



2010



Mobilität für mehr Lebensqualität

Geschäftsbericht 2010 der
VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH



02
03

Inhalt

Einleitung	04
Lagebericht	14
Leistungsprofil	30
Jahresabschluss	46



04
05

Einleitung

Organe	05
Bericht des Geschäftsführers	07
Jahresrückblick	08

ORGANE DER VBK GMBH

Geschäftsführung

Dr. Walter Casazza

Stadträtin Bettina Lisbach
Softwareentwicklerin

Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzende

Erste Bürgermeisterin

Margret Mergen

Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz

Abteilungsleiterin in der Landesanstalt für Umwelt,
Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Stadtrat Sven Maier

Wahlkreisreferent

Renate Motzbäuchel

Verkehrsmeisterin

Bertram Wagner

Mitarbeiter im Kundenzentrum

Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender

Stadtrat Hans Pfalzgraf

Maschinenschlosser i. R.

Jean-Claude Durand

freigestellter Betriebsrat

Stadtrat Dr. Eberhard Fischer

Geschäftsführer der PR-Agentur Text u. Design,
Karlsruhe

Stadträtin Angela Geiger

Hausfrau

Thomas Hoffmann

Personalsachbearbeiter

Stadtrat Johannes Honné

Dipl.-Ing., Softwareentwickler

Stadtrat Dr. Albert Käuflein

Leiter des Roncalli-Forums Karlsruhe
(Bildungswerk der Erzdiözese Freiburg)

Stadtrat Thomas Kalesse

Schreinermeister

Harald Klingler

Kfz-Elektriker



BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe haben ein arbeits- und ereignisreiches Jahr 2010 absolviert. Die Fahrgastzahlen der VBK sind 2010 um 1,4 Prozent gestiegen und liegen damit deutlich über dem Bundestrend. Denn deutschlandweit betrug der Zuwachs nur 0,4 Prozent. Zu diesem erfreulichen Ergebnis haben sicher auch die neuen attraktiven Tarif-Angebote wie die Anfang des Jahres eingeführte „9-Uhr-Karte“ beigetragen.

Der Fahrgastzuwachs ist insbesondere unter dem Vorzeichen der zahlreichen Baustellen bemerkenswert, die das Stadtbild an einigen Stellen prägen und hohe Anforderungen an den täglichen Betrieb und damit gleichzeitig an die von den Fahrgästen geschätzte Zuverlässigkeit stellen. Die VBK haben es geschafft, trotz dieser Beeinträchtigungen ein Verkehrsangebot zu erstellen, das die Kunden zufriedenstellt.

Einen historischen Tag markierte gleich im Januar der symbolische Spatenstich zur Kombilösung. Nach vielen Jahren intensiver Planungen ist dieses zukunftsweisende Bauvorhaben in die Phase der Umsetzung getreten. Am Europaplatz ist die südliche Hälfte des Rohbaus der unterirdischen Station inzwischen weit gediehen, sodass im Herbst auf die nördliche Seite gewechselt werden kann. Und an den Baustellen zu den beiden Tunnelhaltestellen Lammstraße und Kronenplatz steht zum Jahresende der Seitenwechsel an.

Eine besondere Erwähnung verdient auch die neue zentrale Betriebsleitstelle der VBK und der Albtal-Verkehrsgesellschaft. In einem ersten Schritt sind im Juli 2010 die Mitarbeiter der bislang im Betriebshof Tullastraße untergebrachten VBK-Leitstelle in die neuen Räumlichkeiten umgezogen.

Auch an der Realisierung der Südostbahn wird gearbeitet. Gewissermaßen als „Nikolausgeschenk“ hat das Regierungspräsidium am 6. Dezember 2010 mit dem Planfeststellungsbeschluss grünes Licht für die 2,2 Kilometer

lange Neubaustrecke durch das neue Quartier gegeben, das sich gegenwärtig östlich der Südstadt entwickelt. Nachdem bereits Ende September 2010 mit ersten Vorarbeiten begonnen worden war, ist mit dem Spatenstich am 3. März 2011 der offizielle Startschuss erfolgt.

Mit dem Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten, in ungewöhnlichen Situationen und bei nicht immer einfachen Rahmenbedingungen wurden die Herausforderungen des letzten Jahres gemeistert. Besondere Erwähnung findet in diesem Zusammenhang der heftige Wintereinbruch, der am 24. Dezember Karlsruhe rund 25 Zentimeter Neuschnee bescherte. Während viele Bürgerinnen und Bürger Weihnachten feierten, haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VBK kräftig Hand angelegt und mit Besen und Schaufeln die Gleise und Weichen von Schnee und Eis befreit.

Mein Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe für ihre Leistungsbereitschaft und ihren Einsatz. Darauf gründet der Erfolg des Unternehmens.

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

JAHRESRÜCKBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2010



Januar

Der strenge Winter in Deutschland verschonte auch Karlsruhe nicht. Dennoch konnten die VBK den Linienbetrieb ohne größere Störungen aufrecht erhalten.

Februar

Das Sturmtief Xynthia mit Böen von bis 115 km/h hinterließ eine Schneise der Verwüstung im Südwesten Deutschlands. In Wolfartsweier wird u. a. die Oberleitung und bei mehreren Straßenbahnen der Stromabnehmer durch Äste in der Fahrleitung beschädigt.

Die „IT-Trans“, die internationale Konferenz und Fachmesse der UITP für IT-Lösungen im Personenverkehr, findet vom 24. bis 26. Februar in der Messe Karlsruhe statt. Am Rande der IT-Trans stellen Azubis der VBK das Projekt „SmartCruise – The Generation Y solution for a new travelling experience“ vor.

März

Als Ergänzung zum Buslinienetz wird zwischen Entenfang und dem nördlichen Rheinhafen ein Anrufliniertaxi eingerichtet. Somit besteht jetzt auch für dort Beschäftigte die Möglichkeit, ohne eigenen Pkw an ihren Arbeitsplatz zu gelangen.

Vom 26. bis 29. März werden die Weichen des Gleisvierecks und die Gleise in der Haltestelle am Entenfang gewechselt. Die Baumaßnahme war aufgrund des hohen Verschleißgrades des im Linienverkehr vielbefahrenen Abschnittes unumgänglich.

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe stimmt dem Bau der Süd-Ost-Straßenbahn endgültig zu und das Land Baden-Württemberg erklärt sich bereit, die Baumaßnahme zu fördern.

April

Kein Aprielscherz: Am 1. April startet die Schlossgartenbahn mit Volldampf in die neue Saison. Auf dem 2,5 km langen Rundkurs bringt sie Ausflüglern und Erholungssuchenden die Reize des Schlossgartens näher.

Ab 2. April wird die Buslinie 21 sonn- und feiertags bis zur Talstation der Turmbergbahn verlängert. Insbesondere Fahrgäste, die nicht so gut zu Fuß unterwegs sind, nehmen den Service gerne in Anspruch.

Mai

Veraltete Technik in den VBK-Fahrzeugen wird durch neue Bordcomputer ersetzt. Deswegen müssen auch die Haltestellenansagen erstmalig nach 30 Jahren komplett neu aufgenommen werden. Ab dem 21. Mai ist die „neue Stimme der VBK“, die Stimme der Rundfunkmoderatorin Annetta Politi, in den Bussen, später auch in den Bahnen der VBK zu hören.

In Zusammenarbeit mit dem Stadtjugendausschuss be-malen am 26. Mai rund 80 Schüler aus den Partnerstädten Krasnodar und Karlsruhe den Straßenbahnwagen 199. Der Wagen wird auf der Linie 5 oder auf den Europaschullinien 16, 17 und 18 eingesetzt.

Juni

Die Bauarbeiten für die Kombilösung sind in der Innenstadt nun deutlich wahrnehmbar: Ab 7. Juni gilt ein geändertes Straßenbahnliniennetz in Karlsruhe. Die Linien 2 und 6 erhalten eine neue Linienführung. Der Abschnitt Hauptbahnhof – Siemensallee wird von der provisorischen Linie 2E bedient.

Schon traditionell beginnt am 13. Juni die Reihe „Klingender Turmberg“ mit einem Konzert des Polizeimusikkorps der Stadt Karlsruhe. Die vier Termine lockten zahlreiche Musikfreunde aus nah und fern auf den Karlsruher Hausberg.



Juli

Juli

Die VBK-Leitstelle zieht in die neuen Räume im Betriebshof Gerwigstraße um. Die Verkehrsaufsicht kann durch die dort installierte neue Technik schneller und flexibler auf Betriebsstörungen reagieren und die Fahrgäste rascher und umfassender informieren.

Mit einer Sternfahrt in Stadt- und Straßenbahnen zum Karlsruher Marktplatz stimmen elf Gospelchöre auf den Gospelkirchentag im September ein. Die Darbietungen sorgen bei den übrigen Fahrgästen für Begeisterung.

August

Am 9. August beginnt der dreimonatige Umbau des Verkehrsknotens Kühler Krug. Dabei werden unter anderem Gleise erneuert, das Begegnungsverbot für Stadtbahnen beseitigt und eine barrierefreie Haltestelle fertiggestellt.



August

September

Die VBK nehmen am 12. September am Tag des Denkmals teil. Vor dem alten Straßenbahndepot in der Tullastraße finden eine Fahrzeugpräsentation historischer Straßenbahnen und die Ausstellung alter Haltestellensäulen statt.

Mobilität ist gerade auch für mobilitätseingeschränkte Personen ein wertvolles Gut. Daher veranstalten die VBK am 22. September im Betriebshof Tullastraße ein Mobilitätstraining. Die Nutzung des ÖPNV, vor allem Ein- und Ausstiegssituationen, werden trainiert.

Die VBK bilden erstmalig junge Leute zur „Fachkraft im Fahrbetrieb“ aus. In dem von der IHK anerkannten Ausbildungsberuf werden den Mitarbeitern in drei Jahren kaufmännisches Wissen, Beratungskompetenz und die Grundlagen der Dienstplanung vermittelt. Außerdem erwerben sie die Führerscheine für Busse und Straßenbahnen.



September

Oktober

Die neue Kindertagesstätte Mikado, ein Gemeinschaftsprojekt der AWO, der EnBW und der VBK, wird eröffnet. Die insgesamt vier Kindergruppen werden bilingual erzogen, indem sie in deutscher und französischer Sprache betreut werden.

Eine 25-minütige Zwangspause mussten die Straßenbahnen am 27. Oktober auf der Strecke zwischen Ettlinger Tor und Augartenstraße einlegen. Beim Kongresszentrum wurde eine Fünf-Zentner-Fliegerbombe aus dem 2. Weltkrieg entschärft.

November

Am 25. November wird die Straßenbahnschule der VBK als erste Einrichtung ihrer Art mit dem Kompetenzsiegel der VDV-Akademie ausgezeichnet. Dadurch wird die exzellente Qualität der Fahrschule sowohl in der theoretischen als auch in der praktischen Ausbildung zertifiziert.



November

Im Rahmen der ARD-Hörspieltage in Karlsruhe ist ein Straßenbahnwagen an vier Tagen im November als „Hörspielbahn“ im Einsatz. Kulturinteressierte Fahrgäste können auf den Runden durch die Innenstadt vielen abwechslungsreichen Programmen lauschen.

Dezember

Pünktlich zu Nikolaus erhalten die VBK ein besonderes „Geschenk“: Das Regierungspräsidium übergibt den Planfeststellungsbeschluss vom 26. November 2010 für den Bau der Süd-Ost-Straßenbahn. Mit dem Bau der etwa zwei Kilometer langen Strecke kann dadurch im März 2011 begonnen werden.



