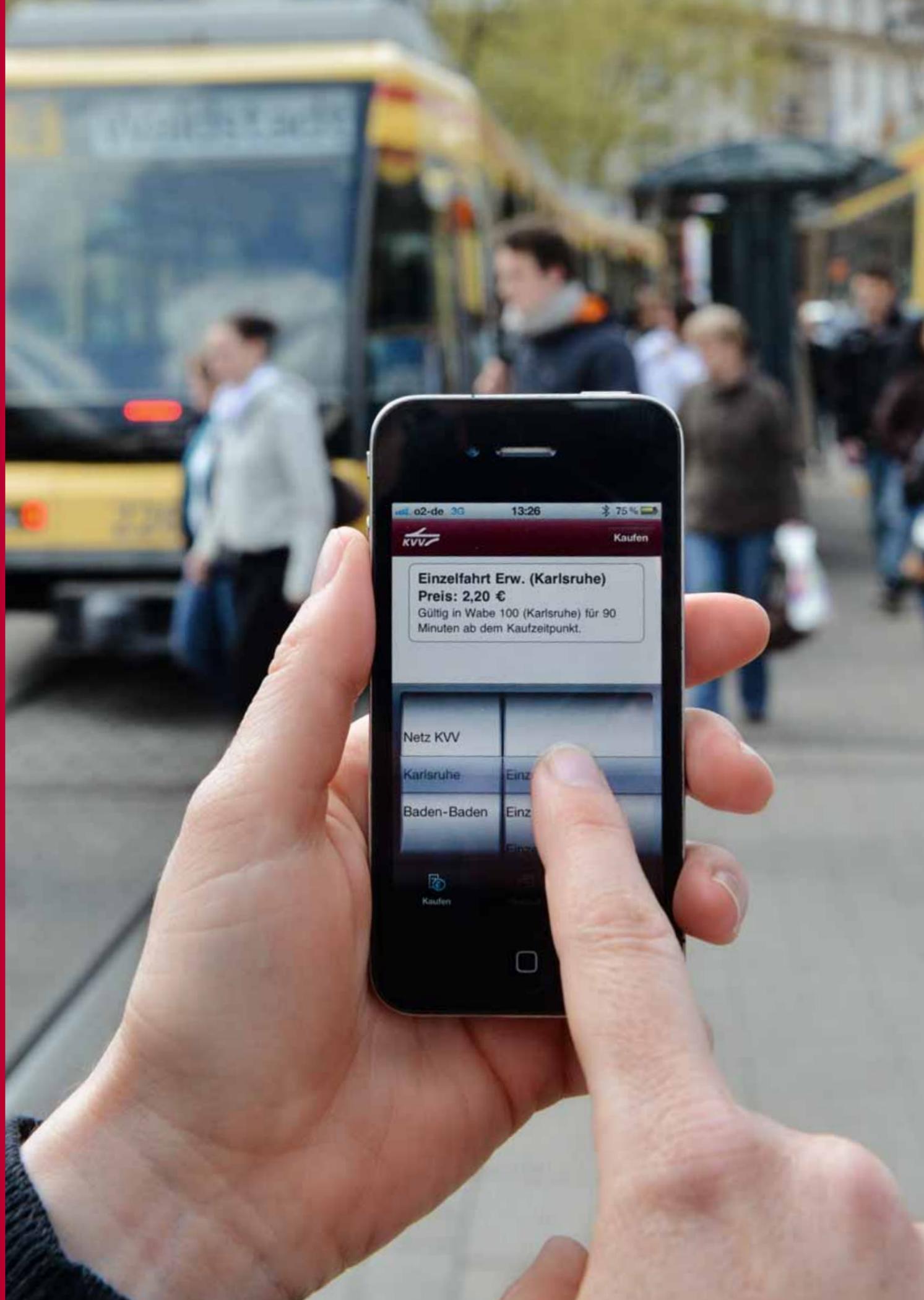




MOBIL.
VERLÄSSLICH.
ANGENEHM.

2011

GESCHÄFTSBERICHT

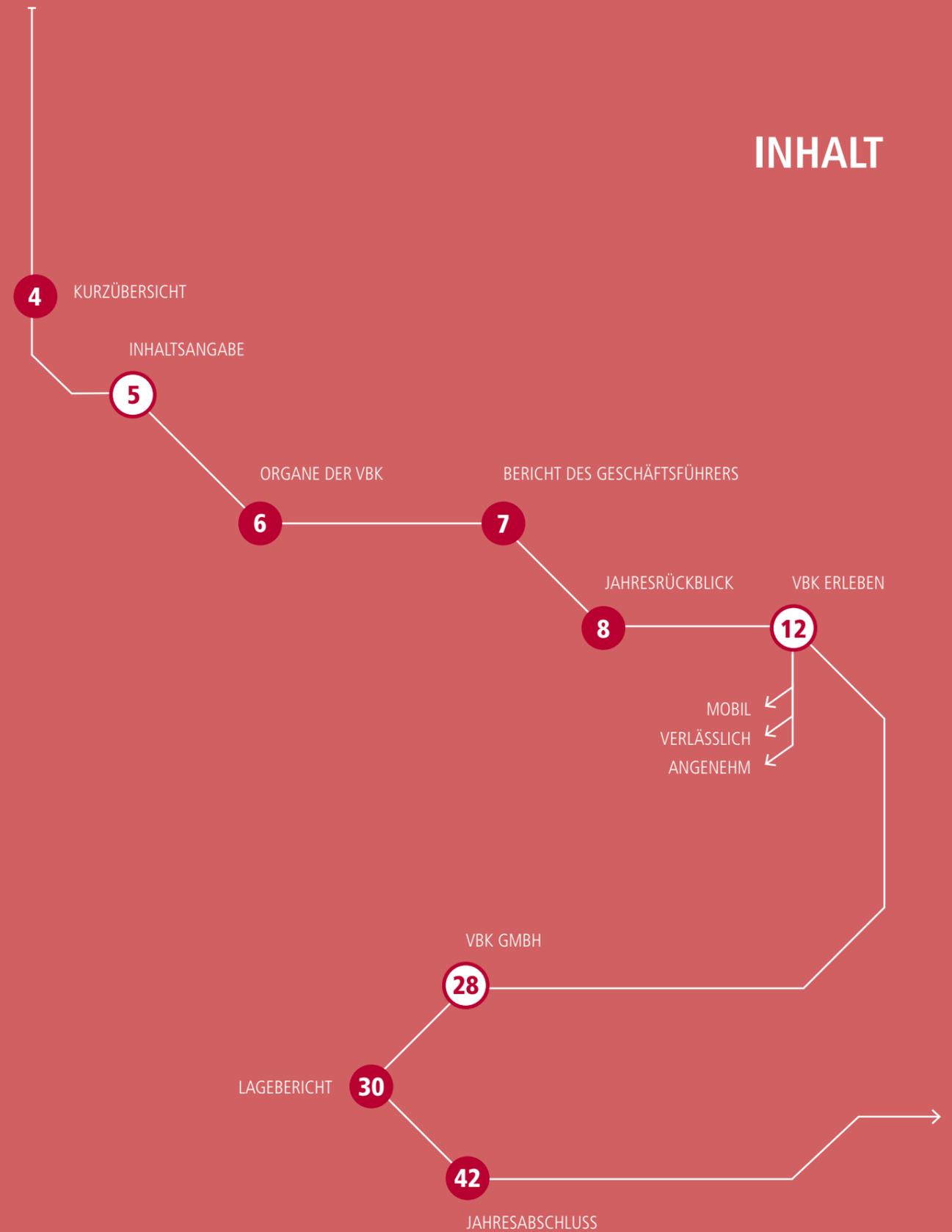


KURZÜBERSICHT

BETRIEBSZAHLEN	2011	2010
VERKEHRSLAISTUNG		
Fahrgäste in Mio.*	114,4	112,8
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	100,0	98,5
Omnibusbetrieb	14,3	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	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.151,0	2.139,4
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.874,7	1.855,7
Omnibusbetrieb	275,4	282,8
Turmbergbahn / Schlossgartenbahn	0,9	0,9
BETRIEBSSTRECKENLÄNGE IN KM (PER 31.12.)		
Stadt- u. Straßenbahnbetrieb	68,9	68,9
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	158,3	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 Fzge.)		
Anzahl der Schienenfahrzeuge		
Triebwagen insgesamt	128	128
Straßenbahnwagen (sechs- und achtachsig)		
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	45
Niederflurwagen GT 8-70/N	20	20
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsig)	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

INHALT



ORGANE DER VBK GMBH

Geschäftsführung

DR. WALTER CASAZZA

Aufsichtsrat

VORSITZENDE

MARGRET MERGENErste Bürgermeisterin
der Stadt Karlsruhe

STELLV. VORSITZENDER

HANS PFALZGRAF

Stadtrat

Maschinenschlosser i. R.

JEAN-CLAUDE DURAND

Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit

DR. EBERHARD FISCHER

Stadtrat

Geschäftsführer der PR-Agentur Text u. Design,
Karlsruhe**ANGELA GEIGER**

Stadträtin

Hausfrau

THOMAS HOFFMANN

Personalsachbearbeiter

JOHANNES HONNÉ

Stadtrat

Dipl.-Ing., Softwareentwickler

DR. ALBERT KÄUFLEIN

Stadtrat

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

Stadtrat

Schreinermeister

HARALD KLINGLER

KFZ-Elektriker

BETTINA LISBACH

Stadträtin

Softwareentwicklerin

GABRIELE LUCZAK-SCHWARZ

Stadträtin

Abteilungsleiterin i. d. Landesanstalt f. Um-
welt, Messungen und Naturschutz Bad.-Württ.**SVEN MAIER**

Stadtrat

Wahlkreisreferent

RENATE MOTZBÄUCHEL

Verkehrsmeisterin

BERTRAM WAGNER

Mitarbeiter im Kundenzentrum

BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS

Den Verkehrsbetrieben Karlsruhe ist es im Jahr 2011 gelungen, den eingeschlagenen Erfolgskurs fortzusetzen – und das trotz der teilweise erschwerten Rahmenbedingungen. Die Fahrgastzahlen konnten um 1,4 Prozent gesteigert werden. Die Steigerungsrate liegt damit über dem Bundestrend von 0,7 Prozent. Zu dieser sehr erfreulichen Entwicklung haben neben den attraktiven Tarifangeboten für Stammkunden wie beispielsweise der KombiCard auch die deutlich angestiegenen Benzin- und Dieselpreise beigetragen, welche immer mehr Autofahrer zum Umsteigen in unsere Busse und Bahnen bewegen.

