



## | Geschäftsbericht 2002



Kölner Verkehrs-Betriebe  
Aktiengesellschaft

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit Sitz in Köln gehört zu den großen Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland. Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) sind wir das größte Verkehrsunternehmen. Mit der Stadtwerke Köln GmbH, die 90 Prozent der Anteile hält, stehen wir im Konzernverbund.

Wir verstehen uns als Dienstleistungsunternehmen für die Bürger der Stadt Köln und ihres Umlandes. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befördern mit Bussen und Bahnen täglich mehr als 800.000 Fahrgäste zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität, zu den Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangeboten der Stadt und des Umlandes. Für die Mobilität der Menschen in der Stadt und in der gesamten Region ist unser Verkehrsangebot unverzichtbar.

		2002	2001	Veränderung in %*
Umsatz	Mio. €	169,5	153,3	10,6
Wagenkilometer	Mio.	53,4	52,9	0,9
Platzkilometer	Mio.	7.541	7.457	1,1
Fahrgäste	Mio.	238,8	233,7	2,2
Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt		3.326	3.289	1,1
Personalaufwand	Mio. €	155,6	149,8	3,8
Bilanzsumme	Mio. €	515,7	479,5	7,5
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände				
– Investitionen	Mio. €	127,8	98,3	30,0
– Abschreibungen	Mio. €	31,0	26,7	16,4
Cash flow	Mio. €	36,4	36,3	0,4
Unternehmensergebnis	Mio. €	- 96,8	- 91,1	- 6,2
Jahresüberschuss	Mio. €	-	-	-

\* Die im Bericht ausgewiesenen prozentualen Abweichungen wurden grundsätzlich auf der Basis der ungerundeten Werte ermittelt.

1 Vorwort des Vorstandes	3
2 Bericht des Aufsichtsrates	5
3 Unternehmensorgane	8
4 Unternehmensleitbild	10
5 Kalendarium 2002	12
6 Bericht des Vorstandes	16
<b>Lagebericht</b>	<b>16</b>
Wirtschaftliches Umfeld	16
Geschäftsverlauf	18
Wertschöpfung	26
Investitionen	30
Vermögens- und Kapitalstruktur	32
Finanzierung	34
Personal, Logistik, Innovation	35
Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres	37
Ausblick	42
Nachtragsbericht	42
Prognosebericht	44
Risikobericht	47
Berichterstattung gemäß § 108 II GO NW	50
<b>Jahresabschluss</b>	<b>51</b>
Bilanz	52
Gewinn- und Verlustrechnung	53
Entwicklung des Anlagevermögens	54
Kapitalflussrechnung	56
Anhang	58
7 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	74
8 Anlagen	76
Abkürzungsverzeichnis	76
Glossar/Stichwortverzeichnis	78
Unternehmensstruktur	84
Beteiligungsübersicht	84
Organigramm	85
Zehnjahresübersicht	86



Sehr geehrte Damen und Herren,

noch stärkere Ausrichtung auf den Kunden, Steigerung der Produktivität in allen Sparten, Hinführung des Unternehmens auf den Wettbewerb und der Einsatz neuester Technik zeichneten das Jubiläumsjahr 2002 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) aus. Vor allem die Verhandlungen zur Gründung eines gemeinsamen ÖPNV-Unternehmens mit den Bonner Stadtwerken sowie die erstmalige Übernahme der Bauherrenschaft bei einem Kölner U-Bahn-Projekt prägten das Jahr. Der bereits 2001 eingeleitete Wandel der Traditionsfirma zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen trug dabei nachweislich Früchte.

Voraussetzung für ein erfolgreiches Unternehmen, welches im Wettbewerb bestehen will, sind motivierte, qualifizierte und eigenverantwortlich agierende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Auch in Zukunft wird die Weiterentwicklung unserer Beschäftigten in unserer Unternehmenspolitik ein wesentlicher Faktor sein.

Die Fahrgastzahlen der KVB erreichten dank der über dem Branchentrend liegenden Steigerung eine neue Rekordmarke; die erfreuliche Zunahme der Erlöse trug dabei maßgeblich zur Konsolidierung der Finanzen bei. Trotz unerwarteter Belastungen durch Kürzung öffentlicher Zuschüsse bei den Vorhaltekosten, trotz des mehrjährigen anspruchsvollen Investitionsprogramms für eine neue Generation von Stadtbahnwagen konnte die Defizitentwicklung moderat gehalten werden – Grundvoraussetzung für weitere Erfolge bei der laufenden Restrukturierung des Unternehmens.

Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG wurde konsequent vorangetrieben. Zwar ist die Verabschiedung des neuen Ordnungsrahmens für den Öffentlichen Personennahverkehr durch die europäischen Institutionen auch im abgelaufenen Jahr 2002 noch nicht erfolgt; auch hat sich die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der gleichfalls relevanten Beihilfeproblematik weiter verzögert. Dennoch halten die Kölner Verkehrs-Betriebe am Ziel fest, den Weg zur echten Konkurrenzfähigkeit unbeirrt zu beschreiten. Je früher die Anstrengungen Erfolge zeigen, desto konsequenter und mutiger kann dem internationalen Wettbewerbsdruck standgehalten werden.

In dieser strategischen Neuorientierung war die Verabschiedung des umfassenden Konzeptes zur Zukunftsausrichtung der Kölner Verkehrs-Betriebe durch die Aufsichtsräte der KVB und der Kölner Stadtwerke-Holding SWK Mitte des Jahres 2002 ein Meilenstein.

Das Jubiläumsjahr 2002, in dem mit einer Reihe von Veranstaltungen an die abwechslungsreichen 125 Jahre Öffentlicher Personennahverkehr in Köln erinnert wurde, begleitete und unterstützte den Wandel des Traditionsunternehmens. Da Zukunft nur dann mit Aussicht auf dauerhaften Erfolg gestaltet werden kann, wenn Stärken und Schwächen aus der Vergangenheit bekannt und erkannt sind, entwickelte sich der „Blick zurück“ im Laufe des Jahres zunehmend zum „Blick nach vorn“.

Das Jahr 2002 wurde für die Kölner Verkehrs-Betriebe zum Jahr des Aufbruchs.

Der Wandel des Traditionsunternehmens zum modernen Dienstleistungskonzern dokumentiert sich – für die breite Öffentlichkeit deutlich sichtbar – auch in einer Entscheidung des Rates der Stadt Köln: Das Unternehmen ist erstmals – bei der beabsichtigten Integration der Mitarbeiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau der Stadt Köln in die künftige Fahrweggesellschaft – Bauherr für das zurzeit anspruchsvollste U-Bahn-Projekt im Land Nordrhein-Westfalen. Die geplante Nord-Süd Stadtbahn, die künftig unter der Kölner Innenstadt verläuft, wird zur neuen Lebensader für die Bevölkerung der Stadt und der Region. Die bereits 2002 verwirklichten Verlängerungen der Stadtbahnlinien nach Weiden und Bocklemünd lassen das Ziel der direkten Verknüpfung von Stadt und Umland in greifbare Nähe rücken.

Die ersten Baumaßnahmen für die neue Firmenzentrale „Westforum“ auf dem angestammten Firmengrundstück schaffen das Fundament für eine zeitgemäße Arbeitsstätte der Mitarbeiter. Das künftige Westforum soll den Anspruch des alten und neuen Unternehmensstandorts zum Ausdruck bringen: ein moderner „Marktplatz“ des Öffentlichen Personennahverkehrs im Westen von Köln, von Deutschland, von Europa.

Die Weichen für eine gute Zukunft der Kölner Verkehrs-Betriebe sind gestellt. In die richtige Richtung, um dem schärfer werdenden europäischen Wettbewerb standzuhalten. Flexibel genug, auch kurzfristigen Herausforderungen gerecht zu werden. Stark genug, einen dauerhaft überlebensfähigen Öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.

Für die Region und mit der Region.



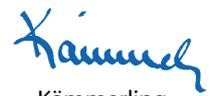
Dr. Schrameyer



Dr. Meyer



Wurbs



Kämmerling

## Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung durch den Vorstand der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Im Geschäftsjahr 2002 haben vier ordentliche und drei außerordentliche Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- | die Verabschiedung des strategischen Konzeptes zur Zukunftsausrichtung der KVB AG,
- | die Unternehmensplanung für die kommenden Geschäftsjahre,
- | die Grundsatzentscheidung zur geplanten Fusion der KVB AG mit den Bonner Verkehrsbetrieben,
- | die grundsätzliche Zustimmung zur Gründung der FGKB Fahrweggesellschaft Köln/Bonn mbH,
- | die grundsätzliche Zustimmung zur Realisierung der Busgesellschaft KölnBus GmbH,
- | das Restrukturierungsprogramm der KVB AG,
- | die Verabschiedung der Konsolidierungsvereinbarung mit der Stadt Köln,
- | der Bau der Nord-Süd Stadtbahn und die Zustimmung zum Nord-Süd Stadtbahnvertrag mit der Stadt Köln,
- | die Informationen über die Unternehmensbeteiligungen,
- | die US-Lease-Transaktion für Stadtbahnwagen,
- | die Aktivitäten zum 125-jährigen Jubiläum der KVB,
- | der Kooperationsvertrag mit der RATP (Paris),
- | die Tarifänderungen,
- | die Videoüberwachung von U-Bahnhaltestellen,
- | der Neubau des KVB-Verwaltungsgebäudes,
- | die Grundstücksangelegenheiten und
- | die Wahl des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

In der Sitzung am 17.06.2002 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2001 ausführlich beraten und gebilligt.

In der Aufsichtsratssitzung am 16.12.2002 wurde der Wirtschaftsplan 2003 mit den wesentlichen Daten der Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung ausführlich beraten und gebilligt.

Der gem. § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates der KVB AG tagte im Geschäftsjahr 2002 zehnmal. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge, Vorstandsangelegenheiten und Personalangelegenheiten unterrichtet. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Aufsichtsrates in ständiger Verbindung mit dem Sprecher des Vorstandes und wurde laufend über alle wichtigen Geschäfte und die Entwicklung der Finanzkennzahlen informiert.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2002 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Verhandlungen des Aufsichtsrates über den Abschluss des Geschäftsjahres 2002 am 16.06.2003 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen. Er hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand seine Feststellung durch die Hauptversammlung.

Der Verlust wird gemäß § 4 des Organvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH abgedeckt.

