



2009

Bild: Auer Straße, Karlsruhe

Mobilität für mehr Lebensqualität

Geschäftsbericht 2009 der
VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH



Inhalt

- Einleitung 04
- Lagebericht 12
- Leistungsprofil 26
- Jahresabschluss 42



04
05

Einleitung

Organe 05
Bericht des Geschäftsführers 07
Jahresrückblick 08

ORGANE DER VBK GMBH

Geschäftsführung

Dr. Walter Casazza

Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzende

Erste Bürgermeisterin

Margret Mergen

Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender

Stadtrat Hans Pfalzgraf

Maschinenschlosser i. R.

Stadtrat Manfred Bilger

Kriminalhauptkommissar a. D.
(bis 30.09.2009)

Jean-Claude Durand

Omnibusfahrer

Stadtrat Andreas Erlecke

selbständiger Kaufmann
(bis 30.09.2009)

Stadtrat Dr. Eberhard Fischer

Geschäftsführer der PR-Agentur Text u. Design,
Karlsruhe

Stadträtin Angela Geiger

Hausfrau

Thomas Hoffmann

freigestellter Betriebsrat

Stadtrat Johannes Honné

Dipl.-Ing., Softwareentwickler
(ab 01.10.2009)

Stadtrat Dr. Albert Käuflein

Dipl.-Theologe
(ab 01.10.2009)

Stadtrat Thomas Kalesse

Schreinermeister
(ab 01.10.2009)

Harald Klingler

freigestellter Betriebsrat

Stadträtin Bettina Lisbach

Softwareentwicklerin

Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz

Regierungsdirektorin an der Landesanstalt für Umwelt,
Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Stadtrat Sven Maier

Wahlkreisreferent

Renate Motzbäuchel

Verkehrsmeisterin

Bertram Wagner

Omnibusfahrer

Stadtrat Tim Wirth

Intensivfachkrankenschwester
(bis 30.09.2009)



BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS

Erfolg hat einen Namen, heißt es. Bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe waren es im Jahr 2009 exakt 1.103 Namen. Denn alle Mitarbeiter haben vor dem Hintergrund einer weltweit schwierigen wirtschaftlichen Situation mit viel Engagement dazu beigetragen, gemeinsam das Unternehmen auf Kurs zu halten. So konnten sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Tarifeinnahmen weiter gesteigert werden.

Weiter steigende Fahrgastzahlen sind auch für die kommenden Jahre zu erwarten – insbesondere mit Blick auf den derzeit laufenden und den zukünftigen Ausbau des Stadtbahnnetzes. Um für diesen Zuwachs gerüstet zu sein, haben die VBK gemeinsam mit der AVG im September 30 neue Zweisystem-Stadtbahnwagen bestellt.

Doch zurück zur positiven Fahrgastentwicklung: Das zum Fahrplanjahr 2009 eingeführte „Nightliner“-Konzept hat sich prächtig entwickelt. Wegen der großen Nachfrage haben die VBK im März das Angebot sogar erweitert und das Nachtnetz noch enger mit dem Tagesnetz verzahnt.

Hinzu kamen zahlreiche neue, attraktive Angebote für unsere Kunden wie etwa die Neubürgerkarte oder der Zustellservice von Einkaufstaschen an den Adventssamstagen. Und nicht zu vergessen die freiwillige Mobilitätsgarantie, welche im Januar als Pilotprojekt bei den VBK eingeführt wurde.

Auch bei der Sanierung und dem Ausbau des Streckennetzes sind die VBK 2009 ein gutes Stück vorangekommen. Neben dem Abschluss der Gleiserneuerung in der Kaiserstraße ist insbesondere die geplante Neubaustrecke durch die Südstadt-Ost zu nennen. Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember erwarten die VBK für Mitte 2010 den entsprechenden Beschluss. Danach wird umgehend mit dem Bau begonnen. Zum Jahresbeginn 2012 sollen bereits die ersten Bahnen durch das Wohnquartier rollen. Zugleich steht mit dem neuen Schienenstrang eine Umleitungsstrecke zur Verfügung,

die bei der Realisierung des Jahrhundertprojekts „Kombilösung“ eine wichtige Rolle übernehmen wird.

Apropos Kombilösung: Bei der Umsetzung dieses Infrastrukturprojektes, welches das Gesicht der Karlsruher Innenstadt entscheidend zum Positiven verändern und der Einkaufszone neue Impulse verleihen wird, sind die VBK 2009 gut vorangekommen. So fanden während der Gleissanierung in der Kaiserstraße bereits erste vorbereitende Maßnahmen wie etwa Leitungsverlegungen statt. Drei Wochen nach dem Jahreswechsel hat am 21. Januar 2010 mit dem Spatenstich am Europaplatz schließlich die neue Zeitrechnung begonnen. Mit der Verwirklichung der Kombilösung tragen die VBK und ihre Schwestergesellschaft KASIG wesentlich zur Sicherung der Zukunfts- und Leistungsfähigkeit des Karlsruher Schienennetzes bei.

Ich möchte allen Kolleginnen und Kollegen ganz herzlich danken. Denn ohne deren unermüdlichen, vielfältigen und leidenschaftlichen Einsatz an 365 Tagen rund um die Uhr und bei jedem Wetter wäre unser beachtlicher Erfolg im vergangenen Jahr nicht möglich gewesen.

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

JAHRESRÜCKBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009



08
09

Januar

Am 8. Januar beauftragen die VBK sowie die AVG die Karlsruher Firma Init mit dem Ausbau der dynamischen Fahrgastanzeigen an den Bahn- und Bushaltestellen. Durch den Einsatz von UMTS werden dem Fahrgast künftig noch zuverlässigere Informationen an den Haltestellen vorliegen.

Mit einem Tag der Offenen Tür am 31. Januar stellen die VBK ihren neuen Betriebshof in der Gerwigstraße der Öffentlichkeit vor. Rund 12.000 Besucher inspizieren bei einem umfangreichen Unterhaltungsprogramm das neue „Schlafzimmer“ der Stadt- und Straßenbahnen.

Februar

Im Rahmen des Bussicherheitstrainings auf dem Hockenheimring sammeln die VBK-Busfahrer viele Erfahrungen im Umgang mit Extremsituationen. Diese Präventionsmaßnahme dient sowohl der Sicherheit der Busfahrer als auch der der Fahrgäste.

März

Der „Nightliner“ wird weiter verbessert und so können ab dem 29. März neue Ziele im Stadtgebiet Karlsruhe eingebunden werden. Dadurch werden die Tramstrecken, Buslinien und Anruflinientaxis noch attraktiver für die Bedürfnisse der Pendler und Nachtschwärmer.

Mit Blumen und einem Präsent wird am 26. März der 10.000 KombiCard-Abonnent geehrt. Seit der Einführung am 1. November 2008 hat sich die äußerst günstige persönliche Jahresnetzkarte zu einem Verkaufsschlager entwickelt.

April

Rechtzeitig zu den ersten warmen Frühlingstagen nimmt die Schlossgartenbahn ihren Betrieb auf. Die Dampflok „Greif“ ist wie jedes Jahr an Sonn- und Feiertagen auf dem Rundkurs hinter dem Karlsruher Schloss unterwegs.

Juni

Eine Schwanenfamilie mit sechs Jungtieren stoppt die Straßenbahnen der Linie 3. Auf ihrem täglichen Ausflug zur Endhaltestelle bei der Neureuter Eislaufhalle lassen sich die Schwäne nicht so leicht vom grünen Rasengleis vertreiben.

Am 14. Juni lockt das Auftaktkonzert der Veranstaltungsreihe „Klingender Turmberg“ über 1.000 musikbegeisterte Besucher auf den Karlsruher Hausberg. Bei traumhafter Aussicht direkt neben dem Turm erklingen Jazz, Marschmusik und Evergreens für Jung und Alt.

In nur zwei Tagen werden die Gleise und Weichen am Gleisdreieck Yorkstraße erneuert. Damit wird das laufende Bauprogramm zur Ertüchtigung des Schienennetzes fortgesetzt.

Juli

Mit der Wiederherstellung des zweiten Gleises in der Baumeisterstraße sowie dem vollständigen Ausbau des Gleisviereckes auf der Ettlinger Straße können die Bahnen jetzt in sämtlichen Richtungen fahren, was die Betriebsabläufe im Umleitungsfall deutlich vereinfacht.



August



September



Oktober



Dezember

August

Ab dem 1. August geben die VBK eine eigene Mobilitäts- und Sauberkeitsgarantie. Bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten ohne Fremdverschulden wird eine Entschädigung von 5 € gezahlt. Ebenso werden bei verschmutzter Kleidung durch unsaubere Züge und Busse Reinigungskosten bis zu 15 € erstattet.

Zwischen Marktplatz und Durlacher Tor werden in der Kaiserstraße neue Schienen verlegt. Dabei werden erstmals in Deutschland im Rahmen des EU-Forschungsprojekts „Urban Track“ neuartige Betonelemente, so genannte Gleistragplatten, vom System Modulix im Teilabschnitt vor dem Karlsruher Institut für Technologie zwischen der Englerstraße und der Haltestelle Durlacher Tor verwendet.

Im Zuge der Erneuerung der Wendeschleife in Rintheim wird deren Radius auf die für den Einsatz von Niederflur- und Stadtbahnfahrzeugen nötigen 25 Meter vergrößert.

September

Zusammen mit der AVG bestellen die VBK insgesamt 30 neue Zweisystem-Stadtbahnen vom Typ Flexity Swift Karlsruhe bei der Firma Bombardier. Die Mittelflurfahrzeuge mit einem Auftragsvolumen von 129 Mio. € werden ab 2011 ausgeliefert. Sie sollen zum einen die vorhandene Fahrzeugflotte ergänzen sowie zum anderen im Zuge der Streckenerweiterungen, beispielsweise in der Südpfalz, eingesetzt werden.

Zusätzliche Busse und Bahnen setzen die VBK zu der größten Open-Air-Veranstaltung in Baden-Württemberg – das fünfte Hörerfest von SWR 4 – ein. Unter dem Motto „Regionen in Bewegung“ locken verschiedene Bühnen um das Karlsruher Schloss rund 100.000 Besucher an.

Oktober

Bedürftige Bürger der Stadt Karlsruhe erhalten ab Oktober den Karlsruher Pass. Neben freiem Eintritt in den Zoo sowie Ermäßigungen für Schwimmbäder zahlen die Inhaber nur die Hälfte des regulären Preises einer Monatskarte für Busse und Bahnen.

Wegen umfangreicher Wartungsarbeiten ruht der Betrieb auf der Turmbergbahn vom 5. Oktober bis zum 11. Dezember 2009. Als Ersatz verkehren Anruflinientaxis zum Sondertarif innerhalb der regulären Betriebszeiten.

