Erfolg kommt bekanntlich in den seltensten Fällen von alleine. Im Falle der VBK sind die Ursachen das bekannt gute Angebot in Verbindung mit angemessenen Preisen. Das alles ist aber für die VBK noch lange kein Grund, sich auf den Lorbeeren auszuruhen.

Auf einem ganz ungewohnten Kurs bewegten sich die Busfahrer der VBK im vergangenen Jahr. Im Fahrsicherheitstraining auf dem Hockenheimring lernten die Fahrer, ihre Fahrzeuge auch in extremen Verkehrssituationen unter Kontrolle zu behalten. So wurde unter anderem mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf glatter, griffiger oder abfallender Fahrbahn gebremst oder Hindernissen ausgewichen.

Teamstrukturen im Fahrdienst sind ein weiteres neues Projekt, welches 2008 umgesetzt wurde. Sieben Teamleiter dienen nach einer besonderen Schulung den Fahrern als Ansprechpartner und sollen den Informationsaustausch untereinander fördern. Gleichzeitig unterstützen die Teamleiter das Konfliktmanagement und helfen bei sozialen Problemen.

Für alle Nachtschwärmer brachte der Fahrplanwechsel am 24. Dezember eine grundlegende Neuerung. An diesem Tag wurde das neue Nachtlinienkonzept umgesetzt. Unter dem Slogan „In Karlsruhe sicher durch die Nacht“ fahren an allen Wochentagen nun die Bahnen und Busse auf den wichtigsten Verbindungen rund um die Uhr. Zentraler Rendezvouspunkt ist hierbei die Haltestelle Marktplatz, wo sich zwischen 1.30 und 4.30 Uhr im Stundentakt jeweils sechs Bahnen und drei Busse tref-

Betriebsleistung VBK, Wagenkilometer in Mio.



fen. Ergänzt werden die „Nightliner“ durch Anruf-Linien-Taxen, womit die Erreichbarkeit aller Stadtteile gewährleistet ist. Das in Kooperation mit dem Badischen Gemeinde-Versicherungs-Verband umgesetzte Konzept beinhaltet auch ein eigenes Design für Haltestellen und Fahrzeuge.

2008 waren es vor allem große Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des Streckennetzes, beispielsweise in der Poststraße und in der Kaiserstraße, welche die Bahnen der VBK zu Umwegen zwangen. Selbstverständlich richteten die VBK aber auch, wo immer notwendig, Schienenersatzverkehre mit Bussen ein.

Auch bei alljährlich stattfindenden Großereignissen wie zum Beispiel dem „Fest“ (ein Open-Air-Konzert in der Günther-Klotz-Anlage), der Karlsruher Museumsnacht „Kamuna“, aber auch zu den KSC-Heimspielen wurden zusätzliche Busse und Bahnen eingesetzt, um den Ansturm zu bewältigen.

Schlossgarten- und Turmbergbahn

Seit vielen Jahren sind die unter der Regie der Verkehrsbetriebe stehenden Ausflugsbahnen im Karlsruher Schlossgarten und am Hausberg des Stadtteils Durlach beliebte Ziele. Insbesondere, wenn die Dampflokomotive „Greif“ ihre Runden durch den Schlosspark dreht, zieht es viele Familien zur Kleinbahn. Auf der Schlossgartenbahn wurden an 173 Betriebstagen insgesamt 49.185 Fahrgäste gezählt, gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang um 4,2 Prozent. Die Einnahmen stiegen auf 73.834,60 €. Die Betriebsleistung betrug 25.450,8 Wagenkilometer.

Auf Deutschlands ältester Standseilbahn, der 120 Jahre alten Durlacher Turmbergbahn, konnten die VBK einen deutlichen Fahrgastzuwachs registrieren. Dies lag teilweise am neuen Tarifangebot „KombiCard“ des KVV, das seit Herbst allen Inhabern beliebig viele Bergbahnfahrten ohne Aufpreis ermöglicht. Einen maßgeblichen Anteil an den Zuwachsraten hatten aber auch die Veranstaltungs-



reihe „Klingender Turmberg“, das Konzert „Klassik am Turm“ und der Aktionstag der Sportschule Schöneck, sodass der Juli mit 14.723 Fahrgästen der erfolgreichste Monat war. Insgesamt nutzten an den 239 Betriebstagen 87.628 Personen die Turmbergbahn, das entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von stattlichen 15,3 Prozent. Die Einnahmen der Turmbergbahn sind ebenfalls gestiegen, um 5,3 Prozent auf 64.058,75 €. Die Betriebsleistung betrug 4.475,1 Wagenkilometer (2.462 Seilkilometer), gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang um 4,6 Prozent.

FAHRZEUGE UND WERKSTÄTTEN

Moderne und attraktive Fahrzeuge sind eine der Grundvoraussetzungen für einen zeitgemäßen öffentlichen Nahverkehr. Dieser Grundsatz hat auch bei den VBK Gültigkeit, sodass der Fuhrpark laufend modernisiert und erneuert wird. Wichtigste Investition war 2008 dabei die Indienstellung von insgesamt acht neuen Niederflur-Linienbussen des Typs Mercedes Benz CITARO, darunter vier Gelenkbusse. Diese Busse, die im April und im Dezember ausgeliefert wurden, setzen bei der Abgasreinigung neue Maßstäbe. Dank der neuen innovativen Abgasreinigungstechnologie unterschreiten sie die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 5 deutlich; die Feinstaubemissionen z.B. verringern sich im Vergleich zur derzeitigen Norm Euro 4 um rund 80%. Gerade vor dem Hintergrund der hohen Schadstoffbelastung in Karlsruhe ist dies besonders wichtig. Auch äußerlich setzen die Busse mit einem neuen Farbschema besondere Akzente.

