



MODERN.
ZUVERLÄSSIG.
BEQUEM.

2012

GESCHÄFTSBERICHT

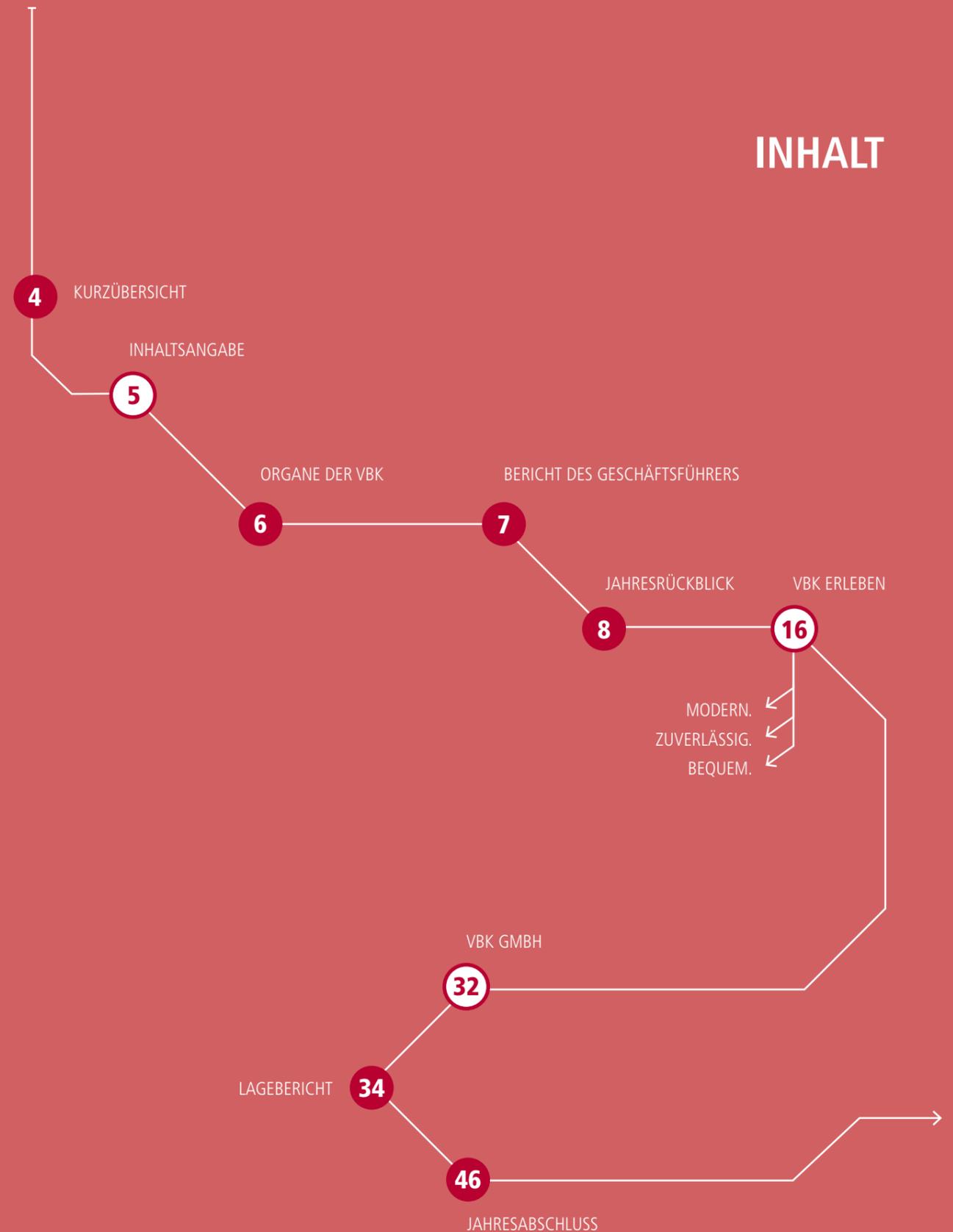


KURZÜBERSICHT

BETRIEBSZAHLEN	2012	2011
VERKEHRSLAISTUNG		
Fahrgäste in Mio.*	113,7	114,4
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	99,4	100,0
Omnibusbetrieb	14,2	14,3
Turmbergbahn / Schlossgartenbahn	0,1	0,1
BETRIEBSLEISTUNG		
Wagenkilometer in Mio.	13,4	13,2
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	9,2	9,1
Omnibusbetrieb	4,2	4,1
Turmbergbahn / Schlossgartenbahn	0,02	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.155,5	2.151,0
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.882,8	1.874,7
Omnibusbetrieb	271,8	275,4
Turmbergbahn / Schlossgartenbahn	0,9	0,9
BETRIEBSSTRECKENLÄNGE IN KM (PER 31.12.)		
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	71,5	68,9
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	166,7	158,3
zuzüglich Nachtlinien (ohne ALT)	51,0	48,8
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	127,1	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	29

* 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.

VOLKER DÜRRVerkehrsmeister / Fachkraft für Arbeitssicherheit
(ab Juli 2012)**JEAN-CLAUDE DURAND**Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit
(bis Juli 2012)**DR. EBERHARD FISCHER**

Stadtrat

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

Stadträtin

Hausfrau

SILKE GLEITZ

freigestellte Betriebsrätin (ab Juli 2012)

THOMAS HOFFMANN

Personalsachbearbeiter (bis Juli 2012)

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 (bis Juli 2012)

STEFAN OBERACKER

freigestellter Betriebsrat (ab Juli 2012)

BERTRAM WAGNER

Mitarbeiter Vertrieb

BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS

Das vergangene Jahr war für die VBK ein durchaus arbeitsreiches, aber zugleich auch sehr erfolgreiches Jahr. Weit vor dem ursprünglich vorgesehenen Eröffnungstermin konnten wir am 8. September die Straßenbahn Südost pünktlich zum Beginn des neuen Schuljahres feierlich in Betrieb nehmen. Eine Punktlandung – auch was das geplante Budget angeht, das exakt eingehalten wurde.

Die neue Tram durch die Südoststadt bietet unseren Kunden eine direkte und schnelle Querverbindung vom Hauptbahnhof nach Rintheim, zum Hauptfriedhof und zum Technologiepark. Auch die über 2.000 Schüler der Friedrich-List-Schule profitieren von der neuen Trasse, die zugleich das rasch wachsende Stadtquartier im Südosten von Karlsruhe an das bestehende Schienennetz anbindet.

Überdies stellt die neue Straßenbahnstrecke auch eine leistungsfähige Alternative bei Baustellen und Umleitungen dar. Das wird sie während der siebenmonatigen Sperrung des Streckenabschnitts in der östlichen Kaiserstraße bis Mitte November dieses Jahres unter Beweis stellen. Da die Baumaßnahmen für die Kombilösung in dieser Zeit nun konzentriert abgewickelt werden können, bewirkt die Sperrung einen Bauzeitgewinn in diesem Bereich von mindestens zwölf Monaten.

Einen wichtigen Schritt vorangekommen sind wir im vergangenen Jahr bei der Umsetzung der Kombilösung mit dem Wechsel der Baufelder am Europaplatz, Berliner Platz und im Bereich der Lammstraße auf die jeweils andere Seite. Dieser dreifache Seitenwechsel signalisiert den Bürgern, aber auch den Besuchern der Fächerstadt, dass dort nun die „zweite Halbzeit“ gekommen ist.

Und auch bei der Kommunikation mit unseren Kunden haben wir 2012 entscheidende Erfolge erzielt. Bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf können sich die Fahrgäste nun auf mehreren Kanälen informieren. Vom neu geschaffenen Info-Arbeitsplatz in der zentralen Leitstelle werden im Störfall neben dem „Verkehrsticker“ auf der KVV-Homepage umgehend auch die neue „KVV.App“ sowie die sozialen Netzwerke Facebook und Twitter mit Informationen versorgt. Hinzu kommen 100 im vergangenen Jahr neu installierte DFI-Anzeiger an den Haltestellen.

Ich möchte mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der VBK und deren Partnerunternehmen ganz herzlich für die im zurückliegenden Jahr unermüdlich geleistete Arbeit bedanken. Durch das unermüdliche Engagement aller Kolleginnen und Kollegen können die VBK das Rad am Laufen halten und somit den eingeschlagenen Erfolgskurs weiter fortsetzen.

RÜCKBLICK AUF DAS JAHR 2012



JANUAR

Am 18. Januar starten die VBK ihre ausbildungsbezogene Informations- und Öffentlichkeitsarbeit mit der Zeitungsbeilage „Einstieg Beruf“, um die Ausbildungsinteressierten auf die Verkehrsbetriebe als einen der größten Arbeitgeber in Karlsruhe aufmerksam zu machen und dabei herauszustellen, welche guten Chancen die von den **VBK ANGEBOTENEN AUSBILDUNGSBERUFE** bieten.

FEBRUAR

Ganz im Zeichen von Kunst und Kultur steht die Veranstaltung, bei der regionale Autoren am 26. Februar in **DER STRASSENBAHNLINIE 5** eigene Texte lesen.

Mit Eröffnung der „IT TRANS 2012“, der weltweiten Leitmesse für IT-Lösungen im ÖPNV am 15. Februar, zu der sich über 150 Aussteller aus 25 Nationen präsentieren, erbringen die VBK die **MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN**.



MÄRZ

Am 31. März werden die **VORBEREITUNGSARBEITEN** für den neuen Sommer-Tagesbetrieb der **TURMBERGBAHN** durchgeführt. Die älteste in Betrieb befindliche Standseilbahn Deutschlands nutzen Bürger aus der Region und Besucher gerne, um bei der Fahrt zur Turmbergterrasse einen der schönsten Ausblicke auf Karlsruhe zu genießen.

Zum Start der **21. EUROPÄISCHEN KULTURTAGE** in Karlsruhe ab 16. März wird mit den Wagenflächen der Stadtbahn 581 für das breit gefächerte Programm geworben, das mit über 80 Veranstaltungen auf das in Karlsruhe vorhandene enorme Potenzial in der Kulturlandschaft hinweist.



APRIL

Am 6. April nimmt die **SCHLOSSGARTENBAHN** wieder ihren **SAISONBETRIEB** auf. Die in der Winterpause technisch hergerichtete Dampflok „Greif“ und die rote Diesellok sind seit Jahrzehnten eine beliebte Attraktion für Jung und Alt.