12
13

Neue Leitstelle
Betriebshof Gerwigstraße





14
15

Lagebericht

- Kurzübersicht 15
- Lagebericht 16
- Impulse für die Zukunft 27

KURZÜBERSICHT

Betriebszahlen	2009	2010
Verkehrsleistung		
Fahrgäste in Mio. *	111,2	112,8
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	97,3	98,5
Omnibusbetrieb	13,9	14,1
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Betriebsleistung		
Wagenkilometer in Mio.	13,2	13,4
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	9,1	9,1
Omnibusbetrieb	4,1	4,3
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,02	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.130,9	2.139,4
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.847,4	1.855,7
Omnibusbetrieb	282,6	282,8
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,9	0,9
Betriebsstreckenlänge in km (per 31.12.)		
Stadt- u. Straßenbahnbetrieb	68,9	68,9
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	148,8	148,8
zuzüglich Nachtlinien (ohne ALT)	48,8	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	128	128
Straßenbahnwagen (sechs- und achtachsrig)	14	14
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	45
Niederflurwagen GT 8-70/N	20	20
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsrig)	32	32
Zweissystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	17	17
Turmbergbahn	2	2
Schlossgartenbahn		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
Anzahl der Omnibusse		
Busse insgesamt	53	53
VDV-Standardbusse	41	41
Gelenkbusse	12	12
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	29	30

* inkl. unentgeltlich mit Schwerbehindertenausweis beförderte Fahrgäste

LAGEBERICHT 2010

Geschäfts- und Rahmenbedingungen, Marktentwicklung im Berichtsjahr 2010

Während zu Beginn des Jahres 2010 noch sehr vorsichtig von einer Erholung der Weltwirtschaft gesprochen wurde, hat die Konjunktur im weiteren Verlauf weltweit an Fahrt gewonnen. Die höchsten Wachstumsraten weisen die Schwellenländer wie Brasilien, China und Indien auf, aber auch auf den traditionellen Absatzmärkten in den Industrieländern entstand zusätzliche Nachfrage nach deutschen Erzeugnissen und Produkten.

Dadurch konnten in Deutschland die exportorientierten Branchen Metall- und Elektroindustrie, insbesondere auch die Automobilhersteller und ihre Zulieferer, 2010 steigende Umsätze verbuchen. Ebenso konnten die mittelständischen Unternehmen ihre wirtschaftliche Lage verbessern und sehen der Zukunft optimistisch entgegen. So begann sich die Binnenkonjunktur zu erholen. Durch den erfolgreichen Einsatz des Instruments „Kurzarbeit“ stieg die Zahl der Arbeitslosen nicht auf das befürchtete Niveau. Nach der Trendwende der Weltwirtschaft nahm die Erwerbstätigkeit wieder zu und erreichte sogar einen neuen Höchststand, wodurch naturgemäß auch die Zahl der Berufspendler wieder anstieg.



Trotz dieser erfreulichen Entwicklung und den damit verbundenen Steuermehreinnahmen konnte jedoch ein neuer Höchstwert der Nettoneuverschuldung der öffentlichen Haushalte nicht vermieden werden.

Die Erfolgsgeschichte des deutschen ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) setzte sich auch 2010 fort. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem die meisten der Personenverkehrsunternehmen organisiert sind, teilte eine erneute Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland um 0,4 Prozent auf jetzt 9,75 Mrd. Reisende mit.

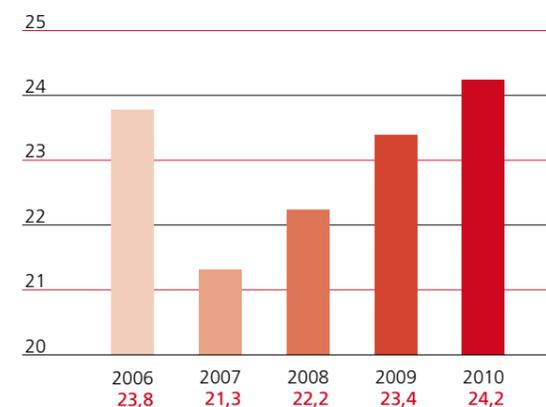
Die Fahrgeldeinnahmen der deutschen ÖPNV-Unternehmen konnten erstmals die Schwelle von 10 Mrd. € durchbrechen. Wie das statistische Bundesamt jedoch mitteilt, entwickelten sich der Busverkehr und der Schienenverkehr unterschiedlich. Während die Fahrgastzahlen auf der Schiene weiter stiegen, war im Busverkehr ein Rückgang von 0,1 Prozent hinzunehmen.

Dieses dürfte vor allem auch auf erste Auswirkungen der demografischen Entwicklung in Deutschland zurückzuführen sein.

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 Er-

Defizitentwicklung in Mio. €



neuerungsvorhaben auszuweiten. Ansonsten drohe der Verfall der Anlagen.

Der Geschäftsverlauf der VBK im Geschäftsjahr 2010

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH erbringen im Wesentlichen in der Stadt Karlsruhe Leistungen im ÖPNV auf Bus- und Straßenbahnlinien und sind für Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs in Karlsruhe zuständig. Außerdem werden in den zentralen Schienenwerkstätten der VBK auch die Stadtbahnwagen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und die vier in Karlsruhe stationierten Stadtbahnwagen der DB Regio AG gewartet und repariert. Zusätzlich betreiben die VBK die Turmberg- und die Schlossgartenbahn.

Das Geschäftsjahr 2010 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 (Organisationsvertrag) besteht. Alleiniger Geschäftsführer ist Dr. Walter Casazza, Aufsichtsratsvorsitzende ist die Erste Bürgermeisterin der Stadt Karlsruhe, Margret Mergen.

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

Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2010, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2009, noch einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 106,1 Mio. (i. Vj. 104,6 Mio.). Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK betrug 2010 13,4 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 13,2 Mio.). Die Betriebsleistungen auf der Schiene waren mit 9,1 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 9,1 Mio.) nahezu konstant, im Omnibusverkehr mit 4,3 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 4,1 Mio.) geringfügig höher als im Vorjahr.

Am 13. September 2010 wurde die neue Leitstelle der VBK im Betriebshof Gerwigstraße in Betrieb genommen. Nach dem reibungslosen Umzug stehen den Mitarbeitern modernste Arbeitsplätze entsprechend den heutigen Anforderungen zur Verfügung. Mit der neuen Leitstelle werden Prozesse im Betriebsalltag effizienter gestaltet, die Service- bzw. Informationsqualität noch weiter verbessert und die Kosten durch die räumliche Zusammenlegung von Leitstellen mittelfristig durch Synergieeffekte verringert.

Für den Neubau der Straßenbahn Südost erging im Dezember 2010 der Planfeststellungsbeschluss. Des Weiteren wurde der GVFG-Antrag zur Förderung des Projektes bewilligt. Beim Bau der Strecke, die unter anderem den neu entstehenden Karlsruher Stadtteil Süd-Oststadt erschließt, erfolgte am 3. März 2011 der offizielle Spatenstich. Ende 2012 soll die Strecke in Betrieb genommen werden.

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 „durchschnittliches, gut geführtes“ Unternehmen handelt. Die Prüfung zur Erlangung des Testats wurde von der WIBERA Wirtschaftsberatung AG im Jahr 2010 durchgeführt und mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass es sich bei den VBK um ein „durchschnittliches, gut geführtes“ Unternehmen handelt.

Die Geschäftsführung der VBK ist mit dem Verlauf des Berichtsjahres und den daraus resultierenden Ergebnissen insgesamt zufrieden.

Ertragslage

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betrugen insgesamt 41,1 Mio. €. Es fielen 2,2 Mio. € mehr als geplant und 9,3 Mio. € weniger als im Jahr 2009 an.

Der Personalaufwand stieg um 0,7 Prozent auf 54,9 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 0,7 Mio. € unterschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand

inkl. außerordentlichem Aufwand beträgt 43,2 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.

Die Abschreibungen stiegen um 0,7 Mio. € bzw. 4,7 Prozent auf 15,2 Mio. €. Dies ist vor allem eine Folge von aktivierungspflichtigen Erneuerungen in der Infrastruktur des Straßenbahnnetzes und technische Erneuerungen in der Ausstattung der Betriebshöfe.

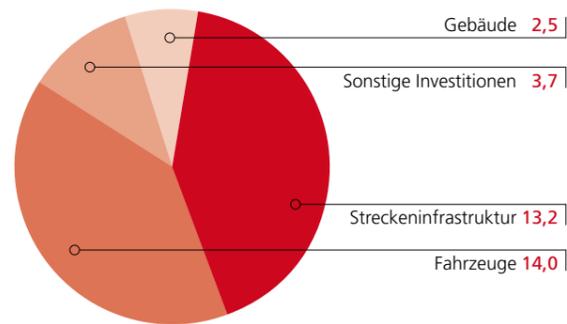
Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 127,2 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 123,2 Mio. €. Der Plan für 2010 wurde somit um 4,0 Mio. €, das entspricht 3,2 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 4,2 Mio. € bzw. 3,2 Prozent ab. Die Mehraufwendungen gegenüber dem Planansatz wurden für die Erbringung von Fremdmaterial und -leistungen für Dritte sowie dem Anstieg der Versicherungsprämien verursacht.

Die Beförderungserlöse lagen im Jahr 2010 auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr. Sie betrugen 63,0 Mio. €, 2,4 Mio. € niedriger als im Vorjahr und 0,4 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem gesetzlichen Prozentsatz von 2,53 Prozent zu den Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2010 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betrugen 26,6 Mio. €, das sind 2,4 Mio. € oder 9,7 Prozent mehr als geplant und 0,6 Mio. € weniger als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf dem Volumen der Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 12,5 Mio. € 2,2 Mio. € höher als geplant und 1,5 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,8 Mio. €, 0,2 Mio. € weniger als 2009. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen verminderte sich um 0,3 Mio. €.

Zins- und ähnliche Erträge verminderten sich von 0,2 Mio. € auf 0,1 Mio. €.

Investitionsverteilung in Mio. €



Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2010 mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 24,2 Mio. € ab. Das Ergebnis ist um 0,8 Mio. € schlechter als im Vorjahr, und um 0,7 Mio. € besser als ursprünglich geplant. Der Jahresfehlbetrag wird durch die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH per Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag ausgeglichen.

Verantwortlich für das verglichen mit dem Planansatz bessere Ergebnis sind in erster Linie die über das laufende Jahr hinweg gestiegenen und höher als geplanten Fahrgeldeinnahmen sowie Erträge aus Leistungen für Dritte. Der Kostendeckungsgrad 2010 beträgt 81,0 Prozent.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der VBK beläuft sich auf 279 Mio. € und liegt 16 Mio. € über den Vorjahreswert. Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus dem Anlagevermögen, das um 11,6 Mio. € auf 212,3 Mio. € angestiegen ist.

Die VBK investierten 2010 insgesamt 33,4 Mio. €. 14,0 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 13,2 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 2,5 Mio. € für Gebäude investiert. Weitere 2,9 Mio. € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für die nächste Generation des rechnergestützten Betriebsleitsystems, des ITCS, des „Intermodalen Transport Control Systems“ ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,8 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Auf der Passivseite sind im Wesentlichen die Verbindlichkeiten um 14,6 Mio. € auf 77,2 Mio. € angestiegen. Der Grund liegt hauptsächlich im Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe, vor allem als Folge der Schienenfahrzeugbeschaffung, mit einem Anstieg um 15,3 Mio. € auf 38,6 Mio. €. Gegenläufig haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 2,6 Mio. € auf 28,5 Mio. € verringert.

Bilanzzahlen

	2009	2010
Eigenkapital in Prozent	52,92%	49,85%
Eigenkapital in Prozent des Anlagevermögens	69,19%	65,42%
Anlageintensität (Anlagevermögen/Bilanzsumme)	76,48%	76,20%
Personalintensität (Personalaufwand/Gesamtaufwand)	41,49%	43,17%
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen/Gesamtaufwand)	38,40%	32,32%
Kapitaldienstintensität (Abschreibungen + Zinsen + Leasing/Gesamtaufwand)	13,13%	14,86%

Die Rückstellungen betreffen zum einen Pensionsrückstellungen in Höhe von 11,4 Mio. € (i. Vj. 10,7 Mio. €) und zum anderen sonstige Rückstellungen in Höhe von 46,7 Mio. € (i. Vj. 45,8 Mio. €). Hinsichtlich der Zusammensetzung der Rückstellungen wird auf den Anhang verwiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen gegenüber mehreren verschiedenen Banken mit einer Endfälligkeit bis in das Jahr 2020 und einer Verzinsung zwischen 2,58 Prozent und 6,47 Prozent. Darüber hinaus besteht ein Kassenkredit bei der Stadt Karlsruhe in Höhe von 23,3 Mio. €.

Qualitätsmanagement

Die VBK sind stets bestrebt, die Wünsche ihrer Kunden, d. h. der Fahrgäste wie auch der öffentlichen Auftraggeber, in vollem Umfang und darüber hinaus in bestmöglicher Qualität zu erfüllen.