Um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen, haben die VBK 2008 die eingeleiteten Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung weiter fortgesetzt. Hierbei standen die Aspekte Sicherheit und Sauberkeit besonders im Fokus. Nachdem bereits alle Stadtbahnwagen mit Videoschutz-

anlagen ausgestattet sind, begann nun auch der Einbau von Kameras und Aufzeichnungsgeräten in den Niederflurfahrzeugen. Inzwischen sind bereits mehr als die Hälfte der Fahrzeuge mit Videoanlagen ausgestattet. Von den Anlagen geht eine hohe Präventionswirkung aus; es konnten bereits deutliche Erfolge bei der Aufklärung von Übergriffen und Vandalismusschäden erzielt werden.

Neben der Sicherheit ist die Sauberkeit sehr wichtig. Auch hier wurde der Optimierungsprozess aus dem vergangenen Jahr weitergeführt, beispielsweise indem mittlerweile über 80 Prozent aller Fahrzeuge größere Müllbehälter an den Ein- und Ausstiegsbereichen erhalten haben sowie die Reinigung der rückwärtigen Fahrstände durch Schließen des Spaltes zwischen Heckscheibe und Schaltschrank effizienter gestaltet werden konnte.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation wurden einheitliche Piktogramme gestaltet und in den Fahrzeugen angebracht. Außerdem sorgen die neuen Klapprahmen an den Ausstiegen und im Fahrzeuginnern für mehr Übersichtlichkeit und eine problemlose Bestückung der Wagen mit Informationen aller Art. So sind nun die Liniennetzpläne nicht mehr mittels Selbstklebefolie angebracht, sondern als normaler Ausdruck im Rahmen fixiert – auch dies ermöglicht auf längere Sicht eine Kostenersparnis.

Ein umfassendes Restrukturierungsprogramm wurde für die Kfz-Werkstatt erstellt. In der Lackiererei wurde eine komplett neue platzsparende Absauganlage installiert, die unter anderem zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Personals beitrug. Neben einem neuen Bremsprüfstand für die Lkw, Busse und Pkw wurde eine neue gesundheits- und umweltschonendere Hochdruckreinigungsanlage beschafft. Als nächste Schritte stehen nun der Bau einer moderneren Tankanlage und der Ersatz der nur eingeschränkt nutzbaren Hebebühne an. Insgesamt veranschlagen die VBK zwei bis drei Jahre für die Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen

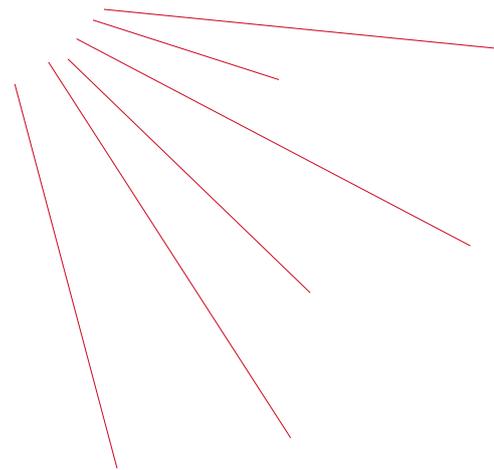
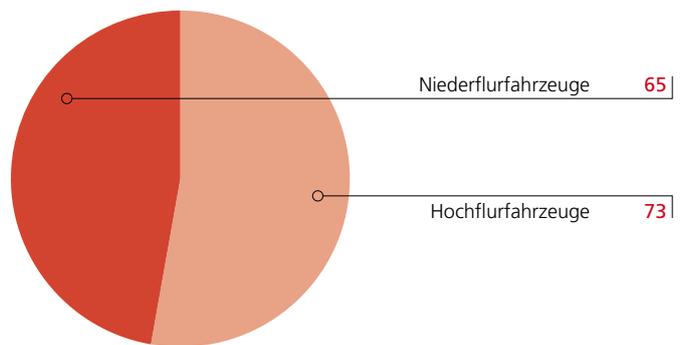




im technischen Bereich. Die Mitarbeiter wurden in den Restrukturierungsprozess von Anfang an mit einbezogen, zu dem auch die Integration der Werkstattmanagementsoftware COSware gehört. Im zweiten Halbjahr 2008 erfolgte der Projektstart mit dem Ziel, die Auftragsdisposition, die Lagerlogistik sowie das Zeit- und Fuhrparkmanagement zu automatisieren und eine optimal ausgelastete Kfz-Werkstatt mit einem hohen Qualitätsstandard zu erreichen.

Da die Sanitär- und Aufenthaltsbereiche des Betriebshofs West drei Jahrzehnte nach der Eröffnung ein wenig in die Jahre gekommen sind, begannen hier umfangreiche Erneuerungsarbeiten. Alle Sanitär- und Umkleidebereiche werden bis auf den Rohbau ausgekernt und heller und freundlicher gestaltet. Außerdem wird die verschlissene Haustechnik auf den neuesten Stand gebracht. Damit werden die Sozialräume des Betriebshofs West den Räumlichkeiten im neu eröffneten Betriebshof Ost qualitativ nicht nachstehen. Bereits nahezu fertig gestellt ist darüber hinaus die Renovierung des Eingangsbereichs.