Am 4. April bietet das gemeinsam mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen der Stadt Karlsruhe organisierte **MOBILITÄTSTRAINING** zur besseren Nutzung von Bussen und Bahnen sowohl für die fast 60 Interessierten als auch für die Fachleute der Verkehrsbetriebe neue Sichtweisen zur Mobilitätsförderung. Das Mobilitätstraining wird im Oktober erneut veranstaltet.



MAI

Mit der Aktivierung der **NEUEN DIGITALEN ANZEIGETAFEL AN DER HALTESTELLE DURLACH TURMBERG** kann am 10. Mai der 122. dynamische Fahrgastinformationsanzeiger im Netz der VBK in Betrieb genommen werden. Insgesamt folgen in diesem Jahr noch 180 neue Anzeiger und bis 2015 weitere 190.

Die **ÜBUNG** mit Ausbildern **FÜR STRASSENBAHNFAHRPERSONAL UND SENIOREN** am 16. Mai demonstriert sicheres Verhalten während der Fahrt sowie beim Ein- und Aussteigen in Straßenbahnen.



JUNI

Zum sechsten Mal organisieren die VBK und das Stadtamt Durlach die **VERANSTALTUNGSREIHE „KLINGENDER TURMBERG“** mit Konzerten unter freiem Himmel. Das Polizeimusikkorps und Mundartautoren gestalten am 10. Juni auf dem Karlsruher Hausberg das vielseitige Auftaktprogramm, zu dem die Turmbergbahn in bewährter Weise ihre Dienste zur Anreise der vielen Zuhörer anbietet.





JULI

← Am 3. Juli startet **DIE VBK-SAUBERKEITSKAMPAGNE**, die mit Tiermotiven in Bussen und Bahnen und an den Haltestellen sowie durch gelbe Schilder und deren Aufdruck „Danke!“ auf den Müllbehältern zum Nachdenken über das Sauberkeitsverhalten anregt.

KINDER DES WALDKINDERGARTENS RHEINSTETTEN BESUCHEN am 18. Juli den **BETRIEBSHOF** in der Gerwigstraße und lernen, wie die Schienenfahrzeuge sauber gehalten und gewartet werden. Große Freude hat jedes Kind beim Funktionstest der Warnklingel.

AUGUST

← Während der feierlichen **INBETRIEBNAHME** des **BRUNNENS AN DER TURMBERGBAHN** am 21. August zeigen sich auch anwesende Touristen aus ganz Europa über die Versorgung mit frischem Trinkwasser begeistert.



SEPTEMBER

→ Am 8. September wird die 2,2 km lange **SÜDOSTBAHN** nach nur 18 Monaten Bauzeit im Rahmen eines großen Familienfestes **ERÖFFNET**. Die neue Strecke, in die rund 30 Mio. € investiert wurden, erschließt für rund 10.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag im Zehn-Minuten-Takt auch neue Wohnquartiere im Südosten der Stadt.



OKTOBER

↑ Die VBK laden am 6. Oktober die Bürger zum **TAG DER OFFENEN TÜR** in den Betriebshof West ein. Geboten werden neben einem bunten Rahmenprogramm vor allem Wissen vermittelnde Einblicke in die Werkstätten, technischen Anlagen und in die einzelnen Ausbildungssparten.

← Am 24. Oktober erfolgt die offizielle Inbetriebnahme der ersten beiden neuen **BARRIEREFREIEN HALTESTELLEN IN DER INNENSTADT**. Vor allem mobilitätseingeschränkte Bürger begrüßen diesen deutlichen Komfortgewinn an der Haltestelle Kolpingplatz und Mathystraße.

NOVEMBER

Am 1. November ist Saisonende bei der Schlossgartenbahn. Bis zum Neustart im Frühjahr werden **UMFANGREICHE WARTUNGS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN** durchgeführt.

DEZEMBER

← Am 1. Dezember beginnt der **HISTORISCHE STRASSENBAHNBETRIEB** mit Rundfahrten zum Advent durch das weihnachtliche Karlsruhe.



ERÖFFNUNG DER SÜDOSTBAHN



EHEMALIGER OBERBÜRGERMEISTER HEINZ FENRICH ERÖFFNET DIE NEUE STRECKE.

INFOLGE DES BAUFORTSCHRITTES KONNTE DIE NEUE SÜDOSTBAHN NACH NUR 18 MONATEN BAUZEIT, ALSO DREI MONATE FRÜHER ALS GEPLANT UND SOMIT SCHON ZU BEGINN DES NEUEN SCHULJAHRES, ERÖFFNET WERDEN. VON DER NEUEN STRECKE WERDEN AUCH DIE MEHR ALS 2.000 SCHÜLER DER FRIEDRICH-LIST-SCHULE PROFITIEREN, DIE NUN AN DER HALTESTELLE OSTENDSTRASSE DIREKT VOR DER „HAUSTÜR“ IN DIE TRAM EIN- UND AUSSTEIGEN KÖNNEN.

Rund 15.000 Interessierte besuchten bei strahlendem Sonnenschein am Samstag, den 8. September 2012 die Einweihungsfeier und das Familienfest, das die VBK zusammen mit dem Radiosender „die neue welle“ ausrichteten. Mit den Reden von Verkehrsstaatssekretärin Dr. Gisela Splett, Oberbürgermeister Heinz Fenrich und Geschäftsführer Dr. Walter Casazza sowie dem Segen des katholischen Dekans Hubert Streckert und des evangelischen Dekans Otto Vogel wurde das Fest eröffnet. Nach der gemeinsamen Durchtrennung des Eröffnungsbandes durch die Aufsichtsratsvorsitzende Margret Mergen, die

VERLEGUNG DER NEUEN GLEISE IM SOMMER 2012.



GLEISVERLEGUNG AM GLEISDREIECK TULLASTRASSE.

Betriebsratsvorsitzende Silke Gleitz und durch den Oberbürgermeister sowie den Geschäftsführer konnte die neue Südostbahn offiziell ihrer Bestimmung übergeben werden. Den musikalischen Rahmen zum Start der Premierenfahrt gestaltete das Karlsruher Polizeimusikkorps.

Die neue Tram 6 beginnt im Westen an der Kreuzung Baumeisterstraße / Rüppurrer Straße. Über die Philipp-Reis-Straße und die Henriette-Obermüller-Straße führt die Trasse über die Ludwig-Erhard-Allee, weiter über den Kreisel an der Kreuzung mit der Wolfartsweierer Straße durch den Otto-Dullenkopf-Park und die Schlachthausstraße bis zur Durlacher Allee und von dort weiter zum Technologiepark. Im Zehn-Minuten-Takt verbindet die neue Südostbahn wichtige Kultureinrichtungen wie Musikhochschule, „Tollhaus“ und „Substage“ sowie das Badische Staatstheater, weshalb die Karlsruher dieser neuen Infrastrukturanlage den Namen „Kulturbahn“ verliehen haben.

Die 2,2 Kilometer lange Südostbahn erschließt in der Südoststadt das für rund 5.000 Bürgerinnen und Bürger neu geschaffene Wohnquartier. Dies konnte erreicht werden, weil bereits zur Neuordnung des für den Wohnraum noch unerschlossenen südöstlichen Stadtgebietes von Karlsruhe in den 1990er Jahren ein Stadtentwicklungswettbewerb durchgeführt worden war, der schon damals die Straßenbahntrasse vorsah.

RUHIG UNTERWEGS AUF NEUEM RASENGLEIS.



Für die Schaffung und Stärkung der Schieneninfrastruktur im Innenbereich der Stadt waren rund 30 Mio. € in die neue Südostbahn zu investieren, wobei Fördermittel des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 20 Mio. € bereitgestellt wurden.

Beim Bau der Südostbahn wurden neue, aber in Karlsruhe dennoch erprobte Techniken angewandt. So wurde das Gleisbett als feste Fahrbahn ausgeführt und mit einer elastischen Schienenlagerung kombiniert, die den Schall reduziert und Erschütterungen spürbar dämpft. Auch das eingebaute Rasengleis reduziert die Schallemissionen der Bahn.

Entlang der Südostbahn sind dynamische Fahrgastinformationsanzeiger installiert und vier neue Haltestellen – Philipp-Reis-Straße, Ostendstraße, Ostaupark und Schloss Gottesau – errichtet worden, die alle vier einen barrierefreien Einstieg in die Niederflur-Straßenbahnen ermöglichen. Ebenso wurde der barrierefreie Zugang zu den Haltestellen selbst und der Übergang in das städtische Wegenetz gewährleistet.

20 JAHRE S 4 – KARLSRUHER MODELL

SIE GILT ALS DER MARKANTESTE MEILENSTEIN IN DER ENTWICKLUNG DES KARLSRUHER MODELLS UND KONNTE 2012 IHR 20-JÄHRIGES JUBILÄUM FEIERN: GEMEINT IST DIE ERSTE ZWEISYSTEM-STADTBAHNLINE, DIE AM 25. SEPTEMBER 1992 FEIERLICH IN BETRIEB GEGANGEN IST.

BAHNHOF GÖLZHAUSEN IM ERSTEN BETRIEBSJAHR 1993.

Die zunächst als Linie B bezeichnete und 1994 in S 4 umbenannte Verbindung führte damals vom Karlsruher Hauptbahnhof durch das Stadtzentrum bis nach Bretten-Gölshausen. Die Pilotstrecke übertraf rasch und bei Weitem alle Erwartungen und ist bis heute Vorbild für viele Städte weltweit.

Die Idee, das innerstädtische Straßennetz der VBK mit regionalen Ei-

senbahnstrecken zu verknüpfen, war in Karlsruhe nicht gänzlich neu. Bereits 1958 ließ die AVG die damals meterspurige Albtalbahn umspuren und mit dem Straßennetz verbinden. Dies gestaltete sich technisch einfacher, da sowohl die Albtalbahn als auch die 1979 hinzugekommene Hardtbahn unter 750 Volt Gleichspannung verkehren und somit dasselbe Stromsystem nutzen wie die Karlsruher Straßenbahn.



STADTDURCHFART AM KARLSRUHER MARKTPLATZ.

Für die Strecke nach Bretten musste hingegen eine weitere Hürde überwunden werden. Da die Deutsche Bahn und die Karlsruher Straßenbahn mit unterschiedlichen Stromsystemen arbeiten, wurde eigens ein Fahrzeugtyp entwickelt, der sowohl unter der Fahrleitung der DB mit 15 Kilovolt 16,7 Hertz Wechselspannung als auch im Straßennetz unter 750 Volt Gleichspannung verkehren kann.