Für die erfolgreiche Arbeit im Geschäftsjahr 2002 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, den 16. Juni 2003

**Der Vorsitzende des Aufsichtsrates**



Wilfried Kuckelkorn



## Unternehmensorgane

<b>Aufsichtsrat</b>	Wilfried Kuckelkorn, MdEP	Abgeordneter (ab 24.06.2002, Vorsitzender ab 15.07.2002)
	Manfred Biciste, MdR (bis 06.03.2002)	Oberstudienrat (bis 13.03.2002, Vorsitzender bis 13.03.2002)
	Kuno Weber*	Betriebsratsvorsitzender KVB (stellv. Vorsitzender)
	Götz Bacher, MdR	Fernmeldemonteur
	Christa Becker, MdR	Hausfrau
	Klaus Cremer*	stellv. Betriebsratsvorsitzender KVB
	Peter Densborn*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB
	Hermann-Josef Doerfner*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB (ab 24.06.2002)
	Klaus-Otto Fruhner	Dezernent für Wirtschaft und Stadtentwicklung der Stadt Köln
	Jörg Gonsior*	Gewerkschaftssekretär ver.di (bis 24.06.2002)
	Johannes-Werner Hamm, MdR	Richter
	Manfred Juchem*	Bereichsleiter Personalmanagement KVB
	Jürgen Kircher*	Omnibusfahrer (ab 24.06.2002 bis 09.07.2002)
	Christtraut Kirchmeyer, MdR	Sekretärin
	Martha Kölzer, MdR	Hausfrau
	Harald Kraus*	Signaltechniker (ab 10.07.2002)
	Kurt Martin*	Mitglied des ver.di-Bundesvorstandes
	Peter Meyer*	Gewerkschaftssekretär ver.di
	Karsten Möring, MdR	Schulleiter
	Monika Otto*	Fahrausweisprüferin (bis 24.06.2002)
	Dieter Pesch	Geschäftsführer
	Gabriele Schmidt*	Gewerkschaftssekretärin ver.di (ab 24.06.2002)
	Robert Stockhausen*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB
	Manfred Waddey, MdR	techn. Angestellter
	Gerti Wallendorf-Schlimbach*	Straßenbahnfahrerin (bis 24.06.2002)

\* Arbeitnehmersvertreter/-in

Dr. Erhard Schrameyer, Sprecher  
Hubert Kämmerling  
Dr. Wolfgang Meyer  
Edith Wurbs

**Vorstand**



| **Von links:** Dr. Wolfgang Meyer, Dr. Erhard Schrameyer,  
Hubert Kämmerling, Edith Wurbs

## Unternehmensleitbild

### **Wir bieten Mobilität in Stadt und Umland**

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, bieten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln und ihres Umlandes Mobilität. Unsere Bahnen und Busse ermöglichen städtisches Leben, verbessern die Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Schonung der Umwelt.

Unser Verkehrsangebot muss leistungsfähig, attraktiv und zuverlässig sein. Wir wollen damit mehr Fahrgäste für den Öffentlichen Personennahverkehr gewinnen und seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich und stetig erhöhen.

### **Wir orientieren uns an den Wünschen unserer Kunden**

Dies gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – Fahr- und Verkaufspersonal, Handwerker, Angestellte. Technik und Anlagen sind auf die Anforderungen unserer Fahrgäste ausgerichtet.

Zufriedene Kunden sichern unsere Marktposition und bilden die Basis für den weiteren Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs.

### **Wir handeln wirtschaftlich**

Unser Unternehmen befindet sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern und vor allem dem PKW. Deshalb müssen wir uns wirtschaftlich und kostenbewusst verhalten.

Unsere Kunden erwarten ein attraktives Angebot zu Tarifen, die der Leistung angemessen sind. Wir müssen alle Möglichkeiten nutzen, die Produktivität zu steigern und die Kosten zu senken. Durch wirtschaftliches Handeln sichern wir die Zukunft unseres Unternehmens und gleichzeitig unsere Arbeitsplätze.

Durch unsere Leistungen bestimmen wir Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes und damit entscheidend den Erfolg unseres Unternehmens.

**Wir sind motiviert und engagiert**

Wir wissen, dass nur gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sein können. Durch Aus- und Weiterbildung fördert unser Unternehmen unsere persönliche und berufliche Entwicklung. Das Unternehmen strebt sichere Arbeitsplätze und weiterhin humane Arbeitsbedingungen sowie eine Bezahlung an, die die Leistung des Einzelnen anerkennt.

Wir verpflichten uns, selbstständig und verantwortungsbewusst zu handeln. Wir werden uns dabei kollegial und kundenfreundlich verhalten. Unter Beachtung des Unternehmensleitbildes wollen wir unsere ganze Arbeitskraft in den Dienst des Unternehmens stellen.

Im Bemühen um bessere Luft und weniger Lärm sind Busse und Bahnen eine unverzichtbare Alternative zum Individualverkehr. Damit schaffen wir eine bessere Lebensqualität, insbesondere ein gesundes Wohnumfeld für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln und des Umlandes. Durch unser Umweltschutzsystem und durch den Einsatz geeigneter Technologien verbessern wir fortlaufend die Umweltfreundlichkeit unseres Verkehrsangebotes und unserer Betriebsstätten.

**Wir leisten einen Beitrag zum Schutz der Umwelt**

Die Sicherheit unserer Beschäftigten und der Schutz ihrer Gesundheit ist für unser Unternehmen ein Anliegen höchster Priorität.

**Wir fördern Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**

## Kalendarium 2002

**Februar** Eine neue Ära des Kölner Nahverkehrs begann am 28. Februar mit der Präsentation des ersten Stadtbahnwagens vom Typ K 5000 auf dem Neumarkt. Die moderne Stadtbahn-Generation stellte sich erstmals in den neuen Unternehmensfarben Verkehrsrot und Lichtgrau dar. Zukunftsweisend auch das Design des ersten Fahrzeugs: Die Bahn ist mit den Unternehmenslogos des Kölner und auch des Bonner Verkehrsunternehmens gestaltet und nimmt damit Bezug auf die Verhandlungen zur Gründung einer gemeinsamen Verkehrsholding für die Region Köln/Bonn.

**März, April, Mai** Ein Empfang im historischen Gerichtsgebäude Appellhofplatz eröffnete am 15. März das Festjahr zum 125-jährigen Unternehmensjubiläum der Kölner Verkehrs-Betriebe. 500 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Kultur waren bei der Präsentation der KVB-Sonderausstellung „Mobil in Köln – Bewegte Geschichte(n)“ zugegen, die im Kölnischen Stadtmuseum vom 16. März bis 2. Juni tausende von Besuchern anzog.

Auf einem wissenschaftlichen Symposium mit dem Motto „Unterwegs in die Zukunft“ diskutierten am 18. April Branchenexperten und Politiker über die Perspektiven des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Bei einem großen Bürgerfest am 25./26. Mai wurde den Kölnerinnen und Kölnern in einem beeindruckenden Fahrzeugkorso die Entwicklung der Kölner Bahnen vor Augen geführt.

Die Verlängerungen der Stadtbahnlinien 1 und 3 im Westen von Köln, die am 15. Juni eröffnet wurden, bieten ganzen Stadtteilen mit zehntausenden Einwohnern künftig schnelle und direkte Verbindungen in die Kölner Innenstadt.

**Juni**

Mit einem stimmungsvoll inszenierten Eröffnungsakt erklärten Kölner Verkehrs-Betriebe und Stadt Köln am 4. Dezember den offiziellen Baubeginn der Nord-Süd Stadtbahn.

**Dezember**

Bei der Nord-Süd Stadtbahn tritt die KVB erstmals als Bauherr im Kölner U-Bahn-bau auf. Das Amt für Brücken und Stadtbahnbau der Stadt Köln ist mit der Projektleitung beauftragt.

Als nicht börsennotierte Aktiengesellschaft verzichten wir auf die Bekanntgabe eines Kalendariums mit Finanzdaten und -terminen des laufenden Jahres.



**1** Vertreter der Bundes- und Landesministerien, der Stadt und der Kölner Verkehrs-Betriebe beim offiziellen Baubeginn der Nord-Süd Stadtbahn

**2** Ein Blick in die Zukunft: Die neuen Stationen der 7 km langen Strecke wurden in animierten Filmsequenzen präsentiert

**3** Mit einem symbolischen Spatenstich wurde der Baubeginn der Nord-Süd Stadtbahn offiziell eröffnet. Das Projekt ist seit 1963 das größte und aufwändigste des Kölner U-Bahnbaus



## K 5000 – Premiere einer neuen Bahngeneration

Die Kölner Verkehrs-Betriebe sind am Puls der Zeit. Um unseren Fahrgästen ein Höchstmaß an Sicherheit und Komfort zu bieten, haben wir konsequent auf eine neue Fahrzeuggeneration umgestellt.

- | 1 Von Wien zum Kölner Neumarkt: Der K 5000-Prototyp wird angeliefert
- | 2 Kurz vor der Enthüllung – Der K 5000 wird zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert
- | 3 Mit einem modernen und funktionalen Design sowie einem großzügigen Platzangebot überzeugt der K 5000 von außen und innen
- | 4 Auf vielen Strecken des Kölner Netzes ist der K 5000 bereits im Einsatz

## Wirtschaftliches Umfeld

### **Konjunktur flaute weiter ab**

Die Konjunktur in den Industrieländern hat sich im Verlauf des Jahres 2002 noch weiter abgeschwächt. Wuchs die deutsche Wirtschaft im letzten Jahr noch um 0,6 Prozent, nahm das reale Bruttoinlandsprodukt 2002 um lediglich 0,2 Prozent zu.

Ausschlaggebend für den nur minimalen Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Leistung war die schwache Inlandsnachfrage. Ihr realer Rückgang um 1,3 Prozent geht zurück auf gestiegene Verbraucherpreise, die im Zusammenhang mit der nur schwachen Zunahme der verfügbaren Einkommen einen Kaufkraftverlust der privaten Haushalte bewirkten. Abgabenerhöhungen, die Aufwertung des Euro sowie die zunehmende Unsicherheit und die wachsende Sparquote taten ihr Übriges. Nur durch den positiven Beitrag des Außenhandels von plus 1,5 Prozent konnte überhaupt ein Wirtschaftswachstum erzielt werden.

Die Zahl der Erwerbstätigen lag im Jahresdurchschnitt mit 38,7 Mio. um 0,2 Mio. unter dem Vorjahreswert; die Zahl der Arbeitslosen mit 4,0 Mio. und einer Quote von 9,7 Prozent entsprechend darüber.

Auch die Kölner Wirtschaft nahm 2002 keinen günstigen Verlauf: In der Industrie sank der Umsatz um mehr als sieben Prozent, der Handel litt unter der Konjunkturlaute und bei den Dienstleistern blieben Aufträge aus mit der Folge, dass die Arbeitslosenquote auf 11,1 Prozent anstieg.

### **Fahrgastzahl im ÖPNV auf hohem Niveau leicht gestiegen**

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland konnte auch 2002 die hohe Zahl der Fahrgäste, der beförderten Personen im Straßenverkehr mit Straßenbahnen, Kraftomnibussen und U-Bahnen, trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage auf dem mit mehr als 9 Mrd. Fahrgästen hohen Vorjahresniveau halten.

Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen kommunalen und regionalen Betriebe verzeichneten 2002 einen Anstieg der Fahrgastzahlen um 0,5 (2001: 1,4) Prozent. Der VDV führt diese Entwicklung u. a. auf das weiter verbesserte Angebot von Bussen und Bahnen zurück: In den großstädtischen Ballungsräumen sei in den letzten fünf Jahren das Netz der

innerstädtischen Schienenstrecken um acht Prozent gewachsen. Und schließlich habe auch im Jahr 2002 das weiterhin hohe Kraftstoffpreisniveau viele Autofahrer – insbesondere in Ballungsgebieten mit gut ausgebauten ÖPNV-Systemen – zum Umsteigen auf Busse und Bahnen veranlasst, auch wenn die Kosten für die Dienstleistungen der öffentlichen Verkehrsträger mit plus 2,7 Prozent noch etwas stärker gestiegen seien.

Die Fahrgeldeinnahmen der VDV-Unternehmen sind 2002 um 2,0 (2001: 4,5) Prozent auf über 6 Mrd. € angewachsen; ihr Anstieg liegt damit auch weiterhin deutlich über der Inflationsrate, die 2002 bei 1,3 Prozent lag.

Deutlich über dem allgemeinen Trend im ÖPNV hat sich im Geschäftsjahr das Fahrgastaufkommen bei den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) entwickelt: Bei einem Zuwachs von 2,5 Prozent nutzten 2002 rund 427 Mio. Fahrgäste das Beförderungsangebot. Die Fahrgeldeinnahmen verbesserten sich um 3,2 Prozent auf 322 Mio. €.

**Verkehrsverbund Rhein-Sieg  
weiter erfolgreich**



- | 1 Einfach zu bedienen: eine kurze Berührung auf den Touchscreen des Ticket-Automaten und der Fahrgast erhält das gewünschte Ticket
- | 2 Einfach verständlich: Gerade in einer multikulturellen Metropole wie Köln ist Mehrsprachigkeit unverzichtbar. Beim Ticketkauf kann zwischen Deutsch, Englisch, Französisch und Türkisch gewählt werden
- | 3 Einfach übersichtlich: Das System überzeugt durch eine klare Navigationsstruktur
- | 4 Einfach flexibel: Nicht nur in bar, sondern auch per Kartenzahlung ist der Erwerb eines Tickets möglich

## Geschäftsverlauf

### Neuer Rekord bei den Fahrgästen

Mit 238,8 (2001: 233,7) Mio. Fahrgästen hat die KVB 2002 die bisherige Rekordmarke erneut überboten und damit die höchste Zahl an Beförderungen in der Geschichte des Unternehmens erreicht. Seit 1987 hat unser Unternehmen diese Zahl um mehr als 45 Prozent gesteigert.

Die gesamte Entwicklung unserer Fahrgastzahlen – zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen – zeigt die nachfolgende Tabelle:

Fahrgäste (in Mio.)	2002	2001	Veränderung in Prozent
Bar-Tickets	30,8	32,6	- 5,5
Zeit-Tickets Erwachsene	95,7	94,0	1,8
Zeit-Tickets Auszubildende	74,9	67,4	11,2
Sonstige Tickets	5,6	5,2	6,7
Entgeltlicher Linienverkehr	207,0	199,2	3,9
Übriger Verkehr	31,8	34,5	- 7,6
<b>Gesamt</b>	<b>238,8</b>	<b>233,7</b>	<b>2,2</b>

Im entgeltlichen Linienverkehr haben wir 2002 mit unseren Bussen und Bahnen 207,0 (2001: 199,2) Mio. Fahrgäste befördert, 3,9 Prozent mehr als im Vorjahr.

Wie in den Vorjahren bevorzugten die Fahrgäste die preiswerteren Zeit-Tickets. Während bei den Bar-Tickets die Zahl der Fahrgäste um 5,5 Prozent zurückging, wurden vor allem im Abonnement und bei den Job-Tickets erneut deutliche Zuwächse verzeichnet: plus 2,1 Mio. Fahrgäste im Abo sowie plus 1,3 Mio. beim Job-Ticket. Die Zahl der Nutzer bei Wochen- und Monats-Tickets nahm dagegen um 3,5 Mio. ab. Auf 30,3 Mio. angestiegen ist die Zahl der Fahrten, die mit dem Schüler-Ticket unternommen wurden.

**Schüler-Tickets sehr beliebt**

Im übrigen Verkehr sind die unentgeltlich beförderten Fahrgäste, die Fahrgäste im Sonder- und Gelegenheitsverkehr sowie die Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis erfasst.

Die Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste nahm auf 19,0 (2001: 20,5) Mio. ab, davon waren 17,4 (2001: 18,8) Mio. Schwerbehinderte. Im Sonder- und freigestellten Schülerverkehr sank die Fahrgastzahl um 7,1 Prozent auf 2,0 Mio. Ursache hierfür ist u. a. der Rückgang bei den Messefahrten.

Die Zahl der Fahrten ohne gültigen Fahrausweis nahm 2002 aufgrund unserer intensiven Fahrausweiskontrollen deutlich auf 10,8 (2001: 11,8) Mio. ab; damit fiel die Schwarzfahrerquote auf 4,5 Prozent des gesamten Fahrgastaufkommens.

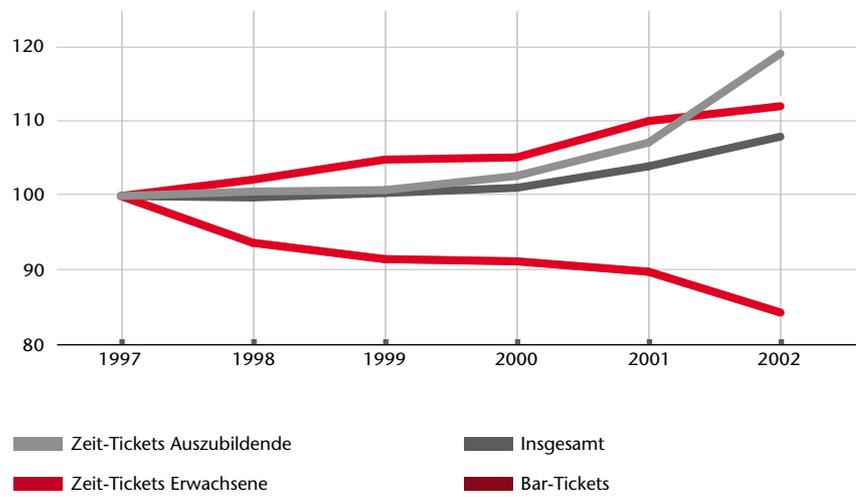
**Schwarzfahrerquote weiter gesunken**

Die mit Firmen und Behörden abgeschlossenen 1.218 (2001: 1.094) Verträge umfassen mittlerweile 81.000 (2001: 75.000) Arbeitnehmer, die mit Job-Tickets ihre täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte zurücklegen. Mit ihren Semester-Tickets sind in Köln 60.000 (2001: 66.000) Studenten als KVB-Kunden unterwegs. Der Rückgang geht ausschließlich auf eine Vertragsneuordnung mit der DB zurück. 53.000 (2001: 50.000) Schüler von weiterführenden Schulen sind im Besitz von Schüler-Tickets. Die Zahl der Abonnements für Einzelkunden stieg 2002 auf knapp 54.000 (2001: 52.000). Insgesamt nutzen damit rund 250.000 Stammkunden die Vorteile dieser Angebote – oder anders ausgedrückt: Jeder vierte Kölner ist im Besitz eines Abos.

**Abonnements legten weiter zu**

Die Tendenz, dass sich Fahrgäste zunehmend als Dauer- und Stammkunden an das Unternehmen binden, hat sich auch 2002 weiter verstärkt: Ihr Anteil erhöhte sich von 83,6 auf 85,1 Prozent; der Bartarif-Anteil verringerte sich entsprechend.

**Fahrgäste im entgeltlichen Linienverkehr 1998 – 2002  
(Index 1997 = 100)**



Umsatzerlöse (in Mio. €)	2002	2001	Veränderung in Prozent
Fahrgelderlöse	123,9	119,2	4,0
Abgeltungszahlungen	24,6	22,5	9,3
Periodenfremde Verkehrserlöse	5,9	- 3,7	•
Übrige Verkehrserlöse	5,6	5,3	5,7
Verkehrserlöse gesamt	160,0	143,3	11,7
Sonstige Umsatzerlöse	9,5	10,0	- 4,4
<b>Gesamt</b>	<b>169,5</b>	<b>153,3</b>	<b>10,6</b>

**Deutliche Umsatzsteigerung  
auf 169,5 Mio. €**

Die gesamten Verkehrserlöse verbesserten sich im Geschäftsjahr um 11,7 Prozent auf 160,0 Mio. €. Die Zuwächse bei den Fahrgelderlösen unseres Unternehmens machten dabei einen Großteil aus. Sie erhöhten sich 2002 um 4,0 Prozent auf 123,9 Mio. €. Der Anstieg beruht sowohl auf der Tarifierhebung Anfang 2002 als auch auf dem erreichten Fahrgastzuwachs, selbst bei verstärkter Nutzung unserer preisgünstigeren Zeit-Tickets.

**4-prozentige Zunahme bei  
den Fahrgelderlösen**

Der Durchschnittserlös je Fahrgast – nach Einnahmenezuteilung durch den VRS – liegt im Vergleich mit dem Vorjahr unverändert bei 0,60 €.

Der Anteil der betriebseigenen Verkaufsstellen an den Fahrgelderlösen betrug 2002 69,8 (2001: 68,5) Prozent. Hierin sind die über diese Verkaufsstellen vertriebenen Job-, Semester- und Schüler-Tickets mit 36,3 (2001: 33,2) Prozent enthalten. Die über das Abbuchungsverfahren bei Abonnements erzielten Fahrgelderlöse betragen 18,3 (2001: 17,5) Prozent.

**Anteil der betriebseigenen  
Verkaufsstellen weiter gesteigert**

Über stationäre und mobile Automaten nahmen wir 19,1 (2001: 19,3) Prozent, über fremde Verkaufsstellen 11,1 (2001: 12,2) Prozent der Fahrgelderlöse ein.