November

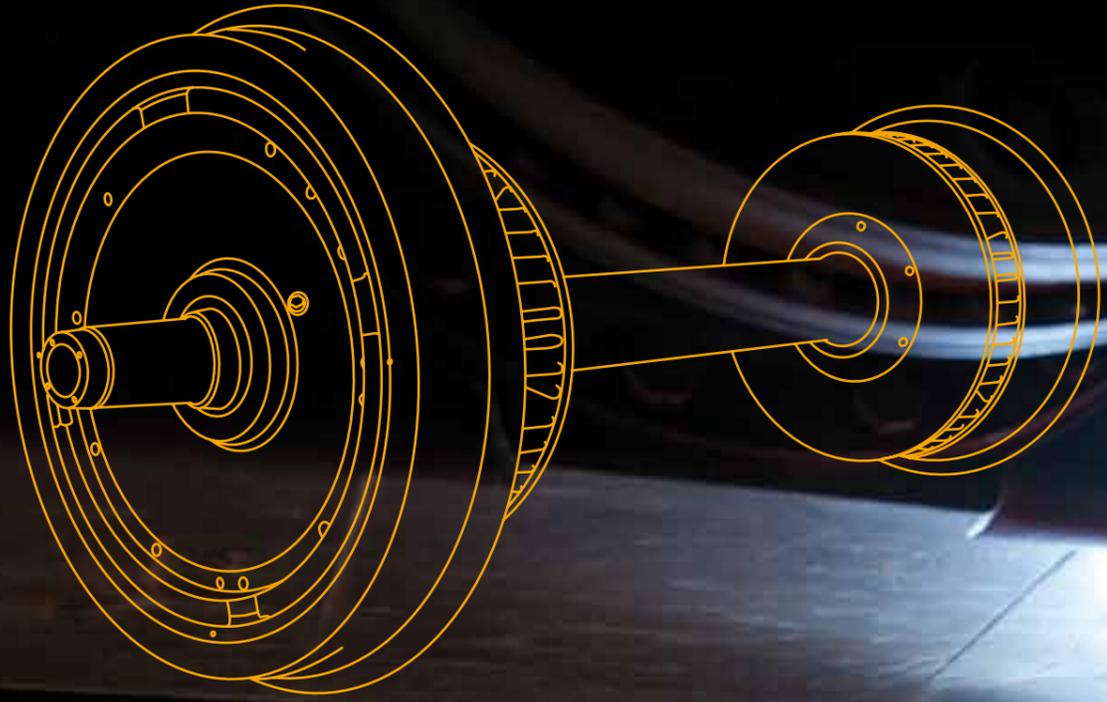
Ein außergewöhnliches Hörvergnügen bieten die VBK und die ARD während der Hörspieltage in Karlsruhe an. Kulturinteressierte können dem kostenlosen Programm in der ARD-Hörspielbahn, welche in der Karlsruher Innenstadt mindestens vier Stunden täglich an fünf aufeinander folgenden Tagen unterwegs ist, lauschen.

Der Karlsruher Gemeinderat lehnt einen weiteren Bürgerentscheid über die Kombilösung mit großer Mehrheit ab, da er die Zulässigkeitsvoraussetzungen als nicht gegeben ansieht. Die dritte Kammer des Verwaltungsgerichtes befindet den Antrag ebenfalls als unzulässig und unbegründet.

Dezember

Erstmals werden im Linienverkehr Busse mit Fahrradträgern eingesetzt. In dem Pilotprojekt sind vier Busse auf der Linie 24, welche die Höhenstadtteile Hohenwettersbach und Bergwald bedient, mit den Trägern ausgestattet.

Sichtprüfung der Bremsleitung
Betriebshof Gerwigstraße





14
15

Lagebericht

- Kurzübersicht 15
- Lagebericht 16
- Impulse für die Zukunft 25

KURZÜBERSICHT

Betriebszahlen	2008	2009
Verkehrsleistung		
Fahrgäste in Mio. *	110,7	111,2
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	96,8	97,3
Omnibusbetrieb	13,8	13,9
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Betriebsleistung		
Wagenkilometer in Mio.	13,1	13,2
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	9,2	9,1
Omnibusbetrieb	3,9	4,1
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,02
Platzkilometer in Mio.	2.132,8	2.132,4
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.854,3	1.847,4
Omnibusbetrieb	275,5	282,6
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	3,0	2,5
Betriebsstreckenlänge in km (per 31.12.)		
Stadt- u. Straßenbahnbetrieb	68,4	68,9
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	141,7	148,8
zuzüglich Nachtlinien (ohne ALT)	44,0	48,8
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 Fahrzeuge)		
Anzahl der Schienenfahrzeuge		
Triebwagen insgesamt	138	128
Straßenbahnwagen (sechs- und achtachsrig)	16	14
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	45
Niederflurwagen GT 8-70/N	20	20
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsrig)	40	32
Zweissystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	17	17
Turmbergbahn	2	2
Schlossgartenbahn		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
Anzahl der Omnibusse		
Busse insgesamt	52	53
VDV-Standardbusse	41	41
Gelenkbusse	11	12
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	29	29

* inkl. unentgeltlich mit Schwerbehindertenausweis beförderte Fahrgäste

LAGEBERICHT 2009

Bericht der Geschäftsführung

Nach dem Einbruch der Weltwirtschaft, hervorgerufen durch die internationale Finanzkrise im Jahr 2008 und dem damit verbundenen Nachfragerückgang auf den Weltmärkten, erfolgte im Jahr 2009 eine leichte Erholung. Die Arbeitslosigkeit stieg nicht so stark wie befürchtet, was vor allem auf das Instrument „Kurzarbeit“ zurückzuführen ist. Die exportorientierten Branchen Automobil- und Maschinenbau leiden nach wie vor unter der Wirtschaftskrise. Die Inlandsnachfrage konnte die Verluste im Export nicht ausgleichen. Zur Konjunkturbelebung legte die Bundesrepublik Deutschland Konjunkturprogramme auf, die zwar positive Wirkungen hatten, andererseits jedoch für eine Nettoneuverschuldung der öffentlichen Haushalte auf Rekordniveau sorgten.

Der Öffentliche Personennahverkehr in Deutschland entwickelte sich auch 2009 weiterhin positiv. Nach einer ersten Schätzung des statistischen Bundesamtes stiegen die Fahrgastzahlen der Stadt-, Straßen- und U-Bahnen ebenso wie im Busbereich, wobei im Busbereich bundesweit der Fahrgastzahlenzuwachs durch die demografische Entwicklung in der Bundesrepublik geringer ausfallen wird. Im SPNV – Schienenpersonennahverkehr wurde die S-Bahn-Berlin zur Belastung, durch Zugausfälle und Angebotseinschränkungen ging die Fahrgastzahl des Unternehmens zurück, was aufgrund der Größe Berlins auch den Wert für Gesamtdeutschland beeinträchtigt.

Trotz Wirtschaftskrise konnten die meisten der im VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. organisierten Personenverkehrsunternehmen auch 2009 das in den letzten Jahren erreichte hohe Fahrgastniveau halten. Nicht zuletzt bedingt durch Sondereinflüsse einzelner Unternehmen konnte alles in allem sogar ein weiterer Anstieg des Fahrgastaufkommens auf 9,7 Mrd. und der Verkehrsleistung auf 91 Mrd. Personenkilometer erreicht werden. Die aus der Fahrgastbeförderung erzielten Erträge erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 3 Prozent auf knapp 10 Mrd. €.

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.

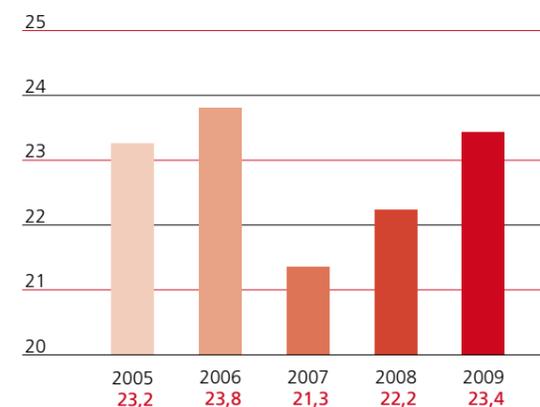
Der Geschäftsverlauf der VBK

Das Geschäftsjahr 2009 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, Aufsichtsratsvorsitzende ist die Erste Bürgermeisterin der Stadt Karlsruhe, Margret Mergen.

Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2009, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2008, noch einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 104,6 Mio. Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK betrug 2009 13,2 Mio. Wagenkilometer. Die Betriebsleistungen auf der Schiene blieben mit 9,1 Mio. Wagenkilometer und im Omnibusverkehr mit 4,1 Mio. Wagenkilometer nahezu konstant.

Defizitentwicklung in Mio. €



Nach erfolgreichem Probetrieb wurden die Anlagen des neuen Betriebshofes in der Gerwigstraße am 30. Januar 2009 in Betrieb genommen und im Rahmen einer Eröffnungsfeier sowie einem sich daran anschließenden Tag der offenen Tür ihrer Bestimmung übergeben.

Für den Neubau der Straßenbahn Südost wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Des Weiteren wurde ein GVFG-Antrag zur Förderung des Projektes eingereicht. Mit dem Bau der Strecke, die unter anderem den neu ent-

stehenden Karlsruher Stadtteil Südost-Ost erschließt, soll 2010 begonnen werden. Anfang 2012 soll die Strecke in Betrieb genommen werden.

Aufwendungen

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betragen insgesamt 50,5 Mio. €. Aufgrund der Aufwandserhöhung zur Zukunftssicherung fielen 14,4 Mio. € mehr als geplant und 11,0 Mio. € mehr als im Jahr 2008 an. Darin enthalten sind Rückstellungen in Höhe von 6,0 Mio. €, die wegen strengerer Vorschriften und Normen bezüglich der Sicherheit bei den Niederflurstraßen- und Stadtbahnen notwendig sind.

Der unmittelbare Personalaufwand stieg um 4,4 Prozent auf 52,4 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 2,2 Mio. €, das sind 3,6 Prozent, unterschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand inkl. der Rückstellungen beträgt 41,5 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.

Die Abschreibungen stiegen um 0,8 Mio. € bzw. 6,1 Prozent auf 14,5 Mio. €. Dies ist vor allem eine Folge der Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes in der Gerwigstraße und zusätzlicher Investitionen in die Sicherheitstechnik.

Bilanzzahlen

	2008	2009
Eigenkapital in Prozent	52,4%	52,92%
Eigenkapital in Prozent des Anlagevermögens	66,1%	69,19%
Anlageintensität	79,2%	76,48%
Personalintensität	44,5%	41,49%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	33,1%	38,40%
Kapitaldienstintensität	14,3%	13,13%



Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 131,4 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 119,8 Mio. €. Der Plan für 2009 wurde somit um 11,6 Mio. €, das entspricht 9,7 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 12,5 Mio. € bzw. 10,5 Prozent zu.

Erträge

Als Folge der gestiegenen Fahrgastzahlen lagen die Beförderungserlöse im gesamten Jahr 2009 über den Planzahlen. Sie betragen 65,4 Mio. €, 3,4 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit einem Prozentsatz von 5,4 Prozent zu den Einnahmen des Jahres 2009 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 27,2 Mio. €, das sind 4,8 Mio. € oder 21,2 Prozent mehr als geplant und 4,1 Mio. € mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf dem Volumen der Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 14,0 Mio. €, 4,9 Mio. € höher als geplant und 3,5 Mio. € höher als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 1,1 Mio. €, 0,3 Mio. € mehr als 2008. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,2 Mio. €.

Zins- und ähnliche Erträge verminderten sich von 0,5 Mio. € auf 0,2 Mio. €.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 108,0 Mio. €. Ursprünglich vorgesehen waren 94,9 Mio. €. Die VBK nahmen also 13,1 Mio. € (13,8 Prozent) mehr ein als geplant.

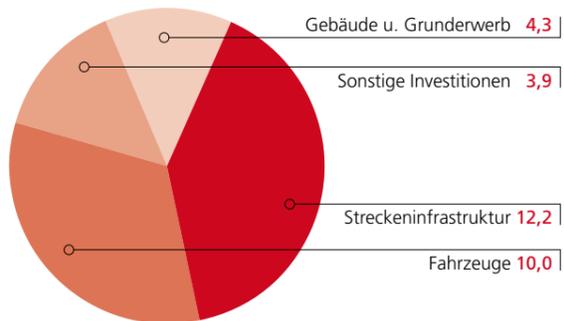
Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2009 mit einem organschaftlich ausgleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 23,4 Mio. € ab. Somit ist das Ergebnis um 1,2 Mio. € schlechter als im Vorjahr und um 1,5 Mio. € besser als ursprünglich geplant.

Verantwortlich für das verglichen mit dem Planansatz bessere Ergebnis sind in erster Linie die das ganze Jahr über gestiegenen und deutlich höher als geplanten Fahrgeldeinnahmen sowie Erträge aus Leistungen für Dritte, Ausgleichszahlungen gemäß § 148 SGB IX und sonstige Erträge.