Die herausragenden Qualitätsmerkmale eines Verkehrsunternehmens sind dabei neben der Zuverlässigkeit und

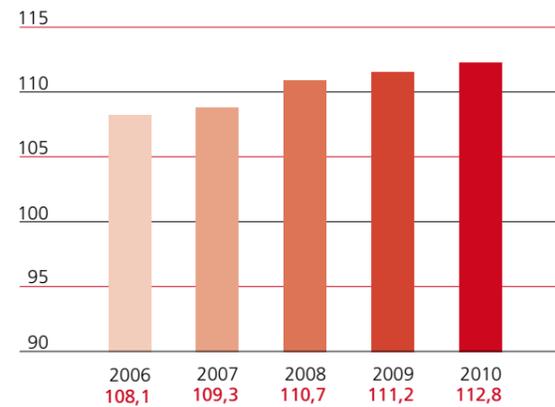
der Pünktlichkeit des Betriebs, die technische Zuverlässigkeit und Sicherheit der Fahrzeuge bzw. der Infrastruktur, die Sauberkeit der Fahrzeuge und der Haltestellen, die leichte Zugänglichkeit der Verkehrsmittel an sich, ausreichende, klare und zeitnahe Informationen sowie ein möglichst leicht verständlicher Tarif.

Die seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen der VBK beweisen, dass die VBK hierbei erfolgreich agieren. Und die VBK werden die Qualität der Leistungen weiter verbessern.

Mit der Einführung der nächsten Generation des Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems, des „Intermodalen Transport Control Systems (ITCS)“, im gesamten Verkehrsnetz der VBK ist eine lückenlose Standortüberwachung der Fahrzeuge sowie die Möglichkeit der verbesserten Information der Fahrgäste gegeben. Die Verkehrsaufsicht der VBK kann schneller und flexibler auf Betriebsstörungen wie Umleitungen reagieren und handeln. Das ITCS ist ein wichtiger Baustein zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Karlsruhe.



Entwicklung der Fahrgastzahlen in Mio.*



* inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten



Nachhaltigkeit

Der ÖPNV stellt an sich schon einen Beitrag zum Umweltschutz dar. Denn wer auf den eigenen Pkw verzichtet, schont dadurch bereits die Umwelt. Dennoch sind auch die VBK bestrebt, die Umweltverträglichkeit ihrer Aktivitäten zu verbessern und die Emissionen weiter zu verringern.

Die Stadt- und Straßenbahnen der VBK fahren ohnehin mit Strom und somit vor Ort emissionsfrei. Um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern, speisen alle Fahrzeuge, die seit 1983 in Dienst gestellt wurden, beim Bremsen im Gleichstromnetz der VBK elektrische Energie in die Fahrleitung zurück, wo sie vom nächsten Fahrzeug verwendet werden kann. Die nächste Generation Zweisystem-Fahrzeuge, die ab Ende des Jahres 2011 ausgeliefert werden wird, kann auch unter 15 kV Wechselstrom Energie zurück ins Netz speisen.

Seit etlichen Jahren kaufen die VBK stets nur Busse, die den aktuell niedrigsten Emissionsstandards entsprechen und in der Regel die vorgegebenen gesetzlichen Grenzwerte weit unterschreiten.

In den nächsten Jahren wird in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie der Einsatz von Zero-Emissionsbussen erprobt werden. Diese sogenannten FuelCell-Hybrid-Fahrzeuge erzeugen den Strom für ihre Fahrmotoren mittels Brennstoffzellen aus Wasserstoff.

Auf den Dächern der Betriebshöfe West und Gerwigstraße wurden in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Karlsruhe Solarzellen installiert. Die fast 3.000 Solarmodule erzeugen eine Strommenge von rund 1 Mio. kWh pro Jahr, wodurch etwa 650 Tonnen Kohlendioxid eingespart werden können.

Außerdem wird in der Reinigungshalle des Betriebshofes Gerwigstraße eine biologische Abwasseraufbereitungsanlage eingesetzt. Durch die eigene Wiederaufbereitung des Brauchwassers werden nur 10 bis 15 Prozent des Frischwassers benötigt, das ohne den Einsatz der Anlage erforderlich wäre.

Compliance

Die VBK haben auch 2010 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 Rechnerge-



stützte 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 2010 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften geprüft, kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst.

Risikomanagement

Die VBK sind durch ihre Aktivitäten auf dem Gebiet des ÖPNV einer Reihe von Risiken ausgesetzt, die sich aus

dem normalen Geschäftsverlauf, der Lage der öffentlichen Haushalte sowie möglichen Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Märkte ergeben. Risikomanagement ist daher ein grundlegender Teil der Geschäftsprozesse und -entscheidungen der VBK.

Das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme dienen dazu, die Risiken, denen die VBK ausgesetzt sind, zu bestimmen, zu überwachen und zu kontrollieren. Identifizierte Risiken werden ständig inventarisiert, ihre Entwicklung überwacht und bewertet. Die Geschäftsleitung informiert sich ständig über die aktuelle Entwicklung. 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.

Voraussichtliche Entwicklung, Risiken und Chancen

Für 2011 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2010.

Es ist davon auszugehen, dass die Kosten, vor allem aufgrund der wachsenden Weltwirtschaft sowie weiter steigender Preise für Dieselkraftstoff, Energie, Fahrzeug- und Streckenausrüstungsgegenstände, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Jahresfehlbetrag von 24,6 Mio. € ausgegangen. Für das Geschäftsjahr 2012 wird eine ähnliche Entwicklung wie 2011 angenommen. Seitens des Verbundes KVV ist zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,4 Prozent beschlossen worden.

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. Die Auswertung ergab, dass die VBK mit einem leichten Anstieg der Fahrgeldeinnahmen ab 2011 rechnen können.

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.

Bei den VBK besteht großer Bedarf an Mitarbeitern in den metallverarbeitenden und in den elektrotechnischen Berufen. Durch den konjunkturellen Aufschwung der Wirtschaft wird die Nachfrage der privaten Wirtschaftsunternehmen nach qualifizierten Mitarbeitern aus den technischen Berufen bzw. Ingenieuren weiter steigen. Für die VBK kann es dann wegen der Bindung an den Spartenvertrag der kommunalen Verkehrsunternehmen unter Umständen schwieriger werden, offene Stellen mit ausreichend qualifiziertem Personal zu besetzen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, haben die VBK

eine Ausbildungsoffensive gestartet, um den Nachwuchs in diesen Berufssparten so weit wie möglich selbst auszubilden.

Vor der Einführung der Videoschutzanlagen 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 drei Jahren haben bewiesen, dass sich die Maßnahme bewährt und der Vandalismus in den mit Video ausgestatteten Bereichen und Fahrzeugen spürbar zurückgegangen ist.

Sollten aufgrund der weltweiten Konflikte im Nahen und Mittleren Osten sowie der wachsenden 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 Sicherheitstechnik 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 Ende 2013 gesichert.

Das vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingebrachte Landes-GVFG ist vom Ministerrat gebilligt worden. Nach der Anhörung wurde es in der ersten Jah-

reshälfte 2011 verabschiedet. Das neue Landes-GVFG ersetzt das im Zuge der Föderalismusreform abgeschaffte GVFG und wird eine neue und verlässliche Rechtsgrundlage für die Förderung von Investitionsvorhaben der VBK bilden.

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

Eine nicht zeitnahe Auszahlung von Fördermitteln für Investitionen nach dem GVFG wird Kosten für die Vor- und Zwischenfinanzierung verursachen, was das Ergebnis der VBK weiterhin belastet. Der 2003 auf 35 Prozent abgesenkte Fördersatz für Fahrzeuge sowie die Reduzierung der im Landeshaushalt für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel werden das Ergebnis der VBK belasten, wenn Ersatzbeschaffungen für die 2,40 m breiten Straßenbahnen und die in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts hergestellten Hochflur-Stadtbahnwagen notwendig werden. Derzeit hat das Land Baden-Württemberg die Förderung von Schienenfahrzeugen sogar ganz ausgesetzt.

Um die berechtigten Wünsche der Fahrgäste nach vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV auch im Stadt- und Straßenbahnverkehr umzusetzen, ist die Beschaffung neuer Nieder- und Mittelflurfahrzeuge als Ersatz für die alten Hochflurfahrzeuge unumgänglich. Um diese möglichst schnell realisieren zu können, ist es notwendig, die Fahrzeugförderung für Schienenfahrzeuge wieder aufzunehmen, mindestens mit dem alten Satz von 50 Prozent. Andernfalls würden sich bei der Ersatzbeschaffung Verzögerungen ergeben und die Finanzierung von neuen Fahrzeugen das Ergebnis negativ beeinflussen.



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

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

Neue Vorschriften und Sicherheitsrichtlinien für den Betrieb der Fahrzeuge oder der Infrastruktur könnten die VBK zu teuren und aufwendigen 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 Erlaubnis des Bundesverkehrsministeriums zur Aufnahme des nationalen Linienbusfernverkehrs in Deutschland könnte sich unter den derzeit geltenden Bedingungen auch auf den ÖPNV negativ auswirken, da die im Februar vorgestellten gesetzlichen Regelungen nicht ausschließen, dass durch den Linienbusfernverkehr auch innerstädtisch parallele Verbindungen angeboten werden könnten.

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

tive. 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. Die VBK verhandeln derzeit mit dem Land Baden-Württemberg über die Verlängerung der zum Jahresende 2010 ausgelaufenen Pauschalvereinbarung. Sollte diese zu gleichen Bedingungen wie die vorherige verlängert werden, hätten die VBK für einige Jahre Planungssicherheit.

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 Jahresfehlbetrages zur Verfügung stehenden Mittel reduziert. Die Innenministerkonferenz hat sich im Dezember 2005 mit deutlicher Mehrheit für ein Beibehalten des steuerlichen Querverbundes ausgesprochen. Das Bundesfinanzministerium

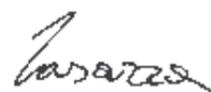
hat per Erlass verfügt, das einschlägige Urteil des Bundesfinanzhofs nicht anzuwenden und somit den Bestand der steuerlichen Organschaft vorläufig gesichert.

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.

Nachtragsbericht

Über den Baubeginn der Südostbahn hinaus sind nach dem Bilanzstichtag keine weiteren wesentlichen Erkenntnisse oder Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage der VBK haben könnten, eingetreten.

Karlsruhe, den 30. März 2011



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

IMPULSE FÜR DIE ZUKUNFT

Einsatz von zwei wasserstoffbetriebenen Bussen auf der Linie „KIT Shuttle“

Zu Forschungszwecken möchte das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) zwei wasserstoffbetriebene Busse des Typs Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid einsetzen.

Bei dieser neuartigen Generation von Bussen erfolgt der Antrieb über elektrische Radnabenmotoren mit zusammen 160 kW Leistung, die aus leistungsstarken, wassergekühlten Lithium-Ionen-Batterien versorgt werden. Die Batterien werden mit Strom gespeist, der in Brennstoffzellen aus Wasserstoff erzeugt wird. Dabei wird ausschließlich Wasserdampf abgegeben. Auch die Energie, die beim Abbremsen des Fahrzeugs entsteht, wird in Strom umgewandelt und in den Batterien gespeichert. Ein herkömmlicher Verbrennungsmotor entfällt als Antrieb damit vollständig. Die beiden Busse stellen somit einen echten Meilenstein für ökologisch unbedenkliche Mobilität und ein wegweisendes Beispiel für die zukünftige Elektromobilität dar.

Außer den beiden Fahrmotoren werden über einen Hochvolt-Zwischenkreis mit 650 Volt auch die Nebenaggregate wie beispielsweise Klimaanlage und Beleuchtung des Fahrzeuges mit umweltfreundlich erzeugtem Strom versorgt.

Der Einsatz der zwei wasserstoffbetriebenen Citaro-Busse bringt naturgemäß auch Änderungen im Betriebsprogramm mit sich. Die Betankung der Busse mit Wasserstoff erfolgt an einer speziellen Tankstelle, die sich auf dem



Gelände des KIT Campus Nord befinden wird. Selbstverständlich wird das Fahrpersonal auf diesem neuen Bustyp speziell geschult werden.

Auch die Fahrgäste werden von der neuen Technik profitieren. Da sowohl Brennstoffzellen als auch die Antriebe nahezu lautlos arbeiten, werden kaum Fahrgeräusche wahrzunehmen sein. Ein weiterer positiver Effekt ist die fast ruckfreie Beschleunigung der Fahrzeuge durch die Radnabenmotoren.

Das Projekt wird vom KIT und dem Land Baden-Württemberg gefördert. Zunächst ist eine Laufzeit von zwei Jahren geplant. Der Einsatz der beiden zwölf Meter langen Standardniederflurbusse wird überwiegend auf der Linie „KIT-Shuttle“ erfolgen, am Wochenende sind aber auch weitere Einsatzfelder denkbar.