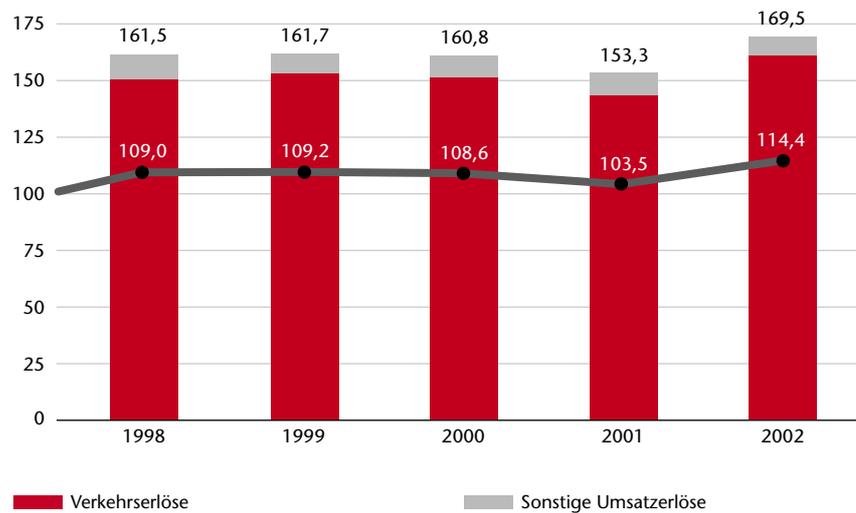
**Deutlicher Anstieg der periodenfremden Verkehrseinnahmen**

Aufgrund der periodenfremden Verkehrseinnahmen aus den Abgeltungszahlungen im Ausbildungsverkehr für frühere Jahre erhielten wir im Geschäftsjahr 5,9 Mio. €.

Die sonstigen Umsatzerlöse reduzierten sich um 4,4 Prozent auf 9,5 Mio. €.

Insgesamt erhöhten sich die Umsatzerlöse 2002 um 10,6 Prozent auf 169,5 Mio. €, der Anteil der Verkehrserlöse stieg dabei auf 94,4 (2001: 93,5) Prozent.

**Umsatzerlöse 1998 – 2002 (in Mio. €, Index 1997 = 100)**



Den negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – zusätzlich geprägt durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte und den erwarteten Ausschreibungswettbewerb im ÖPNV – begegneten wir außer mit unserem offensiven Marketing auch mit einem unternehmensweiten Restrukturierungsprogramm.

### Ergebnisentwicklung

<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b> (Kurzfassung) (in Mio. €)	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>Veränderung in Prozent</b>
Gesamtleistung	174,8	156,2	12,0
Materialaufwand	- 80,3	- 82,7	- 3,0
Personalaufwand	- 155,6	- 149,8	3,8
Abschreibungen	- 31,0	- 26,7	16,4
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	6,1	22,7	- 73,1
Finanzergebnis	- 10,5	- 10,5	0,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 96,5	- 90,8	- 6,2
Steuern	- 0,3	- 0,3	8,8
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>- 96,8</b>	<b>- 91,1</b>	<b>- 6,2</b>

Die Gesamtleistung unseres Unternehmens konnten wir so im Wesentlichen durch den Anstieg unserer Verkehrserlöse um 12,0 Prozent auf 174,8 Mio. € steigern.

### Gesamtleistung deutlich verbessert

Der Anteil des Materialaufwands an der Gesamtleistung ging von 53,0 auf 45,9 Prozent zurück und belief sich insgesamt auf 80,3 Mio. €. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe verringerten sich um 4,9 Prozent auf 30,5 Mio. €, die für bezogene Leistungen um 1,8 Prozent auf 49,8 Mio. €.

Der Materialaufwand konnte im Geschäftsjahr sowohl im Materialverbrauch als auch in den Fremdleistungen erheblich verringert werden. Die Reduzierungen wurden ohne Qualitätseinschränkungen erreicht.

Der Personalaufwand, der bei Verkehrsunternehmen wegen der hohen Personalintensität immer die weitaus größte Aufwandsposition darstellt, hat 2002 um 3,8 Prozent auf 155,6 Mio. € zugenommen. Wirksam waren hierbei neben der tariflichen Anhebung der Bezüge um 2,4 Prozent ab 1. September 2001 vor allem die höheren Sozialabgaben und die gestiegenen Aufwendungen für die Altersversorgung. Der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung verminderte sich auf 89,0 (2001: 96,0) Prozent.

Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen nahmen aufgrund der erheblichen Investitionen – im Wesentlichen für Stadtbahnfahrzeuge – um 16,4 Prozent auf 31,0 Mio. € zu.

Der Ertragssaldo aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen verringerte sich 2002 um 16,6 Mio. € auf 6,1 (2001: 22,7) Mio. € und war damit u. a. ausschlaggebend für die Ergebnisverschlechterung.

Bei den sonstigen betrieblichen Erträgen entfiel aufgrund der Kürzungen der Regionalisierungsmittel die Zuschussung der Fahrzeugvorhaltekosten, die für 2002 mit 6,6 Mio. € eingeplant war und die 2001 noch 4,9 Mio. € betragen hatte. Außerdem wurden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen Mittel für die notwendige Restrukturierung berücksichtigt.

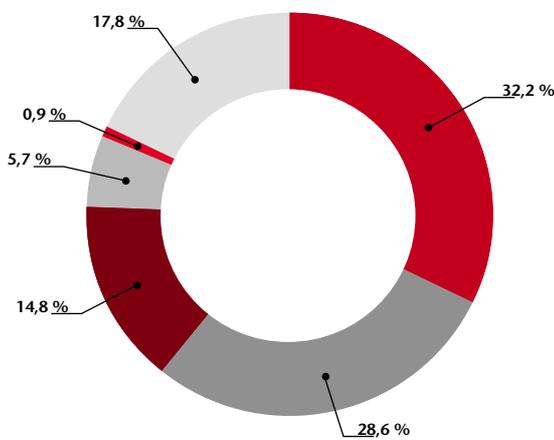
Das Finanzergebnis blieb aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus mit -10,5 (2001: -10,5) Mio. € fast unverändert.

Der Fehlbetrag aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erhöhte sich 2002 um 6,2 Prozent auf 96,5 Mio. €.

Das Unternehmensergebnis veränderte sich im Geschäftsjahr ebenfalls um 6,2 Prozent auf - 96,8 Mio. €. Nach dem Organschaftsvertrag wird das Ergebnis durch die Holding, Stadtwerke Köln GmbH, ausgeglichen. Der Aufwandsdeckungsgrad verminderte sich 2002 auf 68,6 (2001: 69,9) Prozent.

**Trotz verbesserter Gesamtleistung  
leichte Ergebnisverschlechterung**

**Gewinn- und Verlustrechnung 2002 (in Prozentanteilen)**



- Gesamtleistung
- Personalaufwand
- Materialaufwand
- Abschreibungen
- Übrige
- Fehlbetrag

Im Unternehmensergebnis sind die Folgekosten für das Vorhalten der Infrastruktur mit 51,6 (2001: 54,4) Mio. € enthalten. In diesen Werten sind die seit 1990 geleisteten anteiligen Zuschüsse der Stadt Köln bereits verrechnet; im Geschäftsjahr betragen sie – wie im Vorjahr – 12,8 Mio. €.

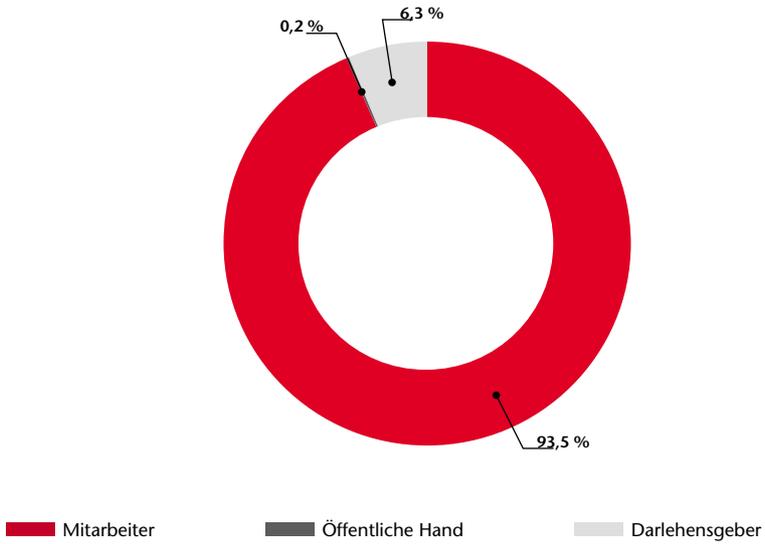
## Wertschöpfung

### Wertschöpfung verbessert

Die Unternehmensleistung der KVB, die im Wesentlichen durch die Umsatzerlöse bestimmt wird, verringerte sich 2002 geringfügig um 0,4 Prozent auf 210,9 Mio. €. Nach Abzug der Vorleistungen, insbesondere Material und Dienstleistungen, und unter Einbeziehung des Ergebnisausgleiches durch die Stadtwerke Köln GmbH betrug unsere Wertschöpfung im Geschäftsjahr 166,3 (2001: 161,4) Mio. €.

Wertschöpfung (in Mio. €)	2002	2001
<b>Entstehung</b>		
Umsatzerlöse	169,5	153,3
Sonstige Erträge	41,4	58,4
Unternehmensleistung	210,9	211,7
Ergebnisausgleich Holding	96,8	91,1
Vorleistungen	- 141,4	- 141,4
<b>Gesamt</b>	<b>166,3</b>	<b>161,4</b>
<b>Verteilung</b>		
Mitarbeiter	155,6	149,8
Öffentliche Hand	0,3	0,3
Darlehensgeber	10,4	11,3

**Verteilung der Wertschöpfung 2002 (in Prozentanteilen)**



Aus dieser Wertschöpfung erhielten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 2002 mit 93,5 Prozent den weitaus größten Teil; 0,2 Prozent gingen als Steuern und sonstige Abgaben an den Staat. Die Zinsen beanspruchten 6,3 Prozent der Wertschöpfung.



## 125-jähriges Jubiläum – Die KVB im Wandel der Zeit

| 1 Am 20. Mai 1877 nahm die erste Pferdebahn in Köln ihren Betrieb auf. Damit wurde der Grundstein für die weitere Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr gelegt

| 2 1903 wurde die Pferdebahn von der ersten „Elektrischen“ verdrängt, die sich von nun an ihren Weg durch Köln bahnte

| 3 Bereits seit 1963 ist der Achtachser zuverlässig für die Fahrgäste unterwegs und verkehrt auch heute noch auf den Linien 5 und 6

| 4 Die neue Bahngeneration K 5000 sorgt für noch mehr Komfort und Sicherheit

## Investitionen

### Investitionsvolumen weiter gestiegen

Unser Unternehmen hat im Geschäftsjahr 2002 rund 127,8 (2001: 98,3) Mio. € in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände investiert. Die für die Zukunftssicherung der KVB notwendigen Investitionsausgaben haben wir damit – trotz des bereits sehr hohen Niveaus der letzten Jahre – abermals gesteigert.