Um für die Zukunft gerüstet zu sein, um möglichst noch mehr Fahrgäste transportieren zu können und auch um den Komfort für unsere Kunden weiter zu steigern, haben wir im vergangenen Jahr 25 neue Niederflurfahrzeuge bestellt, die ab 2013 ausgeliefert werden. Mit diesen neuen modernen Fahrzeugen werden nicht nur die alten Hochflur-Straßenbahnwagen ersetzt. Damit ist auch ein großer Schritt in Richtung Barrierefreiheit im ÖPNV gemacht. Außerdem schaffen wir zusätzliche Kapazitäten.

Die VBK und ihre Schwesterunternehmen AVG und KASIG bauen auch das Schienennetz in Karlsruhe und der Region weiter aus – und das mit großem Erfolg. So werden wir die neue Straßenbahn Südost bereits im September 2012 und somit vor dem ursprünglich vorgesehenen Eröffnungstermin in Betrieb nehmen.

Und auch beim Jahrhundertprojekt Kombilösung haben wir Fortschritte gemacht. 2012 erfolgen die Wechsel der Baufelder der Haltestellen auf dem Europa- und dem Berliner Platz sowie an der Lammstraße. Mit dem Seitenwechsel auf die jeweils andere Hälfte der zukünftigen Haltestellen wird der Baufortschritt sowohl für die Bürger als auch für die Besucher unserer Stadt deutlich sichtbar. Auf dem Europaplatz steht darüber hinaus gleichzeitig mit dem Wechsel das komplette Gleisdreieck wieder zur Verfügung.

Für unsere Fahrgäste, aber insbesondere auch für das Fahr- und Leitstellenpersonal sowie für die Kollegen in der Betriebs- und Dienstplanung bedeuten die mit den Bauarbeiten verbundenen wechselnden Umleitungen und Beeinträchtigungen eine große Herausforderung. Ich möchte mich deshalb an dieser Stelle bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für deren unermüdliches und leidenschaftliches Engagement im vergangenen Jahr, aber auch bei unseren Kunden für ihre Geduld und ihre Treue zu den VBK vielmals bedanken.



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

RÜCKBLICK AUF DAS JAHR 2011



JANUAR



Am 29. Januar wird das **KUNDENZENTRUM AM MARKTPLATZ NEU ERÖFFNET**. Nach dem Umbau präsentieren sich die Beratungsplätze in einem modernen, helleren Design und für die Kunden stehen mehr Serviceangebote zur Verfügung.

Ab sofort können **JAHRESKARTEN** auch **ÜBER DAS INTERNET** bestellt werden. Mit dem Abo-Online wird der Weg zum Erwerb noch einfacher und schneller und Änderungen beispielsweise von Adressen können bequem von zu Hause erledigt werden.



FEBRUAR



Am 27. Februar wird auf dem Gelände des Betriebs hofes West eine **BOMBE AUS DEM ZWEITEN WELTKRIEG ENTSCHÄRFT**. Nach Auswertungen von Luftbildern wegen des geplanten Baues eines Großteilelagers für die VBK fand man mit 1.000 Kilogramm und 2,7 Meter Länge eine der größten Bomben in Baden-Württemberg.



MÄRZ



Ab 1. März können die Bürger im Stadtteil Rüppurr bequem **MIT DEM ANRUFLINIEN TAXI „ALT 54“** von fünf neuen Taxihaltestellen **ZUR LINIE S 1 / S 11** bzw. umgekehrt gelangen.

Am 3. März erfolgt für die 2,2 Kilometer lange Südostbahn der **SPATENSTICH**. Mit vier neuen Haltestellen soll der neu entstehende Stadtteil an das Schienennetz angeschlossen werden.

APRIL



Pünktlich zu Ostern erwacht die bei den Kindern beliebte **SCHLOSSGARTENBAHN** aus ihrem Winterschlaf und startet mit Volldampf in die neue Saison.



MAI

Im Betriebshof West wird das alte Großteilelager – der „Rundbau“ – abgerissen. Danach wird mit dem Bau des neuen, deutlich größeren Lagers begonnen.



JULI



Eine **AUSSERGEWÖHNLICHE LEISTUNG** zeigt ein elfjähriger polnischer Junge aus Lodz, der kein Wort deutsch spricht: Er gibt das Liniennetz der VBK und des KVV nach einem eher zufälligen Blick auf den Plan sehr detailgetreu wieder. Als kleine Anerkennung kann der Junge den Straßenbahnbetrieb aus nächster Nähe kennenlernen.

Auch in diesem Jahr locken auf dem Turmberg stimmungsvolle Freiluftkonzerte mit Jazz, Marschmusik und Evergreens zahlreiche Gäste an. Die **ANREISE MIT DER TURMBERGBAHN** erspart den mühevollen Aufstieg.

JUNI



Während der Pfingstferien wird der **BETRIEB AUF DER LINIE 1** eingestellt. Grund dafür ist der Austausch von verschlissenen Weichen und Gleisen in Durlach und Oberreit. Ein Buspendelverkehr ersetzt die Bahnen.

In Zusammenarbeit mit dem Badischen Schulmuseum fährt zum Stadtgeburtstag eine Straßenbahn mit einem historischen, rollenden Klassenzimmer, in dem eine Schulstunde wie in der „guten alten Zeit“ abgehalten wird, durch die Karlsruher Innenstadt.



Das Badische Staatstheater beteiligt sich mit einer **SCHWARZEN STRASSENBAHN DER VBK** an den Baden-Württembergischen Theaterfesten. Sonderfahrten mit Franz Kafkas Texten „Vor dem Gesetz“ sind Teil des Projekts „Karlsruhe – Stadt der Gerechten“.



AUGUST



Die Fahrgäste der VBK sind in den Straßenbahnen künftig nur noch **MIT ÖKOSTROM UNTERWEGS**, womit die Bereitstellung von nachhaltiger Mobilität weiter ausgebaut wird. Der geordnete Naturstrom wird aus Wasserkraft erzeugt.

Die Sommerferien werden aufgrund der geringeren Pendlerströme zum **GLEISTAUSCH** genutzt. In der Karlstraße wird ein 700 Meter langer Abschnitt erneuert.



SEPTEMBER



IM NEUEN OUTFIT präsentieren sich die Fahrerinnen sowie die Mitarbeiterinnen im Außendienst der VBK. Mit dieser Einkleidung nach individuellem Maß und hohem Tragekomfort wird mehr auf die Bedürfnisse der Damen geachtet.

Die VBK werden mit dem „**QUALITÄTSPREIS GLEISBAU 2011**“ für die im Jahr 2009 erfolgte Erneuerung der Gleistrasse in der Kaiserstraße ausgezeichnet. Die Überwachungsgesellschaft Gleisbau e.V. prämierte die VBK bundesweit als Sieger für die innovativen Systembauteile aus Stahlbeton.

OKTOBER



Die VBK bestellen **25 NIEDERFLUR-STADTBAHNWAGEN** für 75 Millionen €, die vorrangig die Straßenbahnen auf der Linie 5 ersetzen sollen. Die Auslieferung der Fahrzeuge ist ab 2013 geplant.

Seit Oktober wirbt eine Straßenbahn mit dem Komponisten Wolfgang Rihm für die **21. EUROPÄISCHEN KULTURTAGE IN KARLSRUHE**. Die dreiwöchige Veranstaltung steht unter dem Motto „Musik baut Europa“.



NOVEMBER



Erstmals werden an diesem Advent von „stattreisen Karlsruhe e.V.“ in Kooperation mit dem Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e.V. **RUNDFAHRTEN MIT DER STRASSENBAHN INKLUSIVE BEWIRTUNG** durch das weihnachtliche Karlsruhe angeboten. Bei der einstündigen Fahrt zwischen Marktplatz und Durlach wird den Gästen u. a. Wissenswertes über Weihnachtsbräuche und Stadtgeschichte erzählt.

DEZEMBER

Eine **BESSERE BUSANBINDUNG DER BERGDÖRFER** an die Karlsruher Innenstadt wird mit der Verlängerung der Linie 44 bis zum Hauptbahnhof ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember geschaffen und somit der Nachfrage der Bürger entsprochen.



DREI LEITMOTIVE, DIE FÜR DIE VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE STEHEN

➔ MOBIL. VERLÄSSLICH. ANGENEHM.

NEUE HALTESTELLEN – DIE ZUKUNFT IM BLICK

LEBENDIGE MOBILIÄT

Planung für die Zukunft

Vorrangiger Arbeitsschwerpunkt im Jahr 2011 war die Durchführung der erforderlichen Genehmigungsplanungen zum barrierefreien Ausbau von insgesamt elf Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Karlsruhe.

Weit fortgeschritten ist der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen Mathystraße, Kolpingplatz und Werderstraße. An der Haltestelle Mathystraße haben die Umbauarbeiten bereits Mitte Januar 2012, am Kolpingplatz Ende Februar 2012 begonnen. Die Haltestelle Werderstraße folgt im Sommer 2012.

Seit Jahresende 2011 liegen die planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Untermühlstraße vor. Der Ausbau ist für 2013 vorgesehen.

Unmittelbar vor Einleitung der Genehmigungsverfahren für den Umbau befinden sich auch die Planungen der Haltestellen Ebertstraße und Poststraße – hier ist ebenfalls eine zeitnahe Realisierung vorgesehen: Die Bahnsteige werden auf das Einstiegsniveau der Niederflurstraßenbahnen angehoben und auf die Länge von Doppeltraktionen ausgelegt.

In Knielingen wird im Vorgriff auf den streckenweiten barrierefreien Ausbau bis Anfang Mai 2012 der stadteinwärtige Bahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Herweghstraße auf 55 Zentimeter angehoben, um einen ebenerdigen Einstieg in die mittelflurigen Zweisystemfahrzeuge anbieten zu können. Die Erhöhung wird auf einer Bahnsteiglänge von rund 75 Metern durchgeführt, damit an sämtlichen Türen einer Doppeltraktion dieser stufenfreie Zugang besteht.




MOBIL.