Anzahl Niederflur-Fahrzeuge Straßen- und Stadtbahn



TARIF UND MARKETING

Um neue Kunden zu gewinnen und Stammkunden langfristig zu binden, setzen die Mitgliedsunternehmen des Karlsruher Verkehrsverbundes konsequent auf ein maßgeschneidertes Fahrkartensortiment für alle Zielgruppen. So wurde auch 2008 das Ticketspektrum erneut erweitert. Neu ist nun die KombiCard, eine persönliche und nicht übertragbare Jahreskarte, die nicht nur zu einem günstigen Preis uneingeschränkte Fahrten im gesamten KVV-Netz ermöglicht, sondern auch die Möglichkeit bietet, eine Partnerkarte mit 25 Prozent Rabatt zu erwerben. Hinzu kommt außerdem die kostenlose Nutzung einer Reihe von Bergbahnen, darunter auch der Turmbergbahn. Vorläufer für die im Oktober eingeführte KombiCard war in den Sommermonaten das Aktionsangebot „SommerCard“. Zum Festpreis von 90 € konnten Neueinsteiger mit dieser Karte drei Monate lang das Angebot der Bahnen und Busse in und um Karlsruhe testen. Gerade vor dem Hintergrund drastisch gestiegener Benzinpreise und der anhaltenden Diskussion um Feinstaub-Grenzwerte konnten zahlreiche Neukunden gewonnen werden. Insgesamt 18.000 verkaufte SommerCards sprechen für den Erfolg dieser Aktion.

Bereits gut eingeführt ist dagegen die „Karte ab 60“, die seit nunmehr zehn Jahren mit anhaltendem Erfolg verkauft wird. Insgesamt rund 33.000 Bestellungen belegen, dass dieses Tarifangebot inzwischen neben den ScoolCards, den Studi-Karten und den Job-Tickets zu den wichtigsten Einnahmequellen zählt. Passend zum kleinen Jubiläum erhielt die „Karte ab 60“ ein neues Design, nun ist sie im handlichen Scheckkartenformat mit Foto erhältlich. Zudem ermöglicht der eingedruckte Barcode mehr Sicherheit bei Diebstahl oder Verlust der Karte.

Während die Jahreskarten nun weitestgehend auf das Scheckkartenformat umgestellt sind, beschreiten die VBK beim Vertrieb der Einzelfahrscheine ganz neue Wege. Hier heißt das Zauberwort „Handy-Ticketing“. Mit dem Mobiltelefon ist nun der Fahrscheinautomat nahezu immer und überall verfügbar. Voraussetzung ist lediglich



eine einmalige Registrierung der persönlichen Daten und der Bankverbindung über das Internet, dann können Einzelfahrscheine oder Citykarten mit wenigen Klicks auf das Handy heruntergeladen werden. Bis zum Jahresende hatten bereits rund 2.350 Nutzer das neue Angebot ausprobiert.

Da auch im öffentlichen Nahverkehr der Kundenservice großgeschrieben wird, beschränken sich die VBK bei ihrem Angebot keineswegs auf den reinen Fahrscheinverkauf. Seit diesem Jahr ist eine freiwillige Mobilitätsgarantie neuer Bestandteil der Marketingstrategie. Bei Verspätungen von 20 Minuten und mehr werden den VBK-Kunden 5 € erstattet. Bei Verlust des letzten Anschlusses im Spätverkehr übernehmen die VBK darüber hinaus Taxikosten bis zu 25 €. Voraussetzung für die Erstattung ist, dass die Verspätung durch eine Betriebsstörung der VBK verursacht wurde. Verzögerungen durch Unfälle, Falschparker, Streiks, Unwetter oder andere externe Ereignisse werden daher nicht berück-

sichtig. Die Mobilitätsgarantie ist eine freiwillige Zusatzleistung ohne Rechtsanspruch und gilt innerhalb des Karlsruher Stadtgebiets.

Für die Fahrgäste, die nicht uneingeschränkt mobil sind, haben die VBK in Kooperation mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen der Stadt Karlsruhe eine Broschüre mit wertvollen Tipps zur Reiseplanung erstellt. Außerdem wurden die Haltestellen auf Barrierefreiheit untersucht; von den Ergebnissen der Optimierung profitieren auch ältere Menschen und Eltern mit Kinderwagen. Ganz neu im Angebot ist darüber hinaus auch ein Kursbuch in Blindenschrift.

Nachdem sich in den vergangenen Jahren die Kulturkooperationen der VBK großer Beliebtheit erfreuten, wurden diese 2008 fortgesetzt. Ein besonderer Hingucker war dabei die Aktion „Kunst an der Plakatwand“, die von einer Künstlerinitiative mit 20 Kunstwerken im Riesenformat entlang der Straßenbahnlinie 3 im Bereich Erzbergerstraße realisiert wurde. Darüber hinaus setzten die VBK die bewährte Veranstaltungsreihe „Klingender Turmberg“ mit drei weiteren Konzertterminen auf dem Duracher Hausberg fort, und auch im Schlossgarten fanden einige Veranstaltungen für die kleinen Gäste der Schlossgartenbahn statt.



„Seit 1967 bin ich bei den Verkehrsbetrieben und habe immer noch Spaß bei der Arbeit. Mein Team und ich halten das Streckennetz der Straßenbahnen instand oder sind am Bau neuer Linien beteiligt. Dabei bemühen wir uns, die Einschränkungen für unsere Fahrgäste

so klein wie möglich zu halten. Als Motivation sehe ich das Mitwirken an“, so Wolfgang Single, VBK Bahnmeisterei.