Investitionen (in Mio. €)	2002	2001	Veränderung in Prozent
Stadtbahn	121,8	92,7	31,4
Omnibus	6,0	5,6	7,1
<b>Gesamt</b>	<b>127,8</b>	<b>98,3</b>	<b>30,0</b>



- | 1 Stellen die Weichen für einen optimalen Verkehrsfluss: Die Mitarbeiter im Stellwerk
- | 2 Das Team im Kundenzentrum bietet kompetente Beratung und bearbeitet tagtäglich unzählige Kundenwünsche
- | 3 178 weibliche Mitarbeiter stehen als Bus- und Bahnfahrerinnen ihren ganzen Mann
- | 4 Hinter den Kulissen sorgen die Mitarbeiter der Werkstatt für die Instandsetzung und Wartung der Busse und Bahnen

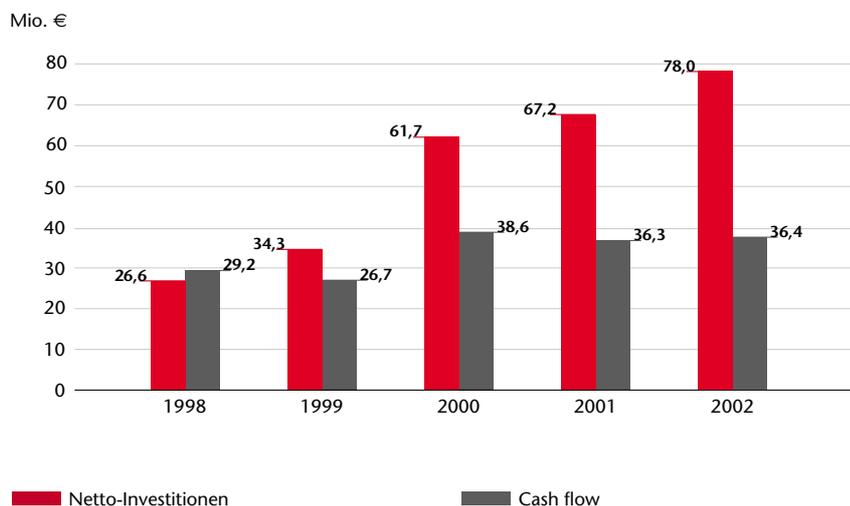
Rund 95 Prozent der Investitionen entfielen auf den Bereich Stadtbahn, knapp fünf Prozent auf den Omnibusbereich.

Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wendeten wir für die Beschaffung von Stadtbahnwagen der Serien K 4000, 4500 und 5000 im Geschäftsjahr 57,1 Mio. € auf. Unsere 26 neuen Standard-Niederflurbusse erforderten im Geschäftsjahr Ausgaben von 5,4 Mio. €.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit lag mit 43,4 Mio. € in der Umrüstung verschiedener Stadtbahnstrecken. In die Einrichtung unseres digitalen Funknetzes investierten wir im Geschäftsjahr 2,1 Mio. €.

Nach Absetzung verrechneter Zuschüsse für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge in Höhe von 49,8 Mio. € wurden unsere Netto-Investitionen 2002 zu 46,7 (2001: 54,0) Prozent durch den Cash flow finanziert.

#### Netto-Investitionen, Cash flow 1998 – 2002 (in Mio. €)



## Vermögens- und Kapitalstruktur

### Bilanzsumme stieg auf rund 516 Mio. €

Das bilanzielle Gesamtvermögen der KVB ist 2002 um 7,5 Prozent auf 515,7 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich um 11,7 Prozent auf 442,3 Mio. €; dabei entfielen 426,9 Mio. € auf Sachanlagen, 6,2 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 9,2 Mio. € auf Finanzanlagen.

Der Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 85,8 (2001: 82,5) Prozent am Gesamtvermögen spiegelt die hohe Anlagenintensität unseres Unternehmens wider. Das gesamte Anlagevermögen ist zu 41,6 (2001: 47,4) Prozent durch Eigenkapital abgedeckt.

Das Umlaufvermögen nahm um 12,3 Prozent auf 73,3 Mio. € ab.

### Eigenkapitalquote leicht gesunken

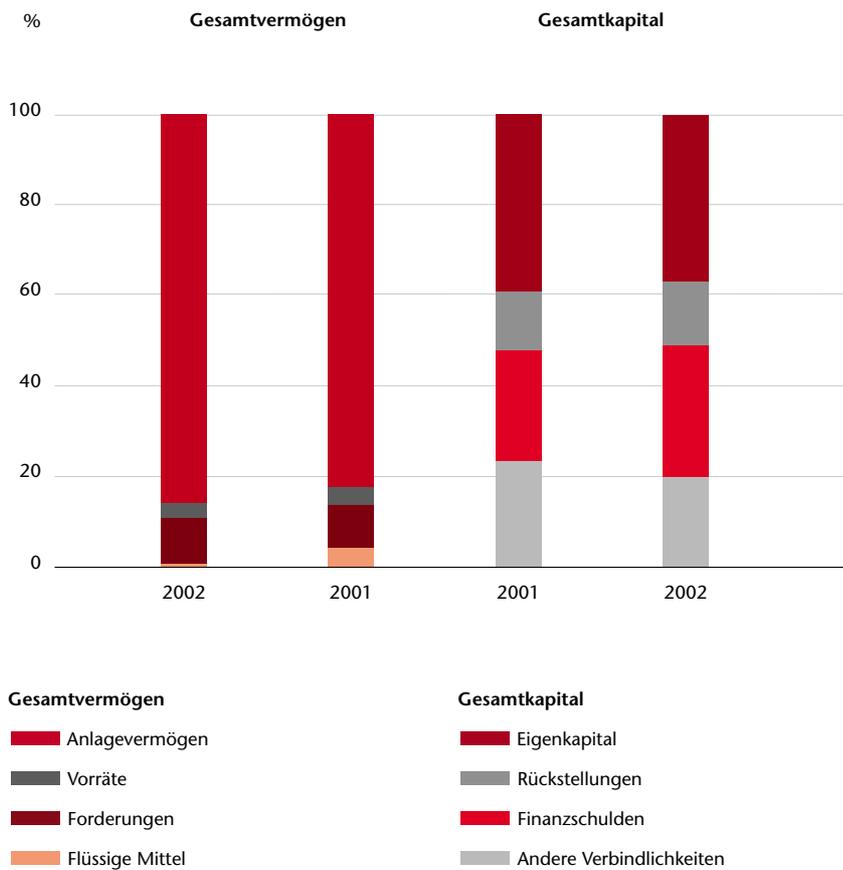
Das Eigenkapital erhöhte sich durch die Zuführung zur Kapitalrücklage auf 189,6 Mio. €; die Eigenkapitalquote verringerte sich dennoch aufgrund des größeren Bilanzvolumens auf 36,8 (2001: 39,1) Prozent. Dies zeigt, dass auch in Zukunft weiteres Eigenkapital dem Unternehmen zugeführt werden sollte.

Bilanzstruktur (Kurzfassung)	2002		2001	
	Mio. €	Prozent	Mio. €	Prozent
Anlagevermögen	442,3	85,8	395,8	82,5
Vorräte	18,0	3,5	19,0	4,0
Forderungen	53,0	10,2	44,9	9,4
Flüssige Mittel	2,4	0,5	19,8	4,1
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>515,7</b>	<b>100,0</b>	<b>479,5</b>	<b>100,0</b>
Eigenkapital	189,6	36,8	187,4	39,1
Rückstellungen	73,8	14,3	62,4	13,0
Finanzschulden	150,2	29,1	116,8	24,4
Andere Verbindlichkeiten	102,1	19,8	112,9	23,5
<b>Gesamtkapital</b>	<b>515,7</b>	<b>100,0</b>	<b>479,5</b>	<b>100,0</b>

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital betrug 14,3 (2001: 13,0) Prozent. Die Finanzschulden machten Ende 2002 rund 150,2 (2001: 116,8) Mio. € aus, das sind 29,1 Prozent des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung erhöhte sich durch die Umschichtung von kurzfristigen in langfristige Mittel um 52,3 Prozent auf 147,7 (2001: 97,0) Mio. €.

Beim Fremdkapital hatten 232,6 Mio. € (71,3 Prozent) langfristigen Charakter, 93,4 Mio. € (28,7 Prozent) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr nahm das langfristige Fremdkapital um 26,2 Mio. € zu, das kurzfristige um 7,8 Mio. €.

**Bilanzstruktur (in Prozent)**



## Finanzierung

### Innenfinanzierung

Der Cash flow, Indikator für die finanzielle Leistungskraft eines Unternehmens, weist – unter Einbeziehung des Ergebnisausgleiches durch die Holding – einen Geldzufluss von 36,4 (2001: 36,3) Mio. € und eine Rentabilität (gemessen am Umsatz) von 21,5 (2001: 23,7) Prozent aus.

Der Einnahmeüberschuss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, in dem die Mittelbindung im Working capital bereits berücksichtigt ist, erhöhte sich auf 30,3 (2001: 28,1) Mio. €.

Die starke Investitionstätigkeit konnte nicht aus dem operativen Einnahmeüberschuss abgedeckt werden; der Mittelabfluss für Sachinvestitionen lag – unter Berücksichtigung der Investitionszuschüsse und Anlagenverkäufe – bei 83,4 Mio. €. Mithilfe des operativen Einnahmeüberschusses und des Mittelzuflusses aus der Finanzierungstätigkeit konnten wir den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit finanzieren.

Die Zahlungsmittel beliefen sich Ende 2002 auf 2,4 (2001: 0,7) Mio. €.

<b>Kapitalflussrechnung</b> (Kurzfassung) (in Mio. €)	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	30,3	28,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	- 83,4	- 37,9
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	54,9	9,2
Veränderung der Zahlungsmittel	1,8	- 0,6
Zahlungsmittel	2,4	0,7
Cash flow	36,4	36,3
– in Prozent des Umsatzes	21,5	23,7

## Personal, Logistik, Innovation

Die Zahl unserer aktiven Mitarbeiter am 31.12. – in Vollzeitbeschäftigte umgerechnet – hat sich 2002 im Vergleich zum Vorjahr nicht erhöht. Trotz des auf unser verbessertes Angebot zurückgehenden Einsatzes von 33 weiteren Omnibusfahrern – 7 zusätzliche Servicemitarbeiterstellen wurden durch Umsetzungen intern besetzt – betrug sie weiterhin 3.079.

**Personalanstieg vermieden**

Darüber hinaus hatten wir im Jahr 2002 noch 121 inaktive Mitarbeiter, das sind u. a. Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit, Wehrdienstleistende und Mitarbeiter in der Elternzeit.