Schon in ihrem ersten Betriebsjahr verzeichnete die Stadtbahnlinie B einen gigantischen Fahrgastzuwachs von über 400 Prozent. Während im Jahr vor der Stadtbahneröffnung lediglich 2.500 Reisende pro Tag den Zug nutzten, sind es heute 18.000. Ein entscheidender Grund für diesen überwältigenden Erfolg ist die um-

steigefreie und somit bequeme und deutlich schnellere Verbindung aus der Region direkt in die Karlsruher Innenstadt. Im Vergleich zur Bundesbahnzeit, als die Fahrgäste vom Nahverkehrszug in die Straßenbahn umsteigen mussten, hat sich die Fahrzeit von Bretten zum Karlsruher Marktplatz um 15 Minuten reduziert.

Der Erfolg hat die Kommunalpolitiker ermutigt, dieses System auch auf andere Eisenbahnstrecken in der Region zu übertragen. Heute fahren die Zweisystem-Stadtbahnen der AVG unter anderem nach Achern, Bad Wildbad, Bietigheim-Bissingen, Eutingen im Gäu, Freudenstadt, Gernsheim, Menzingen und Odenheim. Und auch die Linie S 4 wurde verlängert, sie erreichte 1999 Heil-

bronn. In der Frankenmetropole entsteht seitdem in Etappen ein eigenes Stadtbahnssystem.

Als erste deutsche Stadt hat Saarbrücken 1997 nach Karlsruher Vorbild ein neues Stadtbahnssystem eröffnet. Auch in Kassel wurde die Straßenbahn- mit der Eisenbahninfrastruktur verknüpft. Weitere Städte in Deutschland mit einem Zweisystembetrieb sind Chemnitz, Nordhausen und Zwickau. Der erste Tram-Train Frankreichs, wie unsere Nachbarn die Zweisystem-Stadtbahn nennen, verkehrt seit 2010 im Elsass von Mülhausen (Mulhouse) nach Kruth. Weitere Systeme existieren in Alicante, Cádiz (im Bau) und Sassari.

DREI LEITMOTIVE, DIE FÜR DIE VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE STEHEN

➔ MODERN.
ZUVERLÄSSIG.
BEQUEM.

AUSBAU BARRIEREFREIER HALTESTELLEN

PLANUNG FÜR EINE MOBILE ZUKUNFT

Drei Monate früher als geplant ist die 2,2 Kilometer lange Straßenbahnneubaustrecke „Südost“ am 8. September 2012 feierlich in Betrieb gegangen. In den letzten Monaten vor der Fertigstellung hat die Planungsabteilung die anderen beteiligten Abteilungen der VBK bedarfsweise noch in einigen Details und in Abstimmung mit dem Tiefbauamt bei Planung und Bau der Signalanlagen unterstützt. Vorrangiger Arbeitsschwerpunkt der Planungsabteilung war im Jahr 2012 jedoch – wie auch schon 2011 – der barrierefreie Ausbau von insgesamt elf Straßenbahn- und Bushaltestellen in Karlsruhe.

Auch beim behindertengerechten Ausbau der Haltestellen Mathystraße, Kolpingplatz und Werderstraße, der im Berichtsjahr von der Abteilung Instandhaltung durchgeführt wurde, war die Planungsabteilung hinsichtlich der Signalanlagen noch eingeschaltet. Der Umbau der Haltestelle Karlstor hat Mitte Oktober 2012 begonnen und soll im Frühjahr 2013 abgeschlossen sein. Was den weiteren barrierefreien Ausbau angeht, sind die Planungen für die Haltestellen Poststraße, Untermühlstraße und Ebertstraße besonders weit fortgeschritten.

An der Haltestelle Poststraße wird der südliche Bahnsteig – analog zur Haltestelle Mathystraße – teilweise als überfahrbares Kap ausgebildet und erhält eine Höhe von 34 Zentimetern. Der nördliche Bahnsteig kann konventionell erhöht werden. Das Planrechtsverfahren hierfür ist abgeschlossen. Ob der geplante Umbau bereits im Sommer 2013 erfolgen wird, ist von der siebenmonatigen Vollspernung der Kaiserstraße zwischen Kronenplatz und Marktplatz infolge der Kombilösung abhängig.



Haltestelle Mathystraße nach der Fertigstellung.


MODERN.


MODERN. „Auf direktem Weg zum Konzert im Schloss Gottesau – das begeistert uns“, meinen Klaudia Ermlich und Mann aus Karlsruhe. „An den neu designten Haltestellen hält man sich richtig gerne auf!“



Weitere Informationen
finden Sie unter
www.vbk.info oder unter
0721 6107-5885.

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus werden an der Haltestelle Ebertstraße die Bahnsteige auf einer Länge von rund 80 Metern auf das Einstiegsniveau der Niederflur-Strassenbahnen angehoben. Im direkten Anschluss folgt ein Bussteig mit einer Höhe von 18 Zentimetern. Zwischen den beiden Einstiegsplattformen wird es eine höhengleiche, technisch gesicherte Gleisquerung geben. Zudem wird die Haltestelle gegenüber dem heutigen Zustand künftig von den Gehwegen aus direkt über ebenerdige Zugänge erreichbar sein. Das Plangenehmigungsverfahren ist abgeschlossen, der Bau erfolgt voraussichtlich 2014.

Nachdem im Jahr 2011 einige Grundsatzfragen mit der technischen Aufsichtsbehörde geklärt werden konnten, wurden die Planungen für den behindertengerechten Ausbau der Haltestellen Schlossplatz und Karl-Weysser-Straße im Jahr 2012 weitergeführt. Nach Abstimmungen mit den städtischen Ämtern und der Vorstellung der Umbaumaßnahmen im Durlacher Ortschaftsrat hat die Planungsabteilung den Planrechts- und den Finanzierungsantrag eingereicht.

Ferner erfolgte im vergangenen Jahr auch die Fortführung der entsprechenden Planungen zum barrierefreien Umbau der Haltestelle Lessingstraße. Dort muss, analog zum Kolpingplatz, die Gleislage angepasst werden. Der Individualverkehr wird künftig auf dem Gleiskörper zwischen den Bahnsteigen durchgeleitet. Die Planungen für die Genehmigungsverfahren und Zuschussanträge sind im Gange.

Im Zusammenhang mit der geplanten Gleismittenerweiterung der Strassenbahnstrecke von der Tullastraße nach Rintheim wurden im letzten Jahr verschiedene Planungsvarianten für die unterschiedliche Anordnung der zukünftigen barrierefreien Haltestellen im Bereich der Tulla-, Rintheimer- und Mannheimer Straße untersucht.

Da die Bahnsteige der bestehenden Haltestelle der Strassenbahnlinie 5 am Entenfang auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht auf die für Zugverbände nötige Länge von rund 80 Metern ausgebaut werden können, wurde eine Alternativlösung untersucht. Nördlich des Gleisvier-ecks ist eine neue Haltestelle mit 34 Zentimeter hohen Bahnsteigen realisierbar. Die Entwurfsplanung und die Abstimmung mit den beteiligten städtischen Ämtern sind abgeschlossen, der Bau soll möglichst im Sommer 2013 beginnen.

Die Planung, die bestehende Haltestelle Kronenplatz in der Fritz-Erler-Straße zugverbandstauglich auszubauen, wurde im Berichtsjahr vertieft und die erforderlichen Verfahren hierzu wurden eingeleitet.

Ein weiterer Schwerpunkt war 2012 die Planung von signaltechnischen Anpassungen an Knotenpunkten; dieses Aufgabengebiet ist gerade im Zuge der Kombilösung enorm gewachsen. Ferner hat die Planungsabteilung auch zahlreiche Vermessungsarbeiten im Vorfeld von Bau- beziehungsweise Instandhaltungsmaßnahmen erbracht und darauf aufbauend exakte Trassierungs- und Hüllkurvenberechnungen durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der geplanten Gleismittenerweiterung der Strassenbahnstrecke von der Tullastraße nach Rintheim wurden im letzten Jahr verschiedene Planungsvarianten für die unterschiedliche Anordnung der zukünftigen barrierefreien Haltestellen im Bereich der Tulla-, Rintheimer- und Mannheimer Straße untersucht.



Fahrgastwechsel am Karlsruher Marktplatz.

Betrieb und Verkehr

Auch im Jahr 2012 ist es den VBK gelungen – ungeachtet der erschwerten Rahmenbedingungen – weiter auf Erfolgskurs zu fahren. So konnte die Straßenbahnneubaustrecke durch die Südoststadt am 8. September bereits drei Monate früher als geplant und somit passend zum Schuljahresbeginn in Betrieb gehen. Die Fahrgastzahlen der VBK haben sich auf dem hohen Niveau der Vorjahre bei nunmehr knapp 113,7 Millionen Passagieren eingependelt. Darin sind die unentgeltlich beförderten

Schwerbehinderten enthalten. Betrachtet man die reinen Fahrgastzahlen, ohne die kostenlos beförderten Schwerbehinderten, ist sogar ein leichter Zuwachs um 0,1 Prozent von knapp 107,8 Mio. Passagieren im Jahr 2010 auf jetzt nahezu 107,9 Mio. festzustellen.

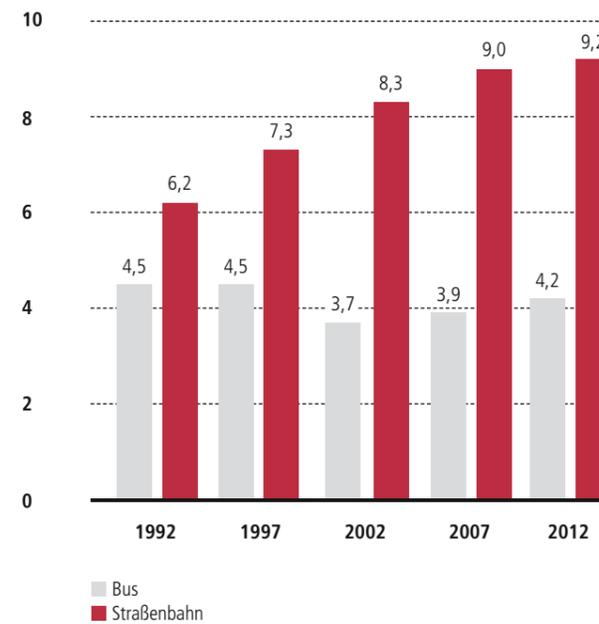
Die Betriebsleistung der VBK ist im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,8 Prozent auf knapp 13,3 Mio. Wagenkilometer gestiegen. Eine Zunahme ist sowohl im Stadt- und Straßenbahnverkehr um 0,42 Prozent auf über 9,2 Mio. als auch im Busverkehr um 0,8 Prozent auf 4,2 Mio. Wagenkilometer zu verzeichnen.