Investitionen

Die VBK investierten 2009 insgesamt 30,4 Mio. €. 10,0 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 12,2 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 4,3 Mio. € für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 3,0 Mio. € wurden für

Investitionsverteilung in Mio. €



die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,9 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Compliance

Die VBK haben auch 2009 ihr seit vielen Jahren bewährtes System zur Vermeidung von Korruption und ähnlichen Verfehlungen weiter verbessert. Da die VBK Sektorauftraggeber 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.

Zwei Mitarbeiter sind mit der Tätigkeit als Compliance-Officers betraut. Die Antikorruptionsrichtlinien werden laufend überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Sie sind 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 der VBK. Die VBK werden somit auch weiterhin Höchstleistung mit höchstem moralischem 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 2009 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften geprüft, kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst.

Durch die Einführung des Betriebsmeldesystems Nettropolis können Betriebsmeldungen in einer einheitlichen Form verarbeitet und den zuständigen Stellen in kürzester Zeit zugestellt werden. Auch ermöglicht das Programm eine für das gesamte Unternehmen standardisierte Priorisierung der Meldungen. Des Weiteren stellen die Weiterverarbeitungen und Auswertungen eine Verkürzung der Kommunikationswege dar, wodurch die Qualität der Arbeitsprozesse zunimmt. In den nächsten Jahren wird der Einsatz des Systems weiterentwickelt und verbessert werden.

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, ihre Entwicklung überwacht und bewertet. 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.



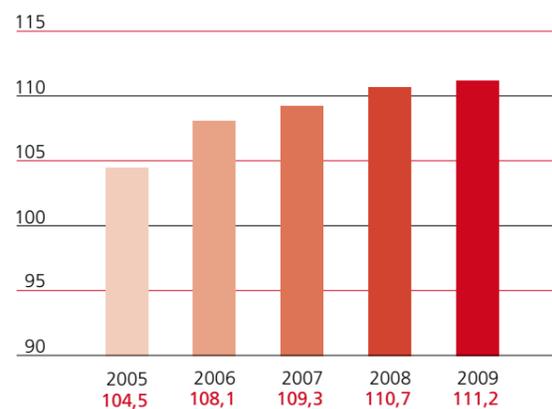
Ausblick – Risiken und Chancen

Für 2010 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2009.

Es ist davon auszugehen, dass die Kosten, vor allem aufgrund der Finanzkrise weiter bzw. wieder steigenden Preise für Dieselmotoren, Energie, Fahrzeug- und Streckenausrüstungsgegenstände, 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 2010 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,3 Prozent beschlossen worden.

Die VBK wurden im Mai 2008 von der Stadt Karlsruhe mit der Durchführung des ÖPNV in Karlsruhe mit Bussen und Straßenbahnen bis zum Jahr 2022 betraut. Dieser Betrauungsbeschluss beinhaltet für die VBK unter anderem die Pflicht, alle fünf Jahre mittels eines Testates nachzuweisen, dass es sich bei den VBK gemäß den Kriterien des sogenannten Altmark-Trans-Urteils um ein „durchschnittlich, gut geführtes“ Unternehmen handelt. 2010 wird

Entwicklung der Fahrgastzahlen in Mio.*



* inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten



das Verfahren zur Erlangung des Testats zusammen mit der WIBERA Wirtschaftsberatung AG durchgeführt.

2008 wurde im Auftrag des KVV eine Fahrgasterhebung im Verbundgebiet durchgeführt. Die Daten von der Firma IVV Aachen wurden nach der Erhebung zur Auswertung an den KVV übergeben. Inwieweit die Ergebnisse Auswirkungen auf die Fahrgeldzuscheidungen im Verbund haben, wird vom KVV geprüft. Als Resultat könnten sich die Fahrgeldeinnahmen der VBK verändern.

Als Folge der demografischen Entwicklung in Deutschland ist mittelfristig mit sinkenden Schülerzahlen und damit verbundenen geringeren Einnahmen aus der Schülerbeförderung zu rechnen.

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.

Als Folge der durch den globalen Klimawandel hervorgerufenen steigenden Durchschnitts- und Höchsttemperaturen sowie der gesteigerten Komfortwünsche der Fahrgäste, werden die VBK zukünftig alle neuen Busse, Straßen- und Stadtbahnwagen mit Klimaanlage ausstatten. Dadurch werden sich durch höhere Anschaffungskosten bzw. durch die Nachrüstung entstehenden Kosten die Abschreibungen erhöhen, was das VBK-Ergebnis belasten könnte. Der Fahrstrom- bzw. Dieselverbrauch wird wegen des höheren Fahrzeuggewichts und des Betriebs der Klimaanlage steigen.

Die VBK planen im Lauf des Jahres 2010 den Umzug der Leitstelle in den neuen Betriebshof Gerwigstraße. Hiervon versprechen sich die VBK die Möglichkeit, die Prozesse weiter zu verbessern und somit Kosten zu verringern.

Nach überstandener Krise wird die Nachfrage der privaten Wirtschaftsunternehmen nach qualifizierten Mitarbeitern aus den technischen Berufen bzw. Ingenieuren wieder steigen. Für die VBK kann es dann wegen der Bindung an den Spartentarifvertrag der kommunalen Verkehrs-



ternehmen unter Umständen schwieriger werden, offene Stellen mit ausreichend qualifiziertem Personal zu besetzen. Der größte Bedarf der VBK besteht in den Metallberufen und in den elektrotechnischen Berufen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, haben die VBK eine Ausbildungsoffensive gestartet, um den Nachwuchs in diesen Berufssparten so weit wie möglich selbst auszubilden.

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 in den letzten beiden Jahren haben erwiesen, 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 weiter steigen, würde dies das Ergebnis der VBK unter Umständen verschlechtern. Möglich wäre aber auch, dass zusätzliche Fahrgäste vom PKW auf Busse und Bahnen umsteigen und sich das Ergebnis

verbessert. Sollten allerdings hauptsächlich Fahrgäste während der Hauptverkehrszeiten vom Individualverkehr zum ÖPNV wechseln, ergäben sich aller Voraussicht nach auf einigen Straßen- und Stadtbahnstreckenabschnitten der VBK Kapazitätsprobleme.

Ein Anstieg des Dollarkurses würde sich ebenso auf die Energiepreise wie auch auf die Preise für Neufahrzeuge, neue Automaten, elektronische 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. Über eine Nachfolgeregelung ist noch nicht entschieden worden.

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. Die Bundesregierung dynamisiert diese Mittel derzeit mit jährlich 1,5 Prozent. Sollten die Kosten im ÖPNV stärker ansteigen, so können angesichts der an-

gespannten Haushaltslage der Länder sowie der Städte, Kreise und Gemeinden Leistungseinschränkungen nicht ausgeschlossen werden.

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 Meter 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 Maß aufrechterhalten werden. Auf jeden Fall ist von weiteren Preissteigerungen für Radreifen auszugehen. Zwar hat sich für die VBK die Situation etwas verbessert, da durch intensivere Abstimmung und Optimierung der Instandhaltungsprozesse der Fahrzeuge und der Infrastruktur der Radreifenbedarf geringfügig verringert werden kann. Insgesamt bleibt die Situation aber angespannt.

Neue Vorschriften und Sicherheitsrichtlinien für den Betrieb der Fahrzeuge oder der Infrastruktur könnten die VBK zu teuren und aufwändigen Nachrüstungen zwingen. Dieses würde das Ergebnis der VBK belasten. Unvorhersehbare Schäden oder Mängel an Fahrzeugen oder der Infrastruktur müssen unverzüglich beseitigt werden und könnten im Extremfall sogar zu vorübergehenden Stilllegungen von Fahrzeugen oder Streckenabschnitten führen.

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, so dass 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 Bundesfinanzhofs 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, 5. März 2010



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT

Neues ITCS in der Region Karlsruhe

Nachdem das Rechnergestützte Betriebsleitsystem der VBK nach zehn Jahren Einsatzzeit in die Jahre gekommen ist, wird es im Mitte 2010 durch das neue Intermodal Transport Control System (ITCS) abgelöst.

Dank ITCS werden künftig die Busse und Bahnen sowohl über UMTS bzw. GPRS als auch wie bisher über „normalen“ analogen Datenfunk mit der zentralen Leitstelle verbunden sein. Dadurch erhält die Zentrale Informationen von den Fahrzeugen nicht nur wie bisher vom Stadtgebiet Karlsruhe, sondern auch aus dem kompletten Umland und ermöglicht somit eine durchgängige Echtzeitinformation für die Kunden über Internet, Handy oder auch Fahrgastinformationsanzeigen an den Haltestellen.

Durch die Nutzung des öffentlichen Mobilfunknetzes sind Verbindungen mit dem Gesamtsystem ITCS ohne weitere Investitionen in die Funkinfrastruktur problemlos möglich. Mit dem Einsatz von moderner Technik sowie der Standardisierung von Schnittstellen ist theoretisch auch eine Kommunikation von und zu den Systemen anderer Verkehrsunternehmen möglich. Mit der flächendeckenden Integration weiterer Verkehrsunternehmen in den KVV können dann Anschlüsse zwischen Bussen und Bahnen auch in der Region zuverlässig gesichert werden.

Die Datenversorgung der Fahrzeuge mit aktuellen Fahrplandaten kann weitestgehend automatisiert werden. Zusätzlich wird die Vorlaufzeit zwischen Betriebsplanung



und Betriebsdurchführung erheblich reduziert, wodurch gerade bei kurzfristigen Baumaßnahmen die Fahrgäste exakt informiert werden können.

Der Einsatz des ITCS wird auch die tägliche Arbeit der Disponenten der VBK und später anderer Verkehrsunternehmen unterstützen. Automatisierte Prozesse sorgen dafür, dass Anweisungen der Disponenten möglichst einfach im System umzusetzen sind und anschließend alle betroffenen Stellen mit den aktuellen Informationen versorgt werden.

Im Jahr 2009 erfolgte die Werksabnahme der Software. Mit der Umrüstung der Fahrzeuge auf die neue Technik sowie der Inbetriebnahme der Software in der zentralen Leitstelle wird 2010 bereits begonnen werden.