„Die Planung von Sonder- und Messerverkehr sowie Zusatzangeboten für Veranstaltungen ist eine echte Herausforderung, um Kundenwünsche im dichten Taktverkehr zu realisieren. Dabei kommen mir die eigenen Erfahrungen als Straßenbahnfahrerin zugute. Da-

rüber hinaus bin ich für die Aufbereitung von Baustelleninformationen zuständig, damit durch gute und zuverlässige Informationen die Beeinträchtigungen durch Umleitungen möglichst gering bleiben.“
Anja Recknagel, Betriebsplanerin

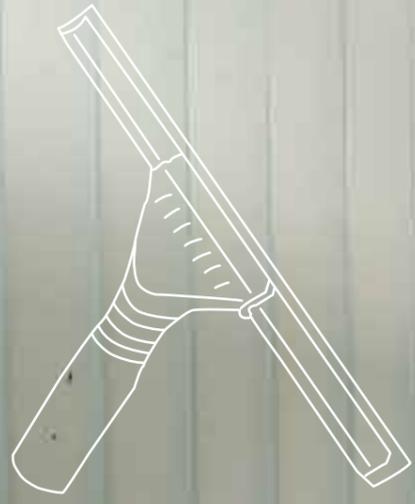


Wolfartsweier

248

Reinigung
Betriebshof Gerwigstraße

28
29





30
31

Leistungsprofil

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

BAU UND PLANUNG

Planung

Neben den Planungen für die neue Südostbahn und der Gleismittenerweiterung einschließlich des Umbaus der Bahnsteige am Kühlen Krug wurde bei den VBK im Jahr 2010 vor allem der barrierefreie Ausbau von Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen sowie die Konzeption weiterer sogenannter Umstiegshaltestellen in Karlsruhe planerisch weiterverfolgt.

Da langfristig nur noch Fahrzeuge mit zwei unterschiedlichen Einstiegshöhen – Niederflurwagen mit 34 Zentimeter und Zweisystemstadtbahnwagen mit 55 Zentimeter – im Stadtgebiet Karlsruhe verkehren werden, sind die Bahnsteige entsprechend anzupassen. Haltestellen, die von beiden Fahrzeugarten bedient werden, sollen in der Regel mit 34 Zentimeter hohen Bahnsteigen ausgestattet sein, da aus Platzgründen nicht zwei unterschiedlich hohe Bahnsteigniveaus, jeweils zugverbandstauglich und 75 Meter lang, errichtet werden können. Aus diesem Grund sollen künftig drei besonders geeignete, günstig gelegene und stark frequentierte oberirdische Haltestellen als Umstiegshaltestellen zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugeinstiegshöhen dienen und auch für Zugverbände geeignet sein. Dies sind der Bahnhofsvorplatz vor dem Karlsruher Hauptbahnhof, außerdem die Haltestelle Tullastraße in der Durlacher Allee und im Westen



die Haltestelle Helmholtzgynasium, die im Zuge der Kombilösung neu errichtet wird.

Darüber hinaus sollen in den kommenden Jahren mehrere Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Karlsruhe barrierefrei ausgebaut werden. Für zehn Projekte sind im Jahr 2010 die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen erfolgt. So soll im Vorgriff zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnstrecke in Knielingen die Neugestaltung des Elsässer Platzes durch das Gartenbauamt dazu genutzt werden, die Bahnsteige an der Haltestelle Herweghstraße auf einer Länge von 75 Metern auf 55 Zentimeter zu erhöhen. Zusätzlich wird für Niederflurfahrzeuge ein 35 Meter langer und 34 Zentimeter hoher Bahnsteig entstehen.

Bei einigen Haltestellen – beispielsweise Kolpingplatz oder Werder- und Lessingstraße – ist es notwendig, die Bahnsteige auch auf die Nutzlänge eines Zugverbandes zu verlängern, da durch den Bau des Stadtbahntunnels unter der Kaiserstraße die Linienführung einzelner Stadt- und Straßenbahnlinien vorübergehend geändert werden muss.

Dazu müssen die Fahrspuren des Individualverkehrs in den Gleisbereich zwischen die Bahnsteige verlegt werden. Es entsteht somit erstmals in Karlsruhe eine sogenannte „Kap-Haltestelle“ bei der sowohl schienengebundene Fahrzeuge als auch Straßenfahrzeuge den Gleiskörper benutzen. Damit sich Schienenfahrzeuge und breitere Straßenfahrzeuge, wie etwa Lastkraftwagen, auch bei höherem Tempo gefahrlos begegnen können, müssen die Gleise entsprechend auseinandergerückt werden. Die Haltestellen Lessingstraße und Werderstraße werden auf ähnliche Art und Weise umgestaltet wie die Haltestelle Kolpingplatz.

Wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse ist eine Verlängerung der beiden Bahnsteige der Haltestelle Mathystraße in der Karlstraße auf eine Länge von 75 Metern



auf herkömmliche Weise nicht möglich. Deshalb wird hier eine Sonderlösung mit einem überfahrbaren Kap geschaffen. Hierbei wird die parallel zu den Gleisen verlaufende Fahrbahn angehoben, sodass die Fahrgäste vom Gehweg aus über die angehobene Fahrbahn bequem in die Stadt- und Straßenbahn einsteigen können. Zum Schutz der Passagiere wird dieser Bereich während des Fahrgastwechsels signaltechnisch gesichert. An der Haltestelle Poststraße wird der hintere Teil des südlichen Bahnsteigs ebenfalls als überfahrbares Kap ausgebildet und auf voller Länge auf 34 Zentimeter angehoben.

An der Haltestelle Untermühlstraße ist vorgesehen, die Bahnsteige auf 34 Zentimeter anzuheben und auf 75 Meter zu verlängern sowie über Rampen zugänglich zu machen. Die bisherigen Abgänge zur Fußgängerunterführung sollen geschlossen werden. Da die bestehende Haltestelle der Straßenbahnlinie 5 am Entenfang nicht

auf 75 Meter Länge gebracht werden kann, haben die VBK eine Verlegung auf die Nordseite des Gleisvierecks untersucht. Für den Lameyplatz wurde eine Voruntersuchung zu einer barrierefreien Haltestellenanlage unter Beibehaltung des dritten Gleises – um den Betrieb flexibler abwickeln zu können – durchgeführt. Darüber hinaus haben die VBK die Planungen zum behindertengerechten Ausbau der Haltestellen in Durlach wieder aufgenommen.

Bau

Bei den VBK standen im Jahr 2010 einige größere Baumaßnahmen auf der Agenda. So wurde am Entenfang die im Oktober 2009 begonnene Erneuerung des Gleisvierecks sowie der Gleisanlage in der benachbarten Haltestelle fortgesetzt und Ende Juni 2010 abgeschlossen. Ganz in der Nähe folgte vom 20. September bis 19. November 2010 der Austausch der Gleise in der Lamey-

straße zwischen Entenfang und Honsellstraße. Um den Streckenabschnitt jeweils nur kurzzeitig sperren zu müssen, wurde ein eingleisiger Betrieb mit Bauweichen eingerichtet.

Die Sommerferien nutzten die VBK dazu, Weichen und Gleise in der Karl- und in der Mathystraße auszutauschen. In der Karlstraße wurden die in einem geschlossenen Oberbau verlegten Rillenschienen in den Abschnitten zwischen dem Gleisviereck an der Haltestelle Mathystraße und dem Karlstor sowie zwischen der Amalienstraße und dem Europaplatz erneuert. Parallel zum Austausch der Gleise zwischen dem Gleisviereck Mathystraße und der Gartenstraße und der Erneuerung eines Gleiswechsels wurden die Bahnsteige der Haltestelle Mathystraße um jeweils elf Meter, die der Haltestelle Otto-Sachs-Straße um 41 beziehungsweise 45 Meter verlängert. Beide Streckenabschnitte waren vom 2. August bis 8. September 2010 vollständig gesperrt.

Vom 9. August 2010 bis 12. April 2011 erfolgte der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Kühler Krug. Während einer Streckensperrung vom 9. bis 25. September wurde zugleich auch der Gleismittenabstand vergrößert und somit eines der letzten Begegnungsverbote für Stadtbahnen im VBK-Netz beseitigt. Um auf einer Gesamtlänge von 75 Metern pro Bahnsteig jeweils 34 und 15 Zentimeter hohe Bahnsteigkanten schaffen zu können, wurde die Straßenbahnstrecke auf 380 Metern neu trassiert und die bestehende Wendeschleife entfernt.

Im Vorgriff auf den Bau der Südostbahn, deren offizieller Spatenstich am 3. März 2011 erfolgt ist, wurde bereits im September 2010 mit verschiedenen Vorarbeiten begonnen – beispielsweise mit der Erneuerung und der gleichzeitigen Vervollständigung des bisherigen Gleisdreiecks an der Kreuzung Rüppurrer Straße/Baumeisterstraße zu einem Dreiviertelgleisviereck, das eine neue Abbiegemöglichkeit aus der Rüppurrer Straße von Süden her in die Philipp-Reis-Straße bietet.



Weitere Weichen- und Gleiserneuerungsarbeiten haben die VBK im Jahr 2010 unter anderem im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vor dem Hauptbahnhof, des Betriebshofs West, der Wendeschleife Hirtenweg, des Gleisdreiecks Lassallestraße sowie in Knielingen und beim Reitschulschlag durchgeführt. Im Zusammenhang mit den Baustellen der Kombilösung, für die am 21. Januar 2010 der Spatenstich erfolgte, wurden von den VBK am Europaplatz, in der Kaiserstraße auf Höhe der Lammstraße und am Kronenplatz provisorische Fahrleitungsanlagen installiert. Im Bereich der Lammstraße kam zusätzlich noch eine Gleisverschwenkung und östlich des Europaplatzes ein Gleiswechsel hinzu. Überdies wurden die Gebäude auf dem Gelände des Betriebshofs Ost energetisch saniert und eine Videoschutzanlage an der Haltestelle Kurt-Schumacher-Straße installiert.

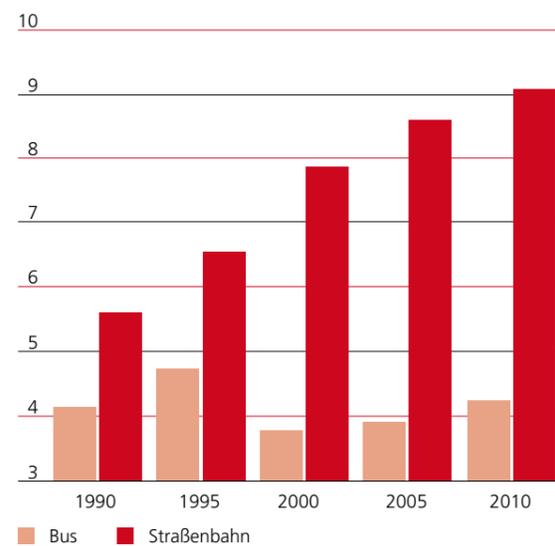
BETRIEB UND VERKEHR

Auch im Jahr 2010 fuhren die VBK weiter auf Erfolgskurs. Die Fahrgastzahlen stiegen überdurchschnittlich um 1,4 Prozent auf nunmehr 112,8 Millionen an. Zum Vergleich: Bundesweit lag der Passagierzuwachs im ÖPNV lediglich bei 0,4 Prozent. Zu dieser positiven Entwicklung hat sicher auch die zum Beginn des Jahres eingeführte „9-Uhr-Karte“ beigetragen. Mit dieser personengebundenen Monatskarte sollen außerhalb der morgendlichen Spitzenzeiten neue Stammkunden gewonnen werden.

Die Betriebsleistung der VBK hat gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Millionen auf 13,4 Millionen Wagenkilometer leicht zugenommen. Während die Betriebsleistung im Stadt- und Straßenbahnverkehr mit 9,1 Millionen Wagenkilometern nahezu konstant geblieben ist, stieg die Betriebsleistung im Busverkehr um 4,8 Prozent auf 4,3 Millionen Wagenkilometer an.

Am 6. Juli ist die neue zentrale Betriebsleitstelle der VBK und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) in Betrieb gegangen. In einem ersten Schritt sind die Mitarbeiter der

Betriebsleistung VBK, Wagenkilometer in Mio.



bislang im Betriebshof Tullastraße beheimateten VBK-Leitstelle in das Verwaltungsgebäude des Betriebshofs Gerwigstraße umgezogen. Bis voraussichtlich Ende 2012 sollen nach und nach die dezentral gelegenen Zugleitungen und Fahrdienstleiterarbeitsplätze der AVG in der zentralen Leitstelle konzentriert werden. Zusammen mit der neuen Leitstelle hat im Sommer 2010 auch das Intermodale Transport Control System (ITCS) als Nachfolger des bisherigen Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) seinen Betrieb aufgenommen.