Um die Stabilität des Fahrplans, insbesondere auch der Stadtbahnlinien des Schwesterunternehmens AVG, zu erhöhen, haben die VBK zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 die Fahrpläne ihrer Straßenbahnlinien erfolgreich optimiert. Die AVG hat ihrerseits die Fahrzeit der Stadtbahnlinie S 5 auf der Stadtdurchfahrt um neun Minuten erhöht. Durch diese beiden Maßnahmen konnte die Pünktlichkeit auf der Linie S 5 im Januar 2013 bereits deutlich auf 96,8 Prozent verbessert werden.

Verschiedene Baumaßnahmen, darunter die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen in der Karlstraße und in der Rüppurrer Straße, haben den Stadtbahn- und Straßenbahnverkehr im Jahr 2012 beeinflusst. Im Zuge der Kombilösung wurde der einfache Abzweig von der Kaiserallee in die Grashofstraße zu einem Gleisdreieck ausgebaut. Dazu musste der Streckenabschnitt zwischen Mühlburger Tor und Schillerstraße während der Sommerferien voll gesperrt werden. Gleichzeitig wurde auf Höhe des Helmholtz-Gymnasiums damit begonnen, die zukünftige Haltestelle Mühlburger Tor anzulegen.

BETRIEBSLEISTUNG VBK

Wagenkilometer in Mio.



Die im Zusammenhang mit traditionellen Veranstaltungen wie beispielsweise dem Fastnachtsumzug, dem Durlacher Altstadtfest und „Das Fest“ in der Günther-Klotz-Anlage anstehenden Aufgaben wurden von den VBK-Mitarbeitern wie gewohnt mit Bravour gemeistert.

Um den Qualitätsstandard der im Jahr 2010 vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen mit dem Kompetenzsiegel zertifizierten Straßenbahnfahrschule der VBK noch weiter zu erhöhen, wird ein simulationsgestütztes Ausbildungskonzept eingeführt. Dazu haben die VBK Ende 2011 die Beschaffung eines Verkehrs- und Fahrsimulators ausgeschrieben. Nach erfolgter Auftragsvergabe entwickelt der Hersteller Knorr-Bremse seit April 2013 innerhalb von 18 Monaten ein maßgeschneidertes Übungsgerät.

Schlossgarten- und Turmbergbahn

Die beiden Freizeitbahnen der VBK haben auch im Jahr 2012 wieder viele Besucher aus nah und fern in die Fächerstadt gelockt. Die Schlossgartenbahn beförderte an 143 Betriebstagen 42.593 Fahrgäste. Dies sind rund 5.600 Passagiere weniger als im Jahr zuvor, was auf das in den Monaten Juni und Juli eher mäßig ausgefallene Sommerwetter zurückzuführen ist. Die Tarifeinnahmen verringerten sich dabei leicht auf nunmehr 71.191 €. Die Betriebsleistung ist um 4,7 Prozent auf 20.730 Wagenkilometer gestiegen.

Die Turmbergbahn konnte ihre Passagierzahlen 2012 trotz des schwachen Sommerwetters auf dem hohen Niveau der vergangenen Jahre halten. An 260 Betriebstagen nutzten 100.306 Menschen die Standseilbahn. Die Einnahmen verringerten sich geringfügig um 0,8 Prozent auf 79.368,10 €. Die Betriebsleistung betrug 5.134,5 Wagenkilometer (2.824 Seilkilometer), was einem Rückgang von 5,8 Prozent entspricht. Mit Blick auf die 2013 anstehende Konzessionsverlängerung wurde 2012 von einem externen Gutachter eine Sicherheitsanalyse erstellt. Diese hat ergeben, dass unter anderem die Steuerung, die bislang noch auf Relais-technik basiert, komplett erneuert werden muss. Die VBK werden zusätzlich den Antrieb durch einen Drehstrommotor mit Frequenzumrichter ersetzen und die Bremsen ertüchtigen. Der Umbau ist für den Zeitraum Januar bis April 2014 anvisiert.

DREI LEITMOTIVE, DIE FÜR DIE VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE STEHEN

MODERN.

➔ ZUVERLÄSSIG.

BEQUEM.

TÄGLICHE HOHE EINSATZBEREITSCHAFT UNSERER MITARBEITER

UNSER ZIEL: ZUFRIEDENE FAHRGÄSTE



Marketingaktion am Karlsruher Marktplatz.

Engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter ist im direkten Kunden- und Fahrgastkontakt ein Repräsentant der VBK. Dabei wird das durch den Fahrgast wahrgenommene Maß an Kundenorientierung vom Leistungsverhalten des einzelnen VBK-Beschäftigten entscheidend bestimmt. Deshalb wird die von den Fahrgästen erlebte Dienstleistung der VBK von einer großen Anzahl einzelner Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern geprägt.

Vor diesem Hintergrund wurden 2012 insgesamt 31 Beschäftigte für 25 Dienstjahre und vier Fachkräfte für eine Dienstzeit von 40 Jahren geehrt. Denn es ist die ständige Anstrengung der VBK-Bediensteten, mit ihrer hohen Einsatzbereitschaft, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Kooperationsbereitschaft die Mobilitätsdienstleistung der VBK zu erbringen.

Zum Jahresende 2012 konnte bei den VBK ein erneuter Anstieg der Beschäftigtenzahl verzeichnet werden. Die Gesamtzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liegt nunmehr bei 1.204 Bediensteten. Von der Möglichkeit der Altersteilzeit machten im Jahr 2012 insgesamt 52 Mitarbeiter Gebrauch. Zum 31. Dezember 2012 befanden sich davon zwei Mitarbeiter in der Arbeits- und 50 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Die Bindung der VBK-Mitarbeiter zu ihrem Unternehmen ist seit Jahren beispielhaft. Im Jahr 2012 sind die Betriebszugehörigkeit mit durchschnittlich 14,76 Jahren und das Durchschnittsalter der Mitarbeiter mit 44,03 Jahren zu beziffern.

Der bei den VBK gültige Tarifvertrag, der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-N BW), sah für das Jahr 2012 eine li-

ZUVERLÄSSIG.



ZUVERLÄSSIG. „Dank der neuen Displays an den Haltestellen weiß ich zuverlässig, wann die nächste Bahn kommt und ob es Änderungen gibt. Für mich als Pendlerin ist das sehr angenehm“, sagt Maica Bach aus Durlach.



Weitere Informationen
finden Sie unter
www.vbk.info oder unter
0721 6107-5885.

neare Erhöhung der Tabellenentgelte um 3,5 Prozent zum 1. März 2012 vor. Die vertragliche Regelarbeitszeit lag bei 39,0 Stunden pro Woche.

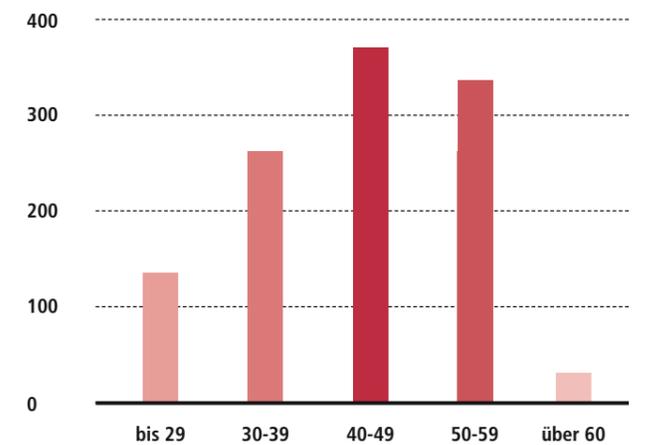
Funktionsgerechte Dienstkleidung soll die Arbeit erleichtern. Deshalb wurde auch im Jahr 2012 die zeitgemäße Ausstattung mit funktionsgerechten Materialien bei den weiblichen Bediensteten im Fahr-, Prüf- und Aufsichtsdienst weiter forciert. Die Zusammenstellung des Kleidersortiments erfolgte in Abstimmung mit dem Betriebsrat und den Mitarbeitern. In absehbarer Zeit soll auch die Ausstattung der männlichen Kollegen mit der neuen Dienstkleidung erfolgen.

Auch im Jahr 2012 haben die VBK wieder Kurse zur Gesundheitsförderung in Zusammenarbeit mit dem Ambulanten Zentrum für Rehabilitation und Prävention am Entenfang (AZR) angeboten. Weiterhin wurde, wie in den vergangenen Jahren auch, 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 2012 befanden sich insgesamt 38 Auszubildende in unterschiedlichen Ausbildungsberufen und -jahren in einem Ausbildungsverhältnis. Alle Auszubildenden, die im Berichtsjahr 2012 ihre Abschlussprüfung erfolgreich absolviert haben, konnten zumindest befristet übernommen werden.

ALTERSSTRUKTUR VBK
ohne Auszubildende



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

Der Erfahrungsaustausch im Jahr 2012 führte die Auszubildenden nach Bremen. Bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) konnten vielfältige Eindrücke in den dortigen Ausbildungs- und Hauptwerkstätten gesammelt werden. Zum Rahmenprogramm gehörte auch eine Hafenrundfahrt.

Infrastruktur

Eine ganze Fülle von Bauprojekten hat die Abteilung Instandhaltung der VBK im vergangenen Jahr betreut und in Rekordzeit bewältigt. So konnte die 2,2 Kilometer lange Straßenbahnneubaustrecke „Südost“ nach 18 Monaten Bauzeit am 8. September bereits drei Monate früher als ursprünglich vorgesehen in Betrieb gehen.

Ebenfalls in einem ehrgeizigen Zeitfenster wurde im Vorgriff auf die Kombilösung der Gleis- und Haltestellenumbau westlich des Mühlburger Tors abgewickelt. Im Rahmen einer Vollsperrung während der Sommerferien hat die Abteilung Instandhaltung dort den bislang einfachen Abzweig von der Kaiserallee in die Grashofstraße zu einem Gleisdreieck ausgebaut.



Erneuerung der Gleise in der Karlstraße.