Die Zahl unserer Ausbildungsplätze haben wir im Geschäftsjahr um 3 auf 98 aufgestockt. Die KVB kommt damit als einer der großen Arbeitgeber in Köln ihrer Verpflichtung nach, jungen Menschen eine qualifizierte Berufsausbildung zu vermitteln. Auf der Grundlage der tariflichen Regelungen beschäftigen wir diese jungen Menschen nach Beendigung ihrer Ausbildung befristet weiter.

**Ausbildung für junge Menschen in Köln**

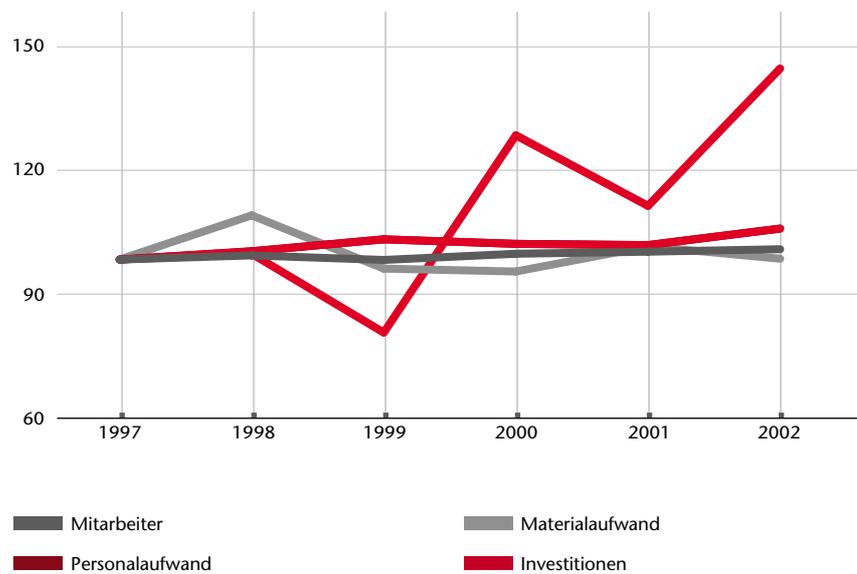
Unser Unternehmen hat im Geschäftsjahr Güter und Dienstleistungen im Wert von 276 Mio. € eingekauft und die Aufträge dazu zum Großteil nach europaweiten Ausschreibungen gemäß VOB/VOL vergeben. Trotz einer Zunahme der Anzahl der Lagerartikel auf 47.200 konnte der Lagerwert auf 17,9 Mio. € begrenzt werden. Dem erreichten Servicegrad von 97,5 Prozent liegen mehr als 202.000 Lagerbewegungen zugrunde.

**Materialwirtschaft arbeitet effektiv**

Im Geschäftsjahr haben wir uns bei der Weiterentwicklung und Einführung neuer Techniken schwerpunktmäßig der Sicherheit und Pünktlichkeit gewidmet. Im Wesentlichen betrafen diese Investitionen die Einführung digitaler Funktechnik im Rahmen des rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) sowie das elektronische Fahrgeldmanagement, außerdem Sicherungs- und Info-Systeme im Fahrbetrieb sowie Service und Attraktivierung. Forschungs- und Entwicklungsprojekte im klassischen Sinne standen nicht an.

**Digitale Funktechnik und elektronisches Fahrgeldmanagement wurden weiterentwickelt**

### Mitarbeiter, Investitionen, Material-/Personalaufwand (Index 1997 = 100)



#### Kontinuierliche Verbesserung beim Umweltschutz

Im Bereich Umweltschutz haben wir im Jahr 2002 eine erneute Umweltbetriebsprüfung – gemäß EMAS II – durchgeführt sowie eine neue Umwelterklärung erstellt, die im Juni begutachtet und für gültig erklärt wurde. Für Details verweisen wir auf unseren aktuellen Umweltbericht 2002.

Ferner wurden Maßnahmen zum Boden- und Grundwasserschutz sowie zur Verringerung der Erschütterungs- und Schallimmissionen für Anlieger im Streckenbereich betrieben.

## Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

125 Jahre ist es her, seit die erste Pferdebahn am 20. Mai 1877 ihren regelmäßigen Linienverkehr zwischen Deutz und Kalk aufnahm: Dieses Jubiläum wurde während des Jahres 2002 in mehreren Veranstaltungen gefeiert und herausgestellt. Höhepunkt war neben dem Bürgerfest auf dem Neumarkt der offizielle Jubiläumsempfang im Gerichtsgebäude Appellhofplatz. Parallel dazu hat die KVB zur Geschichte des ÖPNV in Köln eine umfassende Ausstellung im Kölnischen Stadtmuseum gestaltet.

### 125-jähriges Firmenjubiläum

Mit dem Abschluss des Nord-Süd Stadtbahnvertrages im Juli 2002 wurde die KVB Bauherr der neuen Nord-Süd Stadtbahn und errichtet – in Abänderung der bisherigen Aufgabenteilung mit der Stadt Köln – neben der zusätzlichen Herstellung der betriebstechnischen Ausrüstung auch die unterirdischen Bauwerke der neuen Nord-Süd Stadtbahn selbst. Wir führen dazu die bisherigen Planungen der Stadt Köln, deren Amt für Brücken und Stadtbahnbau die Projektleitung innehat, fort.

### Nord-Süd Stadtbahn

Mit dem Bau der Nord-Süd Stadtbahn wird eine Lücke im Schienennetz des ÖPNV in Köln geschlossen: die Erschließung von Alt- und Südstadt. Nach dem ersten Ratsbeschluss im Jahr 1983, der Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NW 1998, dem Planfeststellungsbeschluss im Juni 2002 und den ersten Vorarbeiten im Dezember 2002 ist die Inbetriebnahme für 2010 vorgesehen. Mit ihr wird eine schnelle und bequeme Nord-Süd-Verbindung geschaffen, die insbesondere den mehr als 100.000 täglichen Fahrgästen im Bereich Hauptbahnhof/Neumarkt spürbare Entlastung bringen wird.

Die erste Baustufe der künftigen Nord-Süd Stadtbahn erstreckt sich vom Breslauer Platz nördlich des Hauptbahnhofes bis zur Marktstraße im Kölner Süden, ist knapp vier Kilometer lang und umfasst acht Haltestellen. Sie fügt sich in unser bestehendes Stadtbahnsystem ein, ergänzt und entlastet es, insbesondere im Innenstadtbereich: So wird die heutige Fahrzeit von 14 Minuten zwischen Breslauer Platz und Chlodwigplatz künftig – mit nur noch sechs Minuten – weniger als die Hälfte betragen.

**Kürzung von Fördermitteln**

2002 hat der Bund die so genannten Bundesregionalisierungsmittel, die der Finanzierung von Investitionen in den ÖPNV bzw. SPNV dienen, um rund 50 Prozent gekürzt. Die ursprünglich für ganz Nordrhein-Westfalen vorgesehenen Fördermittel für die Jahre 2002 bis 2006 sind dadurch auf 1,156 Mrd. € reduziert worden. Da nach Abzug der bereits durch laufende Maßnahmen gebundenen Mittel landesweit lediglich 529 Mio. € bis 2006 verbleiben, müssen wir davon ausgehen, dass in den nächsten Jahren in Köln nur wenige weitere neue Maßnahmen gefördert werden.

**K 5000-Stadtbahnwagen im Einsatz**

Nach der öffentlichen Vorstellung auf dem Kölner Neumarkt im Februar 2002 sind die ersten Fahrzeuge unserer neuen Stadtbahnserie K 5000 seit Ende Juni im Fahrgastbetrieb. Zunächst auf der Linie 3, werden die mittlerweile 46 – am 31. Dezember 2002 36 – vorhandenen Fahrzeuge nun auch auf den Linien 13, 14 und 15 eingesetzt und entwickeln sich zu wahren Kundenlieblingen: Das moderne, helle, freundliche und komfortable Fahrzeug besticht durch seine Laufruhe und seinen angenehm leisen Betrieb.

Die zweite Tranche unserer neuen Stadtbahnfahrzeuge (69 Niederflur-Stadtbahnwagen Typ K 4500) wird voraussichtlich ab November 2004 ausgeliefert. Bis August 2007 sollen alle 69 Fahrzeuge im Einsatz sein.

**Linienverlängerungen in Betrieb  
genommen**

Nach knapp dreijähriger Bauzeit wurde am 15. Juni 2002 das 2,7 Kilometer lange Ergänzungsstück der Linie 1 in Weiden/Junkersdorf in Betrieb genommen. Das hinzugekommene Teilstück mit seinen vier Haltestellen erforderte bei der Autobahnüberquerung in Lövenich und der Geräusch- und Erschütterungsdämpfung im Bereich des RTL-Senders ingenieurtechnische Meisterleistungen. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden weit übertroffen.

Nach einer langen Planungsphase und einer Bauzeit von rund eineinhalb Jahren wurde ebenfalls am 15. Juni auch der erste Abschnitt der Verlängerung der Linie 3 von der früheren Endhaltestelle Bocklemünd bis zur vorläufigen Endhaltestelle Ollenhauerring für den Verkehr freigegeben.

Ausgehend von den bereits seit Jahren praktizierten Kooperationen zwischen den Verkehrsbetrieben der Bonner Stadtwerke und uns stellt die geplante Gründung einer gemeinsamen ÖPNV-Holding Köln/Bonn durch die beiden benachbarten Verkehrsbetriebe eine konsequente Weiterentwicklung und deren zielgerichtete Umsetzung dar. Auch mit Blick auf die sich abzeichnende Liberalisierung des EU-Verkehrsmarktes ist dies eine zukunftsgerichtete und sinnvolle Reaktion, die zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Unternehmen beitragen wird.

### **Gründung einer ÖPNV-Holding Köln/Bonn geplant**



## Konsequente Netzerweiterung

| Volle Flächendeckung und gesicherte Mobilität für unsere Kunden – das sind die Maßstäbe beim Netzausbau. Daher streben die Kölner Verkehrs-Betriebe stets nach neuen Möglichkeiten, die Anbindung von Stadtteilen und Vororten zu verbessern.

So wurde die Strecke der Linie 1 von Bensberg nach Weiden sowohl in östliche als auch in westliche Richtung erweitert, während die Linie 3 in nördlicher Richtung weiter ausgebaut wurde.

## Ausblick – Nachtragsbericht

### **Ratsbeschlüsse zur ÖPNV-Holding Köln/Bonn**

Die KVB und unser Partner in der Nachbarstadt Bonn, die Stadtwerke Bonn GmbH (SWB) mit ihren ÖPNV-Tochterunternehmen, die zur Stärkung ihrer Marktposition und zur nachhaltigen Verbesserung des Verkehrsangebotes in der Region Köln/Bonn seit geraumer Zeit eine Intensivierung ihrer bisherigen Kooperation anstreben, sind sich grundsätzlich einig geworden: Eine gemeinsame ÖPNV-Holding soll gegründet werden.