MITARBEITER



1.073 Mitarbeiter waren am 31. Dezember 2008 bei den Verkehrsbetrieben beschäftigt. Darüber hinaus befanden sich 35 Auszubildende in unterschiedlichen Ausbildungsberufen und -jahren in einem Ausstellungsverhältnis. Hinzu kamen 32 Aushilfen. 25 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt und 30 Mitarbeiter befanden sich in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Die Altersteilzeit erfreute sich auch 2008 großer Beliebtheit. 102 Mitarbeiter haben bis zum 31. Dezember 2008 beantragt, die Regelung der Altersteilzeit zu nutzen. Am 31.12. befanden sich 39 Mitarbeiter in der Arbeitsphase und 30 Mitarbeiter in der Freistellungsphase. Mit 33 Mitarbeitern wurden bereits Altersteilzeitregelungen vereinbart, die zu einem späteren Zeitpunkt beginnen werden.

Die Bindung der Mitarbeiter an ihr Unternehmen ist bei den VBK traditionell gut: Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit betrug 2008 14,65 Jahre. Diese positive Unternehmensbindung schlägt sich ebenfalls in der Zahl

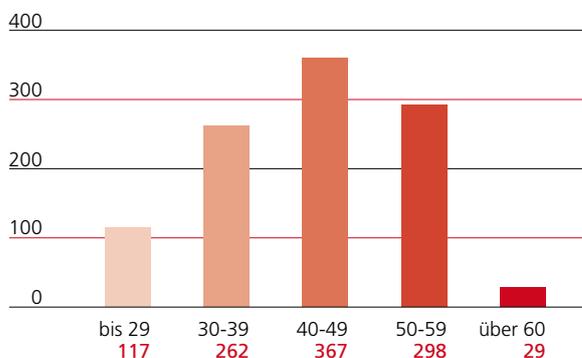
der Dienstjubiläen nieder. Sieben Mitarbeiter feierten ihr 25-jähriges Dienstjubiläum, neun Arbeitnehmer konnten für 40 Dienstjahre und ein Mitarbeiter sogar für eine Dienstzeit von 50 Jahren geehrt werden.

Bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe gilt seit dem 1. Januar 2007 der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-NBW). Der kommunale Arbeitgeberverband und die Gewerkschaft Ver.di einigten sich für das Jahr 2008 auf eine Steigerung der Tabellenentgelte um 50 € und daran anknüpfend eine Erhöhung um 3,1 Prozent zum 1. Januar 2008. Dies entspricht durchschnittlich einer Gesamtsteigerung von ca. 5,1 Prozent. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit wurde im Zuge der Verhandlungen verlängert. Sie stieg zum 1. Juli 2008 um 30 Minuten auf 39,0 Stunden.

Personalentwicklung

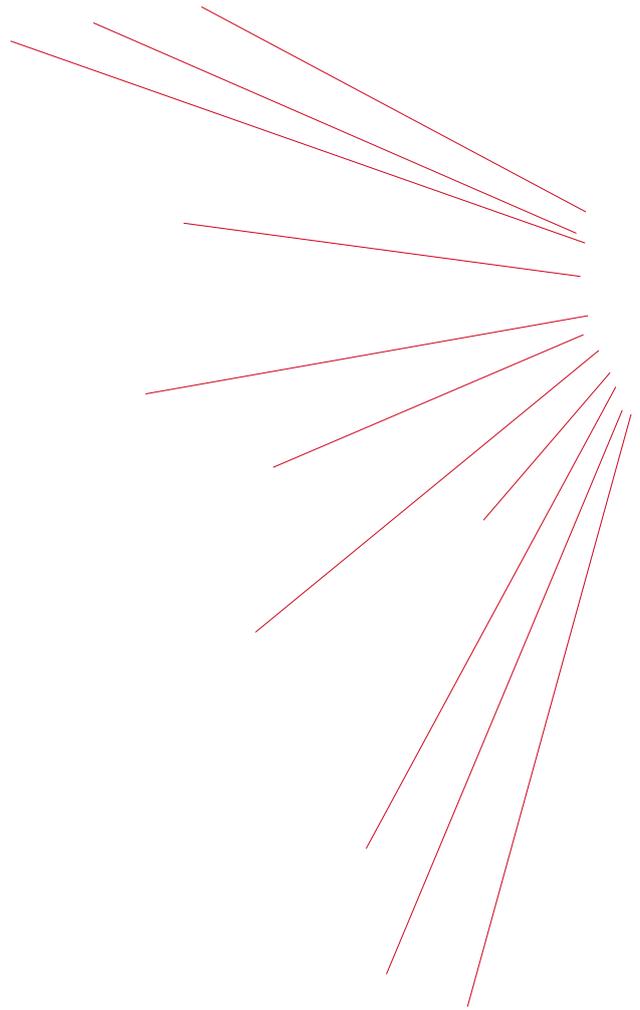
Besonderes Augenmerk lag 2008 auf der Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter. Erstmals wurde intern ein unternehmensspezifisches und fachübergreifendes Fortbildungsprogramm sowohl für Führungskräfte als auch für Mitarbeiter angeboten. Die Themen waren gemeinsam von Mitarbeitern und Führungskräften in Workshops und Klausuren erarbeitet worden. Seminarthemen waren unter anderem die Moderation von Projektsitzungen,