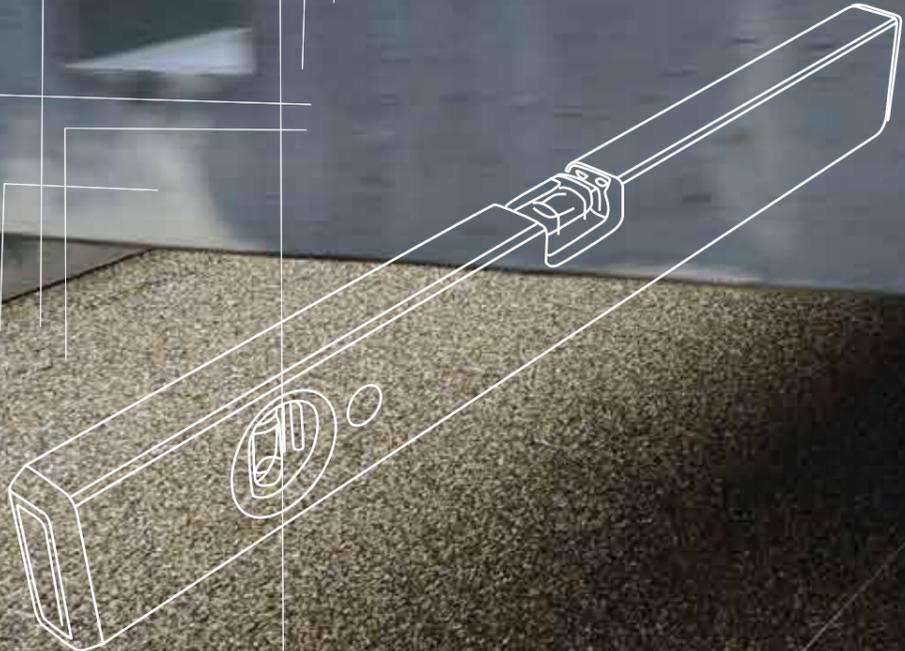


„Meine Arbeit verlangt nicht nur die Beherrschung der modernen Technik, sondern erfordert auch viel Aufmerksamkeit im hektischen Stadtleben. Meine Fahrgäste können die Zeit zum Lesen nutzen oder schauen einfach aus dem Fenster, so wie ich in meinen Kindheits-

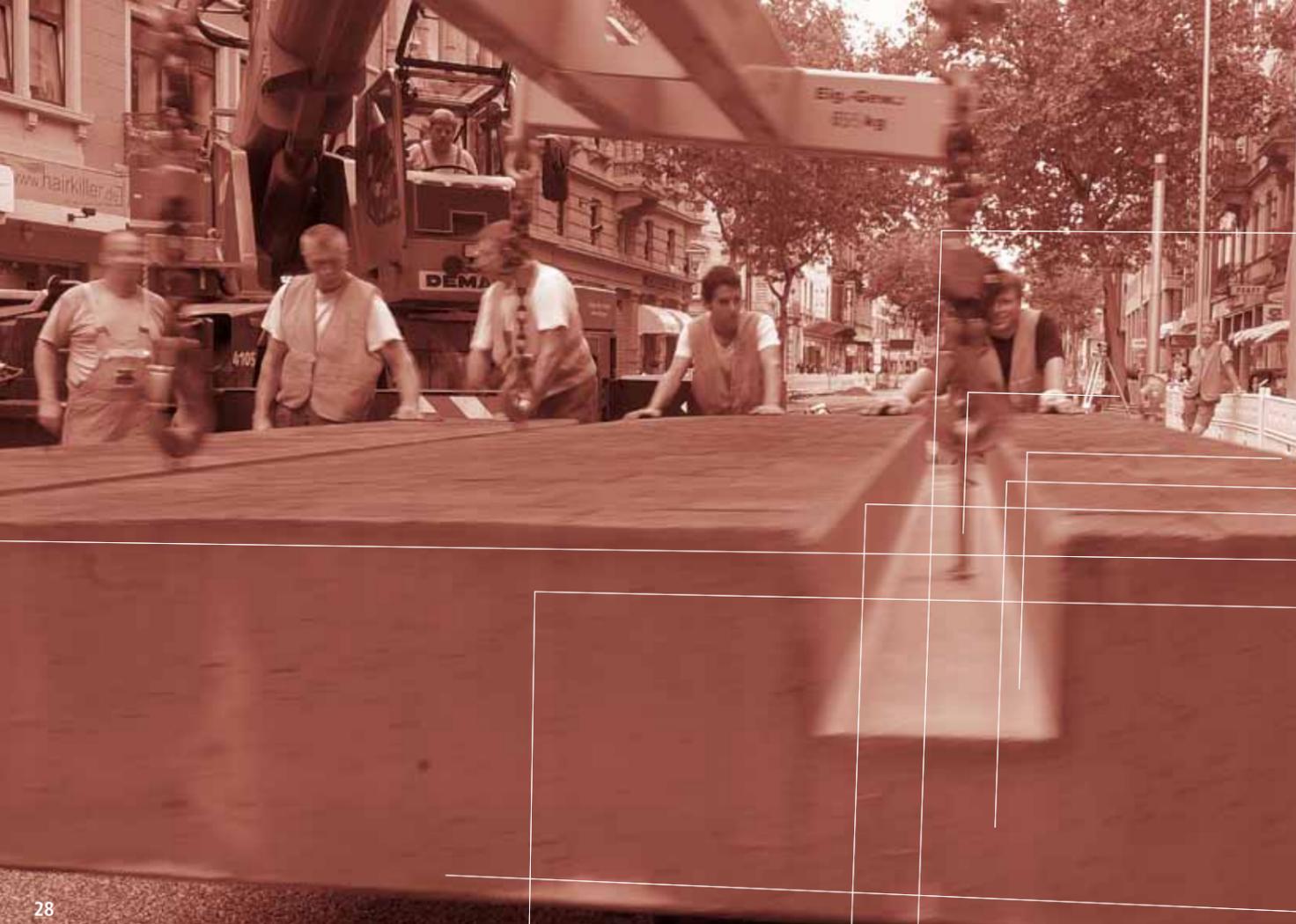
tagen. Heute lenke ich mit Stolz selber die modernen Straßenbahnen und bringe die Fahrgäste bequem und sicher ans Ziel.“
Monika Henecka, Straßenbahnfahrerin.



26
27



Gleiswechsel
Kaiserstraße



28
29

Leistungsprofil

Bau und Planung	29
Betrieb und Verkehr	32
Fahrzeuge und Werkstätten	34
Tarif und Marketing	36
Mitarbeiter	38

BAU UND PLANUNG

Planung

Im Zentrum der Infrastrukturplanungen bei den VBK stand im Jahr 2009 die Straßenbahntrasse durch die Südstadt-Ost sowie der barrierefreie Ausbau von Stadt- und Straßenbahnhaltestellen. Neben der besonders frequentierten Umsteigestelle am Hauptbahnhofsvorplatz sollen auch sechs bzw. sieben andere Stationen im Stadtgebiet dementsprechend umgestaltet werden. Ein weiteres Planungsprojekt war 2009 die Gleismittenerweiterung im Bereich Kühler Krug und der mit dem Wegfall der dortigen Wendeschleife verbundene Neubau eines Abbiegleises am Weinbrennerplatz.

Nach den Planungen der vergangenen Jahre stand 2009 die Integration der Neubaustrecke durch das sich im Entstehen befindliche Wohnquartier Südstadt-Ost in das Stadtbild an. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf städtebaulich sensible Bereiche wie Schlachthof/Viehhof und Schloss Gottesaue/Ostauerpark gelegt. Im Juli stellten die VBK den Antrag auf Bezuschussung nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz. Im Dezember wurde dann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der entsprechende Beschluss wird für Mitte 2010 erwartet. Danach soll rasch mit dem Bau begonnen und die Strecke zum Jahreswechsel 2011/2012 in Betrieb gehen.

Die durchgehend zweigleisige Straßenbahnstrecke wird von der Baumeisterstraße durch die Philipp-Reis- und die

Henriette-Obermüller-Straße zur Ludwig-Erhard-Allee und weiter über die Schlachthausstraße zur Durlacher Allee führen. Die „runde Kreuzung“, an der die Wolfartsweierer Straße, die Ludwig-Erhard-Allee und die Stuttgarter Straße zusammentreffen, wird teilsignalgesichert mittels zweier Bahnübergänge passiert. Zunächst sollen die drei Haltestellen Philipp-Reis-Straße, Ostendstraße und Schloss Gottesaue neu errichtet werden. Eine vierte Haltestelle kann zu einem späteren Zeitpunkt und bei entsprechendem Fahrgastpotenzial infolge neuer Wohnbebauung am Ostauerpark errichtet werden.

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus des Karlsruher Bahnhofsvorplatzes wird es künftig sowohl 34 Zentimeter als auch 55 Zentimeter hohe Bahnsteige geben. Hierdurch kann sowohl in die niederflurigen Straßenbahnwagen als auch in mittelflurigen Stadtbahnfahrzeugen ebenerdig ein- und ausgestiegen werden. Die Omnibusse erhalten eine eigene zentrale Haltestelle in der an den Hauptbahnhofsvorplatz angrenzenden Victor-Gollancz-Straße. Im Rahmen eines von den VBK gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt veranstalteten Ideen- und Realisierungswettbewerbs haben sich 23 Architekten und Planer mit der Frage beschäftigt, wie die umgestaltete Stadt- und Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof in Zukunft aussehen könnte. Die Ergebnisse des europä-





weiten Wettbewerbs wurden im Februar präsentiert und zugleich drei Entwürfe von der Jury ausgezeichnet.

Ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden sollen die Haltestellen Entenfang, Kolpingplatz, Mathystraße, Poststraße, Untermühlstraße und Werderstraße. Dabei werden auf Grund der örtlichen Gegebenheiten teilweise innovative, in Karlsruhe bislang nicht gebräuchliche Bauarten angewandt. So werden an der Mathystraße die Bahnsteige teilweise überfahrbar sein und die Stationen Werderstraße und Kolpingplatz als sogenannte Kaphaltestellen ausgeführt. Für die Haltestellen Untermühlstraße und Poststraße wurde das Planfeststellungsverfahren 2009 bereits eingeleitet, bei den übrigen Haltestellen wurde es vorbereitet.

Auch die Passagiere an der Haltestelle Kühler Krug können künftig niveaugleich ein- und aussteigen. Denn dort wird im Zuge der Beseitigung einer der letzten „Engstel-

len“ im Netz der VBK mit einem Begegnungsverbot für Stadtbahn- und Niederflurfahrzeuge zugleich auch die Haltestelle behindertengerecht umgestaltet und überdies werden auch die Bahnsteige verlängert. Dazu muss jedoch die derzeitige Wendeschleife am Kühler Krug aufgegeben werden. Als Ersatz hierfür schaffen die VBK am Weinbrennerplatz eine neue, eingleisige Verbindung aus der Gartenstraße in Richtung Europahalle. So können bei Störungen die aus Richtung Osten kommenden Züge die Wendeschleife an der Europahalle nutzen.

Ein weiterer Vorteil dieser bislang fehlenden Abbiegebeziehung am Weinbrennerplatz: Bei Umleitungen muss die Straßenbahnlinie 1 nach Oberreut nicht mehr gebrochen werden. Auch das dazu alternativ angewendete so genannte „Dreiecken“, ein zeitaufwändiges Wende- und Rangiermanöver am Weinbrennerplatz, kann durch die neue Gleisverbindung künftig entfallen.

Bau

Als letzte große Baustelle vor Beginn der Umsetzung der Kombilösung durch die Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft (KASIG) am 21. Januar 2010 haben die VBK vom 10. bis 28. August 2009 die zwei Jahre zuvor gestartete etappenweise Grundsanierung der Gleise in der Kaiserstraße fortgesetzt und zugleich abgeschlossen. Dieses Mal wurden die Teilstrecken zwischen dem Marktplatz und dem Kronenplatz sowie zwischen der Englerstraße und der Haltestelle Durlacher Tor erneuert.

Während bei dem 250 Meter langen in der Fußgängerzone gelegenen Abschnitt die von den Sanierungsarbeiten in den Jahren 2007 und 2008 bereits bekannten 4 Meter langen Stelfundo-Bauteile verwendet wurden, kam in dem 380 Meter langen Bereich vor dem Karlsruher Institut für Technologie das neue, erstmals in Deutschland eingesetzte Modulix-System der Firma CDM zum Zuge. Die jeweils rund 15 Meter langen und 32 Tonnen schweren 42 Betonelemente traten ihre Reise aus Belgien aufgrund ihrer Abmessungen und ihres Gewichts auf dem Wasserweg nach Karlsruhe an.

Im Unterschied zu den bislang verwendeten kürzeren Stelfundo-Gleistragplatten sind beim System Modulix die Schienen bereits in die Betonelemente integriert. Überdies werden die Pflastersteine bei der Herstellung der Bauteile mit in den Beton eingegossen, während bei dem in der Fußgängerzone verwendeten System die Pflasteroptik mittels einer Matrize aufgeprägt ist.

In der Fußgängerzone konnte das Modulix-System mit seinen fast viermal so langen Gleistragplatten aus Platzgründen nicht angewendet werden. Die neuartigen Betonelemente vom System Modulix wurden im Rahmen des EU-Forschungsprojekts „Urban Track“ mit 330.000 € bezuschusst.