Gleich mehrere Baumaßnahmen haben im Jahr 2010 den Stadtbahn- und Straßenbahnbetrieb in der Fächerstadt beeinflusst. Allen voran ist hier die Baustelle zur unterirdischen Haltestelle der Kombilösung am Europaplatz zu nennen. Da das Baufeld teilweise in das dortige Gleisdreieck hineinragt, können seit dem 7. Juni vorübergehend keine Züge mehr vom Mühlburger Tor in die Karlstraße und umgekehrt abbiegen. Deshalb haben die VBK einen Teilbereich ihres Liniennetzes modifiziert.

Darüber hinaus führten Weichen- und Gleisbauarbeiten in den Bereichen Entenfang/Lameyplatz, Karlstraße/Mathystraße, Rüppurrer Straße/Baumeisterstraße sowie am Hauptbahnhofsvorplatz und am Kühlen Krug zu mit Umleitungen verbundenen Streckensperrungen oder zu eingleisigem Betrieb. Ungeachtet der verschiedenen Baumaßnahmen wurden die alljährlich wiederkehrenden Großereignisse wie etwa „Das Fest“ in der Günther-Klotz-Anlage und das Durlacher Altstadtfest von den Mitarbeitern der VBK auf bewährte Weise gemeistert.

Als erste Einrichtung dieser Art bundesweit hat die Straßenbahnfahrschule der VBK am 25. November 2010 das Kompetenzsiegel der Akademie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erhalten. Mit dieser Zertifizierung haben der VDV und die VBK Neuland beschritten. Bislang waren von der VDV-Akademie lediglich Busfahrerschulen ausgezeichnet worden. Auf Initiative der VBK und in Zusammenarbeit mit den VBK wurde nun erstmals ein Verfahren für die Professionalisierung und Qualitätssicherung in der Aus- und Weiterbildung von Wagenführern entwickelt.

Schlossgarten- und Turmbergbahn

Die beiden Freizeitbahnen der VBK lockten auch im Jahr 2010 wieder zahlreiche Fahrgäste aus nah und fern in die Fächerstadt. Die Schlossgartenbahn war an 139 Betriebstagen auf dem beliebten Rundkurs hinter dem großherzoglichen Schloss unterwegs und hat dabei 47.232 große und kleine Passagiere befördert. Das sind 1,9 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Die Tarifeinnahmen haben sich mit 72.607,95 € auf dem hohen Niveau der Vorjahre stabilisiert. Die Betriebsleistung ist um drei Prozent auf 21.157,5 Wagenkilometer gestiegen.

Nach Abschluss der Renovierungsarbeiten im Frühjahr 2010 erstrahlen die beiden Stationen der Turmbergbahn in neuem Glanz. Seit Herbst ist die Talstation an das VBK-interne Datennetz angebunden. Die Betriebsbediensteten haben nun Zugriff auf E-Mails und das Intranet. Seit März

2011 haben sie überdies Zugriff auf das Betriebsmeldungserfassungssystem Nettropolis. In das System wurde auch das bislang in Papierform geführte Betriebsbuch integriert.

Noch bequemer ist seit Karfreitag die Talstation der ältesten Standseilbahn Deutschlands erreichbar. Passagiere können sonn- und feiertags die neue Zubringerbuslinie ab der Endhaltestelle Durlach Turmberg nutzen. Davon profitieren neben Familien mit Kinderwagen auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Auch im Jahr 2010 konnte die Turmbergbahn die Passagierzahlen weiter steigern. An 259 Betriebstagen nutzten 101.048 Kunden die Bahn zu einer Fahrt auf den nördlichsten Ausläufer des Schwarzwaldes. Der Zuwachs von 14,4 Prozent ist unter anderem auf den im März eröffneten Waldseilpark und auf die zusätzlichen Betriebstage während des schneereichen Winters, aber auch auf die beliebte Konzertreihe Klingender Turmberg zurückzuführen. Die Betriebsleistung betrug 4.836 Wagenkilometer (2.660 Seilkilometer), was einem Anstieg von 14,5 Prozent entspricht.



FAHRZEUGE UND WERKSTÄTTEN

Neben der alltäglichen Wartung und Instandhaltung warf in den VBK-Schienenfahrzeug-Werkstätten die nächste Generation Zweisystem-Stadtbahnwagen ihren Schatten voraus. So wurde, um die Ideen der Mitarbeiter und insbesondere des Fahrpersonals in die Planung mit einfließen zu lassen sowie die Anordnung der Elemente zu testen, der Fahrerarbeitsplatz der neuen Zweisystem-Stadtbahnwagen „Flexity-Swift-Karlsruhe“ im Modell 1:1 aufgebaut.

Ursprünglich hatte die Firma Bombardier geplant, die neuen Stadtbahnwagen im Werk Bautzen zu bauen. Das Spree-Hochwasser im August 2010 überflutete jedoch das Werksgelände von Bombardier. Um die daraus resultierenden Lieferverzögerungen nicht allzu groß werden zu lassen, einigten sich Bombardier und die Auftraggeber VBK/AVG darauf, dass die Fahrzeuge statt in Bautzen nunmehr in Wien gefertigt werden sollen.

Am 8. Oktober 2010 begannen bei der Firma Bombardier die Rohbauarbeiten der Zweisystem-Stadtbahnwagen und im Frühjahr 2011 werden die Rohbaukarosserien für Innenausrüstung und Endmontage nach Wien überführt.

Neben den sicherheitsrelevanten Neuerungen wie Rauchmeldeanlagen, Türsprechstellen für Gefahrensituationen



und behindertengerechten Farben werden die Wagen über großzügige Mehrzweckabteile für beispielsweise Kinderwagen oder Fahrräder verfügen. Das erste Fahrzeug soll noch im Dezember 2011 ausgeliefert werden und nach den notwendigen technischen Prüfungen durch die Aufsichtsbehörden ab 2012 durch Karlsruhe rollen.

Die bekannten Straßenbahnwagen aus den 60er und 70er Jahren werden derzeit noch täglich auf der Linie 5 und den Europaschulkursen eingesetzt. Mit einem Alter von inzwischen bis zu 42 Jahren neigt sich die Einsatzdauer dieses Fahrzeugtyps seinem Ende entgegen. Um die Bahnen zu ersetzen und darüber hinaus auch für zukünftige Linienenerweiterungen im Stadtgebiet Karlsruhe gewappnet zu sein, werden neue Straßenbahnfahrzeuge benötigt. Ende 2010 erfolgte für die derzeit geplante Beschaffung von 25 Straßenbahn-Niederflurfahrzeugen eine europaweite Ausschreibung. Die Vergabe des Auftrages dieser Fahrzeuge ist für den Sommer 2011 vorgesehen.

Nachdem alle Straßenbahn-Niederflurfahrzeuge sowie alle Stadtbahnfahrzeuge mit Videoschutzanlagen ausgerüstet worden waren und sich die Maßnahme für mehr Fahrgastsicherheit und als Prävention gegen Vandalismus bewährt hat, wurde 2009 auch mit dem Einbau in die Zweisystem-Stadtbahnwagen von VBK und AVG begonnen. Bis zum Jahresende 2010 waren bereits 45 Prozent dieses Fahrzeugtyps umgebaut.

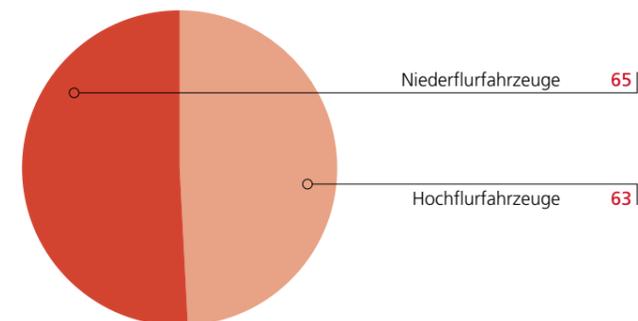
Der Einbau von zusätzlichen Diodenbremsleuchten bei den Straßenbahnfahrzeugen soll die Sicherheit im Betriebsalltag erhöhen. Das LED-Licht zeigt wesentlich zügiger den Bremsvorgang an als das herkömmliche Glühlampenlicht. Diese Maßnahme erhöht vor allem die Wahrnehmung der Fahrer von nachfolgenden Bahnen insbesondere bei Dunkelheit. Das dritte Bremslicht ist laut BOStrab erlaubt und soll sukzessive in allen 70 Niederflurfahrzeuge nachgerüstet werden. Durch die längere Lebensdauer der Leuchtdioden gegenüber den Glühlampen ist die Umrüstung für die Zukunft wirtschaftlich effizient.



Nach achtmonatiger Bauzeit konnten die frisch sanierten Sozialräume des Betriebshofes West fertig gestellt werden. Die vorher nicht mehr zeitgemäßen und dem Personal nicht mehr zumutbaren Sanitär- und Umkleieräume wurden grundlegend renoviert sowie die veralteten und maroden technischen Anlagen und Leitungen komplett ersetzt. Eine große Herausforderung stellte dabei der Einbau der energetisch optimierten Lüftungsanlage dar. Die Kapazität des Bereichs für die männlichen Mitarbeiter wurde um 60 Plätze erweitert und für die weiblichen Mitarbeiter wurde erstmals ein eigener Sanitär- und Umkleibereich eingerichtet.

Außerdem wurde 2010 zur Optimierung der Arbeitsprozesse im Betriebshof West die Radsatzpresse überholt. Zur Beschleunigung der Durchlaufwartung wurde ebenfalls im Betriebshof West die Besandungsanlage erneuert. Im Betriebshof Ost wurde die Waschanlage für Omnibusse ersetzt.

Anzahl Niederflur-Fahrzeuge Straßen- und Stadtbahn



TARIF UND MARKETING



Nach der erfolgreichen Einführung der KombiCard im Zuge der Fahrpreisanpassung 2009 hat der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zum Jahresbeginn 2010 mit der „9-Uhr-Karte“ sein Sortiment erneut um ein attraktives Tarifangebot erweitert. Die neue personenbezogene Monatskarte richtet sich an Kunden, welche die Bahnen und Busse außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit nutzen möchten und trägt zugleich zur Entzerrung der Frühspitze bei. Die 9-Uhr-Karte gilt montags bis freitags zwischen 9 Uhr am Vormittag und 5 Uhr nachts, am Wochenende ist sie rund um die Uhr gültig.

Das neue Ticket, das nicht an einen Kalendermonat gebunden ist, wird in zwei Varianten angeboten: Für 37 € pro Monat können alle Verkehrsmittel im KVV innerhalb eines Geltungsbereichs von drei Tarifwaben – also beispielsweise in den beiden Städten Karlsruhe und Ettlingen – genutzt werden. Wer in einem größeren Aktionsradius unterwegs sein möchte, kann für monatlich nur 52 € das gesamte Netz des KVV „erfahren“. Mittlerweile nutzen monatlich bereits über 4.000 Kunden dieses Tarifangebot.

Schon seit Längerem gab es Überlegungen, noch intensiver auf die Kunden zuzugehen und ihnen im Herzen der Fächerstadt zusätzliche Serviceleistungen anbieten zu können. Durch den Auszug der Stadtinformation aus dem Weinbrennerhaus Ende Oktober 2010 ließ sich dieser Wunsch nunmehr realisieren. In einem dreimonatigen Umbau wurde das KVV-Kundenzentrum am Marktplatz während des laufenden Betriebs neu gestaltet und auf den bislang von der Stadtinformation genutzten Bereich des Gebäudes ausgedehnt. Neben einem Express-Fahrkartenschalter für eilige Fahrgäste stehen seit 28. Januar 2011 sechs Bedienplätze für den Verkauf von Fahrausweisen sowie für qualifizierte Beratung zur Verfügung.