Parallel dazu wurde auf Höhe des Helmholtz-Gymnasiums mit dem Bau der neuen Haltestelle Mühlburger Tor begonnen. Am bisherigen Haltestellenstandort wird die KASIG die westliche Rampe des Stadtbahntunnels errichten. Für die in Richtung Nordstadt abbiegenden Straßenbahnen ist eine neue Haltestelle in der Grashofstraße angelegt worden. Die beiden barrierefreien Haltestellen sind am 26. April 2013 in Betrieb gegangen.

Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt im Berichtsjahr war der barrierefreie und zugleich zugverbandstaugliche Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen in Karlsruhe. An der Haltestelle Mathystraße haben die Arbeiten Mitte Januar, am Kolpingplatz Ende Februar begonnen. Der Umbau der Haltestelle Werderstraße folgte ab April.

Wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse wurden am Kolpingplatz und an der Werderstraße erstmals in Karlsruhe

so genannte „Kap-Haltestellen“ geschaffen. Bei Kap-Haltestellen werden die Trottoirs bis an die Gleise vorgezogen beziehungsweise die Gleise zu den Gehwegen hin verschwenkt. Dazu müssen die Fahrspuren des Individualverkehrs in den Gleisbereich zwischen die Bahnsteige verlegt werden.

Eine Sonderlösung mit einem überfahrbaren Kap kam an der Haltestelle Mathystraße in der Karlstraße zur Anwendung. Dort wurde die parallel zu den Gleisen verlaufende östliche Fahrbahn angehoben, so dass die Passagiere vom Gehweg aus über die Fahrbahn in die Straßenbahn einsteigen können.

Im Vorgriff auf den streckenweiten barrierefreien Ausbau in Knielingen wurde in Verbindung mit der Umgestaltung des benachbarten Elsässer Platzes bis Anfang Mai 2012

der stadteinwärtige Bahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Herweghstraße auf 55 Zentimeter angehoben. Der behindertengerechte Ausbau des stadtauswärtigen Bahnsteigs wie auch der anderen Haltestellen in Knielingen folgt, sobald die Bau- und die Zuschussgenehmigungen vorliegen.

An der Haltestelle Herweghstraße kam dabei erstmals ein neues Haltestellenkonzept zum Einsatz. Es bietet den Fahrgästen eine hohe Aufenthaltsqualität. Zugleich ist die Haltestellenmöblierung vandalismusresistent und einfach zu pflegen. Die vier neuen Haltepunkte an der Südostbahn entsprechen ebenfalls dem neuen Designkonzept.

Die im August 2011 am Weinbrennerplatz begonnenen Bauarbeiten für die eingleisige Verbindung aus der Gartenstraße in Richtung Europahalle wurden im Juli 2012 abgeschlossen. Das im regulären Linienverkehr nicht genutzte Betriebsgleis dient als Ersatz für die im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Kühler Krug dort entfallene Wendeschleife. Bei Störungen können die aus Richtung Osten kommenden Züge jetzt ohne aufwendige Rangiermanöver die Wendeschleife an der Europahalle erreichen.



Übergabe der ersten Haltestelle im neuen Design.

DREI LEITMOTIVE, DIE FÜR DIE VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE STEHEN

MODERN.
ZUVERLÄSSIG.

➔ BEQUEM.

SCHNELLE AUSKÜNFTE - KOMFORTABEL FAHREN

ANGEBOTE FÜR JEDERMANN

Neueste Informationswege überall nutzen

Damit die Kunden bei Unfällen und Betriebsstörungen noch umfangreicher, schneller und zuverlässiger informiert werden, kommunizieren die VBK und die AVG Störungen, die länger als 15 Minuten dauern, seit Dezember 2012 auch über die sozialen Netzwerke Facebook und Twitter sowie seit März 2013 über die neue „KVV.App“. Möglich macht dies eine im vergangenen Jahr neu an zentraler Stelle eingeführte Software. Bislang waren Störungen lediglich über die dynamischen Anzeigen an den Haltestellen und über die KVV-Homepage kommuniziert worden.

Auch die interne Kommunikation wurde im vergangenen Jahr weiter ausgebaut. Damit Mitarbeiter, deren Arbeitsplatz über keinen PC verfügt, auf die Informationen des Intranets zugreifen können, haben die VBK gemeinsam mit der AVG im Sommer 2012 das Extranet gestartet. Über einen persönlichen, passwortgeschützten Zugang haben alle Mitarbeiter nun die Möglichkeit, von jedem internetfähigen Rechner aus auf das Extranet zuzugreifen. Das Extranet ist somit das Intranet für zuhause. Darin finden sich neben wichtigen betrieblichen Dokumenten auch Vordrucke und Formulare sowie viele interessante und nützliche Informationen rund um die VBK und AVG.

In vier privaten Fahrkartenverkaufsstellen der VBK und AVG wurden seit April 2012 Fahrkartendrucker getestet. Die inzwischen abgeschlossene Pilotphase hat durchweg positive Ergebnisse gebracht, weshalb weitere Verkaufsstellen mit Fahrkartendruckern ausgerüstet werden sollen. Da die Geräte online mit dem Hintergrundsystem der VBK verbunden sind, findet ein täglicher Datenaustausch statt. So können zeitlich befristete Sonderangebote wie etwa die Narrenkarte aufgespielt werden. Außerdem ist an den mit Fahrkartendruckern ausgestatteten privaten Verkaufsstellen ein erweitertes Fahrkartensortiment erhältlich. Überlegungen gehen bereits in die Richtung, in einem weiteren Schritt die neuen Fahrkartendrucker auch in den Bussen der VBK und AVG zu installieren.



VBK-Geschäftsführer Dr. Walter Casazza bedankt sich nach den Sommerbaustellen bei den Fahrgästen für ihre Geduld.

BEQUEM.



BEQUEM. „Mein Abo für Busse und Bahnen kann ich jetzt zeitgemäß online ordern, ganz schnell und einfach vom Sofa aus. Und wenn ich wissen will, was die VBK sonst noch zu bieten haben, schaue ich bei www.vbk.info vorbei“, sagt Kea Neubauer aus Karlsruhe.



Weitere Informationen finden Sie unter www.vbk.info oder unter 0721 6107-5885.

Moderne Busse und Bahnen

Die stetige Modernisierung der Fahrzeuge und die dynamische Anpassung der Werkstätten an den technischen Fortschritt stellen eine wichtige Voraussetzung für die stabile Erbringung des Mobilitätsangebotes auf einem zeitgemäßen Qualitätsniveau dar.

Nur durch die Modernisierung der Fahrzeuge und den Einsatz innovativer Werkstattausrüstung kann bei entsprechender Fortbildung der Fahrzeug- und Technologieexperten dem Kundenwunsch nach moderner Technik in Verbindung mit absoluter Zuverlässigkeit adäquat entsprechen werden.

Außerdem erfordert die Sicherstellung einer möglichst klimaschonenden und umweltverträglichen Versorgung mit Verkehrsleistungen die ständige Verbesserung des Fuhrparks und die Anpassung der Werkstatteinfrastuktur - im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten.

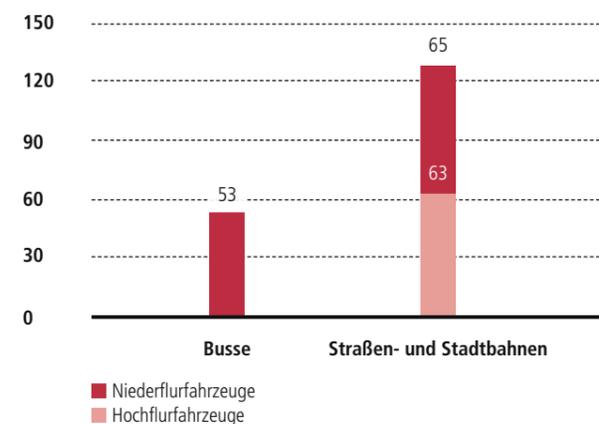
So haben die Infrastrukturverantwortlichen des Betriebshofes West der VBK im Jahr 2012 auch die Planungsab-sprachen zur Trassierung der neuen Halle für die nächste Technikgeneration der Unterflurdrehmaschine vorange-bracht.

Zur Wahrung der ökologischen Zielsetzungen und zum verstärkten Ausbau der Barrierefreiheit sowie zur sukzes-siven Erneuerung der VBK-Busflotte wurden im Jahr 2012 fünf Diesel-Niederflurbusse des Typs Mercedes Citaro be-stellt. Die neuen Omnibusse erfüllen den strengen Euro V - Abgasstandard. Das Land Baden-Württemberg unter-stützt die Beschaffung mit einem pauschalen Zuschuss in Höhe von 35.000 € pro Standardbus nach dem LGVFG-Busförderungsprogramm.

Die beauftragten Ingenieure sowie die Spezialisten der Schienenfahrzeugwerkstatt arbeiteten im Jahr 2012 mit der Firma Vossloh Kiepe GmbH zusammen, damit die von der VBK im Oktober des Vorjahres zu einem Auftragsvo-lumen von 75 Mio. € bestellten 25 Niederflur-Stadtbahn-wagen mit der Bezeichnung „Citylink NET 2012“ wie ge-plant die alten Hochflur-Straßenbahnen ersetzen können.

Die neuen dreiteiligen Gelenktriebwagen werden neue Maßstäbe unter anderem bei der Fahrgastraumklimati-sierung, beim Federungskomfort, in der Ausstattung, bei den Verformungs- und Festigkeitswerten sowie bei der Energierückgewinnung setzen.

ANZAHL NIEDERFLURFAHRZEUGE



LINIE 2 an der Haltestelle
am Marktplatz Karlsruhe



ÖKOSTROM BEWEGT DIE STADT.

LAGEBERICHT

33

Marktentwicklung im Berichtsjahr 2011	34
Geschäftsverlauf	35
Ertragslage	36
Vermögens- und Finanzlage	37
Qualitätsmanagement	38
Nachhaltigkeit	38
Compliance	39
Organisation der EDV	39
Risikomanagement	40
Voraussichtliche Entwicklung, Risiken und Chancen	40
Nachtragsbericht	43

LAGEBERICHT

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

Marktentwicklung im Berichtsjahr 2012

Im Jahr 2012 kühlte sich die gesamtwirtschaftliche Konjunktorentwicklung weltweit ab. Dabei verharrte die Wirtschaft im Euroraum als Folge der Euro- und Staatsfinanzkrise weiter in der Rezession. Trotz aller Sparanstrengungen der vorwiegend südeuropäischen Krisenstaaten leiden diese nach wie vor unter einem strukturellen Haushaltsdefizit und haben Schwierigkeiten, dieses auf dem Kapitalmarkt zu vertretbaren Konditionen zu finanzieren.