MOBIL. „Auf dem Weg ins Büro kann ich mich bequem zurücklehnen und lesen, bis ich pünktlich und schnell an meinem Ziel ankomme. Ich genieße es, im Stadtverkehr mobil zu sein und dabei entspannt zu bleiben“, meint Abokarten-Inhaber Jörn Kneiding aus Karlsruhe.

Die Arbeiten erfolgen parallel zur Umgestaltung des Elsässer Platzes durch das Gartenbauamt, wodurch Synergieeffekte genutzt werden können. Der barrierefreie Ausbau des zweiten Bahnsteigs – wie auch der anderen Haltestellen in Knielingen – wird folgen, sobald die Bau- und die Zuschussgenehmigungen vorliegen.

Die Straßenbahnhaltestellen Lessingstraße, Weinbrennerplatz und Hübschstraße sollen ebenfalls barrierefrei ausgebaut und zugleich auf die Nutzlänge eines Zugverbands verlängert werden. Um dies zu realisieren, müssen teilweise Sonderkonstruktionen gewählt werden, wie zum Beispiel eine Anpassung der Gleislage und Änderung der Querschnittsaufteilung der Fahrbahn. Die Planungen für die Genehmigungsverfahren und Zuschussanträge sind im Gange. Ferner erfolgte auch die Fortführung der entsprechenden Planungen zum behindertengerechten Umbau von Haltestellen in Durlach – hier konnten im vergangenen Jahr einige Grundsatzfragen mit der technischen Aufsichtsbehörde geklärt werden.

Da nicht alle Haltestellen, an denen sowohl Niederfler- als auch Mittelflurfahrzeuge halten, mit zwei unterschiedlichen Bahnsteighöhen ausgestattet werden können, richten die VBK künftig drei oberirdische Umsteigehaltestellen ein. Diese sind besonders günstig im Netz gelegen und werden sowohl über 34 Zentimeter hohe Bahnsteige für Niederflurfahrzeuge als auch über 55-Zentimeter-Bahn-

steige für Mittelflurfahrzeuge verfügen. Hierbei handelt es sich um die Haltestellen Helmholtz-Gymnasium und Tullastraße (in der Durlacher Allee) sowie um den Bahnhofsvorplatz am Hauptbahnhof.

Die Umsteigehaltestelle Helmholtz-Gymnasium, die bereits Bestandteil der Kombilösung ist, wurde im Jahr 2011 in Abstimmung mit der KASIG entsprechend überplant. Der zunächst vorgesehene nur zehn Meter lange und 55 Zentimeter hohe Bahnsteigteil entfällt nun zugunsten eines 68 Meter langen Bahnsteigs mit dieser Höhe. Hierzu wurde ein Planänderungsverfahren durchgeführt. Auch wurden die Planungen zum Umbau des Bahnhofsvorplatzes 2011 fortgeführt, insbesondere bezüglich der Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte.

In Vorbereitung auf die Bauausführung der Gleismittenerweiterung für die Straßenbahnlinie 5 in Rintheim wurden Detailplanungen durchgeführt, die auch den barrierefreien Ausbau der betreffenden Haltestellen umfassten.

Weiter verfolgt wurde auch die geplante Verlängerung der Straßenbahn in Knielingen-Nord vom heutigen Endpunkt an der Lassallestraße bis in das Konversionsgebiet an der Sudetenstraße. Bis zur Einleitung des erforderlichen Bauverfahrens sind jedoch noch mehrere Fachgutachten und Detailplanungen zu erbringen.

MOBIL.



Betrieb und Verkehr

Auch im Jahr 2011 konnten die VBK ihren Erfolgskurs unter teilweise erschwerten Rahmenbedingungen weiter fortsetzen. So stiegen die Fahrgastzahlen wiederum überdurchschnittlich an, und zwar um 1,4 Prozent auf nunmehr 114,4 Millionen Passagiere. Zum Vergleich: Der bundesweite Fahrgastzuwachs im öffentlichen Personennahverkehr lag bei lediglich 0,7 Prozent. Zu dieser erfreulichen Entwicklung haben unter anderem auch die deutlich angestiegenen Benzinpreise beigetragen, welche immer mehr Autofahrer zum Umsteigen auf Bahn und Bus bewegen.

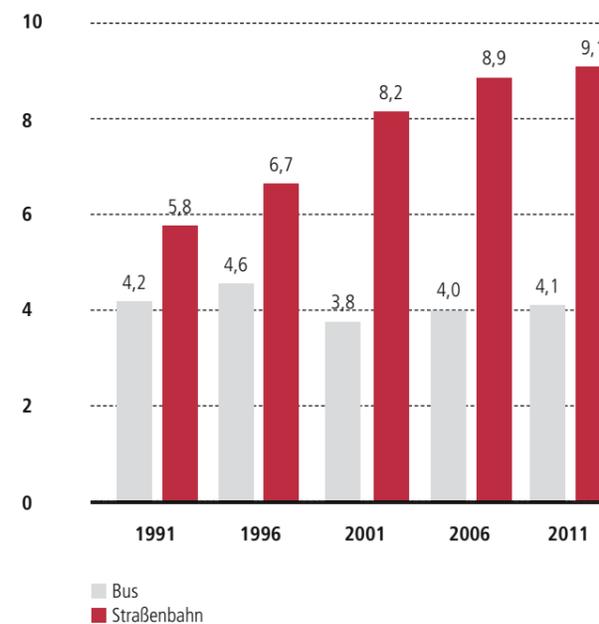
Die Betriebsleistung der VBK ist gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,7 Prozent auf 13,2 Millionen Wagenkilometer zurückgegangen. Dies ist unter anderem auf die von der Gewerkschaft ver.di bundesweit ausgerufenen Streiks und auf weniger umfangreiche Schienenersatzverkehre als in den Vorjahren zurückzuführen. Während die Betriebsleistung im Stadt- und Straßenbahnverkehr mit 9,1 Millionen Wagenkilometern leicht gestiegen ist, sank die Betriebsleistung im Busverkehr um 3,7 Prozent auf 4,1 Millionen Wagenkilometer.

Auch im Jahr 2011 haben mehrere größere und kleinere Baumaßnahmen den Stadtbahn- und Straßenbahnbetrieb in Karlsruhe beeinflusst. Um das Baufeld der KASIG für die zukünftige unterirdische Haltestelle Durlacher Tor einrichten zu können, wurde während der Sommerferien auf dem Bernhardusplatz eine Gleiskurve angelegt. Die neue Nordumfahrung wird seit 11. September 2011 als Ersatz für die entfallene bisherige „gerade“ Fahrbeziehung vom Kronenplatz über das Durlacher Tor zum Gottesauer Platz genutzt.

Darüber hinaus führten Weichen- und Gleisbauarbeiten in den Bereichen Durlach, Durlacher Allee / Tullastraße / Gerwigstraße, Ettlinger Tor / Baumeisterstraße / Hermann-Billing-Straße, Karlstraße / Mathystraße sowie Weinbrennerplatz und Oberreut zu Umleitungen. Die alljährlichen Veranstaltungen wie beispielsweise „Das Fest“ in der Günther-Klotz-Anlage wurden von den VBK-Mitarbeitern dennoch wie gewohnt souverän bewältigt.

BETRIEBSLEISTUNG VBK

Wagenkilometer in Mio.



Schlossgarten- und Turmbergbahn

Die beiden Freizeitbahnen der VBK haben auch im Jahr 2011 wieder zahlreiche junge und jung gebliebene Fahrgäste begeistert. Die Schlossgartenbahn hat an 132 Betriebstagen 47.195 große und kleine Passagiere befördert und damit ihre Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau der Vorjahre stabilisiert. Die Tarifeinnahmen konnten um 3,5 Prozent auf 75.164,65 € gesteigert werden. Die Betriebsleistung ist um 6,5 Prozent auf 19.793 Wagenkilometer gesunken.

Die Turmbergbahn konnte die Passagierzahlen im Jahr 2011 weiter steigern. An 263 Betriebstagen fuhren 101.340 Menschen mit der ältesten Standseilbahn Deutschlands. Der leichte Zuwachs von 0,3 Prozent ist unter anderem auf die zusätzlichen Betriebstage während des schneereichen Winters 2010 / 2011, aber auch auf die beliebte Konzertreihe „Klingender Turmberg“ zurückzuführen. Die Einnahmen stiegen um 8,8 Prozent auf 79.982,90 €. Die Betriebsleistung betrug 5.453,3 Wagenkilometer (exakt 3.000 Seilkilometer), was einem Anstieg von 12,8 Prozent entspricht. Derzeit wird von einem externen Gutachter eine Sicherheitsanalyse erstellt. Diese ist für die 2013 anstehende Konzessionsverlängerung notwendig.



DREI LEITMOTIVE, DIE FÜR DIE VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE STEHEN

MOBIL.

➔ VERLÄSSLICH.

ANGENEHM.

ENGAGIERTE MITARBEITER – ZÜGIGER AUSBAU

AUF UNS IST VERLASS



Motivierte Mitarbeiter

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die größte Stütze der VBK und gleichzeitig Bindeglied zu den Fahrgästen. Freundlich, flexibel und verlässlich meistern sie die Aufgaben im Alltag.

Zum Jahresende war ein erneuter Anstieg der Mitarbeiterzahl bei den VBK zu verzeichnen. Diese liegt nunmehr bei 1.182 Beschäftigten. Darüber hinaus befanden sich 37 Auszubildende in unterschiedlichen Ausbildungsberufen und -jahren in einem Ausbildungsverhältnis. Die Möglichkeit, mittels Altersteilzeit vorzeitig in den Ruhestand zu gehen, nahmen im Jahr 2011 insgesamt 62 Mitarbeiter wahr. Zum 31. Dezember befanden sich davon 30 Mitarbeiter in der Arbeitsphase und 32 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Die Bindung der Mitarbeiter zu ihrem Unternehmen ist seit Jahren beispielhaft. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit betrug 2011 14,86 Jahre. Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter betrug dabei 43,89 Jahre. Für ihr langjähriges Engagement bei den VBK wurden 27 Arbeitnehmer

für 25 Dienstjahre und sieben Mitarbeiter für eine Dienstzeit von 40 Jahren geehrt.

Der bei den VBK gültige Tarifvertrag, der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-N BW), sah für das Jahr 2011 eine lineare Erhöhung der Tabellenentgelte um 0,6 Prozent zum 1. Januar 2011 und um weitere 0,5 Prozent zum 1. August 2011 sowie eine einmalige Pauschalzahlung in Höhe von 240 € vor. Die vertragliche Regelarbeitszeit lag bei 39,0 Stunden pro Woche.