Darüber hinaus werden im Kundenzentrum im Weinbrennerhaus, das zudem seit Mai 2010 auch barrierefrei zugänglich ist, Serviceleistungen angeboten, die bislang nur im Kundenzentrum in der Tullastraße offeriert wurden. So können dort nun Änderungen bei den Abonnements vorgenommen sowie Ersatzfahrkarten für abhandlungskomme Fahrausweise ausgestellt und sogar das erhöhte Beförderungsentgelt bezahlt werden. Den Weg in die Oststadt können sich aber auch all jene Fahrgäste sparen, die etwas in den Bahnen und Bussen vergessen oder

verloren haben, denn das gemeinsame Fundbüro von VBK und der Schwestergesellschaft AVG befindet sich jetzt ebenfalls im Kundenzentrum am Marktplatz. Die Öffnungszeiten des Weinbrennerhauses waren bereits ab April 2010 ausgeweitet worden - auch als Ausgleich für das vorübergehend geschlossene Kundenzentrum am Europaplatz, welches im Zuge der anstehenden Bauarbeiten zur Umsetzung der Kombilösung am 31. März 2010 den Betrieb eingestellt hat.

Mit dem am 20. März 2010 eröffneten Waldseilpark gibt es auf dem Karlsruher Hausberg neben der Turmbergbahn einen weiteren Anziehungspunkt, der sich schon in den ersten Monaten bei Jung und Alt gleichermaßen großer Beliebtheit erfreut hat. Da sich die beiden Freizeitattraktionen auf dem nördlichsten Ausläufer des Schwarzwaldes ideal ergänzen, haben die VBK und der Waldseilpark gemeinsam eine Broschüre veröffentlicht und so die Informationen zu den beiden Ausflugszielen gebündelt. Zusätzlich erhalten diejenigen Besucher, die mit der ältesten Standseilbahn Deutschlands zu dem Kletterparcours anreisen, auf den Eintrittspreis eine Ermäßigung von einem Euro.

Die Internetseiten der VBK – erreichbar unter der Adresse www.vbk.info – präsentieren sich seit 10. Dezember 2010 in einem neuen, frischen Erscheinungsbild. Dabei wurde einerseits großer Wert auf eine nutzerfreundliche und barrierefreie Gestaltung gelegt, andererseits das



Merkmal eines gemeinsamen Erscheinungsbildes der Internetauftritte aller drei Verkehrsunternehmen der Stadt Karlsruhe beibehalten.

Ebenfalls seit dem 10. Dezember wird für Jahreskarteninhaber eine weitere Neuerung angeboten: Seitdem können Kunden über eine gesicherte Internetverbindung bequem vom heimischen Rechner aus Jahreskarten neu bestellen oder an ihren bestehenden Abonnements Änderungen – etwa bei der Bankverbindung – vornehmen. In dieses „Abo-Online“-Verfahren sind bislang die Umwelt-Jahreskarte, die KombiCard, die Karte ab 60 und das AboFix einbezogen.



„Das Zusammenspiel von Mechanik, Elektronik und Computer macht die Aufgabe in der Funk- und Automatenwerkstatt besonders interessant. Bei der Reparatur von mobilen und stationären Fahrkartenautomaten ist besondere Flexibilität und Ideenreichtum gefragt,

da die unterschiedlichsten Störungen auftreten können. Unsere speziellen Lösungen wurden sogar schon von anderen Verkehrsunternehmen übernommen.“
Roman Schlitz,
Informationstechnikermeister

MITARBEITER

Ein Arbeitsplatz bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe ist ein sicherer Arbeitsplatz. Denn auch 2010 ist die Zahl der Mitarbeiter erneut leicht angestiegen.

Am 31. Dezember waren bei der VBK 1.116 Mitarbeiter beschäftigt. Darüber hinaus befanden sich 37 Auszubildende in unterschiedlichen Ausbildungsberufen und -jahren in einem Ausbildungsverhältnis. Die Möglichkeit, mittels Altersteilzeit vorzeitig in den Ruhestand zu gehen, erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit. 81 Mitarbeiter nahmen die Möglichkeit wahr. So befanden sich zum 31. Dezember 48 Mitarbeiter in der Arbeitsphase und 33 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.



Die Bindung der Mitarbeiter zu ihrem Unternehmen ist seit Jahren sehr gut. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit stieg 2010 leicht auf 14,95 Jahre an. Das Durchschnittsalter dieser Mitarbeiter betrug zu diesem Zeitpunkt 44 Jahre. Für ihr langjähriges Engagement bei den VBK konnten 21 Arbeitnehmer für 25 Dienstjahre und zehn Mitarbeiter für eine Dienstzeit von 40 Jahren geehrt werden.

Der maßgebliche Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-N BW) sah für die Arbeitnehmer im Jahr 2010 eine Einmalzahlung in Höhe von 70 € sowie die lineare Erhöhung der Tabellenentgelte um 1,2 Prozent zum 1. Januar 2010 vor. Die durchschnittliche Arbeitszeit lag bei 39 Stunden pro Woche.

Personalentwicklung

Um mit der notwendigen Flexibilität auf die Herausforderungen der Zukunft reagieren zu können, werden die Mitarbeiter der VBK ständig weitergebildet. Darüber hinaus werden neue, veränderten Erfordernissen angepasste Arbeitsplatzmodelle entwickelt.

Eines dieser neuen Konzepte stellt das Zukunftsmodell Kombiprüfer dar. Dabei handelt es sich um Mitarbeiter, die später im Fahr- und Prüfdienst eingesetzt werden sollen. Die ersten vier Mitarbeiter aus dem Fahrdienst erhielten bereits die Zusatzausbildung, in der tarifliche und rechtliche Grundlagen, aber auch der richtige Umgang besonders mit schwierigen Fahrgästen vermittelt wurden. Als Kombiprüfer sollen Mitarbeiter eingesetzt werden, die sich im Fahrdienst als besonders qualifiziert erwiesen haben.

Zu den Themen „Richtig im Brandfall reagieren“ und „Entstehung von Bränden vermeiden“ wurden alle Mitarbeiter der Verwaltung von März bis Mai 2010 geschult. Im theoretischen und praktischen Unterricht wurden das richtige Verhalten im Ernstfall erörtert, Fluchtwege und



Sammelpunkte abgegangen und der Umgang mit Feuerlöschern bzw. Rettungsdecken geprobt. Andere Abteilungen wie Werkstätten und Fahrdienst werden mit Schulungen folgen.

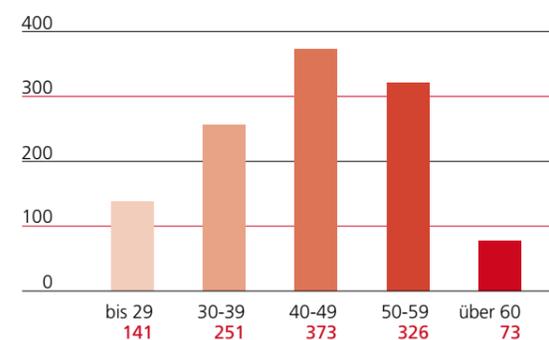
Nach mittlerweile mehr als zehn Jahren mussten die VBK auch eine neue Generation von Dienstaussweisen an ihre Mitarbeiter ausgeben. Mit den neu ausgestellten Kunststoffkarten sind die VBK für die Zukunft gerüstet. Der neue Ausweis erstrahlt selbstverständlich im neuen

Corporate Design und ist zusätzlich unterhalb des Fotos mit einem Strichcode versehen. Neben den bisherigen Funktionsmöglichkeiten wie Legitimierung, Zugangskontrolle, Zeiterfassung, Kantinenbezahlung und Fahrtberechtigung sind die neuen Ausweise für weitere Verwendungsmöglichkeiten vorbereitet. Es ist denkbar, dass in Zukunft mit ihnen zum Beispiel Zahlungen an Automaten oder ähnliche Sonderfunktionen erfolgen können.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Betriebshof Gerwigstraße eröffnete am 12. April 2010 die neue Kindertagesstätte „Mikado“. Dieses Projekt wurde in Zusammenarbeit zwischen der Arbeiterwohlfahrt (AWO), der Stadt Karlsruhe, der EnBW und den VBK, die das Grundstück zur Verfügung gestellt haben, ermöglicht.

13 pädagogische Fachkräfte betreuen 55 Kinder im Alter von wenigen Monaten bis sechs Jahren. Diese kommen dabei in den Genuss einer bilingualen Erziehung mit den Sprachen Deutsch und Französisch. Das bedarfsgerechte Erziehungs- und Betreuungsangebot im Vorschulalter eröffnet den Kindern gesellschaftliche Chancen und ermöglicht den Eltern, eine verbesserte Vereinbarkeit zwischen Beruf und Familie. 16 Plätze sind für die Kinder von VBK-Mitarbeitern reserviert.

Altersstruktur VBK



Gesundheitsprävention

Am 21. Juni 2010 fand zum ersten Mal in den Räumen der VBK ein sogenannter Gesundheitstag statt. An den Ständen und bei den Vorträgen konnten sich die Mitarbeiter einen ganzen Tag lang rund um Körper und Geist informieren. Die Aktion wurde von der Barmer GEK in Zusammenarbeit mit ihren Kooperationspartnern und dem Ambulanten Zentrum am Entenfang durchgeführt. Bei den Angeboten wie Seh-, Hör- und Venentests, Muskelspannungsgeräten sowie zahlreichen Fachvorträgen mit praxisnahem Bezug stand nicht die Quantität, sondern in erster Linie die Qualität der Maßnahmen im Vordergrund. Neben der Rückenschule, die Ergonomie am Arbeitsplatz und der Teilnahme am Pilotprojekt BESTi stellte der Gesundheitstag einen weiteren Schritt im ausgearbeiteten Gesamtkonzept dar.

Die VBK fördern die Teilnahme ihrer Mitarbeiter an den populären Volksläufen in der Region, wie z.B. der „Badischen Meile“ oder dem Stadtwerke-Lauf. 2010 nahmen 25 Sportler, ausgestattet mit einheitlichen roten Lauftrikots, an einer der drei Disziplinen der Badischen Meile über 8,889 Kilometer teil. Bei der 27. Auflage des Stadtwerke-Laufs waren sogar 27 Laufbegeisterte am Start.

Ausbildungsoffensive

Die VBK sind sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und bilden deswegen seit Jahren und auch 2010 über dem betrieblichen Bedarf aus. Die Ausbildung in den technischen Berufen überwiegt aufgrund der Unternehmensausrichtung weiterhin. Im Berichtsjahr 2010 befanden sich insgesamt 37 Auszubildende im Unternehmen, davon waren zwölf Feinwerkmechaniker, elf Elektroniker – Fachrichtung Energie- und Gebäudetechnik, sieben Kfz-Mechatroniker, ein Fahrzeuglackierer, drei Industriekaufleute und eine Bauzeichnerin. Hinzu kommen noch zwei angehende Fachkräfte im Fahrbetrieb, die 2010 als erste in diesem Ausbildungsberuf bei den VBK ihre Ausbildung begannen. Allen neun Auszubildenden, die 2010 ihre



Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, konnte zumindest ein befristeter Arbeitsvertrag angeboten werden.

Die VBK haben sich entschlossen, mit der „Fachkraft im Fahrbetrieb“ (FiF) ab 2010 einen neuen Ausbildungsberuf anzubieten. Zusammen mit nur einem weiteren Betrieb in Deutschland sind die VBK die ersten, die die FiF für Bus und Straßenbahn gleichzeitig ausbilden. Die Ausbildung dauert drei Jahre, in denen den Auszubildenden Kenntnisse in den unterschiedlichsten Bereichen wie Fahrzeugtechnik, Verkehrsservice, Verkehrsmanagement und kaufmännische Abteilung vermittelt werden. Die Lernphasen im Betrieb werden wie in jedem von der IHK anerkannten Ausbildungsberuf durch Unterricht in der Berufsschule ergänzt. 2011 wollen die VBK zwei weitere junge Menschen zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausbilden.

Um Schüler für eine Ausbildung bei den VBK zu begeistern, waren die VBK auf drei Ausbildungsmessen vertreten. Bei den Veranstaltungen der Agentur für Arbeit, der IHK Karlsruhe und auch auf der Messe in der Festhalle



in Stutensee konnten sich Schüler und Schülerinnen ab der achten Klasse über die Ausbildungen bei den VBK genauestens informieren.

Der diesjährige Erfahrungsaustausch führte die Auszubildenden in die Domstadt Köln. Bei den Kölner Ver-

kehrsbetrieben fand ein Informationsaustausch über die Ausbildung und deren Qualität statt. Im weiteren Verlauf wurden neue Eindrücke von den dortigen Ausbildungs- und Hauptwerkstätten gesammelt.