Auch die deutsche Wirtschaft entwickelte sich im Jahr 2012 deutlich schwächer als im Vorjahr, das BIP stieg real lediglich um 0,7 Prozent. Dennoch erwies sich die Bundesrepublik aufgrund ihrer relativ stabilen Wirtschaft als Anker für den gesamten europäischen Raum. Motor der wirtschaftlichen Entwicklung blieb dabei vor allem der Export, insbesondere der Metall- und Elektroindustrie sowie der Premiumprodukte der PKW-Hersteller Audi, BMW, Daimler und Porsche.

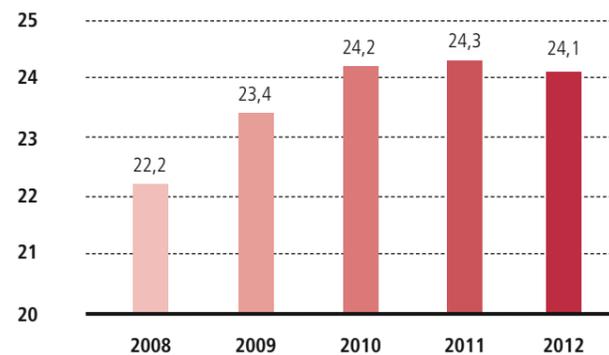
Aber auch im Export macht sich die Eurokrise bemerkbar. Die Exporte in die südlichen EU-Staaten gingen zurück, was jedoch vor allem in Asien und den USA ausgeglichen werden konnte.

Da die Arbeitslosenquote 2012 dennoch auf einem relativ niedrigen Niveau blieb, konnte die Bundesrepublik Deutschland die höchsten Steuereinnahmen der Geschichte erzielen und die Nettoneuverschuldung der öffentlichen Haushalte weiter zurückgeführt werden. Auf den gesamten staatlichen Sektor berechnet, ergab sich dank der Überschüsse der Sozialversicherung für die Bundesrepublik eine Überschussquote von 0,2 Prozent.

Die Erfolgsgeschichte des deutschen ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) setzte sich auch 2012 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 0,9 Prozent auf jetzt 9,8 Mrd. Reisende gestiegen. Seit 2002 sind laut VDV die Fahrgastzahlen somit um rund 8,0 Prozent gewachsen. Das entspricht etwa 700 Mio. Fahrgästen.

Die Fahrgeldeinnahmen der deutschen ÖPNV-Unternehmen konnten wiederum gesteigert werden und liegen mit 10,7 Mrd. € auf einem neuen Rekordhoch. Während in Großstädten und Ballungsräumen die Nachfrage nach wie vor überproportional steigt, entwickelt sich der regionale Busverkehr weiter rückläufig. 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.

DEFIZITENTWICKLUNG
in Mio. €



Jedoch betont der VDV, dass der finanzielle Aufwand pro Fahrgast für die Verkehrsunternehmen immer noch deutlich größer als der Nettoertrag sei. Die Mitfinanzierung des ÖPNV durch die öffentliche Hand bleibe trotz eines im Vergleich zu anderen großen Industrienationen hohen durchschnittlichen Kostendeckungsgrades von 78,0 Prozent notwendig.

Der Geschäftsverlauf der VBK im Geschäftsjahr 2012

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 2012 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. Alleinigere Geschäftsführer ist Dipl.-Ing. Dr. techn. Walter Casazza, Aufsichtsratsvorsitzende ist die Erste Bürgermeisterin der Stadt Karlsruhe, Frau 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 2012, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2011, noch einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 107,9 Mio. (i. Vj. 107,6 Mio.). Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Die Betriebsleistung der VBK betrug 2012 13,4 Mio. Wagenkilometer (i. Vj. 13,2 Mio.). Die Betriebsleistungen auf der Schiene waren mit 9,2 Mio. Wagenkilometern (i. Vj. 9,1 Mio.) nahezu unverändert, im Omnibusverkehr mit 4,2 Mio. Wagenkilometern (i. Vj. 4,1 Mio.) ebenfalls nahezu konstant.

Die Bauarbeiten an der neuen Straßenbahnstrecke Karlsruhe Südost konnten früher als ursprünglich geplant abgeschlossen und die Strecke im September 2012 in Betrieb genommen werden. Durch die Strecke werden das neu entstehende Stadtviertel Südoststadt sowie zahlreiche Arbeitsplätze, die Musikhochschule, das Kulturzentrum Tollhaus und die Friedrich-List-Schule optimal an das Karlsruher Straßenbahnnetz angeschlossen. Außerdem kann die Strecke als Umleitung im Falle einer Störung auf der Ost-West-Achse Durlacher Allee – Kaiserstraße – Kaiserallee genutzt werden.

Die VBK bestellten am 25. Oktober 2011 für den künftigen Betrieb im Karlsruher Schienennetz 25 Niederflur-Stadtbahnwagen. 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 75,0 Mio. €. Die

neuen Fahrzeuge sollen ab Anfang 2014 ausgeliefert werden und vor allem die letzten noch vorhandenen Straßenbahnwagen aus den 1960er und 1970er Jahren ersetzen.

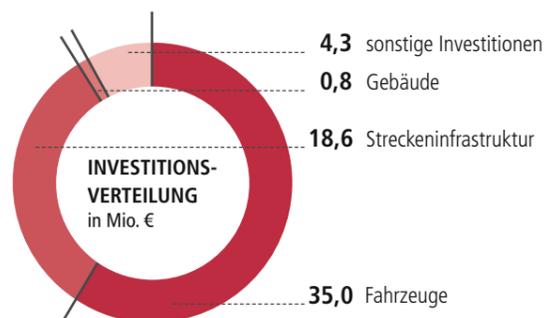
Die Geschäftsführung der VBK ist mit dem Verlauf des Berichtsjahres und den daraus resultierenden Ergebnissen insgesamt zufrieden.

Ertragslage

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betragen insgesamt 45,0 Mio. €. Es fielen 4,3 Mio. € weniger als geplant und 4,5 Mio. € weniger als im Jahr 2011 an. Dies ist auf niedrigere Aufwendungen für Leistungen für Dritte sowie eigene Instandhaltungen im Streckennetz zurückzuführen.

Der Personalaufwand stieg um 4,1 Prozent auf 59,6 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 1,9 Mio. € überschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand inkl. außerordentlichen Aufwands beträgt 43,9 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.

Die Abschreibungen stiegen um 22 T€ bzw. 0,1 Prozent auf 15,9 Mio. €.



Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 135,9 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 136,9 Mio. €. Der Plan für 2012 wurde somit um 1,0 Mio. €, das entspricht 0,8 Prozent, unterboten. Gegenüber dem Vorjahr sank der Aufwand um 2,7 Mio. € bzw. 1,9 Prozent. Dies ist auf niedrigere Aufwendungen für Leistungen für Dritte sowie eigene Instandhaltungen im Streckennetz zurückzuführen.

Die Beförderungserlöse nahmen im Jahr 2012 zu. Sie betragen 71,6 Mio. € und damit 1,5 Mio. € mehr als im Vorjahr und 4,8 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit dem gesetzlichen Satz von 2,72 Prozent zu den Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2012 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 28,7 Mio. €, das sind 2,9 Mio. € oder 9,3 Prozent weniger als geplant und 1,7 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 10,5 Mio. € 1,2 Mio. € geringer als geplant und um 1,9 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,9 Mio. € wie auch im Jahr 2011. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen verringerte sich um 0,05 Mio. €.

Zins- und ähnliche Erträge verringerten sich von 164 T€ auf 133 T€.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2012 mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 24,1 Mio. € ab. Das Ergebnis ist um 0,2 Mio. € geringer als im Vorjahr und um 1,6 Mio. € besser als ursprünglich geplant. Der Jahresfehl-

betrag 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. Außerdem wurde ab Herbst 2012 mit der Umsetzung eines Programms zur Optimierung der Arbeitsabläufe in den Fahrzeugwerkstätten für Stadt- und Straßenbahnen sowie einer Verbesserung der Einkaufsprozesse, gemeinsam mit der AVG, begonnen.

Der Kostendeckungsgrad 2012 beträgt 82,3 Prozent.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der VBK beläuft sich auf 321,1 Mio. € und liegt 48,7 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die Mehrung resultiert im Wesentlichen aus dem Anlagevermögen, das um 38,1 Mio. € auf 245,4 Mio. € gestiegen ist, sowie aus einer Steigerung des Forderungsbestands um 9,8 Mio. € auf 49,0 Mio. €.

Die VBK investierten 2012 insgesamt 58,7 Mio. €. 35,0 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 18,6 Mio. € wurden in die

Streckeninfrastruktur und 0,8 Mio. € für Gebäude investiert. Weitere 3,2 Mio. € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für die nächste Generation des rechnergestützten Betriebsleitsystems ITCS ausgegeben. Der Rest in Höhe von 1,1 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Auf der Passivseite sind im Wesentlichen die Verbindlichkeiten um 43,3 Mio. € auf 115,2 Mio. € gestiegen. Der Grund liegt hauptsächlich in der Aufnahme neuer Darlehen über 18,0 Mio. € sowie der Erhöhung der Clearingverbindlichkeiten über 23,1 Mio. €.

Die Rückstellungen betreffen zum einen Pensionsrückstellungen in Höhe von 11,6 Mio. € (i. Vj. 11,2 Mio. €) und zum anderen sonstige Rückstellungen in Höhe von 51,0 Mio. € (i. Vj. 45,7 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 2022 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. €.