Die mit den Gleisbauarbeiten in der Kaiserstraße verbundenen Umleitungen der Stadt- und Straßenbahnlinien



wurden dazu genutzt, auch gleich den Streckenabschnitt der Straßenbahnlinie 5 vom Gleisdreieck an der Kreuzung der Tullastraße mit der Rintheimer Straße bis zur Endhaltestelle Rintheim zu sperren. Denn dort haben die VBK vom 25. Juni bis 27. November die Wendeschleife erneuert, wobei zugleich auch deren Radius auf das für Niederflur- und Stadtbahnfahrzeuge nötige Maß von 25 Metern vergrößert wurde.

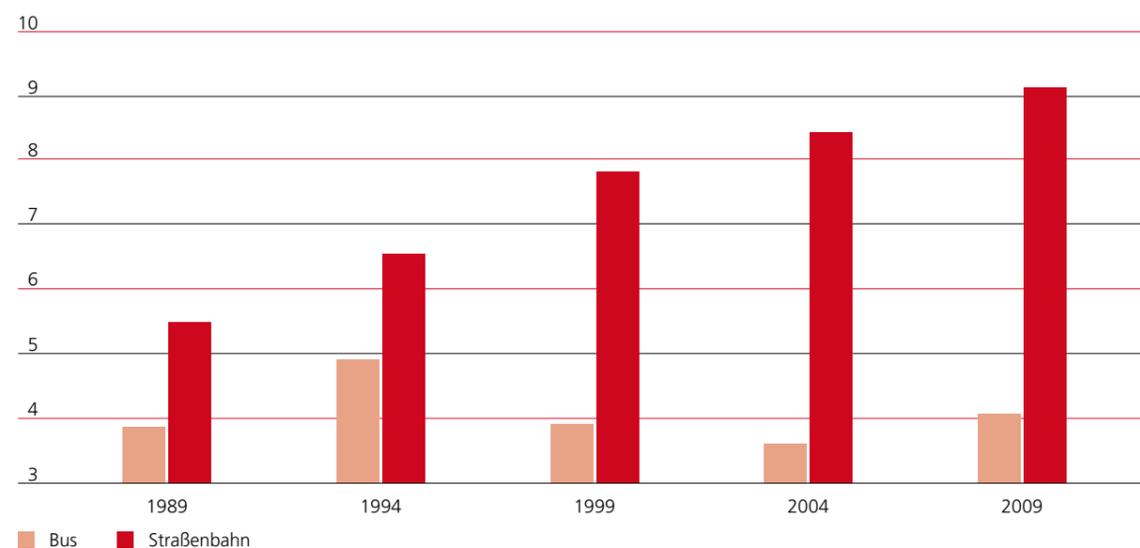
Weitere Weichen- und Gleiserneuerungen haben die VBK 2009 unter anderem in den Bereichen Ebertstraße, Eckenerstraße, Entenfang, Mühlburger Tor, Oberfeldstraße, Rösselsbrünne, Schillerstraße und Yorckstraße durchgeführt.

BETRIEB UND VERKEHR

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise konnten die VBK auch im Jahr 2009 die Fahrgastzahlen leicht steigern. Sie kletterten auf nunmehr 110,7 Mio. Passagiere. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Zahl der Berufspendler trotz der mit der Wirtschaftskrise in einigen Betrieben in der Region einhergehenden Kurzarbeit nicht spürbar verringert hat. Die Anzahl der verkauften Zeitkarten konnte im Vergleich zum Vorjahr sogar leicht erhöht werden.

Die Betriebsleistung der VBK hat gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,1 Mio. auf 13,2 Mio. Wagenkilometer zugenommen. Während die Betriebsleistung im Busverkehr durch baustellenbedingte Schienenersatzverkehre und durch das Mitte Dezember 2008 neu eingeführte tägliche „Nightliner“-Angebot um 3,7 Prozent auf knapp 4,1 Mio. Wagenkilometer stieg, nahm sie im Stadt- und Straßenbahnverkehr um 1,7 Prozent leicht ab und liegt nun bei 9,1 Mio. Wagenkilometern.

Betriebsleistung VBK, Wagenkilometer in Mio.



Im August wurde die 2007 begonnene etappenweise Erneuerung der Gleise in der Kaiserstraße abgeschlossen. Mit der baustellenbedingten Sperrung des Streckenabschnitts zwischen Marktplatz und Durlacher Tor ging die Umleitung der dort verkehrenden Stadt- und Straßenbahnen einher. Dank der Komplettierung des bislang unvollständigen Gleisvierecks in der Ettlinger Straße konnte besonders flexibel umgeleitet werden.

Zu den wesentlichen Neuerungen des Fahrplanjahrs 2009 zählt der unter dem Markennamen „Nightliner“ zum 14. Dezember 2008 in Karlsruhe und Umgebung täglich vertaktete Nachtverkehr. Dazu haben die VBK das Nachtliniennetz vollständig neu strukturiert. Alle Stadtbahnen, Straßenbahnen und Busse treffen sich seitdem jeweils zur Minute '30 an der zentralen Rendezvous Haltestelle Marktplatz. Hinzu kommen Anruflinientaxis, welche die Bereiche des Stadtgebiets abdecken, die nicht durch Bahn- und Buslinien erschlossen werden. Wegen der großen Nachfrage haben die VBK zum 29. März das Fahrplan-

angebot erweitert und das Nachtnetz noch intensiver mit dem Tagesnetz verzahnt sowie überdies eine zusätzliche Anruflinientaxiverbindung in den Bereich Durlach-Aue und Lohn-Lissen eingeführt.

Mit seinem „SWR4-Hörerfest“ veranstaltete der Südwestrundfunk im Karlsruher Schlossgarten am 13. September eines der größten Freiluftfestivals des Jahres in der Fächerstadt. Rund 100.000 musikbegeisterte Besucher kamen aus allen Teilen des Landes in die badische Metropole. Viele Zuhörer ließen ihr Auto stehen und nutzten öffentliche Verkehrsmittel zur An- und Abreise. Die VBK setzten deshalb verstärkt Zugverbände ein und richteten überdies eine Einsatzlinie vom Bahnhof Durlach über den Marktplatz zum Hauptbahnhof und weiter zum Albtalbahnhof ein.

Bei den weiteren alljährlich stattfindenden Großveranstaltungen wie beispielweise „Das Fest“, das 2009 mit rund 400.000 Personen erneut einen Besucherrekord aufgestellt hat, die Karlsruher Museumsnacht und das Durlacher Altstadtfest reagierten die VBK wie immer umsichtig und gut vorbereitet, so dass auch kurzfristige, vorher nicht erkennbare Besucherströme mit zusätzlichen Fahrzeugen bewältigt wurden.

Schlossgarten- und Turmbergbahn

Die Schlossgartenbahn hat auch im Jahr 2009 wieder ihre Runden durch die bei Einheimischen und Auswärtigen gleichermaßen beliebte zentral gelegene Parkanlage nördlich des Karlsruher Schlosses gedreht. An 139 Betriebstagen wurden 46.336 Passagiere gezählt. Der leichte Fahrgastrückgang von 5,8 Prozent ist unter anderem durch die im Vergleich zum Vorjahr geringere Anzahl an Betriebstagen zu erklären, was unter anderem witterungsbedingte Gründe hatte. Die Tarifeinnahmen haben sich ungeachtet der geringeren Anzahl von Betriebstagen mit 72.812,10 € auf dem Niveau der beiden Vorjahre stabilisiert. Die Betriebsleistung ist um 19,3 Prozent zurückgegangen und lag 2009 bei 20.535 Wagenkilometern.

Wegen größerer Revisionsarbeiten war die Turmbergbahn vom 5. Oktober bis 11. Dezember außer Betrieb. Neben den üblichen jährlichen Wartungsarbeiten wurden im Rahmen der zehnjährigen Hauptuntersuchung auch die Fangbremsen, welche bei einem Seilriss die Fahrzeuge zum Halten bringen, überholt. Als Ersatz verkehrte während der Revisionsarbeiten ein Anruflinientaxi.

Trotz der durch die Wartungsarbeiten bedingten längeren Betriebspause im vierten Quartal konnten die VBK bei der Turmbergbahn weiter steigende Fahrgastzahlen und Einnahmen verzeichnen. So nutzten an 214 Betriebstagen (zum Vergleich: Im Vorjahr waren es 239 Betriebstage) 88.335 Passagiere Deutschlands älteste Standseilbahn zu einem Ausflug auf den Karlsruher Hausberg. Der leichte Fahrgastzuwachs von 0,8 Prozent ist unter anderem auch auf die KombiCard des KVV, mit der die Inhaber beliebig viele Berg- und Talfahrten unternehmen können, zurückzuführen. Die Einnahmen stiegen um 4,1 Prozent auf 66.693,90 €. Die Betriebsleistung betrug 4.221,8 Wagenkilometer (2.322 Seilkilometer), was einem leichten Rückgang von 5,7 Prozent entspricht.



FAHRZEUGE UND WERKSTÄTTEN

Dank des Konjunkturprogramms des Bundes konnten im Jahr 2009 doppelt so viele Niederflrbusse wie eigentlich vorgesehen, nämlich fünf Standardbusse und fünf Gelenkbusse, in Dienst gestellt werden. Die neuen besonders umweltfreundlichen Busse sind über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehend mit einem nach der S-CRT-Technologie arbeitenden Abgasnachbehandlungssystem ausgestattet, wozu jeweils auch ein Rußpartikelfilter gehört. Die Fahrzeuge erfüllen bereits die Abgasnorm Euro V (EEV).

Im September haben die VBK zusammen mit der AVG insgesamt 30 neue Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge bestellt, die für die Abdeckung der Kilometerleistungen für die Stadtdurchfahrten der S-Bahnlinien erforderlich sind. Im Zuge eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens hatte sich die Firma Bombardier durchgesetzt. Die künftigen Zweisystem-Stadtbahnwagen gehören der „Flexity-Swift“-Familie an und sind auf die besonderen Bedürfnisse von VBK und AVG zugeschnitten. Eine vollständige Klimatisierung des Fahrzeuginnenraumes, luftgefederte Drehgestelle und eine größere Multifunktionsfläche, beispielsweise für Kinderwagen und Fahrräder, werden das Reisen in Zukunft noch angenehmer gestalten.

Erstmals setzen die VBK in einer Testphase auf der Buslinie 24 und durch die Linienwechselfahrten auch auf der Linie 26 Busse mit Fahrradträgern ein. Im Rahmen des Pilotprojekts sind gegenwärtig vier Busse mit der neuen Vorrichtung ausgerüstet, aber bei entsprechender Nachfrage ist eine Ausweitung des Transportangebots angedacht. Die Fahrräder können von den Fahrgästen an den Haltestellen Durlach Turmberg und Zündhütte eigenhändig aufgeladen werden, wobei der Busfahrer über zwei Heckkameras den Ladevorgang im Blick hat. Der Fahrradträger ist mit insgesamt drei Sicherungen ausgestattet. Abgeladen werden können die Räder von den Passagieren dann innerhalb der Stadtteile Hohenwettersbach, Bergwald und Geigersberg an jeder Haltestelle des Linienwegs. Die kostenlose Fahrradbeförderung wird

täglich mit Ausnahme der morgendlichen Hauptverkehrszeit – montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 9 Uhr – angeboten.

Die Verkehrsminister der Bundesländer reagierten auf ihrer Konferenz in Heidelberg im November auf die jüngsten Gewalttaten im ÖPNV. Sie plädierten für den Ausbau der Videoüberwachung in den Fahrzeugen und an den Haltestellen sowie für den Einsatz von mehr Sicherheitspersonal. So soll das Reisen nicht nur sicherer werden, sondern zugleich sollen auch die Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden sinken. Die VBK und die AVG haben bereits im Jahr 2007 mit der Ausrüstung ihrer Schienenfahrzeuge mit Videoschutzanlagen begonnen. Nachdem in allen Niederflurstraßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen Kameras installiert worden sind, wurde 2009 damit begonnen, auch die Zweisystemfahrzeuge mit entsprechenden Schutzeinrichtungen auszustatten. Zum Jahresende waren bereits 20 Prozent dieses Fahrzeugtyps umgebaut.