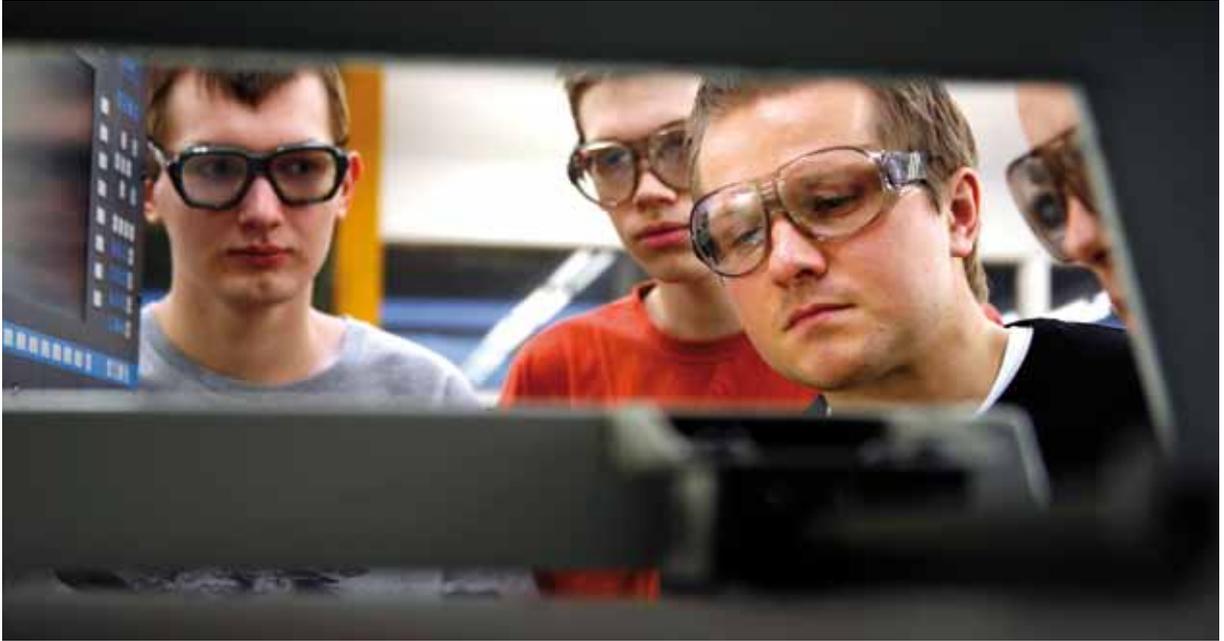
Alterstruktur VBK



Konflikt- und Beschwerdemanagement und Zeitmanagement. Das Seminarangebot wurde von Mitarbeitern aller Bereiche und Leitungsebenen rege in Anspruch genommen. Da sich die Seminarteilnehmer positiv sowohl bezüglich des Seminarangebots als auch über die Seminargestaltung und den Nutzen für den Arbeitsalltag geäußert haben, hat sich die Geschäftsleitung entschlossen, diesen Weg weiter zu verfolgen. Dabei sollen Themen und Gestaltung des Seminarangebots jährlich fortgeschrieben und weiterentwickelt werden.

Das Führungsinstrument „regelmäßiges Mitarbeitergespräch“ wurde ebenfalls im Jahr 2008 eingeführt. Der jeweilige direkte Vorgesetzte führt mit seinen Mitarbeitern einmal im Jahr ein Gespräch, das gut strukturiert und außerhalb des Betriebsalltages abläuft. Thematisiert werden dabei Arbeitsaufgaben und deren Erledigung, die Zusammenarbeit mit Kollegen und gegebenenfalls die Führung von Mitarbeitern sowie die Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten für den Mitarbeiter. Eine gemeinsame Zielvereinbarung und die Überprüfung der im vorangegangenen Jahr getroffenen Vereinbarungen ist Bestandteil des Mitarbeitergespräches. Alle Führungskräfte, vom Hauptabteilungsleiter bis zu Vorarbeitern und Teamleitern wurden in diesem Einführungsprozess durch Seminare zur Umsetzung des Führungsinstruments aktiv unterstützt.





Ausbildungsoffensive

Die VBK sind sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und bilden deswegen seit Jahren, so auch 2008, über dem betrieblichen Bedarf aus. Dabei überwiegt der Anteil der technischen Berufe aufgrund der Unternehmensausrichtung weiterhin. Im Ausbildungsberuf Industriekaufmann/-frau bildeten die VBK drei, zu Feinwerkmechanikern zwölf, zu Elektronikern der Fachrichtung Energie- und Gebäudetechnik zehn und zu Kfz-Mechanikern acht junge Menschen aus. Zum ersten Mal seit vielen Jahren werden nun auch wieder ein Fahrzeuglackierer und eine Bauzeichnerin ausgebildet.

Da auch in der Berufsausbildung als Folge der sich ständig wandelnden Rahmenbedingungen Stillstand automatisch Rückschritt bedeutet, wird die Ausbildung in den verschiedenen Berufen weiterentwickelt. Ausbilder, Personalabteilung und Betriebsrat arbeiten dabei gemeinsam an der weiteren Verbesserung und Zukunftsausrichtung der Ausbildung bei den Verkehrsbetrieben.

Eine Maßnahme ist zum Beispiel das „Kursbuch Ausbildung“ für neue Auszubildende. Die Auszubildenden finden hier Wissenswertes über das Unternehmen VBK genauso wie über ihren Ausbildungsgang. Für jeden neuen Auszubildenden wird für die erste Zeit ein „Pate“ – ein Auszubildender aus dem dritten Lehrjahr – benannt. Als Ansprechpartner in allen Belangen sollen die Paten den Einstieg in das Berufsleben erleichtern.