Da die Gewerkschaft ver.di den Manteltarifvertrag zum 30. Juni 2011 gekündigt hatte, musste eine neue Vereinbarung abgeschlossen werden. Der neue Manteltarifvertrag sieht unter anderem eine Erhöhung des Weihnachtsgeldes vor. Außerdem sind künftig der 24. und 31. Dezember bezahlte freie Tage. Die Soll-Arbeitszeiten der einzelnen Arbeitsbereiche wurden weiter angeglichen und harmonisiert, wobei sich die tatsächliche Soll-Arbeitszeit aller Arbeitnehmer nach der jährlichen Soll-Arbeitszeit eines Verwaltungsmitarbeiters richtet.

VERLÄSSLICH.



VERLÄSSLICH. „Mit der Studikarte kann ich zu den Vorlesungen, aber auch abends ins Kino oder einfach zu meinen Freunden fahren. Die Busse und Bahnen bringen mich rund um die Uhr hin“, berichtet Laura Strobel – eine von rund 33.000 Studikartenbesitzern in Karlsruhe.

Die VBK legen Wert auf das Wohlbefinden ihrer Mitarbeiter. Aus diesem Grund wurden alle Mitarbeiterinnen im Fahr-, Prüf- und Aufsichtsdienst im Jahr 2011 mit neuer Dienstkleidung ausgestattet. Tragfähige Materialien in zeitgemäßer Form, die zugleich hautverträglich und pflegeleicht sind – das war das Ziel der lange geplanten Aktion. Nach positiver Bewertung soll in absehbarer Zeit auch die Ausstattung der männlichen Kollegen mit der neuen Dienstkleidung erfolgen.

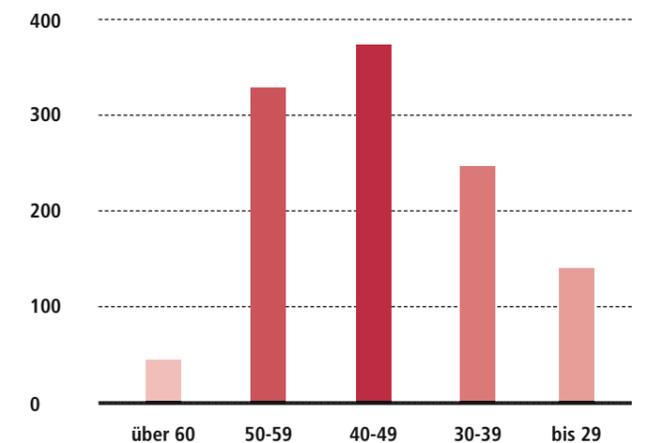
Zur Unterstützung der Gesundheit der Mitarbeiter haben die VBK auch im Jahr 2011 wieder Kurse zur Gesundheitsprävention in Zusammenarbeit mit dem Ambulanten Zentrum für Rehabilitation und Prävention am Entenfang (AZR) angeboten. Weiterhin wurde wie in den vergangenen Jahren die Teilnahme der Mitarbeiter an populären Volksläufen, wie der „Badischen Meile“ und dem „Stadtwerke-Lauf“, gefördert.

Attraktive Berufsperspektiven für Jugendliche

Die VBK sind auch bei der Berufsausbildung ein verlässlicher Partner und bilden in unterschiedlichen Berufszweigen junge Leute aus. Am 31. Dezember waren es insgesamt 37 junge Menschen, die bei den VBK ausgebildet wurden. Alle Auszubildenden, die im Berichtsjahr 2011 ihre Abschlussprüfung erfolgreich absolviert haben, konnten zumindest befristet übernommen werden.

Um Interesse für eine Ausbildung bei den VBK zu wecken, waren die VBK auf zwei Ausbildungsmessen vertreten. Bei den Veranstaltungen der Agentur für Arbeit und der IHK Karlsruhe konnten sich Schülerinnen und Schüler ab der achten Klasse über die Ausbildungsinhalte bei den VBK ausführlich informieren.

ALTERSSTRUKTUR VBK



Der diesjährige Erfahrungsaustausch führte die Auszubildenden nach München. Bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) konnten Eindrücke von den dortigen Ausbildungs- und Hauptwerkstätten gesammelt werden. Zum Rahmenprogramm gehörte weiterhin der Besuch des Deutschen Museums.



VERLÄSSLICH.

Infrastruktur

Gut sichtbar sind die Fortschritte, die 2011 beim Bau der neuen Straßenbahnstrecke Karlsruhe Südost von der Tullastraße durch die Schlachthausstraße, die Ludwig-Erhard-Allee und die Philipp-Reis-Straße bis zur Rüppurrer Straße gemacht wurden. Am 3. März 2011 erfolgte der erste Spatenstich durch die Karlsruher Erste Bürgermeisterin Margret Mergen, den Abteilungsleiter im baden-württembergischen Verkehrsministerium Elmar Steinbacher und VBK-Geschäftsführer Dr. Walter Casazza. Im weiteren Jahresverlauf wurde an der Fertigstellung der Strecke von der Rüppurrer Straße bis zum Ostauerpark inklusive der drei Haltestellen sowie am Gleisabzweig Ecke Schlachthausstraße / Durlacher Allee gearbeitet. Die VBK arbeiten auch bei dem Bau dieser neuen Strecke wieder in bewährter Weise mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe zusammen. Die Bauarbeiten gehen so rasch vonstatten, dass die 2,2 Kilometer lange Strecke mit insgesamt fünf Haltestellen früher als geplant eröffnet werden kann. Voraussichtlich im September 2012 werden die Bewohner des neuen Stadtteils im Südosten Karlsruhes an den ÖPNV und so an die Karlsruher Innenstadt angeschlossen sein.

Ende Mai 2011 konnte der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Kühler Krug abgeschlossen werden. Im Zuge des Umbaus war während einer Streckensperrung im September 2010 auch der Gleismittenabstand vergrößert und somit eines der letzten Begegnungsverbote für Stadtbahnwagen beseitigt worden. Als Ersatz für die deswegen am Kühler Krug aufgegebene Wendeschleife haben die VBK im August 2011 am Weinbrennerplatz mit dem Bau einer neuen, eingleisigen Verbindung aus der Gartenstraße in Richtung Europahalle begonnen. Auf dem im regulären Linienverkehr nicht genutzten Betriebsgleis, dessen



Fertigstellung für Juli 2012 vorgesehen ist, können bei Störungen die aus Richtung Osten kommenden Züge so nach Süden abbiegen und die Wendeschleife an der Europahalle nutzen.

Um das Baufeld für die zukünftige unterirdische Haltestelle Durlacher Tor – der Kombilösung – umfahren zu können, wurde während der Sommerferien eine provisorische Gleistrasse, die so genannte Nordschleife, auf dem Bernhardusplatz gebaut. Außerdem wurden die beiden Haltestellen Durlacher Tor in Richtung Westen verschoben. Im Juli und August wurde für etwa drei Jahre eine provisorische, nichtsdestotrotz aber barrierefreie Haltestelle vor dem Haupteingang des KIT Campus-Süd als Ersatz für die während der Baumaßnahme entfallenden Haltestellen am Durlacher Tor eingerichtet. Auch der motorisierte Straßen- sowie Fußgänger- und Fahrradverkehr werden für einige Jahre im Bereich Durlacher Tor anders geführt als gewohnt.

Die Haltestelle Gottesauer Platz wurde auf die östliche Seite der Kreuzung Durlacher Allee / Georg-Friedrich- / Wolfartsweierer Straße verlegt, da im Bereich der alten, westlich der Kreuzung liegenden Haltestelle in den nächsten Jahren eine Tunnelrampe entstehen wird. Die neue barrierefreie Haltestelle ist die erste im Stadtgebiet Karlsruhes, an der auch bei Mittelflur-Zweissystemfahrzeugen an den ersten beiden Türen ein niveaugleicher Zu- und Ausstieg möglich und somit der barrierefreie Umstieg von den Mittel- in Niederflurfahrzeuge und umgekehrt gegeben ist.

Wie jedes Jahr hat die Abteilung Instandhaltung auch im Jahr 2011 diverse Weichen- und Gleiserneuerungsarbeiten

durchgeführt – unter anderem in Durlach, nahe der Europahalle, in Oberreit, in der Karlstraße, unweit des Raiffeisenplatzes, in Hagsfeld und in der Nordweststadt.

Um die in den nächsten Jahren im Bereich Infrastruktur anstehenden Aufgaben effizienter und effektiver umsetzen zu können, wurde 2011 die Hauptabteilung Infrastruktur neu organisiert. Sie besteht nunmehr aus den drei Abteilungen Planung, Projektentwicklung und Instandhaltung. Die bisherigen Bau- und Elektroabteilungen wurden in diese neuen Abteilungen integriert.



DREI LEITMOTIVE, DIE FÜR DIE VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE STEHEN

MOBIL.
VERLÄSSLICH.

➔ ANGENEHM.

KOMFORTABLER SERVICE – DURCHDACHTE ANGEBOTE

ANGENEHM VON ANFANG AN

Kundenfreundliche Tarif- und Serviceangebote

Bei allen unseren Aktivitäten stehen unsere Kunden im Mittelpunkt. Daher haben die VBK 2011 ihr Kundenzentrum im Karlsruher Weinbrennerhaus am Marktplatz modernisiert und weiter ausgebaut.

Nach dem dreimonatigen Umbau können in dem erweiterten Kundenzentrum ab dem 28. Januar 2011 zusätzliche Leistungen und mehr Komfort angeboten werden. Durchschnittlich 1.400 Kunden pro Tag nutzen seitdem den neuen „Vollservice“. Neben dem Fahrkartenverkauf ist es dort nun auch möglich, Beratungen rund ums Abo zu erhalten, Änderungen an den persönlichen Bestelldaten vornehmen zu lassen, das erhöhte Beförderungsentgelt zu bezahlen und verloren gegangene und im Fundbüro abgegebene Gegenstände abzuholen. In einem weiteren Schritt wird 2012 das Kundenzentrum am Hauptbahnhof umgestaltet und mit der neuesten IT-Infrastruktur ausgestattet. Den Fahrgästen stehen dort künftig drei statt bislang zwei Bedienplätze zur Verfügung.