BILANZKENNZAHLEN	2011	2012
Eigenkapital in Prozent	50,98	43,25
Eigenkapital in Prozent des Anlagevermögens	66,21	56,12
Anlageintensität (Anlagevermögen / Bilanzsumme)	77,00	77,08
Personalintensität (Personalaufwand / Gesamtaufwand)	41,30	43,85
Materialintensität (Materialaufwand inkl. Kosten für Fremdleistungen / Gesamtaufwand)	35,69	33,09
Kapitaldienstintensität ((Abschreibungen + Zinsen) / Gesamtaufwand)	13,78	14,10

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

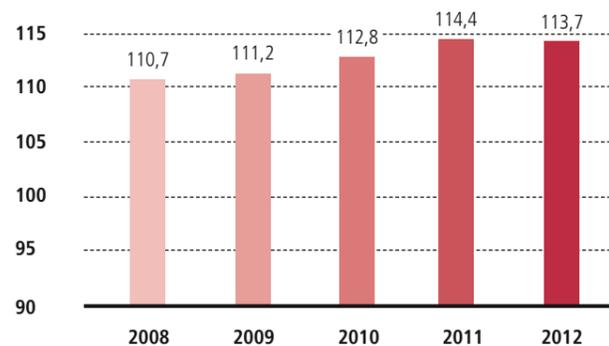
Mit der Einführung der nächsten Generation des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems, des „Intermodalen Transport Control Systems“ (ITCS) im gesamten Verkehrsnetz der VBK ist eine verbesserte Standortbestimmung der Fahrzeuge sowie die Möglichkeit der verbesserten Information der Fahrgäste gegeben. Die 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,

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN

in Mio.*



*) inklusive der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten

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-Streckennetz ausschließlich mit Ökostrom unterwegs. Durch den Bezug von Strom aus Wasserkraft wird die Bereitstellung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote durch die VBK weiter ausgebaut. Auch der Energiebezug in den Betriebshöfen und -gebäuden wurde 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 2013 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 1,0 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 des Frischwassers benötigt, das ohne den Einsatz der Anlage erforderlich wäre.

Compliance

Die VBK haben auch 2012 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 lau-

fend 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 2012 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 2013 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2012.

Es ist anzunehmen, dass die Kosten, vor allem aufgrund der

wachsenden Weltwirtschaft sowie weiter steigender Preise für Dieselmotoren, Energie, Fahrzeug- und Streckenausrüstungsgegenstände, etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Jahresfehlbetrag von 25,75 Mio. € ausgegangen. Für das Geschäftsjahr 2014 wird eine ähnliche Entwicklung wie 2013 angenommen. Seitens des Verbundes KVV ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 4,2 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.

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. Dieserverbrauch 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 we-

gen 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.

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.

Das Land Baden-Württemberg plant eine Neuregelung der Bemessung der Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG. Die finanziellen Auswirkungen für die VBK sind noch nicht absehbar.

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 ScoolCards 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.

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 weiterhin 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 aus Sicht der VBK 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.

Die Realisierung der Kombilösung in der Karlsruher Innenstadt wird für die VBK einige Jahre lang Beeinträchtigung

gen 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, auch zu Qualitätsverlusten, beispielsweise durch die Verlängerung der Reisezeiten, und damit 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, diese zusätzlichen Fahrgäste auch transportiert und die Karlsruher Innenstadt städtebaulich aufgewertet werden.

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

Die Bundesregierung plant, die Begrenzung der EEG-Kosten für Verkehrsunternehmen evtl. aufzuheben. Das Ergebnis der VBK würde im Falle der Realisierung dieses Vorhabens mit rund 1,0 Mio. € belastet.

Anfang 2013 hat die Schwestergesellschaft KASIG mit vorbereitenden Arbeiten für die unterirdische Haltestelle Marktplatz sowie mit dem Bau der Tunnelrampe in der Durlacher Allee begonnen. Die Stadtverwaltung Karlsruhe, das Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe sowie die Geschäftsführung der KASIG haben am 13. März 2013 entschieden, zur Beschleunigung der Baumaßnahme die Karlsruher Kaiserstraße zwischen Kronen- und Marktplatz von Ende April bis Mitte November 2013 komplett für den Straßenbahnverkehr zu sperren. Dadurch können für die VBK unter Umständen neben erhöhten Betriebskosten auch Qualitätsverluste sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr als auch Verluste bei den Tarifeinnahmen entstehen.

Karlsruhe, den 10. Mai 2013



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

LINIE 55 an der Haltestelle
Kühler Krug



WIR FAHREN
SIE HIN.

JAHRESABSCHLUSS

	45
Gewinn- und Verlustrechnung	47
Bilanz	48
Anlagennachweis	56
Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers	58
Bericht des Aufsichtsrats	59

KURZÜBERSICHT BILANZ 31.12.2012

	2012 in Mio. €	2011 in Mio. €
BILANZSUMME	321,1	272,4
Anlagevermögen	247,5	209,7
Vorräte	23,8	22,7
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	49,0	39,2
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,8	0,7
aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	62,6	56,8
Verbindlichkeiten	115,2	71,9
passive Rechnungsabgrenzungsposten	2,5	2,8
Aufwand	135,9	138,5
Ertrag	135,9	138,5
Jahresverlust / -gewinn	0,0	0,0

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 01.01. - 31.12.2012

	01.01. - 31.12.12		01.01. - 31.12.11	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse	100.255.716,70		100.472.183,52	
2. Erhöhung (Vorjahr Verminderung des Bestandes) an selbsterzeugten Ersatzteilen	-45.655,18		312.798,26	
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	934.626,01		882.947,28	
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.483.132,24		12.358.497,13	
	111.627.819,77		114.026.426,19	
5. Materialaufwand				
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	20.794.224,49		21.104.962,04	
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	24.161.617,57		28.331.559,27	
	44.955.842,06		49.436.521,31	
6. Personalaufwand				
a. Löhne und Gehälter	45.788.327,51		44.786.916,42	
b. soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	13.781.610,00		12.421.839,10	
davon Altersversorgung 3.754.968,46 € (Vorjahr 2.862.252,31 €)				
	59.569.937,51		57.208.755,52	
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	15.906.542,93		15.884.900,73	
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	11.607.874,08		12.207.573,95	
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7.104,71		8.574,62	
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon von verbundenen Unternehmen 104.855,18 € (Vorjahr 141.858,57 €)	132.656,67		163.782,61	
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.244.219,97		3.208.700,53	
12. Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit	-23.516.835,40		-23.747.668,62	
13. Außerordentliche Aufwendungen	245.841,00		245.841,00	
14. Sonstige Steuern	323.130,46		328.565,08	
15. Erträge aus Verlustübernahme	24.085.806,86		24.322.074,70	
16. Jahresergebnis	0,00		0,00	

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2012

AKTIVSEITE	31.12.2012		31.12.2011	
	€	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände	1.857.880,00		2.167.727,00	
II. Sachanlagen	245.438.346,95		207.375.130,86	
III. Finanzanlagen	164.005,70		189.000,89	
	247.460.232,65		209.731.858,75	
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.011.434,32		21.006.584,69	
2. Selbsterstelltes Lagermaterial	1.656.375,04		1.702.030,22	
3. Waren	20.315,52		27.059,99	
4. Geleistete Anzahlungen	121.164,14		0,00	
	23.809.289,02		22.735.674,90	
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.125.820,19		10.250.600,33	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	599.749,12		1.172.330,36	
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	743.911,30		353.075,89	
4. Forderungen gegen Gesellschafter	26.957.400,70		24.395.961,91	
5. Sonstige Vermögensgegenstände	4.577.513,16		2.998.733,32	
	49.004.394,47		39.170.701,81	
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten				
	788.789,05		729.058,09	
	788.789,05		729.058,09	
	73.602.472,54		62.635.434,80	
	321.062.705,19		272.367.293,55	

PASSIVSEITE	31.12.2012		31.12.2011	
	€	€	€	€
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	11.590.200,00		11.151.331,00	
2. Sonstige Rückstellungen	50.963.736,02		45.668.438,64	
	62.553.936,02		56.819.769,64	
D. VERBINDLICHKEITEN				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.668.490,57		25.878.732,01	
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7.763.260,43		7.763.260,43	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.490.107,35		9.090.749,94	
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.117.492,02		1.129.038,80	
5. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	49.495.268,52		26.390.756,58	
6. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	12.282,50		264.523,57	
7. Sonstige Verbindlichkeiten				
davon aus Steuern 497.475,34 € (Vorjahr 407.272,21 €), davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 6.210,68 € (Vorjahr 0,00 €)	1.614.327,98		1.353.805,07	
	115.162.229,37		71.870.866,40	
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				
	2.482.113,63		2.812.231,34	
	321.062.705,19		272.367.293,55	

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 Vermö-

gensgegenständen, 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 aufgelöst. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden im Übrigen zeitanteilig vorgenommen.

Ab dem 1. Januar 2010 wurden geringwertige Anlagegüter zu einem Netto-Einzelwert bis 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. Die bisher in Abhängigkeit zum letzten Entnahmepunkt angewandte Methode zur Abwertung nicht mehr gängigen Lagermaterials wurde präzisiert, indem die Abwertung vom letzten Einlagerungsdatum an berechnet wurde. Hierdurch ergab sich ein Einmaleffekt von 2,1 Mio. €. Zinsen für Fremdkapital sind nicht in den 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 5,04 Prozent (Vj. 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 § 6b 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 2012 sind 246 T€ zugeführt worden, so dass noch 2.950 T€ offen sind.

Die **sonstigen Rückstellungen** umfassen im Wesentlichen ausstehende Lieferantenrechnungen (7.303 T€; Vj. 1.257 T€), Altersteilzeit- und Beihilferegulierung sowie sonstige Vorsorgebeträge für Personalaufwendungen (15.987 T€; Vj. 16.705 T€), durchzuführende Arbeiten an Niederflur-Strassenbahnen wegen neuer Sicherheitsnormen (11.101 T€; Vj. 11.101 T€), drohende Verluste (5.216 T€; Vj. 5.179 T€),

durchzuführende Hauptuntersuchungen an Schienenfahrzeugen (315 T€; Vj. 1.147 T€), Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden (8.140 T€; Vj. 8.418 T€), unterlassene Instandhaltung (1.248 T€; Vj. 1.273 T€) und sonstige Rückstellungen im Rahmen der kaufmännischen Vorsicht (1.654 T€; Vj. 589 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.

Verbindlichkeiten

FÜR DIE VERBINDLICHKEITEN BESTEHEN FOLGENDE RESTLAUFZEITEN	GESAMT	RESTLAUFZEIT	RESTLAUFZEIT	RESTLAUFZEIT
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.668 (Vj. 25.878)	14.421 (Vj. 3.292)	8.906 (Vj. 19.726)	17.341 (Vj. 2.860)
Erhaltene Anzahlungen	7.763 (Vj. 7.763)	0 (Vj. 0)	7.763 (Vj. 7.763)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.492 (Vj. 9.091)	14.492 (Vj. 9.091)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.118 (Vj. 1.129)	1.118 (Vj. 1.129)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	49.495 (Vj. 26.391)	38.795 (Vj. 15.691)	10.700 (Vj. 0)	0 (Vj. 10.700)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (ebenfalls verbundenes Unternehmen)	12 (Vj. 265)	12 (Vj. 265)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Sonstige Verbindlichkeiten	1.614 (Vj. 1.354)	1.614 (Vj. 1.354)	0 (Vj. 0)	0 (Vj. 0)
Gesamtbetrag	115.162 (Vj. 71.871)	70.452 (Vj. 30.822)	27.369 (Vj. 27.489)	17.341 (Vj. 13.560)

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

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 2.482 T€ (Vj. 2.812 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 2012 7,47 Prozent. In 2012 waren für die Zusatzversorgungskasse 44.262 T€ umlagepflichtig.