Die Räte der Städte Köln und Bonn haben in ihren Sitzungen am 13. bzw. am 27. März 2003 diesen Plänen unter bestimmten verbindlichen Rahmenbedingungen zugestimmt. Diese Rahmenbedingungen sind in den weiteren Verhandlungen zur Gründung der ÖPNV-Holding noch durch die Partner zu konkretisieren und im Vertragswerk zu verankern.

Vorstände und Geschäftsführer wurden von den Räten beauftragt, die erforderlichen Vertragswerke und Urkunden nebst den sonstigen rechtlichen Voraussetzungen unter Beachtung der Rahmenbedingungen weiter vorzubereiten.

### **Einnahmenaufteilung im VRS neu geregelt**

Aufgrund des Anstieges der Anzahl der Verbundpartner von ehemals 10 auf heute 30 wurde das Einnahmenaufteilungsverfahren durch VRS-Unternehmensbeiratsbeschlüsse schrittweise an die veränderten Anforderungen angepasst. Darüber hinaus wurde es in seiner Nachfrage- und Tarifaufrichtung weiterentwickelt.

Dieser veränderte Sachstand wird in dem neu verhandelten Vertrag vom März 2003 festgeschrieben. Die finanziellen Auswirkungen auf die KVB werden voraussichtlich gering sein, da die einzelnen Parameter bereits in den zurückliegenden Jahren angewendet wurden.

Zum Januar 2003 stellt der Bereich 41-Personalmanagement sein Personalverwaltungs- und -abrechnungssystem auf SAP HR um. Das seit 1988 im Einsatz befindliche IPAS-System war technisch überholt, wurde herstellerseitig nicht mehr weiterentwickelt und entsprach nicht mehr den heutigen Ansprüchen an eine moderne, effektive und dennoch flexible und individuelle Personalbetreuung. Das leistungsstarke und ausbaufähige SAP-System ermöglicht einen schnelleren Datenzugriff und wird konzernweit verwendet.

#### **SAP HR-Einführung**

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 setzte sich der positive Trend bei der Fahrgastentwicklung sowie aufgrund der Tarifierpassung auch bei den Einnahmen fort.

#### **Positive Entwicklung zum Jahresbeginn 2003**

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens von besonderer Bedeutung wären, sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

## Ausblick – Prognosebericht

### **Konjunkturelle Belebung gegenwärtig nicht in Sicht**

Nach den Voraussagen der Wirtschaftsforschungsinstitute wird die konjunkturelle Expansion noch eine Zeit lang sehr verhalten bleiben bzw. stagnieren. Belastend wirkt für die Konsumenten vor allem die sich weiter verschlechternde Arbeitsmarktlage. Frühestens in der zweiten Hälfte 2003 wird die Konjunktur etwas Fahrt aufnehmen, nachdem sich die Unsicherheiten bezüglich des Irak-Konflikts gelegt haben und auch über den Kurs der Wirtschaftspolitik mehr Klarheit herrscht. Letztlich könnte das reale Bruttoinlandsprodukt 2003 einen Zuwachs von knapp 1 Prozent erreichen, die Arbeitslosenzahl im Mittel 4,4 Mio. betragen.

### **ÖPNV-Nachfrage wird 2003 erneut leicht ansteigen**

Für das Jahr 2003 wird damit gerechnet, dass im ÖPNV die Vorjahreswerte erneut übertroffen werden. Wir gehen in unserer Planung davon aus, dass die Anzahl unserer Fahrgäste 2003 um 0,5 Prozent zunehmen wird, 2004 um rund 1 Prozent.

### **Moderater Anstieg der Fahrgelderlöse**

Aufgrund der zum Jahresanfang wirksamen Anhebung der Verbundtarife mit einer Ergiebigkeit von 2,7 Prozent rechnen wir unter Einbeziehung der Abgeltungszahlungen und der sonstigen Verkehrserlöse mit einer Erhöhung unserer Verkehrserlössumme 2003 um rund 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der Umsatz dürfte im Jahr 2003 deshalb ohne periodenfremde Verkehrserlöse bei etwa 163 Mio. € liegen und 2004 etwa 170 Mio. € erreichen.

### **Unternehmensverlust bleibt begrenzt**

Unsere bisherige Strategie

- | Verbesserung der Verkehrserlöse
- | Hohe Investitionstätigkeit zur Attraktivitätssteigerung des Leistungsangebotes
- | Begrenzung des Unternehmensverlustes durch verstärkte Rationalisierung

werden wir in den nächsten Jahren im Rahmen unserer Restrukturierungsmaßnahmen konsequent weiterführen. Die vorgesehenen Maßnahmen sind

gegenwärtig mit einem Realisierungsvolumen von rund 26 Mio. € angesetzt. Die Einsparungen werden jedoch durch den Wegfall von Erträgen – u. a. der Zuschüsse für die Kosten der Infrastruktur (ab 2004) und die der Fahrzeugvorfahrt (seit 2002) – teilweise wieder aufgezehrt.

Die Zahl unserer aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird im Jahresdurchschnitt 2003 – trotz steigender Verkehrs- und Betriebsleistungen – voraussichtlich bei etwa 3.220 liegen. Im Vergleich zum Höchststand vom Januar 1992 (4.000) wäre dies ein Rückgang des mittleren Personalbestandes um rund 20 Prozent. Im gleichen Zeitraum haben wir die Produktivität unseres Unternehmens – gemessen an der Entwicklung der Platzkilometer je Mitarbeiter – um mehr als 50 Prozent gesteigert.

**Personalbestand im Mittel  
unverändert**

In den kommenden Jahren konzentrieren sich unsere zukunftsgerichteten Investitionen wesentlich auf die Beschaffung von Fahrzeugen und den Streckenausbau.

**Investitionen weiterhin auf  
hohem Niveau**

Die für 2003 geplanten Investitionen von 147 Mio. € können wir voraussichtlich zu rund 20 Prozent aus eigenen Mitteln finanzieren. Den Investitionszuschüssen – als Eckpfeiler im Finanzierungskonzept der KVB – kommen damit mit 50 Prozent eine besondere Bedeutung zu. Hierbei gehen wir davon aus, dass die uns bisher vom Bund und vom Land Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Fördermittel auch weiterhin erhalten bleiben und damit für unser Unternehmen Finanzierungssicherheit bei den Investitionen der nächsten Jahre besteht.

**Geringe Eigenmittel erfordern  
hohe Kreditaufnahme**

Darüber hinaus müssen wir das geplante Investitionsvolumen durch langfristige Darlehensaufnahmen von 30 Prozent finanzieren. Auch in Zukunft benötigen wir deshalb zusätzliches Eigenkapital und werden auch weiter alternative Finanzierungsformen wählen.

### **Noch keine Entscheidung zum Entwurf der EU-Marktzugangsverordnung**

Die anstehende Neufassung des europäischen Rechtsrahmens zur Liberalisierung des Verkehrsmarktes, der Umfang der künftigen EU-konformen Finanzierung des ÖPNV und die Regelung von Ausschreibungen der Verkehrsleistungen erfordern strukturelle Anpassungen an die sich möglicherweise verändernden Rahmenbedingungen. Mit dem derzeit in der Diskussion befindlichen geänderten Entwurf einer Marktzugangsverordnung der EU-Kommission vom Februar 2002 soll nach einer Übergangszeit der Markt für Verkehrsleistungen im ÖPNV für einen „kontrollierten Wettbewerb“ nach den Prinzipien der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Gleichbehandlung aller Verkehrsbetreiber geöffnet werden.

Zurzeit ist noch nicht absehbar, welche endgültigen Regelungsinhalte die relevanten Verordnungen haben werden und zu welchem Zeitpunkt sie rechtswirksam werden.

### **„Magdeburger Urteil“**

Im Vorabentscheidungsersuchen des Bundesverwaltungsgerichtes beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft (EuGH) in Luxemburg zum so genannten „Magdeburger Urteil“ (Rechtssache C-280/00) hat der Generalanwalt am 14. Januar 2003 seine geänderten Schlussanträge vorgestellt.

Nach seiner Auffassung fällt die staatliche bzw. kommunale Finanzierung des ÖPNV unter das Beihilfen-Recht mit der Folge, dass Linienverkehre nur unter Anwendung der EG-Verordnung 1191/69 – in der Regel nach Ausschreibungen – aufgrund von Verkehrsverträgen auf gemeinwirtschaftlicher Basis oder nach Abschluss eines Notifizierungsverfahrens öffentlich finanziert werden dürften.

Zur Auffassung des Generalanwaltes gibt es auch kontroverse Ansichten, so dass die Frage, wie die Beihilfeproblematik künftig auf EU- und nationaler Ebene gehandhabt wird, zurzeit noch nicht mit Sicherheit beantwortet werden kann. Es kann deshalb noch nicht abschließend beurteilt werden, ob künftig bereits nach derzeit geltender Rechtslage Verkehrsleistungen im ÖPNV öffentlich ausgeschrieben werden müssen.

Es ist davon auszugehen, dass der EuGH im Laufe dieses Jahres sein Urteil bekannt geben wird.

## Risikobericht

Das wirtschaftliche Umfeld unseres Unternehmens ist geprägt durch die Dynamisierung des Wettbewerbs im ÖPNV sowie eine wachsende Komplexität der angewendeten Technologien. Wir sehen uns dementsprechend einer Vielzahl von Risiken gegenüber, die untrennbar mit unserem Handeln verbunden sind.

### Risikomanagement-System

Unter effizientem und vorausschauendem Risikomanagement verstehen wir nicht die Vermeidung aller Risiken, sondern die Identifizierung der Risiken mit bestandsgefährdendem Potenzial für unser Unternehmen und, darauf aufbauend, eine aktive Steuerung dieser Risiken.

Die Forderung des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG), ein Risikomanagement-System aufzubauen, betrachten wir deshalb als formelle Verdeutlichung dessen, was wir seit jeher als Voraussetzung für erfolgreiches unternehmerisches Handeln ansehen.

Wir verfügen bereits seit langem über geeignete Steuerungs- und Kontrollsysteme, die vor dem Hintergrund der Marktverhältnisse permanent verändert werden. Einen Aufgabenschwerpunkt sehen wir in diesem Zusammenhang – neben der Konzernrevision – in der Weiterentwicklung unserer Informations- und Controllingssysteme.

Wie in den Vorjahren haben wir auch im Geschäftsjahr in allen Unternehmensbereichen eine systematische und vollständige Risikoerhebung vorgenommen. Im Rahmen unserer quartalsweisen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, dokumentiert und bewertet, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit. Ergänzend wurden Gegensteuerungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der registrierten Risiken eingeleitet.