Um das Serviceangebot auch bei den privaten Fahrkartenverkaufsstellen ausweiten zu können, sollen ab April 2012 in einer Pilotphase in fünf Vertriebsstellen Fahrausweisdrucker getestet werden. Die Geräte sind online mit der Zentrale verbunden. Durch den täglichen Datenaustausch können sowohl die Tagesabrechnungen übermittelt als auch zeitlich begrenzte Sonderangebote wie etwa das Fastenticket aufgespielt werden.

Eine weitere Neuerung: Jahreskartennutzer müssen seit Januar 2011 nicht mehr eigens ein Kundenzentrum aufsuchen, sondern können über das Abo-Onlineverfahren bequem vom heimischen Rechner aus Jahreskarten neu bestellen oder Änderungen an ihren Daten vornehmen. Nach anfänglichen zehn Prozent gehen nach einem Jahr bereits 20 Prozent der Jahreskartenneuanträge pro Monat über das Internet ein. Seit Ende März 2012 können nun auch vom Schulträger nicht bezuschusste ScoolCard-Abos online bestellt und verwaltet werden.

Das ohnehin günstige Tarifsortiment wurde auch 2011 wieder durch besondere Aktionen ergänzt wie zum Beispiel die Kooperation mit dem Karlsruher Zoo, das Fastenticket, die SommerCard und zahlreiche Kombitickets.



ANGENEHM.



ANGENEHM. Bei schönem Wetter zieht es Familie Koch aus Pfinztal in den Schlosspark. Denn außer frischer Luft und einem großen Spielplatz dreht dort auch die Schlossgartenbahn ihre Runden. „Und vor allem eine Dampflokfahrt ist ein unvergessliches Erlebnis für die Kinder“, erzählt Familienvater Alexander Koch.

Moderne Busse und Bahnen

Neben den attraktiven Tarifen sind moderne Busse und Bahnen ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsunternehmen, um qualitativ hochwertige Leistungen erbringen zu können. In den vergangenen Jahren wurden von den VBK ausschließlich Niederflerbusse und -straßenbahnen beschafft, um so die Mobilität der Fahrgäste zu verbessern.

Am 25. Oktober 2011 wurde ein Vertrag über die Lieferung von 25 neuen Niederflur-Stadtbahnwagen zwischen dem Hersteller Vossloh Kiepe GmbH sowie dessen Schwesterunternehmen Vossloh Rail Vehicles und den VBK mit einem Auftragsvolumen von 75 Millionen € unterzeichnet. Die neuen „Citylink NET 2012“-Fahrzeuge sind speziell auf die Bedürfnisse von Karlsruhe und Umgebung zugeschnitten.

Bei der Konstruktion der neuen dreiteiligen Gelenkfahrzeuge wurde neben den neuen Anforderungen wie Crash- und Festigkeitsnormen auch auf ökologische Aspekte wie die Energierückgewinnung beim Bremsen geachtet. Für die Fahrgäste erhöht sich der Komfort durch Klimaanlage und große Multifunktionsflächen – beispielsweise

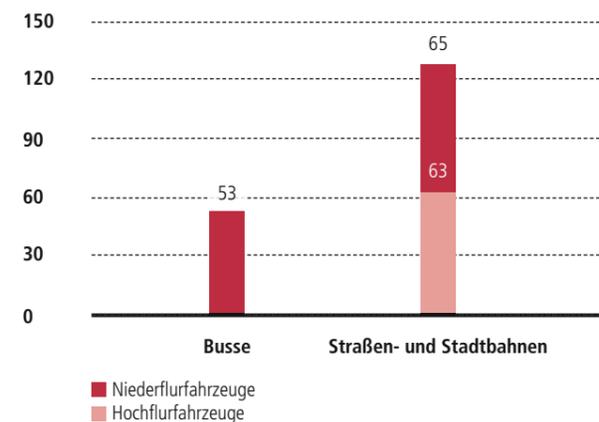


um Kinderwagen, Rollatoren oder Fahrräder abzustellen – sowie durch die verbesserte Ausstattung des Fahrgastinformationssystems. Die Auslieferung der neuen Niederflur-Stadtbahnwagen, die zunächst die letzten verbliebenen Straßenbahnen aus den 1960er und 1970er Jahren ersetzen sollen, ist ab 2013 geplant.

Die neuen Zweisystem-Stadtbahnwagen des Herstellers Bombardier befinden sich in der Endmontage und kurz vor der Auslieferung. Die ersten Fahrzeuge wurden Ende April 2012 geliefert. Danach müssen sie zahlreiche Testfahrten absolvieren und diverse Fahrzeugabnahmen der Aufsichtsbehörden durchlaufen, bevor sie zum planmäßigen Einsatz kommen können.

Um den Fahrgästen jederzeit saubere und gepflegte Fahrzeuge bereitzustellen, wurden 2011 hohe Investitionen in den Werkstätten getätigt. So wurde beispielsweise ein neues Großteilelager an alter Stelle errichtet. Die Hochbauarbeiten wurden Ende 2011 abgeschlossen, die Nutzung des Lagers erfolgte ab März 2012.

ANZAHL NIEDERFLURFAHRZEUGE





WIR FAHREN MIT 100 PROZENT ÖKOSTROM.

LAGEBERICHT

29

Marktentwicklung im Berichtsjahr 2011	30
Geschäftsverlauf	31
Ertragslage	32
Vermögens- und Finanzlage	33
Qualitätsmanagement	34
Nachhaltigkeit	34
Compliance	35
Organisation der EDV	35
Risikomanagement	36
Voraussichtliche Entwicklung, Risiken und Chancen	36
Nachtragsbericht	39

LAGEBERICHT

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

Marktentwicklung im Berichtsjahr 2011

Entgegen der ursprünglichen Prognosen wuchs die Weltwirtschaft langsamer als erwartet. Dieses war vor allem eine Folge der fortdauernden Staatsschuldenkrise. Die höchsten Wachstumsraten weisen nach wie vor Schwellenländer wie Brasilien, China und Indien auf. Durch das Auslaufen von Konjunkturprogrammen in einigen Staaten fehlten die Impulse, um trotz Schuldenkrise die konjunkturellen Eintrübungen zu bewältigen, die sich seit Mitte 2011 in Europa und den USA entwickelt hatten.

Die deutsche Wirtschaft entwickelte sich im Jahr 2011 deutlich stabiler als die Weltwirtschaft; das bundesdeutsche BIP wuchs um drei Prozent real. Den größten Anteil am Aufschwung hatten erneut die exportorientierten Branchen wie Metall- und Elektroindustrie, insbesondere auch die Automobilhersteller und ihre Zulieferer. Ebenso konnten die mittelständischen Unternehmen ihre wirtschaftliche Lage verbessern und sehen der Zukunft optimistisch entgegen. Die Naturkatastrophen in Japan im März 2011 und ihre Auswirkungen blieben auch für Deutschland nicht ohne Folgen. So kam es zu Lieferengpässen einzelner Produkte.

Vor allem jedoch beschloss die Bundesrepublik Deutschland den mittelfristigen Ausstieg aus der Kernenergie und die Bundesregierung ließ darüber hinaus acht Atomkraftwerke stilllegen. Stattdessen soll der Anteil regenerativer Energien deutlich steigen.

Die gute Auftragslage der Unternehmen und hohe Investitionstätigkeiten trugen dazu bei, größtenteils den Einsatz des Instruments „Kurzarbeit“ zurückzunehmen, und beschernten dem Arbeitsmarkt einen neuen Beschäftigungsrekord.

Die Zahl der Berufspendler stieg weiter an.

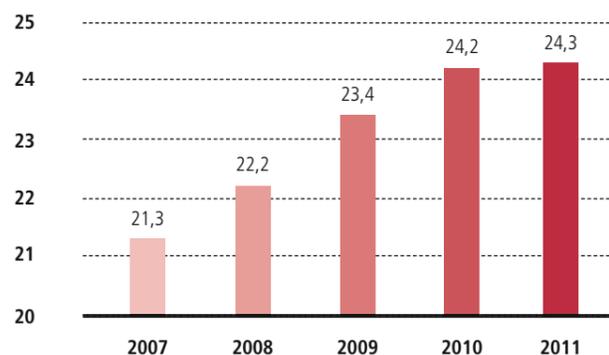
Dank der guten Konjunktur konnte die Bundesrepublik Deutschland höhere Steuereinnahmen erzielen und die Nettoneuverschuldung der öffentlichen Haushalte auf 1,0 Prozent des Bruttoinlandsproduktes begrenzen.

Die Erfolgsgeschichte des deutschen ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) setzte sich auch 2011 fort. Wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem der Großteil der Personenverkehrsunternehmen organisiert ist, mitteilt, sind nach ersten Erkenntnissen die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland um 0,7 Prozent auf jetzt 9,74 Mrd. Reisende gestiegen. Seit 2002 sind laut VDV die Fahrgastzahlen somit um fast 8,0 Prozent gewachsen. Das entspricht etwa 700 Mio. Fahrgästen pro Jahr.

Die Fahrgeldeinnahmen der deutschen ÖPNV-Unternehmen konnten ebenfalls gesteigert werden und liegen mit 10,3 Mrd. € auf einem neuen Rekordhoch. Während in Großstädten und Ballungsräumen die Nachfrage nach wie vor überproportional steigt, entwickelt sich der regionale Busverkehr rückläufig. Die Fahrgastzahlen in diesem Bereich sind bun-

DEFIZITENTWICKLUNG

in Mio. €



desweit gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Prozent gesunken. Dies dürfte auf erste Auswirkungen der demografischen Entwicklung in Deutschland mit sinkenden Bevölkerungszahlen in ländlichen Regionen und Kleinstädten sowie weniger Schülerinnen und Schüler 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 aber keine öffentlichen Finanzierungsprogramme. Auch die beiden Konjunkturprogramme der Bundesregierung setzen eher auf den Ausbau der Straßeninfrastruktur.

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

Der Geschäftsverlauf der VBK im Geschäftsjahr 2011

Die VBK - 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 2011 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ist mit dem Kalenderjahr identisch. Alleinige Gesellschafterin ist unverändert die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, mit der ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (Organschaftsvertrag) besteht. Alleiniger Geschäftsführer ist Dipl.-Ing. Dr. techn. 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 2011, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2010, noch einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 107,6 Mio. (i. Vj. 106,1 Mio.). Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK betrug 2011 13,2 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 13,4 Mio.). Die Betriebsleistungen auf der Schiene waren mit 9,1 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 9,1 Mio.) nahezu konstant, im Omnibusverkehr mit 4,1 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 4,3 Mio.) geringfügig niedriger als im Vorjahr.