Zu Beginn der Ausbildung steht eine Einführungswoche. In dieser lernen sich die Auszubildenden kennen und erfahren Wesentliches über die verschiedenen Bereiche des Unternehmens. Ebenfalls Bestandteil der Einführungswoche sind Gruppenarbeiten, um erste soziale und teamorientierte Kompetenzen zu fördern. Denn Teamarbeit und soziale Kompetenz gehören neben den theoretischen und praktischen Kenntnissen, die in Berufsschule und Betrieb vermittelt werden, zu den Ausbildungszielen bei den VBK. Mittels regelmäßigen internen Schulungen und

weiteren Gruppenarbeiten werden die Auszubildenden fachlich betreut und aktiv begleitet. Die hausinterne Prüfungsvorbereitung hilft den Auszubildenden, eine gute Prüfung vor der IHK bzw. HWK abzulegen. Gespräche mit dem Ausbildungsleiter, detaillierte Ausbildungspläne und qualifizierte Beurteilungen durch die jeweilige Fachabteilung runden die Ausbildung ab.

Weiterhin fahren alle Auszubildenden einmal im Jahr zu einem anderen Verkehrsunternehmen, um neue Eindrücke zu gewinnen und um die Ausbildung dort kennen zu lernen. Im Jahr 2008 besuchten die Auszubildenden die Innsbrucker Verkehrsbetriebe.

Zukünftig möchten die VBK auch mehr als bisher als qualifizierter Ausbildungsbetrieb mit Verantwortung auf sich aufmerksam machen. So werben die VBK inzwischen auf zwei Niederflurstraßenbahnen für ihre Ausbildungsgänge. Ein Flyer informiert über die Ausbildungsmöglichkeiten bei den VBK. Weiterhin waren die VBK mit einem Informationsstand bei der Ausbildungsmesse der IHK und anderen Veranstaltungen präsent. Und um auch Mädchen für handwerkliche Berufe zu interessieren, nehmen die Verkehrsbetriebe schon seit einigen Jahren an der bundesweiten Aktion „Girls day“ teil, mit welcher junge Frauen dazu gebracht werden sollen, eine Ausbildung in einem technischen Beruf zumindest in Betracht zu ziehen.



„In den Werkstätten machen wir die Straßenbahnen für ihren Einsatz fit, und es ist schon ein angenehmes Gefühl, erst die schweren Getriebeteile zusammenzusetzen und dann zu sehen, dass alles einwandfrei arbeitet. Der Beruf ist meine Leidenschaft und in einem tol-

len Team lösen wir auch die kniffligsten Anforderungen. Oberste Priorität ist und bleibt die Sicherheit für den Fahrgast“, so Susan Rossberg, Druckluft- und Hydraulikwerkstatt für Schienenfahrzeuge.

43f
Waldstadt



EUROPA K

VERKEHRSGESellschaft KARLSRUHE MBH

44
45







46
47

Jahresabschluss

Kurzübersicht	47
Bilanz	48
Gewinn- und Verlustrechnung	50
Anhang	52
Konzern-Anlagennachweis	56

KURZÜBERSICHT

	2007 in Mio. €	2008 in Mio. €
Bilanzsumme	266,5	265,2
Anlagevermögen	211,0	210,0
Vorräte	19,8	20,4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	35,5	34,5
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,3	0,3
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	47,4	49,1
Verbindlichkeiten	75,8	72,9
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	2,4	2,4
Aufwand	118,5	119,0
Ertrag	118,5	119,0
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0



„Die Verkehrsbetriebe sind seit langem für ihre exzellente Ausbildung bekannt. Dass man während der Ausbildung nicht nur die kaufmännischen Abteilungen kennen lernt, hat mir besonders gut gefallen. Insbesondere die enge Zusammenarbeit mit den Werkstätten ver-

schaft mir Einsichten und Erfahrungen, die ich woanders nicht gewonnen hätte“, meint Isabel Ell, Auszubildende zur Industriekauffrau.

BILANZ ZUM 31.12.2008

Aktivseite	31.12.2008 €	31.12.2008 €	31.12.2007 €
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	408.879,00		310.384,00
II. Sachanlagen	209.308.788,70		210.339.141,15
III. Finanzanlagen	<u>278.010,94</u>		<u>307.481,79</u>
		209.995.678,64	210.957.006,94
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.407.121,63		19.825.926,39
2. Waren	<u>14.786,37</u>		<u>10.637,65</u>
		20.421.908,00	19.836.564,04
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.499.294,38		3.664.397,33
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.445.390,16		3.703.892,37
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	207.036,43		150.618,77
4. Forderungen gegen Gesellschafter	22.891.263,75		21.527.148,67
5. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>4.450.791,33</u>		<u>6.412.114,61</u>
		34.493.776,05	35.458.171,75
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	<u>305.421,41</u>		<u>275.098,05</u>
		305.421,41	275.098,05
		55.221.105,46	55.569.833,84
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0,00	0,00
		265.216.784,10	266.526.840,78



Passivseite	31.12.2008 €	31.12.2008 €	31.12.2007 €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	100.000.000,00		100.000.000,00
II. Kapitalrücklage	<u>38.864.426,17</u>		<u>38.864.426,17</u>
		138.864.426,17	138.864.426,17
B. Sonderposten	2.000.000,00		2.000.000,00
		2.000.000,00	2.000.000,00
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	10.222.109,00		9.755.735,00
2. Sonstige Rückstellungen	<u>38.846.669,81</u>		<u>37.633.896,51</u>
		49.068.778,81	47.389.631,51
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	30.362.916,45		35.313.028,81
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.558.297,20		5.402.140,77
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.889.826,25		3.428.071,06
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	31.637.938,99		30.991.178,46
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0,00		252.225,79
6. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>1.411.027,98</u>		<u>446.215,39</u>
davon aus Steuern 414.645,77 € (Vorjahr 372.078,77 €)			
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1.177,18 € (Vorjahr 1.489,01 €)			
		72.860.006,87	75.832.860,28
E. Rechnungsabgrenzungsposten		2.423.572,25	2.439.922,82
		265.216.784,10	266.526.840,78