Finanzderivate

Zur Absicherung der Beschaffungskosten für Strom wurden für die Jahre 2013 und 2014 Rohwarentermingeschäfte auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2012 ergeben sich auf Basis der Mark-to-Market-Methode folgende Werte:

Im Geschäftsjahr wurde zur Abdeckung dieser negativen Marktwerte eine Rückstellung in Höhe von 244 T€ (Vj. 0 T€) gebildet.

PRODUKT	Nominalwert	Zeitwert
	€	€
Stromtermingeschäfte 2013	2.125.102,80	1.900.034,20
Stromtermingeschäfte 2014	1.987.580,40	1.968.969,38

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

In Summe bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 126.896 T€.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 112.034 T€.

Weiterhin bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen aus dem Konzessionsvertrag in Höhe von 7.009 T€ (Vj. 7.548 T€). Der Konzessionsvertrag endet im Jahr 2025.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Dauerschuldverhältnissen bestehen in Höhe von 7.853 T€ (Vj. 5.566 T€).

ANGABEN ZU POSITIONEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 902 T€ (Vj. 756 T€) enthalten. Diese resultieren aus nachträglich erhaltenen Zahlungen nach SGB IX.

UMSATZERLÖSE (NACH BEREICHEN)	2012 T €	2011 T €
Beförderungserlöse	71.569	70.048
Sonstige Umsatzerlöse	28.687	30.424
	100.256	100.472

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind als periodenfremde Erträge im Wesentlichen nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 445 T€ (Vj. 559 T€) enthalten.

Weiterhin sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen 83 T€ (Vj. 74 T€) an Zahlungseingängen auf bereits abgeschriebene Forderungen enthalten.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 113 T€ (Vj. 724 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind als periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.987 T€ (Vj. 1.197 T€) im Wesentlichen nachträgliche Vertriebskosten von 529 T€ (Vj. 850 T€), Kosten aus Leistungsbeziehungen mit der AVG von 784 T€ (Vj. 84 T€) sowie Buchverluste aus dem Abgang von Vermögensgegenständen in Höhe von 625 T€ (Vj. 181 T€) enthalten.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

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 1.060 T€ (Vj. 1.119 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 2012 als außerordentlicher Aufwand in Höhe von 246 T€ berücksichtigt.

Angaben zum Jahresergebnis

Das Geschäftsjahr 2012 schließen die VBK mit einem Ergebnis von 0,00 € ab.

SONSTIGE ANGABEN

Für 2012 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 53.960 T€ vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 11,2 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 2012 waren bei den VBK durchschnittlich 1.147 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 28 Beamte und 1.119 nicht beamtet. Hinzu kamen durchschnittlich 33 Auszubildende und 42 Aushilfskräfte. Weitere 19 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 40 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 Geschäftsführer wurden 127 T€ aufgewendet.

Für frühere Geschäftsführer besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 1.286 T€.

Karlsruhe, den 10. Mai 2013



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

ANLAGENNACHWEIS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN				RESTBUCHWERTE		
	ANFANGSSTAND 01.01.2012	ZUGANG	ABGANG	UMBUCHUNGEN	ENDSTAND 31.12.2012	ANFANGSSTAND 01.01.2012	ABSCHREIBUNGEN im Geschäftsjahr	angesammelte ABSCHREIBUNGEN auf die in Spalte 4 aus- gewiesenen Abgänge	UMBUCHUNGEN	ENDSTAND 31.12.2012	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	6.294.304,61	295.913,88	0,00	48.087,54	6.638.306,03	4.126.577,61	653.848,42	0,00	0,00	4.780.426,03	1.857.880,00	2.167.727,00
SACHANLAGEN												
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	99.115.677,68	671.090,48	0,00	2.039.428,91	101.826.197,07	57.235.260,24	1.454.843,39	0,00	0,00	58.690.103,63	43.136.093,44	41.880.417,44
Bauten auf fremden Grundstücken	3.854.044,68	77.426,82	0,00	0,00	3.931.471,50	2.999.597,68	76.964,82	0,00	0,00	3.076.562,50	854.909,00	854.447,00
Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungsanlagen	274.486.891,65	9.704.086,81	3.029.769,47	12.630.506,55	293.791.715,54	199.790.090,65	6.115.805,04	2.426.928,15	7.563.891,27	215.008.075,54	78.783.640,00	74.696.801,00
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	220.284.743,42	0,00	106.348,71	0,00	220.178.394,71	169.292.756,58	5.911.222,00	106.348,71	0,00	175.097.629,87	45.080.764,84	50.991.986,84
Maschinen und maschinelle Anlagen	8.665.356,54	555.124,77	5.260,68	530.098,34	9.745.318,97	7.340.104,54	215.251,11	5.260,68	0,00	7.550.094,97	2.195.224,00	1.325.252,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	39.836.878,78	2.135.947,81	322.896,61	105.938,34	41.755.868,32	34.999.720,96	1.478.608,15	294.944,61	136.108,73	36.566.290,50	5.189.577,82	4.837.157,82
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	41.361.983,41	45.301.114,77	0,00	-15.354.059,68	71.309.038,50	8.572.914,65	237.986,00	0,00	-7.700.000,00	1.110.900,65	70.198.137,85	32.789.068,76
								0,00				
							(K)	4.450.000,00				
	687.605.576,16	58.444.791,46	3.464.275,47	-48.087,54	742.538.004,61	480.230.445,30	15.252.694,51	2.833.482,15	0,00	497.099.657,66	245.438.346,95	207.375.130,86
FINANZANLAGEN												
Ausleihungen	226.660,78	0,00	30.610,22	0,00	196.050,56	37.659,89	(Z) -5.615,03	0,00	0,00	32.044,86	164.005,70	189.000,89
							(K)	4.450.000,00				
							(Z)	-5.615,03				
	694.126.541,55	58.740.705,34	3.494.885,69	0,00	749.372.361,20	484.394.682,80		15.906.542,93	2.833.482,15	501.912.128,55	247.460.232,65	209.731.858,75

(20.350.927,90) inkl. Finanzanlagen

(K) = Zuschüsse (Z) = Zuschreibungen

BESTÄTIGUNGSVERMERK

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

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Karlsruhe, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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.

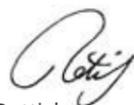
Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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, 10. Mai 2013

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Hauptmann
Wirtschaftsprüfer



Rettich
Wirtschaftsprüfer

BERICHT DES AUFSICHTSRATS DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

In drei regelmäßigen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH durch die Geschäftsführung zeitnah und umfassend über die aktuelle Lage und die Entwicklung der Gesellschaft unterrichtet.

Im Rahmen mündlicher und schriftlicher Berichterstattung wurden dem Aufsichtsrat der Geschäftsverlauf der Gesellschaft sowie grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik detailliert dargestellt und erläutert. Dem Aufsichtsrat war es durch die umfassende und aktuelle Informationsvermittlung der Geschäftsführung möglich, seine nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag vorgegebene Überwachungsfunktion gegenüber der Geschäftsführung und seine gesetzlichen und satzungsgemäßen Entscheidungsbefugnisse verantwortlich wahrzunehmen.

Im Geschäftsjahr 2012 ergaben sich innerhalb des Aufsichtsrates der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH personelle Veränderungen. Verabschiedet wurden Frau Renate Motzbäuchel, Herr Jean-Claude Durand und Herr Thomas Hoffmann. Herzlich willkommen geheißen wurden Frau Silke Gleitz, Herr Volker Dürr und Herr Stefan Oberacker.

In den Sitzungen des Geschäftsjahres 2012 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit folgenden Themen:

- Feststellung des Jahresabschlusses 2011
- Vorstellung der Ergebnisvorschaurechnungen 2012
- Verabschiedung des Wirtschaftsplans 2013

Die Geschäftsführung informierte zudem den Aufsichtsrat und die Vorsitzende regelmäßig über alle bedeutenden Angelegenheiten des Unternehmens.

An der Sitzung des Aufsichtsrates über den durch die Geschäftsführung erstellten und dem Aufsichtsrat zur Feststellung vorgelegten Jahresabschluss 2012 nebst Lagebericht

nahmen die verantwortlichen Vertreter der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, teil. Diese berichteten dem Aufsichtsrat unmittelbar zur Jahresabschlussprüfung.

Prüfungsinhalte waren, neben dem jeweiligen Jahresabschluss und Lagebericht, auch die Feststellung möglicher, den Bestand gefährdender Unternehmensrisiken und die Funktionsfähigkeit des durch die Geschäftsführung hierfür entwickelten Risikomanagementsystems sowie die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz.

Die Prüfung hat zu keinen Einwänden geführt. Der Bestätigungsvermerk wurde ohne Einschränkungen erteilt.

Der Aufsichtsrat hat die Prüfungsberichte zur Kenntnis genommen und dem von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss 2012 nebst Lagebericht seine Zustimmung erteilt. Der Gesellschafterversammlung schlägt der Aufsichtsrat vor, den Jahresabschluss 2012 sowie den Lagebericht festzustellen. Er beantragt darüber hinaus, den Mitgliedern des Aufsichtsrates Entlastung zu erteilen.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement und die vertrauensvolle Zusammenarbeit auch im Jahr 2012.

Karlsruhe, im Juni 2013

Der Aufsichtsrat



Erste Bürgermeisterin
Margret Mergen
Vorsitzende des Aufsichtsrats

IMPRESSUM

KONZEPTION UND GESTALTUNG
Arthen Kommunikation GmbH

REDAKTION
Controlling/Betriebswirtschaft, Marketing
der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

FOTOS
Archiv VBK, Artis Uli Deck, Karlsruhe, Jörg Donecker,
Heiko Müller, Reichert + Hönig, Ettlingen, Stefan Bau,
Bietigheim/Baden, 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