Die Bauarbeiten an der neuen Straßenbahnstrecke Karlsruhe Südost machen gute Fortschritte. Auch 2011 wurde an der Fertigstellung der Strecke von der Rüppurrer Straße bis zum Ostauerpark inklusive der Haltepunkte sowie am Gleisabzweig Ecke Schlachthausstraße / Durlacher Allee gearbeitet. Bei einer derzeit veranschlagten Bauzeit von we-

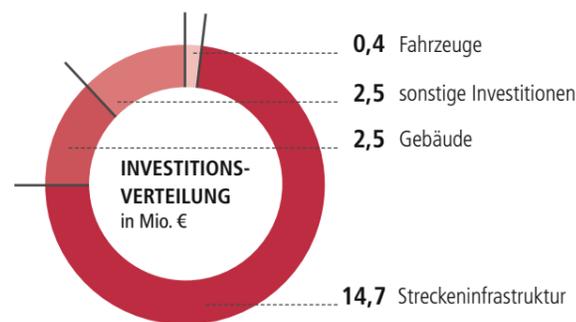
niger als zwei Jahren ab dem offiziellen Spatenstich am 3. März 2011 wird die mit GVFG-Mitteln geförderte Strecke voraussichtlich im September 2012 – und somit drei Monate vor dem ursprünglich geplanten Termin – in Betrieb genommen werden können.

Die VBK bestellten am 25. Oktober 2011 für den künftigen Betrieb im Karlsruher Schienennetz 25 Niederflur-Stadtbahnen. Als Gewinner der europaweiten Ausschreibung erhielt der renommierte Hersteller Vossloh den Zuschlag. Die neuen Fahrzeuge werden von der Tochterfirma Vossloh Kiepe GmbH, Düsseldorf, und der spanischen Tochter Vossloh Rail Vehicles S.A., Albuixech (Valencia), hergestellt. Der Auftragswert beträgt rund 75 Mio. €. Die neuen Fahrzeuge sollen ab Ende 2013 ausgeliefert werden und vor allem die letzten noch vorhandenen Straßenbahnwagen aus den 1960er und 1970er Jahren ersetzen.

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 betragen insgesamt 49,4 Mio. €.



Es fielen 7,1 Mio. € mehr als geplant und 8,3 Mio. € mehr als im Jahr 2010 an. Dies ist auf höhere Aufwendungen für Leistungen für Dritte sowie eigene Instandhaltungen im Streckennetz zurückzuführen.

Der Personalaufwand stieg um 4,2 Prozent auf 57,2 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 0,2 Mio. € unterschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand inkl. außerordentlichen Aufwands beträgt 41,3 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.

Die Abschreibungen stiegen um 0,7 Mio. € bzw. 4,3 Prozent auf 15,9 Mio. €. Dies ist vor allem eine Folge des Kaufs von Wartehallen und Vitrinen an den Haltestellen und der Integration der neuesten Generation eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems, des „Intermodalen Transport Control Systems (ITCS)“ bei den VBK.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 138,5 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 129,1 Mio. €. Der Plan für 2011 wurde somit um 9,4 Mio. €, das entspricht 7,3 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 11,2 Mio. € bzw. 8,8 Prozent zu. Die Mehraufwendungen gegenüber dem Planansatz wurden im Wesentlichen für die Erbringung von Fremdmaterial und -leistungen für Dritte verursacht.

Die Beförderungserlöse nahmen im Jahr 2011 deutlich zu. Sie betragen 70,0 Mio. €, 7,1 Mio. € höher als im Vorjahr und 3,8 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem betriebsindividuellen Satz von 4,76 Prozent zu den Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2011 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 30,4 Mio. €, das sind 3,7 Mio. € oder 13,9 Prozent mehr als geplant und 3,9 Mio. € mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf dem Volumen der Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 12,4 Mio. € 1,8 Mio. € höher als geplant und 0,1 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,9 Mio. €, 0,1 Mio. € mehr als 2010. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,3 Mio. €. Zins- und ähnliche Erträge erhöhten sich von 144 T€ auf 164 T€.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2011 mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 24,3 Mio. € ab. Das Ergebnis ist um 0,1 Mio. € höher als im Vorjahr und um 0,3 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. Der Kostendeckungsgrad 2011 beträgt 82,4 Prozent.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der VBK beläuft sich auf 272,4 Mio. € und liegt 6,2 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Die Minderung resultiert im Wesentlichen aus dem Anlagevermögen, das um 2,5 Mio. € auf 209,7 Mio. € gesunken ist, sowie aus einer Reduzierung des Forderungsbestands um 4,8 Mio. € auf 39,2 Mio. €, was hauptsächlich aufgrund eines gegenüber dem Vorjahr veränderten Verteilungsschlüssels für Beförderungseinnahmen zurückzuführen ist.

Die VBK investierten 2011 insgesamt 20,1 Mio. €. 0,4 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 14,7 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 2,5 Mio. € für Gebäude investiert. Weitere 1,7 Mio. € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für die nächste Generation des rechnergestützten Betriebsleitsystems ITCS ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,8 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

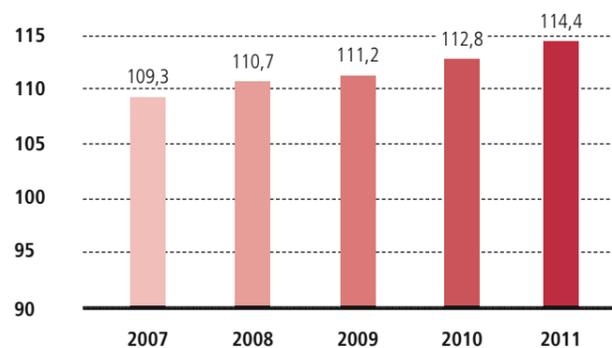
Auf der Passivseite sind im Wesentlichen die Verbindlichkeiten um 5,3 Mio. € auf 71,9 Mio. € gesunken. Der Grund liegt hauptsächlich in der Rückführung eines Darlehens der Stadt Karlsruhe in Höhe von 12,6 Mio. € sowie gegenläufig in erhaltenen Anzahlungen von Dritten in Höhe von 7,8 Mio. €.

BILANZKENNZAHLEN

	2011	2010
Eigenkapital in Prozent	50,98	49,85
Eigenkapital in Prozent des Anlagevermögens	66,21	65,42
Anlageintensität (Anlagevermögen / Bilanzsumme)	77,00	76,20
Personalintensität (Personalaufwand / Gesamtaufwand)	41,30	43,17
Materialintensität (Materialaufwand inkl. Kosten für Fremdleistungen / Gesamtaufwand)	35,69	32,32
Kapitaldienstintensität ((Abschreibungen + Zinsen) / Gesamtaufwand)	13,78	14,86

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN

in Mio.*



*) inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten

Die Rückstellungen betreffen zum einen Pensionsrückstellungen in Höhe von 11,2 Mio. € (i. Vj. 11,4 Mio. €) und zum anderen sonstige Rückstellungen in Höhe von 45,7 Mio. € (i. Vj. 46,7 Mio. €). Hinsichtlich der Zusammensetzung der Rückstellungen wird auf den Anhang verwiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen gegenüber 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 10,7 Mio. €.

Qualitätsmanagement

Die VBK sind stets bestrebt, die Wünsche ihrer Kunden, d. h. der Fahrgäste und der öffentlichen Auftraggeber, im gebotenen Umfang und in bestmöglicher Qualität im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten 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 Sau-

berkeit 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 beweisen, dass die VBK hierbei erfolgreich agieren. Die VBK entwickeln Maßnahmen, mit denen die Qualitätsanforderungen an die Marktveränderungen und technischen Innovationen angepasst werden.

Mit der Einführung der nächsten Generation des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems, des „Intermodalen Transport Control Systems“ (ITCS) im gesamten Verkehrsnetz der VBK ist eine verbesserte Standortbestimmung 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.

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.

Seit August 2011 sind die Straßenbahnen im VBK-Strecken-netz ausschließlich mit Ökostrom unterwegs. Durch den Bezug von Strom aus Wasserkraft wird die Bereitstellung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote durch die VBK weiter ausgebaut. Ebenfalls wurde in den Betriebshöfen und -gebäuden der Energiebezug auf nachhaltige Stromerzeugung umgestellt.

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

Ab 2012 wird in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie der Einsatz von Zero-Emissionsbussen erprobt. Diese so genannten 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 1,0 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 - 15 Prozent der Frischwassermenge benötigt, die ohne den Einsatz der Anlage erforderlich wäre.

Compliance

Die VBK haben auch 2011 ihr seit vielen Jahren bewährtes

System zur Vermeidung von Korruption und ähnlichen Verfehlungen weiter verbessert. Da die VBK Sektorenauftraggeber sind, ist insbesondere bei der Vergabe von Aufträgen nach Ausschreibungen korrektes Verhalten, größte Sorgfalt und Genauigkeit erforderlich. Wo immer notwendig, insbesondere aber bei Ausschreibungen, gilt daher mindestens das Vieraugenprinzip.

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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Hilfestellung und eine Grundlage an die Hand zu geben, um Korruptionsgefahren erkennen und der Entstehung von Korruption vorbeugen zu können. Gleichzeitig soll damit auch das Bewusstsein geweckt werden, welche straf-, arbeits- und zivilrechtlichen Folgen Korruption haben kann.

Moralisch einwandfreie und rechtmäßige Geschäfte immer und überall: Das ist und bleibt die Maxime des Handelns der VBK. Die VBK werden somit auch weiterhin Höchstleistung mit höchstem moralischem Anspruch verbinden, wie es auch in den letzten 100 Jahren stets der Fall war.