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01.2008 – 31.12.2008	01.01.2007 – 31.12.2007
	€	€
1. Umsatzerlöse	84.326.941,41	85.918.706,60
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	366.085,84	155.270,16
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.144.699,04	770.480,94
4. Sonstige betriebliche Erträge	<u>10.441.873,28</u>	<u>9.939.807,94</u>
	96.279.599,57	96.784.265,64
5. Materialaufwand		
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	18.776.877,30	15.383.424,79
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>20.648.630,69</u>	<u>25.578.061,14</u>
	39.425.507,99	40.961.485,93
6. Personalaufwand		
a. Löhne und Gehälter	40.484.110,61	39.329.063,09
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 4.228.942,88 € (Vorjahr 3.624.918,14 €)	<u>12.485.676,25</u>	<u>11.858.625,00</u>
	52.969.786,86	51.187.688,09
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	13.703.485,29	14.961.065,83
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	9.527.864,14	7.896.738,56
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	11.676,04	12.176,15
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	470.290,53	472.485,39
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.259.851,69	3.452.325,72
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-22.124.929,83	-21.190.376,95
13. Sonstige Steuern	72.530,87	73.605,73
14. Erträge aus Verlustübernahme	22.197.460,70	21.263.982,68
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00



„Die alten Straßenbahnen haben es mir seit Kindheitstagen angetan und da war es quasi vorprogrammiert, dass ich Straßenbahnfahrer bei den Verkehrsbetrieben werde. Mit Stolz lenke ich die modernen Straßenbahnen durch die Stadt, und bei der Arbeit mit Menschen wird es

nie langweilig. Es erfüllt mich mit Freude, wenn der Betrieb reibungslos läuft und die Fahrgäste pünktlich und sicher an ihr Ziel gelangen“, erzählt Dominik Knäbel, Straßenbahn- und Busfahrer und Verkehrsmeister in Ausbildung.

ANHANG FÜR 2008

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 bis Ende 2007 angeschaffte Gegenstände der Betriebs- und Geschäftsausstattung und 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.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter, die einer selbständigen Nutzung fähig sind, ist erstmalig im Geschäftsjahr 2008 analog der steuerrechtlichen Vorgehensweise gemäß § 6 Abs. 2 a EStG ein Sammelposten gebildet worden. Der Sammelposten wird linear über fünf Jahre abgeschrieben.

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

Für den Bestand der Handlager in den Werkstätten wurde ein Festwert von 18 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 Rechnungsabgrenzungsposten ist zum Nennwert bewertet.

Die Pensionsrückstellungen für laufende Pensionsansparungen sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5,5 Prozent (Vorjahr 5,5 Prozent) mit dem Teilwert bewertet.

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

Die Verbindlichkeiten wurden mit der aktuellen Rückzahlungssumme bewertet.

Angaben zu Positionen der Bilanz

Die Entwicklung des Anlagevermögens wird in der Anlage 1 dargestellt.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält anteilige Einnahmen aus Zeitkarten.

Der Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 2.000 T€ wurde für die Ersatzbeschaffung eines Stadtbahnwagens als Folge eines Brandschadens gemäß § 6 EstG, EstR R 6.6 gebildet.

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 an 20 älteren Niederflurstraßenbahnen durchzuführende Arbeiten wegen neuer Sicherheitsnormen wurde eine Rückstellung (§ 249 Abs. 2 HGB) in Höhe von 5.100 T€ beibehalten.

Für die gemäß BOStrab durchzuführenden Hauptuntersuchungen der Schienenfahrzeuge besteht eine Rückstellung (§ 249 Abs. 2 HGB) in Höhe von 3.775 T€ (Vorjahr 3.501 T€).

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 14.775 T€ (Vorjahr 14.466 T€).

Bei 2.142 T€ (Vorjahr 3.263 T€) handelt es sich um Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2007 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde verbraucht. Für das Jahr 2008 wurde sie in Höhe von 4.268 T€ erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 55 T€ (Vorjahr 49 T€).

Für unterlassene Instandhaltungen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres nachgeholt werden, wurde die Rückstellung um 217 T€ auf 700 T€ erhöht.

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 7.787 T€ (Vorjahr von 6.895 T€).

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

Verbindlichkeiten

Für die Verbindlichkeiten bestehen folgende Restlaufzeiten:	Gesamt	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	Restlaufzeit über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	30.363	5.162	21.395	3.806
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.558	6.558	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.890	2.890	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	31.638	8.360	12.578	10.700
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.411	1.411	0	0
Gesamtbetrag	72.860	24.381	33.973	14.506

Aus abzuführender Lohnsteuer für den Abrechnungszeitraum Dezember 2008 bestehen Verbindlichkeiten in Höhe von 415 T€, die in oben stehender Tabelle in der Position sonstige Verbindlichkeiten enthalten sind.

Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 505 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich erhaltenen Ausgleichszahlungen in Höhe von 1 T€ nach SGB IX. Weiterhin sind in den Umsatzerlösen Nachzahlungen aus Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Auftrag der AVG in Höhe von 504 T€ enthalten.