„Ich wollte schon immer durch Farben den Alltag schöner gestalten und machte zuerst ein Praktikum und anschließend eine Ausbildung zum Kfz-Lackierer bei den VBK. In meiner heutigen Tätigkeit als Lackierer Sorge ich für das bekannte Erscheinungsbild der Busse und Bahnen. Wenn alles strahlend neu

aussieht, steigt jeder Fahrgast gerne in die Busse und Bahnen der VBK ein.“
Patrick Wieser, Kfz-Lackierer





46
47

Jahresabschluss

Kurzübersicht	47
Bilanz	48
Gewinn- und Verlustrechnung	50
Anhang	52
Konzern-Anlagennachweis	58
Bestätigungsvermerk	60
Bericht des Aufsichtsrates	61

KURZÜBERSICHT

	2010 in Mio. €	2009 in Mio. €
Bilanzsumme	278,5	262,4
Anlagevermögen	212,3	200,7
Vorräte	21,4	20,9
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	43,9	40,5
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,9	0,3
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	58,2	56,6
Verbindlichkeiten	77,2	62,6
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	2,4	2,4
Aufwand	127,2	131,4
Ertrag	127,2	131,4
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0



„Das theoretische Wissen aus meinem BWL-Studium fließt in die tägliche Arbeit des operativen und strategischen Controllings mit ein. Für die Analyse von Prozessen und die Errechnung und Erhebung von betrieblichen und wirtschaftlichen Kennzahlen bei den VBK ist

eine vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit mit allen Abteilungen im Unternehmen Voraussetzung und der Schlüssel zum Erfolg.“

Angela Hagenmeier,
Diplom-Betriebswirtin

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2010

Aktivseite	31.12.2010 €	31.12.2010 €	31.12.2009 €
A. Anlagevermögen			
I. Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände	782.618,00		749.061,00
II. Sachanlagen	211.253.112,30		199.718.296,50
III. Finanzanlagen	223.892,46		233.713,23
	212.259.622,76		200.701.070,73
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21.367.208,23		20.903.046,23
2. Waren	27.148,46		18.004,05
	21.394.356,69		20.921.050,28
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.355.679,26		11.605.246,27
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.296.113,21		608.372,07
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	90.728,38		117.897,81
4. Forderungen gegen Gesellschafter	24.557.686,25		23.497.671,30
5. Sonstige Vermögensgegenstände	6.647.849,21		4.676.031,49
	43.948.056,31		40.505.218,94
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	946.033,98		289.373,23
	946.033,98		289.373,23
	66.288.446,98		61.715.642,45
	278.548.069,74		262.416.713,18

Passivseite	31.12.2010 €	31.12.2010 €	31.12.2009 €
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	11.405.256,00		10.740.294,00
2. Sonstige Rückstellungen	46.746.797,82		45.817.516,83
	58.152.053,82		56.557.810,83
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	28.510.544,79		31.059.538,37
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.621.228,93		6.256.853,79
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.117.107,75		978.634,90
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	38.547.403,06		23.271.002,50
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	0,00		484.427,03
6. Sonstige Verbindlichkeiten	1.372.573,83		512.555,18
davon aus Steuern 420.003,77 € (Vorjahr 421.273,89 €) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1.876,09 € (Vorjahr 10.409,15 €)			
	77.168.858,36		62.563.011,77
E. Rechnungsabgrenzungsposten		2.362.731,39	2.431.464,41
		278.548.069,74	262.416.713,18

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01.2010 – 31.12.2010	01.01.2009 – 31.12.2009
	€	€
1. Umsatzerlöse	89.559.247,09	92.558.808,63
2. Verminderung (Vorjahr Erhöhung) des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	-132.036,06	186.333,75
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	824.348,41	1.067.796,29
4. Sonstige betriebliche Erträge	12.463.981,45	13.977.803,01
	102.715.540,89	107.790.741,68
5. Materialaufwand		
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	18.758.759,69	20.149.733,67
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	22.352.784,55	30.311.719,54
	41.111.544,24	50.461.453,21
6. Personalaufwand		
a. Löhne und Gehälter	42.435.405,56	41.878.599,37
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 3.611.270,63 € (Vorjahr 4.398.929,66 €)	12.476.972,59	12.650.337,02
	54.912.378,15	54.528.936,39
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	15.225.861,64	14.541.840,95
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	10.539.171,75	9.087.282,22
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9.371,97	10.234,19
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon von verbundenen Unternehmen 56.976,85 € (Vorjahr 144.869,26 €)	144.057,18	181.218,99
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.675.524,77	2.708.500,90
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-22.595.510,51	-23.345.818,81
13. Außerordentliche Erträge	106.625,04	0,00
14. Außerordentliche Aufwendungen	1.577.408,00	0,00
15. Sonstige Steuern	155.432,37	85.374,22
16. Erträge aus Verlustübernahme	24.221.725,84	23.431.193,03
17. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00



„Mir macht es Spaß, Metall zu bearbeiten. Nach einem Praktikum bei den VBK fasste ich meinen Entschluss, eine Ausbildung in dem Unternehmen zu beginnen. Durch meinen Schwerpunkt Maschinenbau, der überwiegend bei den Schienenfahrzeugen besteht, erlerne

ich Techniken wie Bohren, Fräsen, Drehen und andere mehr. Ich sammle Erfahrungen und Kenntnisse, die mir in meiner späteren Tätigkeit nützlich sein werden.“
Sinan Karabudak,
Auszubildender Feinwerkmechanik

ANHANG FÜR 2010

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

Allgemeine Angaben und Erläuterungen

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die Gliederung der Bilanz erfolgte nach den Vorschriften der §§ 266 ff. HGB, die Gewinn- und Verlustrechnung nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB.

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.

Sofern im Zuge der Einführung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) Änderungen in der Bilanzierung und Bewertung sowie in der Darstellung notwendig waren, wurden diese erstmals zum 1. Januar 2010 umgesetzt. Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund dieser möglichen Änderungen nicht angepasst.

Im Rahmen der erstmaligen vollumfänglichen Anwendung der Rechnungslegungsvorschriften des BilMoG wurde entsprechend Artikel 67 Abs. 8 Satz 1 2. Halbsatz EGHGB auf die Anwendung der Regelungen zur Darstellungstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 6 HGB, § 265 Abs. 1 HGB) sowie die Anhangangaben hierzu (§ 284 Abs. 2 Nr. 3 HGB) verzichtet.

Die Bewertungsmöglichkeiten wurden gegenüber dem Vorjahr den geänderten Vorschriften gemäß BilMoG angepasst. Ergebniswirksame Anpassungen durch geänderte Bewertungsmethoden im Übergangsjahr 2010 werden gemäß Artikel 67 Abs. 7 EGHGB unter den Posten „außerordentliche Erträge“ bzw. „außerordentliche

Aufwendungen“ in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten bilanziert und werden, sofern sie der Abnutzung unterliegen, entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert.

Bei den gewährten Investitionszuschüssen wird von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, diese erfolgsneutral von den Anschaffungskosten zu kürzen. Im Anlagenspiegel werden diese Zuschüsse unter den Abschreibungen ausgewiesen.

Das Sachanlagevermögen ist zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und wird, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert. Zinsen für Fremdkapital sind nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Bei beweglichen Vermögensgegenständen, die in 2007 und 2008 zugegangen sind, wird die degressive Abschreibungsmethode angewandt. Zur linearen Methode wird in dem Jahr, für welches die lineare Methode erstmals zu höheren Jahresabschreibungsbeträgen führt, übergegangen. Die übrigen Anlagegüter werden linear abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter sind bis zum 31. Dezember 2007 bis zu einem Netto-Einzelwert von 410,00 € im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst worden.

Für Anlagegüter, die nach dem 31. Dezember 2007 mit einem Netto-Einzelwert von mehr als 150,00 € bis 1.000,00 € angeschafft worden sind, wurde der jährlich steuerlich zu bildende Sammelposten aus Vereinfachungsgründen in die Handelsbilanz übernommen und pauschalierend jeweils 20 Prozent p.a. im Zugangsjahr und den vier darauf folgenden Jahren abgeschrieben. Die

Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden im Übrigen zeitanteilig vorgenommen.

Ab dem 1. Januar 2010 wurden geringwertige Anlagegüter zu einem Netto-Einzelwert von 410,00 € im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden, soweit handelsrechtlich geboten, vorgenommen.

Zuschreibungen erfolgen, sobald die Gründe für in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen entfallen sind.

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

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen oder zu niedrigeren Tagespreisen am Bilanzstichtag aktiviert. Zinsen für Fremdkapital sind nicht in den Herstellungskosten einbezogen.

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

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten ist zum Nennwert bewertet.

Die Pensionsrückstellungen sind für handelsrechtliche Zwecke nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der sog. „Projected Unit Credit-Methode“ (PUC-Methode) mit einem Rechnungszinsfuß von 5,15 Prozent auf Basis der Heubeck-Richttafel 2005 G errechnet worden.

Der Ermittlung wurde eine Kostensteigerung bei Anwartschaften und Renten von 2,0 Prozent zugrunde gelegt.

Im Rahmen einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung wird erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen durch die sonstigen Rückstellungen Rechnung getragen. Die Bewertung erfolgt zum Erfüllungsbetrag. Langfristige Rückstellungen werden abgezinst.

Die Verbindlichkeiten sind zu Ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

Ausweisänderungen

Die Forderungen gegenüber der Albtalverkehrsgesellschaft mbH, Karlsruhe, sowie gegenüber der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH, Karlsruhe, in Höhe von 8.970 T€ (Vorjahr 9.286 T€) wurden umgegliedert von den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in die Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Umgliederung wurde der besseren Vergleichbarkeit wegen in der Vorjahresbilanz ebenfalls durchgeführt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe, sowie gegenüber der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH, Karlsruhe, in Höhe von 2.739 T€ (Vorjahr 1.649 T€) wurden umgegliedert von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in die Position Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Umgliederung wurde der besseren Vergleichbarkeit wegen in der Vorjahresbilanz ebenfalls durchgeführt.

Angaben zu Positionen der Bilanz Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung ergeben sich aus dem als Anlage 1 beigefügten Anlagenspiegel.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Eigenkapital

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.

Sonderposten

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.

Rückstellungen

Pensionsrückstellungen

Der sich aus der geänderten Bewertung der Pensionsrückstellungen ergebende Unterschiedsbetrag in Höhe von 3.687.619 € wird gemäß Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB i.d.F. BilMoG bis spätestens zum 31. Dezember 2024 in jedem Geschäftsjahr zu mindestens einem Fünftel zugeführt. Im Geschäftsjahr sind 246 T€ zugeführt worden, sodass noch 3.442 T€ offen sind.

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	28.511 (Vj. 31.060)	3.020 (Vj. 5.008)	21.636 (Vj. 21.071)	3.855 (Vj. 4.981)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.621 (Vj. 4.608)	7.621 (Vj. 4.608)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.117 (Vj. 2.627)	1.117 (Vj. 2.627)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	38.547 (Vj. 23.271)	27.847 (Vj. 12.571)	0 (Vj. 0)	10.700 (Vj. 10.700)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0 (Vj. 484)	0 (Vj. 484)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Sonstige Verbindlichkeiten	1.373 (Vj. 513)	1.373 (Vj. 513)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Gesamtbetrag	77.169 (Vj. 62.563)	40.978 (Vj. 25.811)	21.636 (Vj. 21.071)	14.555 (Vj. 15.681)

Die sonstigen Rückstellungen umfassen im Wesentlichen ausstehende Lieferantenrechnungen (1.325 T€; Vj. 784 T€), Altersteilzeit- und Beihilferegulierung sowie sonstige Vorsorgebeträge für Personalaufwendungen (15.999 T€; Vj. 14.288 T€), durchzuführende Arbeiten an Niederflurstraßenbahnen wegen neuer Sicherheitsnormen (11.101 T€; Vj. 11.101 T€), drohende Verluste (4.517 T€; Vj. 4.384 T€), durchzuführende Hauptuntersuchungen an Schienenfahrzeugen (1.831 T€; Vj. 3.117 T€), Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden (9.841 T€; Vj. 7.682 T€), unterlassene Instandhaltung (1.598 T€; Vj. 3.885 T€) und sonstige Rückstellungen im Rahmen der kaufmännischen Vorsicht (536 T€; Vj. 577 T€).

Die Gesellschaft nimmt das Beibehaltungswahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB i.d.F. BilMoG in Anspruch. Überdeckungen ergeben sich zum Bilanzstichtag bei den Personalarückstellungen und sonstigen Rückstellungen in Höhe von 10 T€.