Organisation der EDV

Aufbau, Ausstattung und Organisation der EDV, insbesondere die Datensicherung und Datensicherheit gegen Angriffe von außen, sind Eckpunkte der Funktionssicherung des Geschäftslebens aller Unternehmen, auch eines modernen Verkehrsunternehmens. Deswegen sind Zustand, Aufbau und Organisation der EDV ein wesentlicher Bestandteil zur Beurteilung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens nach den Richtlinien gemäß Basel II. Dabei stellt nicht nur

der kaufmännische Bereich einen zentralen Punkt dar. In einem Verkehrsunternehmen sind vor allem auch die Fahrplanprogramme, das Rechnergestützte Betriebsleitsystem sowie Software für die Prozesse in der Werkstatt und die Personaldispositionssysteme unverzichtbare Bestandteile der täglichen Arbeit. Auch deren Funktionsfähigkeit und die Sicherheit ihrer Daten muss gewährleistet sein. Daher wurde auch 2011 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 unbeschadet der einzuhaltenden Vorgaben 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 fortlaufend 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.

Mögliche Risiken aufgrund beihilferechtlicher Regelungen durch die Europäische Union werden durch die Gesellschaft aufgenommen und bewertet.

Voraussichtliche Entwicklung, Risiken und Chancen

Für 2012 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2011.

Es ist anzunehmen, dass die Kosten, vor allem aufgrund der wachsenden Weltwirtschaft sowie weiter steigender Preise für Dieselkraftstoff, Energie, Fahrzeug- und Streckenausstattungsgegenstände etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Jahresfehlbetrag von 25,7 Mio. € ausgegangen. Für das Geschäftsjahr 2013 wird eine ähnliche Entwicklung wie 2012 angenommen. Seitens des Verbundes KVV ist zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,9 Prozent beschlossen worden.

Als Folge der demografischen Entwicklung in Deutschland ist mittelfristig mit sinkenden Zahlen von Schülerinnen und Schülern 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 Stadt-

bahnwagen mit Klimaanlage ausstatten. Dadurch werden sich aufgrund höherer Anschaffungs- bzw. durch anfallende Nachrüstungskosten 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in metallverarbeitenden und in elektrotechnischen Berufen. Durch den konjunkturellen Aufschwung der Wirtschaft wird die Nachfrage der privaten Wirtschaftsunternehmen nach qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den technischen Berufen bzw. Ingenieuren weiter steigen. Für die VBK kann es dann wegen der Bindung an den Spartentarifvertrag der kommunalen Verkehrsunternehmen unter Umständen schwieriger werden, offene Stellen mit ausreichend qualifiziertem Personal zu besetzen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, führen die VBK eine Ausbildungsoffensive durch, um den Nachwuchs in diesen Berufssparten so weit wie möglich selbst auszubilden.

Vor der Einführung der Videoschutzanlagen hatte der Vandalismus in und an den Stadt- und Straßenbahnen sowie an den Haltestelleneinrichtungen erheblich zugenommen. Um die Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden weiter zu verringern, werden die VBK ihr Programm, Stadtbahnfahrzeuge und besondere Haltestellen mit Videoschutzanlagen auszustatten, fortführen. Die Erfahrungen der letzten Jahre 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 nach derzeitigem 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 Jahreshälfte 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 ausgesetzte Fördersatz für Schienenfahrzeuge sowie die nicht ersichtliche Dynamisierung der im Landeshaushalt für den Busförderer zur Verfügung stehenden Mittel werden das Ergebnis der VBK belasten, wenn entsprechende Ersatzbeschaffungen notwendig werden.

Um die berechtigten Wünsche der Fahrgäste nach weiterer 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) 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 aufrechterhalten 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 aufwändigen Nachrüstungen zwingen. Dieses würde das Ergebnis der VBK belasten. Unvorhersehbare Schäden oder Mängel an Fahrzeugen oder der Infrastruktur müssen unverzüglich beseitigt werden und könnten im Extremfall sogar zu vorübergehenden Stilllegungen von Fahrzeugen oder Streckenabschnitten führen.

Mit der Marktöffnung zur Aufnahme des nationalen Linienbusfernverkehrs in Deutschland durch das Bundesverkehrsministerium besteht die Möglichkeit, dass Linienbusfernverkehre auch parallel zu bestehenden innerstädtischen Verbindungen angeboten werden und sich somit negativ auf den ÖPNV auswirken können.

Die Realisierung der Kombilösung in der Karlsruher Innenstadt wird für die VBK einige Jahre lang Beeinträchtigungen im gewohnten Betriebsablauf bringen. Abhängig vom Baufortschritt müssen die VBK Stadt- und Straßenbahnlinien zeitweise umleiten oder kurzzeitig durch Schienenersatzverkehre ersetzen. Dadurch könnte es zu Kostensteigerungen und durch die Verlängerung der Reisezeiten auch zu Fahrgastverlusten kommen. Die VBK sind jedoch optimistisch, ihren Fahrgästen auch während der Bauzeit akzeptable Lösungen anbieten zu können, so dass weder die Kosten wesentlich steigen, noch Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel

umsteigen. Die VBK sehen zur Realisierung der Kombilösung, die aus einem Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße inklusive eines Südabzweiges am Marktplatz sowie der Umgestaltung der Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und einer oberirdischen Straßenbahnstrecke besteht, keine Alternative. Denn nur mit der Kombilösung kann die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gesteigert, eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt, die 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.

Für die VBK sind die Ausgleichszahlungen für die Studikarten bis Ende 2013 jedoch gesichert, da die VBK mit dem Land Baden-Württemberg eine Pauschalregelung vereinbart haben. Des Weiteren sind zwischen dem Land Baden-Württemberg und den VBK Verhandlungen über die Verlängerung der ausgelaufenen Pauschalvereinbarung für die Scool-Cards im Gange. Sollte diese zu gleichen Bedingungen wie die vorherige verlängert werden, hätten die VBK weiter 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 Bundesfinanzhofes nicht anzuwenden und somit den Bestand der steuerlichen Organschaft vorläufig gesichert.

Angesichts aller rechtlichen Fragen darf man jedoch eines nicht vergessen. Im Wettbewerb der Betreiber sollte auf jeden Fall ein bloßer Kostenwettbewerb vermieden werden. Der Hauptkonkurrent des ÖPNV bleibt nach wie vor das Auto. Will man im intermodalen Wettbewerb gegen den Individualverkehr bestehen, müssen die Verkehrsleistungen mit einer guten Qualität zu einem vernünftigen Preis erstellt werden.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag ergaben sich keine wesentlichen Erkenntnisse oder Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage der VBK hätten.

Karlsruhe, den 30. März 2012



Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer

BUSLINIE 73 vor der
Staatlichen Kunsthalle



MIT UNS KOMMEN SIE GUT AN.

JAHRESABSCHLUSS

	41
Gewinn- und Verlustrechnung	43
Bilanz	44
Anlagennachweis	52
Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers	54
Bericht des Aufsichtsrats	55

KURZÜBERSICHT BILANZ 31.12.2011

	2011 in Mio. €	2010 in Mio. €
BILANZSUMME	272,4	278,5
Anlagevermögen	209,7	212,3
Vorräte	22,7	21,4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	39,2	43,9
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,7	0,9
aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	56,8	58,2
Verbindlichkeiten	71,9	77,2
passive Rechnungsabgrenzungsposten	2,8	2,4
Aufwand	138,5	127,2
Ertrag	138,5	127,2
Jahresverlust / -gewinn	0,0	0,0

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 01.01. - 31.12.2011

	01.01. - 31.12.11		01.01. - 31.12.10	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse	100.472.183,52		89.559.247,09	
2. Erhöhung (Vorjahr Verminderung des Bestandes) an selbsterzeugten Ersatzteilen	312.798,26		-132.036,06	
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	882.947,28		824.348,41	
4. Sonstige betriebliche Erträge	12.358.497,13		12.463.981,45	
	114.026.426,19		102.715.540,89	
5. Materialaufwand				
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	21.104.962,04		18.758.759,69	
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	28.331.559,27		22.352.784,55	
	49.436.521,31		41.111.544,24	
6. Personalaufwand				
a. Löhne und Gehälter	44.786.916,42		42.435.405,56	
b. soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	12.421.839,10		12.476.972,59	
davon Altersversorgung 2.862.252,31 € (Vorjahr 3.611.270,63 €)				
	57.208.755,52		54.912.378,15	
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	15.884.900,73		15.225.861,64	
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	12.207.573,95		10.539.171,75	
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	8.574,62		9.371,97	
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon von verbundenen Unternehmen 141.858,57 € (Vorjahr 56.976,85 €)	163.782,61		144.057,18	
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.208.700,53		3.675.524,77	
12. Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit	-23.747.668,62		-22.595.510,51	
13. Außerordentliche Erträge	0,00		106.625,04	
14. Außerordentliche Aufwendungen	245.841,00		1.577.408,00	
15. Sonstige Steuern	328.565,08		155.432,37	
16. Erträge aus Verlustübernahme	24.322.074,70		24.221.725,84	
17. Jahresergebnis	0,00		0,00	

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2011

AKTIVSEITE	31.12.2011		31.12.2010	
	€	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände	2.167.727,00		782.618,00	
II. Sachanlagen	207.375.130,86		211.253.112,30	
III. Finanzanlagen	189.000,89		223.892,46	
	209.731.858,75		212.259.622,76	
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.708.614,91		21.367.208,23	
2. Waren	27.059,99		27.148,46	
	22.735.674,90		21.394.356,69	
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.250.600,33		11.355.679,26	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.172.330,36		1.296.113,21	
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	353.075,89		90.728,38	
4. Forderungen gegen Gesellschafter	24.395.961,91		24.557.686,25	
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.998.733,32		6.647.849,21	
	39.170.701,81		43.948.056,31	
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten				
	729.058,09		946.033,98	
	729.058,09		946.033,98	
	62.635.434,80		66.288.446,98	
	272.367.293,55		278.548.069,74	

PASSIVSEITE	31.12.2011		31.12.2010	
	€	€	€	€
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	11.151.331,00		11.405.256,00	
2. Sonstige Rückstellungen	45.668.438,64		46.746.797,82	
	56.819.769,64		58.152.053,82	
D. VERBINDLICHKEITEN				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.878.732,01		28.510.544,79	
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7.763.260,43		0,00	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.090.749,94		7.621.228,93	
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.129.038,80		1.117.107,75	
5. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	26.390.756,58		38.547.403,06	
6. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	264.523,57		0,00	
7. Sonstige Verbindlichkeiten				
davon aus Steuern 407.272,21 € (Vorjahr 420.003,77 €), davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 0,00 € (Vorjahr 1.876,09 €)	1.353.805,07		1.372.573,83	
	71.870.866,40		77.168.858,36	
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				
	2.812.231,34		2.362.731,39	
	272.367.293,55		278.548.069,74	

ANHANG

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.