Ein wichtiger Schritt in die Zukunft stellte die Inbetriebnahme des neuen Betriebshofs in der Gerwigstraße dar. Im Rahmen eines Tags der offenen Tür nutzten rund 12.000 interessierte Bürgerinnen und Bürger Ende Januar die Möglichkeit, das neue Depot zu erkunden. Neben den Abstellplätzen für 48 Triebwagen entstand auch eine moderne, nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüstete Wartungs- und Werkstatthalle. Auf vier Gleisen können gleichzeitig Reinigungs- und Wartungsarbeiten, kleinere Instandsetzungen und Waschvorgänge durchgeführt werden. Das neue Betriebshof-Managementsystem erleichtert die Arbeitsabläufe und vermeidet unnötige Rangierbewegungen, wodurch Energie- und Personalkosten eingespart werden.

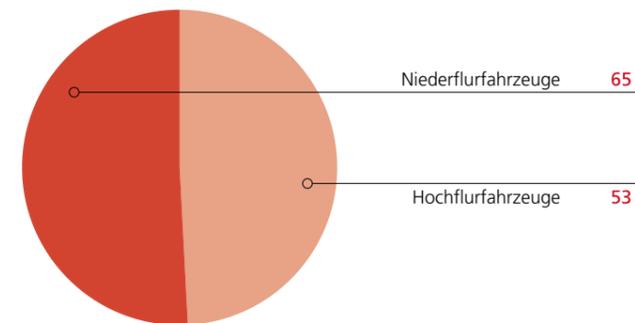
Fit gemacht für die Zukunft wurde der einst für die Wartung, Instandhaltung und Reparatur von 165 Fahrzeugen ausgelegte über 30 Jahre alte Betriebshof West. Für die mittlerweile 266 Schienenfahrzeuge der VBK, der AVG



und der DB Regio wurden auch im Hinblick auf das weitere Wachstum der Flotte zusätzliche Dacharbeitsstände inklusive Absturzsicherungen errichtet, die Krananlagen verlängert und nachgerüstet sowie mit der Generalüberholung der Radsatzpresse begonnen. Diese Maßnahmen sind ein Teil des Masterplanes zur quantitativen Anpassung und Optimierung der Arbeitsprozesse. Voll im Gange ist die umfangreiche Sanierung der Sanitär- und Umkleibereiche, die nach der Entkernung in einem hellen, freundlichen Glanz erstrahlen werden.

In der Kfz-Werkstatt wurde die modulare Werkstattmanagementsoftware COSware in Betrieb genommen. Mit dieser Restrukturierungsmaßnahme werden die Auftragsdisposition, die Lagerlogistik sowie das Zeit- und Fuhrparkmanagement automatisiert, um eine optimal ausgelastete Kfz-Werkstatt verbunden mit hohem Qualitätsstandard zu erreichen.

Anzahl Niederflur-Fahrzeuge Straßen- und Stadtbahn



TARIF UND MARKETING



Um neu ins Verbundgebiet zugezogene oder innerhalb des Verbundgebietes umgezogene Bürger gleich zu Beginn als Neu- und möglichst auch als Stammkunden zu gewinnen, bietet der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) in Kooperation mit den Kommunen im Verbundgebiet seit September 2009 eine Neubürgerkarte an. Mit ihr können Bürger nach dem Umzug ab Entwertung sieben Tage lang den öffentlichen Personennahverkehr testen und alle Bahnen und Busse im gesamten Netz des KVV kostenlos nutzen. Eingelöst werden kann die Neubürgerkarte innerhalb der ersten zwölf Monate nach Erhalt. Wer sich nach der Schnupperwoche für eine Jahreskarte des KVV entscheidet, fährt zusätzlich einen Monat gratis bevor das Abonnement beginnt. In der Stadt Karlsruhe wird die Neubürgerkarte zusammen mit einem Gutschein für ein KVV-Kursbuch und einem Gutschein für eine Fahrt mit der Turmbergbahn in den Bürgerbüros und den Ortsverwaltungen ausgegeben.

Nachdem der „Karlsruher Pass“ vor fünf Jahren abgeschafft worden war, hat der Gemeinderat der Fächerstadt 2009 das Angebot für Einwohner mit keinem oder einem geringen Einkommen wieder aufleben lassen. Seit Oktober können Inhaber des „Karlsruher Passes“ neben zahl-

reichen anderen Vergünstigungen – wie etwa reduzierten Eintrittspreisen in die städtischen Frei- und Hallenbäder – auch eine stark verbilligte Monatskarte erwerben. Das persönliche und nur für das Stadtgebiet Karlsruhe gültige Billet kostet 22,25 € (seit Januar dieses Jahres 23 €) im Monat. Das ist lediglich der halbe Preis einer regulären Umweltmonatskarte. Die Stadt Karlsruhe gleicht den Differenzbetrag aus. Bis zum Jahresende wurde das Angebot fast 6.500 mal genutzt. Die zum Jahresbeginn 2010 eingeführte 9-Uhr-Monatskarte ist in Verbindung mit dem Karlsruher Pass ebenfalls zum halben Preis erhältlich.

Seit Mai kontrollieren die Fahrausweisprüfer in den Bahnen und Bussen der VBK die Jahreskarten stichprobenartig auch elektronisch. Möglich macht dies ein seit 2008 auf der Plastikkarte vorhandenes Sicherheitsmerkmal: der Strichcode. In ihm sind die Abonnenummer und das Geburtsdatum des Eigentümers der Jahreskarte hinterlegt. Dank der verschlüsselten Informationen ist für die Fahrausweisprüfer, wenn sie das Billet elektronisch erfassen, sofort erkennbar, ob die jeweilige Fahrkarte gültig ist oder nicht. Das Prüfgerät gleicht dazu die im Code hinterlegten Daten mit einer täglich aktualisierten und in jedes Prüfgerät eingelesenen Sperrliste ab. In ihr

sind alle ungültigen Jahreskarten registriert. Wird ein sich auf der Sperrliste befindlicher Fahrausweis geprüft, wird dies dem Kontrolleur sofort angezeigt. Mit diesem Verfahren werden missbräuchlich weiterverwendete, zuvor als verloren oder gestohlen gemeldete Jahreskarten erkannt und können einbehalten werden. Während der elektronischen Fahrkartenkontrolle werden keine Daten gespeichert. Es können auch keine sogenannten Bewegungsprofile erstellt werden. Der Datenschutz ist somit gewährleistet.

Die Konzertreihe „Klingender Turmberg“ mit ihrem abwechslungsreichen Angebot hat im Sommer 2009 an vier Terminen wieder viele musikbegeisterte Besucher auf den nördlichsten Ausläufer des Schwarzwaldes gelockt und somit der Turmbergbahn viele zusätzliche Passagiere beschert. Neben Musik wurde in Kooperation mit dem Radiosender SWR 4 erstmals ergänzend auch eine Mundartlesung geboten.

Anlässlich des 15-jährigen Bestehens des KVV fand am 3. und 4. Oktober ein Weinfest auf dem Karlsruher Marktplatz statt. Einer der Höhepunkte war am 3. Oktober die Präsentation der Weinköniginnen im Rahmen eines Straßenbahnkorsos aus elf historischen Trieb- und Beiwagen der VBK. Im Anschluss an die Fahrzeugparade – welche die vielfältige Nahverkehrsgeschichte der badischen Metropole lebendig werden ließ – und am Folgetag ver-



kehrten einige der Museumswagen auf der traditionellen Ringlinie.

Erstmals haben die VBK an den vier Adventssamstagen zusätzlich zu den am Europaplatz und am Marktplatz bereitgestellten Gepäckbussen, in denen die Kunden des Karlsruher Einzelhandels ihre Einkaufstaschen und Pakete deponieren konnten, auch noch einen Zustellservice für die abgegebenen Gepäckstücke offeriert. Noch am selben Tag wurden die Einkäufe gegen eine geringe Gebühr zu den Kunden innerhalb des Karlsruher Stadtgebietes nach Hause geliefert.



„In den Werkstätten bieten wir als Serviceteam alles aus einer Hand und gewährleisten somit kurze Wege. Neben der Pflege und Wartung werden bei unserer modernen Busflotte auch Instandsetzungen durchgeführt. Die Begeisterung für die Technik ist bei mir

nach 34 Jahren VBK-Zugehörigkeit ungebrochen. Die Sicherheit für den Fahrgast und der reibungslose Einsatz der Fahrzeuge im Fahrbetrieb hat bei allen Arbeiten oberste Priorität.“ Michael Grill, KFZ-Meister.

MITARBEITER

Auch in Zeiten der Finanz- und Wirtschaftskrisen bieten die VBK nach wie vor sichere Arbeitsplätze. Im Jahr 2009 war Arbeitsplatzabbau kein Thema. Ganz im Gegenteil, die Mitarbeiteranzahl ist im Lauf des Jahres sogar geringfügig gestiegen.

Am 31. Dezember waren bei den VBK 1.103 Mitarbeiter beschäftigt. Darüber hinaus befanden sich 34 Auszubildende in unterschiedlichen Ausbildungsberufen und -jahren in einem Ausbildungsverhältnis. Die Möglichkeit, mittels Altersteilzeit vorzeitig in den Ruhestand zu gehen, erfreute sich weiterhin großer Beliebtheit. 96 Mitarbeiter nahmen die Möglichkeit wahr, wobei sich zum 31. Dezember 60 Mitarbeiter in der Arbeitsphase und 36 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befanden.

Die Bindung der Mitarbeiter zu ihrem Unternehmen ist seit Jahren sehr gut. Die durchschnittliche Betriebszuge-

hörigkeit erhöhte sich 2009 leicht auf 14,72 Jahre. Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter betrug 43,59 Jahre. Für ihr langjähriges Engagement bei den VBK konnten 16 Arbeitnehmer für 25 Dienstjahre und 5 Mitarbeiter für eine Dienstzeit von 40 Jahren geehrt werden; 2 Arbeitnehmer feierten sogar ihr 50-jähriges Dienstjubiläum.

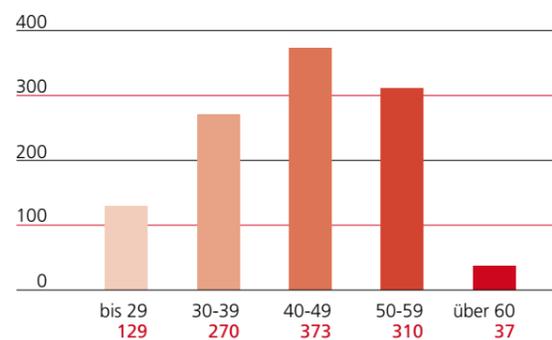
Der maßgebliche Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-N BW) sah für die Arbeitnehmer im Jahr 2009 eine Einmalzahlung in Höhe von 225 € sowie die lineare Erhöhung der Tabellenentgelte um 2,8 Prozent zum 1. Januar 2009 vor. Die vertragliche Regelarbeitszeit lag bei 39 Stunden pro Woche.

Personalentwicklung

Die Mitarbeiter sind das Gesicht der VBK. Mit den Werten des Unternehmensleitbildes wurde das Verhalten jedes einzelnen Mitarbeiters formuliert: Kundenorientiert, wirtschaftlich, fortschrittlich, partnerschaftlich und verantwortungsvoll. Gemeinsame Werte und Ziele bilden auch die Basis für die Identifikation der Mitarbeiter, welche die VBK nach innen und außen vertreten.