Weiterhin sind in den sonstigen Erträgen nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 295 T€ enthalten, denen aber Nachbelastungen in Höhe von 378 T€ gegenüberstehen. Bei diesen Beträgen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 491 T€.

Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2008 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 2008 waren bei den VBK durchschnittlich 1.078 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 30 Beamte und 1.048 nicht beamtet. Hinzu kamen durchschnittlich 30 Auszubildende und 36 Aushilfskräfte. Weitere 25 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 30 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 127 T€ aufgewendet.

Für frühere Organe besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 834 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 betrug 2008 7,57 Prozent. In 2008 waren für die Zusatzversorgungskasse 37.291 T€ umlagepflichtig.

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

Für 2009 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 35,2 Mio. € vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 3,9 Mio. € erwartet. Hinzu kommen übertragene Mittel aus den Vorjahren.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 25.578 T€.

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

Karlsruhe, 27. Februar 2009



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

KONZERN-ANLAGENNACHWEIS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

Posten des Anlagevermögens	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Endstand 31.12.2008
	Anfangsstand 01.01.2008	Zugang	Abgang	Umbuchungen	
1	2	3	4	5	6
	€	+	-	+/-	€
		€	€	€	€
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und anlagenähnliche Rechte	3.430.562,48	117.371,39	118.388,91	241.814,48	3.671.359,44
Sachanlagen					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	64.796.509,37	4.119.859,94	0,00	0,00	68.916.369,31
Bauten auf fremden Grundstücken	4.568.239,70	0,00	0,00	0,00	4.568.239,70
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	236.159.553,22	5.187.436,88	1.390.149,87	1.059.792,68	241.016.632,91
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	230.058.234,53	2.420.077,60	2.406.920,33	3.771,80	230.075.163,60
Maschinen und maschinelle Anlagen	7.242.822,86	145.824,38	49.859,14	145,86	7.338.933,96
Betriebs- und Geschäftsausstattung	33.793.413,59	832.939,80	54.304,73	0,00	34.572.048,66
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	31.573.014,26	15.461.360,25	11.740,97	-1.305.524,82	45.717.108,72
	608.191.787,53	28.167.498,85	3.912.975,04	-241.814,48	632.204.496,86
Finanzanlagen					
Ausleihungen	368.314,02	0,00	35.236,99	0,00	333.077,03
	611.990.664,03	28.284.870,24	4.066.600,94	0,00	636.208.933,33

(K) = Zuschüsse (Z) = Zuschreibungen

Abschreibungen					Restbuchwerte		
Anfangsstand 01.01.2008	Abschreibungen im Geschäftsjahr	Angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausgewiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2008	Restbuchwerte am Ende des Geschäftsjahres	Restbuchwerte am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres	
€	+	-	+/-	€	€	€	€
7	8	9	10	11	12	13	
3.120.178,48	(K) 0,00 142.301,96	0,00	0,00	3.262.480,44	408.879,00	310.384,00	
35.325.224,84	(K) 0,00 1.005.145,54	0,00	0,00	36.330.370,38	32.585.998,93	29.471.284,53	
3.057.190,70	(K) 85.441,96 98.068,04	0,00	0,00	3.240.700,70	1.327.539,00	1.511.049,00	
168.877.880,22	(K) 5.800.530,18 4.380.356,86	335.070,48 774.937,87	0,00	177.948.758,91	63.067.874,00	67.281.673,00	
154.688.304,69	(K) 192.598,00 7.084.009,40	428.385,39 1.978.534,94	0,00	159.557.991,76	70.517.171,84	75.369.929,84	
6.582.528,86	(K) 0,00 83.769,24	49.859,14	0,00	6.616.438,96	722.495,00	660.294,00	
28.367.777,42	(K) 3.212.101,86 909.834,25	54.304,73	0,00	32.435.408,80	2.136.639,86	5.425.636,17	
953.739,65	(K) 5.812.299,00 0,00	0,00 0,00	0,00	6.766.038,65	38.951.070,07	30.619.274,61	
397.852.646,38	(K) 15.102.971,00 13.561.183,33	3.621.092,55	0,00	422.895.708,16	209.308.788,70	210.339.141,15	
60.832,23	(Z) -5.766,14	0,00	0,00	55.066,09	278.010,94	307.481,79	
401.033.657,09	(K) 15.102.971,00 (Z) -5.766,14 13.703.485,29	3.621.092,55	0,00	426.213.254,69	209.995.678,64	210.957.006,94	

(28.800.690,15) inkl. Finanzanlagen





Marktplatz, Kaiserstraße,
Karlsruhe



60
61

Bestätigungsvermerk	61
Bericht des Aufsichtsrates	62

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 1. Januar bis 31. Dezember 2008 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, 27. Februar 2009

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Appel
Wirtschaftsprüfer



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 2008 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 Organschaftsvertrag an den Gesellschafter abgeführt.

Für die im Geschäftsjahr 2008 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2009

Der Aufsichtsrat



Bürgermeisterin
Margret Mergen
Vorsitzende des Aufsichtsrats

Impressum

Konzeption und Gestaltung

SALT: Werbeagentur GmbH

Redaktion

Controlling/Betriebswirtschaft der
VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH,

Fotos

Archiv VBK; Archiv TSNV;
Artis Uli Deck, Karlsruhe;
Andrea Fabry, Ettlingen;
Reichert und Hönig, Ettlingen;
Daniel Saarbourg, Ettlingen;
Echt Eppelt, Pforzheim

Druck und Verarbeitung

Engelhardt und Bauer GmbH