Weiterhin nimmt die Gesellschaft das Beibehaltungswahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB i.d.F. BilMoG hinsichtlich Rückstellungen nach § 249 Abs. 1 Satz 3

und Abs. 2 HGB in der bis zum 28. Mai 2009 geltenden Fassung in Anspruch.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 2.363 T€ (Vorjahr 2.431 T€) enthält anteilige Einnahmen aus Zeitkarten.

Latente Steuern

Die Gesellschaft ist Organgesellschaft der Organträgerin KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH. Es besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. In diesem Fall sind latente Steuern aufgrund von unterschiedlichen Wertansätzen bei der Organgesellschaft im Abschluss des Organträgers als Steuersubjekt zu berücksichtigen.

Haftungsverhältnisse

Als Sicherheiten bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte aus empfangenen Lieferungen. Zum Zwecke der Altersversorgung für einen Teil der Mitarbeiter sind die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH Mitglied des Kommunalen Versorgungsverbands Baden-Württemberg – Zusatzversorgungskasse (ZVK). Die mittelbare Versorgungszusage, welche die VBK aufgrund der Verpflichtung gegenüber ihren Mitarbeitern gegeben hat, ist entsprechend der Satzung der ZVK ausgestaltet. Nach Auffassung des Hauptfachausschusses (HFA) des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) sind subsidiäre Versorgungsverpflichtungen gegenüber den Versicherten und deren Hinterbliebenen sowohl im Falle bereits laufender Rentenzahlungen durch die Versorgungskasse als auch bei Versorgungszusagen seitens der Gesellschaft als öffentlichem Arbeitgeber zu bewerten. Die betriebliche Altersversorgung wird von der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen 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 2010 7,57 Prozent. In 2010 waren für die Zusatzversorgungskasse 40.081 T€ umlagepflichtig.

Für 15 Niederflurbusse besteht eine Sicherungsvereinbarung aufgrund von Darlehen der Sparkasse Karlsruhe Ettlingen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo beläuft sich auf 53.993 T€.

Weiterhin bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen aus dem Konzessionsvertrag in Höhe von 8.088 T€ (Vj. 8.627 T€). Der Konzessionsvertrag endet im Jahr 2025.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Dauerschuldverhältnissen bestehen in Höhe von 9.642 T€ (Vj. 9.179 T€).

Zur Absicherung der Beschaffungskosten für Strom wurden für die Jahre 2011 und 2012 Rohwarentermingeschäfte auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2010 ergeben sich auf Basis der Mark to Market Methode folgende Werte:

	Nominalwert €	Unterschiedsbetrag zum Zeitwert €
Stromtermingeschäfte 2011	3.082	-56
Stromtermingeschäfte 2012	660	-17

Für die negativen Marktwerte wurden aufgrund der Anfang 2011 wieder gestiegenen Strombeschaffungskosten keine Rückstellungen gebildet.

Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse	2010 T€	2009 T€
Nach Bereichen		
Beförderungserlöse	62.993	65.378
Sonstige Umsatzerlöse	26.566	27.181
	89.559	92.559

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 30 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich erhaltenen Zahlungen nach SGB IX.

Weiterhin sind in den Umsatzerlösen Nachzahlungen aus Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Auftrag der AVG in Höhe von 21 T€ enthalten. Bei diesen Beträgen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge für Erstattungen von Versicherungsschäden aus Vorjahren in Höhe von 1.297 T€, nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 610 T€, 208 T€ aus der Auflösung von Rückstellungen, 129 T€ realisierte Buchgewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie 91 T€ aus Zahlungseingängen auf abgeschriebene Forderungen enthalten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind als periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.561 T€ im Wesentlichen für Buchverluste aus dem Abgang von Vermögensgegenständen von 527 T€ und Abschreibungen auf Forderungen in Höhe von 102 T€ enthalten.

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen sind enthalten: Darlehenszinsen, Zinsen für kurzfristige Finanzierung über das Clearingkonto der Stadt, Bürgschaftsgebühren sowie die Aufzinsung von Rückstellungen (224 T€).

Prüfungs- und Beratungsgebühren

Von einer Angabe nach § 285 Nr. 17 HGB wird abgesehen, da die Angaben im Konzernabschluss der KVVH, in den der Jahresabschluss der VBK mit einbezogen wird, enthalten sind.

Außerordentliches Ergebnis

Bewertungsanpassungen aus der Umstellung auf BilMoG wurden gemäß Art. 67 Abs. 7 EGHGB im Geschäftsjahr 2010 als außerordentlicher Ertrag in Höhe von 107 T€ und außerordentlicher Aufwand in Höhe von 1.577 T€ berücksichtigt.

Sonstige Angaben

Für 2011 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 50.050 T€ vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 10,9 Mio. € erwartet. Hinzu kommen übertragene Mittel aus den Vorjahren.

Der Abschluss der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wird in den Abschluss der KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs-, und Hafen GmbH, Karlsruhe, (Konzernabschluss) einbezogen (größter Kreis von Unternehmen im Sinne des § 285 S. 1 Nr. 14 HGB).

Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Personalverhältnisse

Während des Jahres 2010 waren bei den VBK durchschnittlich 1.114 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Davon waren 28 Beamte und 1.086 nicht beamtet. Hinzu kamen durchschnittlich 32 Auszubildende und 31 Aushilfskräfte. Weitere 14 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 36 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit

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

Bezüglich der Veröffentlichung der Aufwendungen für die Geschäftsführung wird die Befreiung gemäß § 286 Abs. 4 HGB in Anspruch genommen.

Für Altersbezüge früherer Organe wurden 125 T€ aufgewendet.

An Aufsichtsratsmitglieder wurde im Berichtsjahr ein Vorschuss in Höhe von 1.200 € ausbezahlt. Dieser wird zinslos in Raten von monatlich 60 € zurückbezahlt. Der Stand zum 31. Dezember 2010 beträgt 1.200 €.

Für frühere Organe besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 1.321 T€.

Organe der VBK GmbH

Aufsichtsrat

Aufsichtsratsvorsitzende
Margret Mergen,
Erste Bürgermeisterin der Stadt Karlsruhe

Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender
Stadtrat Hans Pfalzgraf, Maschinenschlosser i.R.

Aufsichtsratsmitglieder

Jean-Claude Durand,
freigestellter Betriebsrat

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

Stadträtin Angela Geiger,
Hausfrau

Thomas Hoffmann,
Personalsachbearbeiter

Stadtrat Johannes Honné,
Dipl.-Ing., Softwareentwickler

Stadtrat Dr. Albert Käuflein,
Leiter des Roncalli-Forums Karlsruhe (Bildungswerk der Erzdiözese Freiburg)

Stadtrat Thomas Kalesse,
Schreinermeister

Harald Klingler,
Kfz-Elektriker

Stadträtin Bettina Lisbach,
Softwareentwicklerin

Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz,
Abteilungsleiterin in der Landesanstalt für Umwelt,
Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Stadtrat Sven Maier,
Wahlkreisreferent

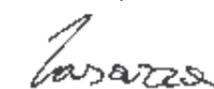
Renate Motzbäuchel,
Verkehrsmeisterin

Bertram Wagner,
Mitarbeiter im Kundenzentrum

Geschäftsführung

Dr. Walter Casazza

Karlsruhe, den 30. März 2011


Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

ANLAGENNACHWEIS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2010

Posten des Anlagevermögens	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Restbuchwerte		
	Anfangsstand 01.01.2010	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2010	Anfangsstand 01.01.2010	Abschreibungen im Geschäftsjahr	Angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausgewiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2010	Restbuchwerte am Ende des Geschäftsjahres	Restbuchwerte am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres	
	€	+	-	+/-	€	€	+	-	+/-	€	€	€	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände													
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und anlagenähnliche Rechte	4.177.497,77	280.688,85	148,79	0,00	4.458.037,83	3.428.436,77	(K) 0,00 247.131,85	148,79	0,00	3.675.419,83	782.618,00	749.061,00	
Sachanlagen													
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	99.355.093,77	390.413,91	0,00	0,00	99.745.507,68	55.127.844,15	(K) 0,00 1.399.650,91	0,00	0,00	56.527.495,06	43.218.012,62	44.227.249,62	
Bauten auf fremden Grundstücken	4.588.178,77	-19.073,21	591.509,75	0,00	3.977.595,81	3.339.354,77	(K) 0,00 99.105,79	360.000,00 58.456,75	0,00	3.020.003,81	957.592,00	1.248.824,00	
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	261.036.007,32	6.448.260,29	3.289.720,41	2.394.146,42	266.588.693,62	189.238.519,32	(K) 3.566.167,13 4.999.458,76	637.416,61 2.284.845,98	0,00	194.881.882,62	71.706.811,00	71.797.488,00	
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	223.473.204,79	2.398,76	2.536.842,67	0,00	220.938.760,88	159.081.049,95	(K) 0,00 7.140.087,76	850.257,96 1.686.584,71	0,00	163.684.295,04	57.254.465,84	64.392.154,84	
Maschinen und maschinelle Anlagen	8.083.140,91	381.107,11	0,00	201.108,52	8.665.356,54	7.020.973,91	(K) 0,00 148.184,63	0,00	0,00	7.169.158,54	1.496.198,00	1.062.167,00	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	38.101.129,65	1.213.046,01	736.315,15	172.736,62	38.750.597,13	33.705.099,83	(K) 27.179,26 1.192.241,94	735.448,44	0,00	34.189.072,59	4.561.524,54	4.396.029,82	
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	13.448.122,87	24.665.268,19	36.635,82	-2.767.991,56	35.308.763,68	853.739,65	(K) 2.396.515,73 0,00	0,00 0,00	0,00	3.250.255,38	32.058.508,30	12.594.383,22	
	648.084.878,08	33.081.421,06	7.191.023,80	0,00	673.975.275,34	448.366.581,58	(K) 5.989.862,12 14.978.729,79	6.613.010,45	0,00	462.722.163,04	211.253.112,30	199.718.296,50	
Finanzanlagen													
Ausleihungen	280.049,03	0,00	11.652,06	0,00	268.396,97	46.335,80	(Z) -1.831,29	0,00	0,00	44.504,51	223.892,46	233.713,23	
	652.542.424,88	33.362.109,91	7.202.824,65	0,00	678.701.710,14	451.841.354,15	(K) 5.989.862,12 (Z) -1.831,29 15.225.861,64	6.613.159,24	0,00	466.442.087,38	212.259.622,76	200.701.070,73	

(K) = Zuschüsse (Z) = Zuschreibungen

(21.213.892,47) inkl. Finanzanlagen

BESTÄTIGUNGSVERMERK

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

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Karlsruhe, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung 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 Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und

des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. 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.“

Mainz, 30. März 2011
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Hauptmann
Wirtschaftsprüfer


Rettich
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 2010 sind von der zum Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Standort Stuttgart, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Prüfung hat keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben.

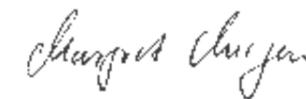
Der Aufsichtsrat billigt den Bericht des Geschäftsführers und den Jahresabschluss.

Das Jahresergebnis wurde gemäß Organschaftsvertrag an den Gesellschafter abgeführt.

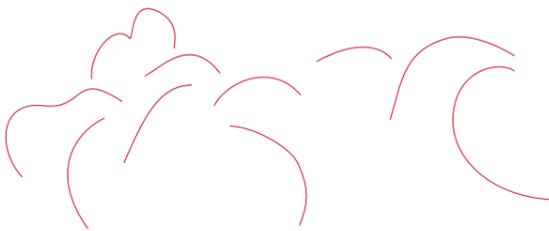
Für die im Geschäftsjahr 2010 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2011

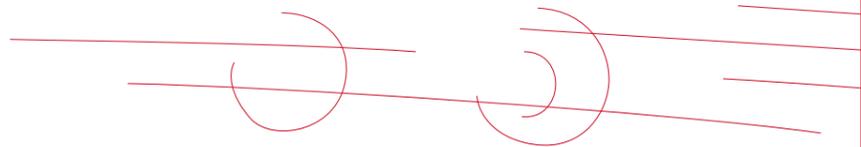
Der Aufsichtsrat



Erste Bürgermeisterin
Margret Mergen
Vorsitzende des Aufsichtsrats



62
63



Impressum

Konzeption und Gestaltung
SALT: Werbeagentur GmbH

Redaktion
Controlling/Betriebswirtschaft der VBK
– Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Fotos
Archiv VBK;
Artis Uli Deck, Karlsruhe;
Reichert und Hönig, Ettlingen;
EvoBus GmbH
Bombardier Transportation

Druck und Verarbeitung
E&B engelhardt und bauer
Druck und Verlag GmbH