Erstmalig wurde im Berichtsjahr 2009 die Betriebsvereinbarung über die leistungsorientierten Entgeltkomponenten Leistungszuschläge und -prämien gemäß Paragraph 7,

Altersstruktur VBK



Absatz 5 BzTV-N BW für gewerbliche Mitarbeiter der VBK umgesetzt. Zur Vorbereitung bei der Erstellung der Beurteilungen fanden Bewerberschulungen und im Anschluss Seminare über das Führen der Einstiegsgespräche zwischen Mitarbeiter und Beurteiler statt. Die Beurteilungsgespräche, in denen die persönliche Entwicklung und die vorgegebenen Ziele besprochen wurden, erfolgten in der zweiten Jahreshälfte.

In der Bewerterkonferenz, einem aus Vertretern des Betriebsrates und des Arbeitgebers paritätisch besetztem Gremium, wurden die Ergebnisse erörtert und wurde über die Auszahlung der Leistungszuschläge und -prämien entschieden.

Nach intensiven Verhandlungen einigten sich die Betriebsparteien im Rahmen der Umsetzung des Sparten-tarifvertrags auf die neue, ab 1. Januar 2010 gültige „Betriebsvereinbarung über die Arbeitszeitregelungen

im Fahrdienst der VBK“. Die Betriebsvereinbarung enthält nunmehr klare und bindende Regelungen für die dienstplanmäßige tägliche Arbeitszeit, die Erstellung der Dienstpläne, die Dienstgestaltung im Fahrdienst sowie über die Führung der Arbeitszeitkonten. Gemeinsames Ziel war es, eine zukunftsträchtige, ausgewogene Lösung zu finden, die insbesondere dem Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst Rechnung trägt, aber auch die notwendige zeitliche Flexibilität sichert, um die gestiegenen Mobilitätsansprüche unserer Kunden und Auftraggeber erfüllen zu können. Einer der Kernpunkte der Betriebsvereinbarung ist die Neufassung der Feiertagsregelung, welche eine Jahresnettoarbeitszeit festsetzt, die zur Gleichbehandlung der Beschäftigten im Fahrdienst mit den Mitarbeitern in der Verwaltung und in den Werkstätten führt.

Die VBK setzen sich aktiv für die verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein. Ob beim Wiedereinstieg nach



familienbedingten Auszeiten oder auch mit dem Bau einer VBK-Kindertagesstätte – hier werden nahezu optimale Rahmenbedingungen geschaffen. Am 19. Juni wurde mit den weiteren Initiatoren, der AWO und der EnBW, an den neuen Betriebshof Gerwigstraße angrenzenden Bau das Richtfest gefeiert. Die Übergabe der neuen Räumlichkeiten an die Kinder, wobei 16 Belegplätze für den Bedarf der VBK-Mitarbeiter vorgesehen sind, ist für den 1. April 2010 geplant.

Gesundheitsprävention

Zu den Pflichten eines modernen Betriebes gehört im Rahmen des integrierten Arbeitsschutzmanagements der betriebliche Gesundheitsschutz. Ziel ist es, mit präventiven Maßnahmen gegen arbeitsbedingte Gesundheitsstörungen und Berufskrankheiten vorzubeugen. Die VBK starteten dabei in Zusammenarbeit mit der Deutschen Rentenversicherung Baden-Württemberg testweise das Pilotprogramm BETSI. Das Wort steht für „Beschäftigungsfähigkeit teilhabeorientiert sichern“ und soll den Gesundheitszustand der Mitarbeiter gezielt verbessern, gesundheitsgefährdende in gesundheitsfördernde Verhaltensweisen ändern, das gesundheitliche Bewusstsein verbessern und die eigene Gesundheitsverantwortung stärken. Im Vordergrund stehen Schmerzbeschwerden im Wirbelsäulenbereich in Zusammenhang mit anderen Gesundheitsrisiken, aber auch stressbedingte Ausfallerscheinungen durch berufliche Überlastung (Burnout-Syndrom). An diesem in Deutschland einmaligen Programm sind Mitarbeiter aus dem Betriebshof West beteiligt. Im Jahr 2010 wird eine zweite Gruppe mit Mitarbeitern aus dem Fahrdienst starten.

Sehr gut wurden die Anregungen eines Sportwissenschaftlers und einer Ergotherapeutin bei den Arbeitsplatzbegehungen angenommen. 185 Mitarbeiter in der Verwaltung wurden am Arbeitsplatz über das richtige Sitzen, die Anordnung der Arbeitshilfsmittel und die richtige Bildschirmhöhe beraten. Das Sitzen spielt beim Fahrpersonal eine besonders wichtige Rolle. In dem Workshop



„Sitzen, aber wie?“ wurden die richtige Haltung sowie auch entlastende Bewegungen in den Pausen vorgestellt.

Ein weiterer Schritt zur Gesundheitsförderung der Mitarbeiter ist die Unterstützung der Teilnahme an regionalen Sportereignissen. So haben die VBK sowohl die Startgebühren an populären Läufen übernommen als auch den Teilnehmern einheitliche Sportbekleidung zur Verfügung gestellt. Bei der traditionellen Badischen Meile über 8,889 Kilometer gingen 38 Mitarbeiter von VBK und AVG zusammen an den Start, beim Stadtwerkelauf erhöhte sich die Läufer­schar der VBK und AVG sogar noch um weitere 20 aktive Läufer.

Ausbildungsoffensive

Die VBK als ein Unternehmen mit sozialer Verantwortung haben, wie im Jahr 2008, über den eigenen Bedarf hinaus junge Leute ausgebildet. Im Berichtsjahr 2009 beschäftigten die VBK 34 Auszubildende. Die technischen Berufe standen bzw. stehen dabei mit zwölf Feinwerkmechanikern, elf Elektronikern – Fachrichtung Energie- und Gebäudetechnik –, sechs Kfz-Mechatronikern, einem Fahrzeuglackierer und einer Bauzeichnerin im Mittelpunkt. Hinzu kommen noch drei angehende Industriekaufleute.



Allen elf Auszubildenden, die 2009 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, konnte zumindest ein befristeter Arbeitsvertrag angeboten werden. Bei der Teilnahme am Leistungswettbewerb des Deutschen Handwerks 2009 wurde ein Azubi als dritter Kammer­sieger im Beruf Elektroniker geehrt.

Angesichts der demografischen Entwicklung müssen die VBK auch in der Rekrutierung von Nachwuchskräften neue Wege gehen. Durch gezielte Werbung auf zwei Niederflurstraßenbahnen und der Beteiligung an der bundesweiten Aktion „Girls day“ wird seit einigen Jahren auf die

interessanten Ausbildungsberufe bei den VBK aufmerksam gemacht. Mit einem eigenen Stand präsentierten sich die VBK auf zwei von der Agentur für Arbeit und der IHK veranstalteten Ausbildungsmessen. Die Schüler der achten Klassen aller Schulen aus dem gesamten Stadt- und Landkreis konnten sich bei den VBK-Auszubildern über die Berufschancen im Unternehmen informieren.

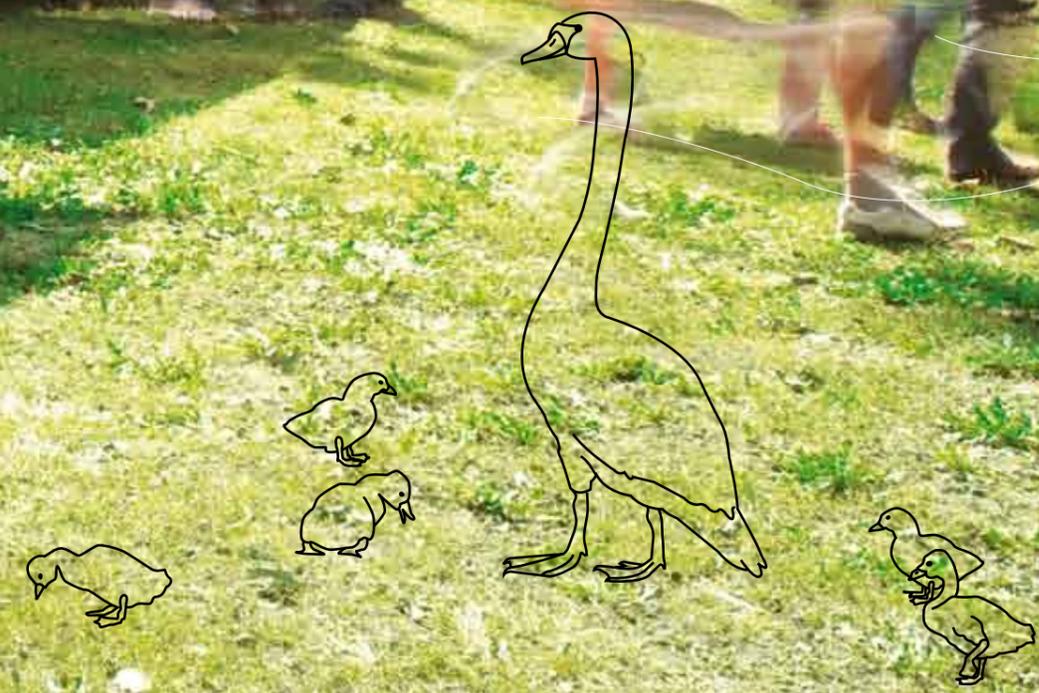
Einen anderen Weg, die Ausbildungsmöglichkeiten in Unternehmen zu erkunden, stellte auch in diesem Jahr wieder der Tag des Ehrenamts dar. Dabei haben Schüler jeweils unentgeltlich vorrangig in der Abteilung Haltestellenservicegruppe und in der Bauabteilung gearbeitet. Sie konnten dadurch einerseits in die Arbeitswelt hineinschnuppern und andererseits auch Kontakte knüpfen. Der ihnen zustehende Lohn kam dabei wie immer einem sozialen Projekt zugute.

Alle Auszubildenden besuchten im Rahmen eines Erfahrungsaustausches mit anderen Auszubildenden die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Auf dieser Reise konnten neben der Besichtigung des dortigen Ausbildungszentrums auch neue Eindrücke von den BVG-Hauptwerkstätten gesammelt werden.



„In meinem Beruf erstelle ich Zeichnungen aller Art, die bei den VBK verwendet werden. Beim Zeichnen von Lageplänen, Streckennetzplänen, Längsschnitten, Querprofilen, Gleisverlegeteplänen und bei den Berechnungen für den Hoch-, Tief- und Gleisbau sowie bei Schalt- und Kabelplänen für

die elektrotechnische Abteilung nutze ich moderne Computerprogramme, die die Arbeit sehr erleichtern. Schon immer wollte ich die abwechslungsreichen Aufgaben bei den VBK ausüben, weil ich gerne die Straßenbahnen und Busse nutze.“
Camilla Perovic, Bauzeichnerin/Technische Zeichnerin.





44
45

Jahresabschluss

Kurzübersicht	45
Bilanz	46
Gewinn- und Verlustrechnung	48
Anhang	50
Konzern-Anlagennachweis	54
Bestätigungsvermerk	56
Bericht des Aufsichtsrates	57

KURZÜBERSICHT

	2008 in Mio. €	2009 in Mio. €
Bilanzsumme	265,2	262,4
Anlagevermögen	210,0	200,7
Vorräte	20,4	20,9
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	34,5	40,5
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,3	0,3
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Eigenkapital	138,9	138,9
Sonderposten	2,0	2,0
Rückstellungen	49,1	56,6
Verbindlichkeiten	72,9	62,6
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	2,4	2,4
Aufwand	119,0	131,4
Ertrag	119,0	131,4
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0



„Im Einkauf bestelle ich fast alles, was im Unternehmen benötigt wird. Als Bindeglied zwischen den verschiedenen Abteilungen ist der Umgang mit den Kollegen sehr wichtig. Seit über zehn Jahren pflege ich intensive Kontakte zu den Lieferanten und achte dabei auf ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Die neuen Produkte müssen den hohen Qualitätsansprüchen der VBK gerecht werden.“ Jan Müller, Einkauf.