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 pro Jahr 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 die Herstellungskosten einbezogen.

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

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

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten ist zum Nennwert bewertet.

Die *Pensionsrückstellungen* sind für handelsrechtliche Zwecke nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der sog. „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC-Methode) mit einem Rechnungszinsfuß von 5,14 Prozent auf Basis der Heubeck-Richttafeln 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.

Die *Verbindlichkeiten* sind zu ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

ANGABEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung ergeben sich aus dem als Anlage zum Anhang 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 2011 sind 246 T€ zugeführt worden, so dass noch 3.196 T€ offen sind.

Die **sonstigen Rückstellungen** umfassen im Wesentlichen ausstehende Lieferantenrechnungen (1.257 T€; Vj. 1.325 T€), Altersteilzeit- und Beihilferegulierung sowie sonstige Vorsorgebeiträge für Personalaufwendungen (16.705 T€; Vj. 15.999 T€), durchzuführende Arbeiten an Niederflurstraßenbahnen wegen neuer Sicherheitsnormen (11.101 T€; Vj. 11.101 T€), drohende Verluste (5.179 T€; Vj. 4.517 T€), durchzuführende Hauptuntersuchungen an Schienenfahrzeugen (1.147 T€; Vj. 1.831 T€), Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden (8.418 T€; Vj. 9.841 T€), unterlassene Instandhaltung (1.273 T€; Vj. 1.598 T€) und sonstige Rückstellungen im Rahmen der kaufmännischen Vorsicht (589 T€; Vj. 536 T€).

Verbindlichkeiten

FÜR DIE VERBINDLICHKEITEN BESTEHEN FOLGENDE RESTLAUFZEITEN	GESAMT	RESTLAUFZEIT bis 1 Jahr	RESTLAUFZEIT 1 bis 5 Jahre	RESTLAUFZEIT über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.878 (Vj. 28.511)	3.292 (Vj. 3.020)	19.726 (Vj. 21.636)	2.860 (Vj. 3.855)
Erhaltene Anzahlungen	7.763 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)	7.763 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.091 (Vj. 7.621)	9.091 (Vj. 7.621)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.129 (Vj. 1.117)	1.129 (Vj. 1.117)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	26.391 (Vj. 38.547)	15.691 (Vj. 27.847)	0 (Vj. 0)	10.700 (Vj. 10.700)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	265 (Vj. 0)	265 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Sonstige Verbindlichkeiten	1.354 (Vj. 1.373)	1.354 (Vj. 1.373)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Gesamtbetrag	71.871 (Vj. 77.169)	30.822 (Vj. 40.978)	27.489 (Vj. 21.636)	13.560 (Vj. 14.555)

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 2.812 T€ (Vorjahr 2.363 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 Versorgungsverbandes 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 Umlagesatz betrug 2011 7,47 Prozent. In 2011 waren für die Zusatzversorgungskasse 41.568 T€ umlagepflichtig.

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo beläuft sich auf 137.832 T€.

Weiterhin bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen aus dem Konzessionsvertrag in Höhe von 7.548 T€ (Vj. 8.088 T€). Der Konzessionsvertrag endet im Jahr 2025.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Dauerschuldverhältnissen bestehen in Höhe von 5.566 T€ (Vj. 9.642 T€).

Zur Absicherung der Beschaffungskosten für Strom wurden für die Jahre 2012 und 2013 Rohwarentermingeschäfte auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2011 ergeben sich auf Basis der Mark-to-Market-Methode folgende Werte:

PRODUKT	Nominalwert	Zeitwert
	€	€
Stromtermingeschäfte 2012	2.316.191,54	2.128.300,22
Stromtermingeschäfte 2013	473.469,94	468.602,72

Für die negativen Marktwerte wurden keine Rückstellungen gebildet.

ANGABEN ZU POSITIONEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse

UMSATZERLÖSE (NACH BEREICHEN)	2011 T €	2010 T €
Beförderungserlöse	70.048	62.993
Sonstige Umsatzerlöse	30.424	26.566
	100.472	89.559

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 756 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich erhaltenen Zahlungen nach SGB IX in Höhe von 246 T€ sowie aus § 45a PBefG in Höhe von 510 T€.

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 559 T€ (Vj. 610 T€) enthalten.

Weiterhin sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen 74 T€ (Vj. 91 T€) an Zahlungseingängen auf bereits abgeschriebene Forderungen enthalten.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 724 T€ (Vj. 208 T€).

Buchgewinne aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens betragen 56 T€ (Vj. 129 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind als periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.197 T€ (Vj. 1.561 T€) im Wesentlichen nachträgliche Vertriebskosten von 850 T€ (Vj. 0 T€) sowie Buchverluste aus dem Abgang von Vermögensgegenständen in Höhe von 181 T€ (Vj. 527 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 1.119 T€ (Vj. 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 2011 als außerordentlicher Aufwand in Höhe von 246 T€ berücksichtigt.

Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2011 schließen die VBK mit einem Ergebnis von 0,00 € ab.

SONSTIGE ANGABEN

Für 2012 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 54.310 T€ vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 13,2 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.

Der Konzernabschluss wird in elektronischer Form im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die Angabe des Abschlussprüferhonorars erfolgt im Konzernabschluss der Muttergesellschaft.

Personalverhältnisse

Während des Jahres 2011 waren bei den VBK durchschnittlich 1.138 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beschäftigt. Davon waren 28 Beamte und 1.110 nicht beamtet. Hinzu kamen durchschnittlich 34 Auszubildende und 41 Aushilfskräfte. Weitere 16 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 33 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 133 T€ aufgewendet.

An Aufsichtsratsmitglieder wurde im Berichtsjahr ein weiterer Vorschuss in Höhe von 600 € ausbezahlt. Dieser wird zinslos in Raten von monatlich 60 € zurückbezahlt. Der Stand zum 31. Dezember 2011 beträgt 1.080 €.

Für frühere Organe besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 1.304 T€.

Karlsruhe, den 30. März 2012



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

ANLAGENNACHWEIS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2011

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN				RESTBUCHWERTE		
	ANFANGSSTAND 01.01.2011	ZUGANG	ABGANG	UMBUCHUNGEN	ENDSTAND 31.12.2011	ANFANGSSTAND 01.01.2011	ABSCHREIBUNGEN im Geschäftsjahr	angesammelte ABSCHREIBUNGEN auf die in Spalte 4 aus- gewiesenen Abgänge	UMBUCHUNGEN	ENDSTAND 31.12.2011	am Ende des Geschäftsjahres	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	4.458.037,83	496.012,98	0,00	1.340.253,80	6.294.304,61	(K) 3.675.419,83	0,00	0,00	0,00	4.126.577,61	2.167.727,00	782.618,00
SACHANLAGEN												
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	99.745.507,68	66.022,40	695.852,40	0,00	99.115.677,68	(K) 56.527.495,06	0,00	409.033,50	0,00	57.235.260,24	41.880.417,44	43.218.012,62
Bauten auf fremden Grundstücken	3.977.595,81	0,00	123.551,13	0,00	3.854.044,68	(K) 3.020.003,81	81.957,00	102.363,13	0,00	2.999.597,68	854.447,00	957.592,00
Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungsanlagen	266.588.693,62	3.779.227,10	1.796.617,46	5.915.588,39	274.486.891,65	(K) 194.881.882,62	787.561,71	599.609,23	377.340,73	199.790.090,65	74.696.801,00	71.706.811,00
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	220.938.760,88	184.990,56	1.388.705,57	549.697,55	220.284.743,42	(K) 163.684.295,04	0,00	1.388.705,57	0,00	169.292.756,58	50.991.986,84	57.254.465,84
Maschinen und maschinelle Anlagen	8.665.356,54	0,00	0,00	0,00	8.665.356,54	(K) 7.169.158,54	170.946,00	0,00	0,00	7.340.104,54	1.325.252,00	1.496.198,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	38.750.597,13	1.332.588,94	530.153,38	283.846,09	39.836.878,78	(K) 34.189.072,59	1.340.684,10	530.035,73	0,00	34.999.720,96	4.837.157,82	4.561.524,54
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	35.308.763,68	14.204.212,16	61.606,60	-8.089.385,83	41.361.983,41	(K) 3.250.255,38	5.700.000,00	0,00	-377.340,73	8.572.914,65	32.789.068,76	32.058.508,30
							0,00					
	673.975.275,34	19.567.041,16	4.596.486,54	-1.340.253,80	687.605.576,16	(K) 462.722.163,04	6.487.561,71	4.413.022,40	0,00	480.230.445,30	207.375.130,86	211.253.112,30
FINANZANLAGEN												
Ausleihungen	268.396,97	0,00	41.736,19	0,00	226.660,78	(Z) 44.504,51	-6.844,62	0,00	0,00	37.659,89	189.000,89	223.892,46
						(K) 6.487.561,71						
						(Z) -6.844,62						
	678.701.710,14	20.063.054,14	4.638.222,73	0,00	694.126.541,55	466.442.087,38	15.884.900,73	4.413.022,40	0,00	484.394.682,80	209.731.858,75	212.259.622,76

(22.365.617,82) inkl. Finanzanlagen

(K) = Zuschüsse (Z) = Zuschreibungen

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk haben wir wie folgt erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers: 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 2011 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 2012

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Hauptmann
Wirtschaftsprüfer



Rettich
Wirtschaftsprüfer

BERICHT DES AUFSICHTSRATS DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

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

Die Buchführung, der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2011 sind von der zum Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Standort Mainz, 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 2011 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2012

Der Aufsichtsrat



Erste Bürgermeisterin
Margret Mergen
Vorsitzende des Aufsichtsrats

IMPRESSUM

KONZEPTION UND GESTALTUNG
Arthen Kommunikation GmbH

REDAKTION
Controlling/Betriebswirtschaft der VBK
– Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

FOTOS
Archiv VBK, Artis Uli Deck, Karlsruhe,
Polizeimusikkorps Karlsruhe,
Reichert + Hönig, Ettlingen,
Vossloh AG, Werdohl

DRUCK UND VERARBEITUNG
E&B engelhardt und bauer
Druck und Verlag GmbH, Karlsruhe



VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH
TULLASTRASSE 71 . 76131 KARLSRUHE . T 0721 61 07-0 . F 0721 61 07-50 09
INFO@VBK.KARLSRUHE.DE . WWW.VBK.INFO