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2009

Aktivseite	31.12.2009 €	31.12.2009 €	31.12.2008 €
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	749.061,00		408.879,00
II. Sachanlagen	199.718.296,50		209.308.788,70
III. Finanzanlagen	233.713,23		278.010,94
		200.701.070,73	209.995.678,64
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.903.046,23		20.407.121,63
2. Waren	18.004,05		14.786,37
		20.921.050,28	20.421.908,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.318.554,65		1.499.294,38
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.895.063,69		5.445.390,16
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	117.897,81		207.036,43
4. Forderungen gegen Gesellschafter	23.497.671,30		22.891.263,75
5. Sonstige Vermögensgegenstände	4.676.031,49		4.450.791,33
		40.505.218,94	34.493.776,05
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	289.373,23		305.421,41
		289.373,23	305.421,41
		61.715.642,45	55.221.105,46
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0,00	0,00
		262.416.713,18	265.216.784,10

Passivseite	31.12.2009 €	31.12.2009 €	31.12.2008 €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	100.000.000,00		100.000.000,00
II. Kapitalrücklage	38.864.426,17		38.864.426,17
		138.864.426,17	138.864.426,17
B. Sonderposten	2.000.000,00		2.000.000,00
		2.000.000,00	2.000.000,00
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	10.740.294,00		10.222.109,00
2. Sonstige Rückstellungen	45.817.516,83		38.846.669,81
		56.557.810,83	49.068.778,81
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	31.059.538,37		30.362.916,45
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.608.170,92		6.558.297,20
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.627.317,77		2.889.826,25
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	23.271.002,50		31.637.938,99
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	484.427,03		0,00
6. Sonstige Verbindlichkeiten	512.555,18		1.411.027,98
davon aus Steuern 421.273,89 € (Vorjahr 414.645,77 €) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 10.409,15 € (Vorjahr 1.177,18 €)			
		62.563.011,77	72.860.006,87
E. Rechnungsabgrenzungsposten		2.431.464,41	2.423.572,25
		262.416.713,18	265.216.784,10

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01.2009 – 31.12.2009	01.01.2008 – 31.12.2008
	€	€
1. Umsatzerlöse	92.558.808,63	84.326.941,41
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	186.333,75	366.085,84
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.067.796,29	1.144.699,04
4. Sonstige betriebliche Erträge	<u>13.977.803,01</u>	<u>10.441.873,28</u>
	107.790.741,68	96.279.599,57
5. Materialaufwand		
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	20.149.733,67	18.776.877,30
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>30.311.719,54</u>	<u>20.648.630,69</u>
	50.461.453,21	39.425.507,99
6. Personalaufwand		
a. Löhne und Gehälter	41.878.599,37	40.484.110,61
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 4.398.929,66 € (Vorjahr 4.228.942,88 €)	<u>12.650.337,02</u>	<u>12.485.676,25</u>
	54.528.936,39	52.969.786,86
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	14.541.840,95	13.703.485,29
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	9.087.282,22	9.527.864,14
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	10.234,19	11.676,04
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	181.218,99	470.290,53
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.708.500,90	3.259.851,69
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-23.345.818,81	-22.124.929,83
13. Sonstige Steuern	85.374,22	72.530,87
14. Erträge aus Verlustübernahme	23.431.193,03	22.197.460,70
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00



„Die Freude am Schrauben und Feilen hatte mich bewogen, eine Ausbildung zur Feinwerkmechanikerin bei den VBK aufzunehmen. Der Unterricht bietet mir unzählige Möglichkeiten, die vielfältigen Werkstoffe und Bearbeitungstechniken kennen zu lernen. Darüber

hinaus erhalte ich Einsichten und Erfahrungen, die mir in meinem späteren Arbeitsleben sehr nützlich sein werden.“
Davina Herberger, Auszubildende zur Feinwerkmechanikerin.

ANHANG FÜR 2009

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. Im Anlagespiegel werden diese Zuschüsse unter den Abschreibungen ausgewiesen.

Nach § 253 Abs. 2 HGB anfallende Abschreibungen wurden für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für neubeschaffte Omnibusse unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer bis 2008 gemäß § 7 Abs. 2 EStG degressiv und ab 2009 gemäß § 7 Abs. 1 EStG linear vorgenommen. Alle anderen Anlagegüter wurden linear abgeschrieben.

Bei den sonstigen Ausleihungen sind die niederverzinslichen Arbeitgeberdarlehen zum Barwert, alle anderen Finanzanlagen zum Nennwert bilanziert.

Anlagegüter bis zu einem Wert von 150 € werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben, Anlagegüter im Wert von 150 bis 1.000 € werden pauschal mit 20 Prozent linear abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens im Wert von über 1.000 € werden zeitanteilig vorgenommen.

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

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

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

Der passive 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 beibehalten.

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:

Die für 20 ältere Niederflurstraßenbahnen bestehende Rückstellung für durchzuführende Arbeiten wegen neuer Sicherheitsnormen in Höhe von 5,1 Mio. € wurde für weitere 62 Fahrzeuge um 6,0 Mio. € auf 11,1 Mio. € erhöht.

Für die gemäß BOStrab durchzuführenden Hauptuntersuchungen der Schienenfahrzeuge besteht eine Rückstellung (§ 249 Abs. 2 HGB) in Höhe von 3.117 T€ (Vorjahr 3.775 T€).

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 14.288 T€ (Vorjahr 14.775 T€).

Bei 784 T€ (Vorjahr 2.142 T€) handelt es sich um Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2008 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde verbraucht. Für das Jahr 2009 wurde sie in Höhe von 4.384 T€ erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 58 T€ (Vorjahr 55 T€).

Für unterlassene Instandhaltungen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres nachgeholt werden, wurde die Rückstellung um 3.185 T€ auf 3.885 T€ erhöht.

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 7.682 T€ (Vorjahr von 7.787 T€).

Für die aufgrund gesetzlicher Aufbewahrungspflichten entstehenden Kosten wurde die Rückstellung um 275 T€ auf 430 T€ erhöht.

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	31.060	5.008	21.071	4.981
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.608	4.608	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.627	2.627	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	23.271	12.571	0	10.700
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	484	484	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	513	513	0	0
Gesamtbetrag	62.563	25.811	21.071	15.681

Aus abzuführender Lohnsteuer für den Abrechnungszeitraum Dezember 2009 bestehen Verbindlichkeiten in Höhe von 421 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 2.356 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich erhaltenen Zahlungen in Höhe von 1.287 T€ nach SGB IX.

Weiterhin sind in den Umsatzerlösen Nachzahlungen aus Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Auftrag der AVG in Höhe von 1.069 T€ enthalten. Bei diesen Beträgen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

In den sonstigen Erträgen sind nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 164 T€ enthalten.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 1.442 T€.

Buchungsgewinne aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens betragen 1.032 T€.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Buchverluste aus dem Abgang von Vermögensgegenständen von 596 T€ und Abschreibungen auf Forderungen in Höhe von 157 T€ enthalten.

Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2009 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 2009 waren bei den VBK durchschnittlich 1.103 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 30 Beamte und 1.073 nicht beamtet. Hinzu kamen durchschnittlich 34 Auszubildende und 28 Aushilfskräfte. Weitere 5 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 36 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.

Auf die Angabe des Abschlussprüferhonorars wird gemäß § 285 Nr. 17 letzter Satzteil HGB verzichtet.

Für Altersbezüge früherer Organe wurden 126 T€ aufgewendet.

Für frühere Organe besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 842 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 mit-

telbare 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 Versorgungsverbandes Baden-Württemberg nach Maßgabe des Tarifvertrages über die betriebliche Altersversorgung der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes – Altersvorsorge-TV-Kommunal – (ATV-K), durchgeführt. Der (Gesamt-)Umlagesatz betrug 2009 7,57 Prozent. 2009 waren für die Zusatzversorgungskasse 38.966 T€ umlagepflichtig.

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

Für 2010 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 37.290 Mio. € vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 9,1 Mio. € erwartet. Hinzu kommen übertragene Mittel aus den Vorjahren.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 55.850 T€.

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

Karlsruhe, 5. März 2010



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

ANLAGENNACHWEIS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

Posten des Anlagevermögens	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Restbuchwerte		
	Anfangsstand 01.01.2009	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2009	Anfangsstand 01.01.2009	Abschreibungen im Geschäftsjahr	Angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausgewiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2009	Restbuchwerte am Ende des Geschäftsjahres	Restbuchwerte am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
	€	+	-	+/-	€	€	+	-	+/-	€	€	€
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Immaterielle Vermögensgegenstände												
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und anlagenähnliche Rechte	3.671.359,44	476.375,93	0,00	29.762,40	4.177.497,77	3.262.480,44	(K) 0,00 165.956,33	0,00	0,00	3.428.436,77	749.061,00	408.879,00
Sachanlagen												
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	68.916.369,31	4.214.441,20	954.732,53	27.179.015,79	99.355.093,77	36.330.370,38	(K) 14.923.477,58 1.387.530,39	0,00	2.486.465,8	55.127.844,15	44.227.249,62	32.585.998,93
Bauten auf fremden Grundstücken	4.568.239,70	19.939,07	0,00	0,00	4.588.178,77	3.240.700,70	(K) 0,00 98.654,07	0,00	0,00	3.339.354,77	1.248.824,00	1.327.539,00
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	241.016.632,91	9.543.219,91	3.314.773,96	13.790.928,46	261.036.007,32	177.948.758,91	(K) 6.017.052,85 4.783.695,57	748.503,01	3.113.534,20	189.238.519,32	71.797.488,00	63.067.874,00
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	230.075.163,60	2.918.692,07	9.520.650,88	0,00	223.473.204,79	159.557.991,76	(K) 352.700,00 7.064.207,07	965.049,11	0,00	159.081.049,95	64.392.154,84	70.517.171,84
Maschinen und maschinelle Anlagen	7.338.933,96	271.707,43	7.876,97	480.376,49	8.083.140,91	6.616.438,96	(K) 301.712,00 110.699,92	7.876,97	0,00	7.020.973,91	1.062.167,00	722.495,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.572.048,66	2.536.960,45	180.647,48	1.172.768,02	38.101.129,65	32.435.408,80	(K) 205.887,86 931.097,60	179.593,43	312.299,00	33.705.099,83	4.396.029,82	2.136.639,86
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	45.717.108,72	10.383.865,31	0,00	-42.652.851,16	13.448.122,87	6.766.038,65	(K) 0,00 0,00	0,00	-5.912.299,00	853.739,65	12.594.383,22	38.951.070,07
	632.204.496,86	29.888.825,44	13.978.681,82	-29.762,40	648.084.878,08	422.895.708,16	(K) 21.800.830,29 14.375.884,62	10.705.841,49	0,00	448.366.581,58	199.718.296,50	209.308.788,70
Finanzanlagen												
Ausleihungen	333.077,03	0,00	53.028,00	0,00	280.049,03	55.066,09	(Z) -8.730,29	0,00	0,00	46.335,80	233.713,23	278.010,94
	636.208.933,33	30.365.201,37	14.031.709,82	0,00	652.542.424,88	426.213.254,69	(K) 21.800.830,29 (Z) -8.730,29 14.541.840,95	10.705.841,49	0,00	451.841.354,15	200.701.070,73	209.995.678,64
							(36.333.940,95) inkl. Finanzanlagen					

(K) = Zuschüsse (Z) = Zuschreibungen

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 2009 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 Wür-

digung 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, 5. März 2010

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Müller-Marqués Berger
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 2009 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 2009 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2010

Der Aufsichtsrat



Erste 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 Saarboug, Ettlingen;
Echt Eppelt, Pforzheim
Tina Kampf, Karlsruhe
Bombardier Transportation

Druck und Verarbeitung
Engelhardt & Bauer GmbH