In die Prozesse unseres Risikomanagement-Systems sind Vorstand und Aufsichtsrat durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Der Abschlussprüfer gibt im Rahmen seiner Prüfungspflicht ein eigenständiges Urteil über unser Risikomanagement-System in seinem Bericht ab.

**Risiken der künftigen Entwicklung**

Unter den Risiken der zukünftigen Entwicklung sind folgende insbesondere hervorzuheben:

**Marktrisiken**

Durch die von der EU angestrebte Liberalisierung des Verkehrsmarktes mit einem „kontrollierten“ Wettbewerb und der damit verbundenen Ausschreibung von Verkehrsleistungen sowie angesichts der derzeitigen Rahmenbedingungen, vor allem im Tarifbereich, wird sich die Lage im ÖPNV entscheidend verändern. Den hieraus entstehenden Geschäftsrisiken können wir nur dadurch begegnen, dass wir unsere Wirtschaftlichkeit verbessern. Ein konsequentes Kostenmanagement wird darüber hinaus bereits seit Jahren von uns betrieben.

**Betriebsrisiken**

Der Fahrzeugbestand und die technischen Anlagen werden von uns mit einem hohen Grad an technologischer Zuverlässigkeit und Sicherheit genutzt. Ausfallrisiken begegnen wir mit einer permanenten Verbesserung des technischen Standards und mit kontinuierlich laufenden Erneuerungsprogrammen.

Zur Reduzierung betriebsorientierter Risiken wurden attraktivitätssteigernde Maßnahmen veranlasst, die sowohl das Fahrplanangebot und den Service als auch das technische Umfeld betreffen. Hinsichtlich der auf bauliche Besonderheiten zurückgehenden IT-Risiken wird gegenwärtig ein geeignetes Lösungskonzept umgesetzt. Darüber hinaus haben wir die Betriebsrisiken entsprechend versichert.

**Finanzrisiken**

Durch die Einbindung unseres Unternehmens in das Cash-Management-System der Holding sind finanzwirtschaftliche Risiken nahezu ausgeschlossen. Bei anderen finanzwirtschaftlichen Risiken, die aus gesetzlichen Änderungen oder aus einer veränderten Bewertung unserer Bonität etc. herrühren, leiten wir umgehend entsprechende Gegenmaßnahmen ein. Auch unser im Finanzwesen angesiedeltes Vertragscontrolling-System hat sich bei der Risikofrüherkennung bestens bewährt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind uns keine operativen Risiken bekannt, die zu einer Gefährdung einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten Unternehmens führen könnten. Nach der Überprüfung der derzeitigen Risikosituation kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir zum einen ausreichend versichert sind und zum anderen genügend bilanzielle Vorsorge getroffen haben.

### Fazit

Den Fortbestand des Unternehmens gefährdende Risiken haben wir nicht festgestellt.



| Zum 125-jährigen Jubiläum der Kölner Verkehrs-Betriebe fand ein Festakt im alten Verwaltungsgericht am Appellhofplatz statt. Daneben wurde die spannende Geschichte des Öffentlichen Personennahverkehrs allen Bürgern im Rahmen einer Ausstellung im Kölner Stadtmuseum nahe gebracht.

## Berichterstattung gemäß § 108 II GO NW

Gemäß § 108 II Nr. 2 der Gemeindeordnung NW erteilt die Kölner Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft den nachstehenden Bericht:

### **Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung**

Unternehmensgegenstand der KVB ist gemäß § 3 der Unternehmenssatzung die Bedienung des öffentlichen Verkehrs. Der Aufgabe der Personenbeförderung kommt die KVB in Köln und dem näheren Umland durch den Einsatz von Omnibussen und Stadtbahn-Systemen nach. Sie übernimmt damit gemeinsam mit anderen Unternehmen der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) die notwendige Aufgabe einer allgemeinen, flächendeckenden Daseinsvorsorge des ÖPNV für die Bevölkerung des Kölner Stadtgebietes sowie des näheren Umlandes.

### **Einhaltung der öffentlichen Zweckerreichung**

Das Leistungsangebot der KVB im Linienvorkehr (Verbundverkehr) basiert auf dem gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Köln und denen der tangierten anderen Kommunen sowie auf dem vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg aufgestellten und genehmigten Rahmenfahrplan unter Berücksichtigung des landesweiten „Integralen Taktfahrplanes“ (ITF).

Durch stetige Anpassung bzw. Erweiterung unseres Leistungsangebotes im Liniennetz sowie permanent stattfindende attraktivitätssteigernde Maßnahmen auch beim Service und im technischen Umfeld sorgt die KVB nachhaltig für Verbesserungen im ÖPNV in Köln.

Neben dem Linienvorkehr, den wir als eines von 30 Unternehmen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg bedienen, betreiben wir mit unseren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

| Bilanz

| Gewinn- und Verlustrechnung

| Entwicklung des Anlagevermögens

| Kapitalflussrechnung

| Anhang

**Bilanz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
zum 31. Dezember 2002**

<b>AKTIVA</b>	<b>Textziffer im Anhang</b>	<b>31.12.2002 €</b>	<b>31.12.2001 Tsd. €</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>(1)</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände		6.212.870	4.970
Sachanlagen		426.891.091	381.230
Finanzanlagen		9.181.575	9.586
		442.285.536	395.786
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	<b>(2)</b>	17.941.574	18.991
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<b>(3)</b>	52.939.199	44.825
Flüssige Mittel	<b>(4)</b>	2.442.716	19.773
		73.323.489	83.589
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		86.638	180
		515.695.663	479.555

<b>PASSIVA</b>	<b>Textziffer im Anhang</b>	<b>31.12.2002 €</b>	<b>31.12.2001 Tsd. €</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	<b>(5)</b>	78.300.000	78.300
Kapitalrücklage	<b>(6)</b>	105.572.243	103.072
		183.872.243	181.372
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<b>(7)</b>	11.542.651	12.169
<b>Rückstellungen</b>	<b>(8)</b>	73.828.969	62.361
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>(9)</b>	226.024.873	207.197
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(10)</b>	20.426.927	16.456
		515.695.663	479.555

**Gewinn- und Verlustrechnung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
für das Geschäftsjahr 2002**

	Textziffer im Anhang	2002 €	2001 Tsd. €
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>(11)</b>	169.537.528	153.254
Veränderung des Bestandes an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen		411.356	595
Andere aktivierte Eigenleistungen		4.895.655	2.313
<b>Gesamtleistung</b>		174.844.539	156.162
Sonstige betriebliche Erträge	<b>(12)</b>	35.054.833	54.027
Materialaufwand	<b>(13)</b>	- 80.252.996	- 82.723
Personalaufwand	<b>(14)</b>	- 155.591.387	- 149.846
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	<b>(15)</b>	- 31.067.417	- 26.700
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<b>(16)</b>	- 28.928.648	- 31.286
Beteiligungsergebnis	<b>(17)</b>	13.404	20
Zinsergebnis	<b>(18)</b>	- 9.398.022	- 9.845
Abschreibungen auf Finanzanlagen	<b>(19)</b>	- 1.134.549	- 641
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		- 96.460.243	- 90.832
Sonstige Steuern	<b>(20)</b>	- 295.724	- 272
<b>Unternehmensergebnis</b>		- 96.755.967	- 91.104
Erträge aus Verlustübernahme		96.755.967	91.104
<b>Jahresüberschuss</b>		-	-

**Entwicklung des Anlagevermögens der Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
zum 31. Dezember 2002**

	01.01.2002	Anschaffungs- und Herstellungskosten			31.12.2002
		Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	8.090	517	-	584	9.191
Geleistete Anzahlungen	2.367	1.585	-	- 584	3.368
	<b>10.457</b>	<b>2.102</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>12.559</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	154.222	8.697	-	2.001	164.920
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	61.099	2.033	-	123	63.255
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	215.321	10.730	-	2.124	228.175
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	479.322	23.960	3.190	15.281	515.373
Fahrzeuge für den Personenverkehr	485.952	6.586	11.694	59.444	540.288
Maschinen und maschinelle Anlagen	33.131	485	313	290	33.593
Technische Anlagen und Maschinen	998.405	31.031	15.197	75.015	1.089.254
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	60.646	4.656	2.121	5.254	68.435
Fertige Anlagen	1.274.372	46.417	17.318	82.393	1.385.864
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	131.713	79.318	-	- 82.393	128.638
	<b>1.406.085</b>	<b>125.735</b>	<b>17.318</b>	<b>0</b>	<b>1.514.502</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	512	-	-	-	512
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.775	-	426	-	4.349
Beteiligungen	3.198	983	-	-	4.181
Sonstige Ausleihungen	7.368	371	382	-	7.357
	<b>15.853</b>	<b>1.354</b>	<b>808</b>	<b>-</b>	<b>16.399</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>1.432.395</b>	<b>129.191</b>	<b>18.126</b>	<b>0</b>	<b>1.543.460</b>

Kumulierte Investitionszuschüsse Tsd. €	Zuschreibungen Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen Tsd. €	Buchwerte 31.12.2002 Tsd. €	Buchwerte 31.12.2001 Tsd. €	nachrichtlich: Abschreibungen des laufenden Jahres Tsd. €
134	-	6.212	2.845	2.603	859
-	-	-	3.368	2.367	-
<b>134</b>	<b>-</b>	<b>6.212</b>	<b>6.213</b>	<b>4.970</b>	<b>859</b>
88.805	-	45.717	30.398	27.697	2.742
39.559	-	10.249	13.447	11.982	553
128.364	-	55.966	43.845	39.679	3.295
310.196	-	118.998	86.179	64.616	6.341
242.896	-	161.711	135.681	117.301	14.540
11.890	-	13.899	7.804	8.451	1.422
564.982	-	294.608	229.664	190.368	22.303
12.227	-	31.464	24.744	19.470	4.610
705.573	-	382.038	298.253	249.517	30.208
-	-	-	128.638	131.713	-
<b>705.573</b>	<b>-</b>	<b>382.038</b>	<b>426.891</b>	<b>381.230</b>	<b>30.208</b>
-	-	256	256	256	-
-	-	-	4.349	4.775	-
-	-	3.529	652	652	983
-	152	3.584	3.925	3.903	152
-	<b>152</b>	<b>7.369</b>	<b>9.182</b>	<b>9.586</b>	<b>1.135</b>
<b>705.707</b>	<b>152</b>	<b>395.619</b>	<b>442.286</b>	<b>395.786</b>	<b>32.202</b>

## Kapitalflussrechnung

Durch die Überleitung der Zahlungsströme auf den Bestand an liquiden Mitteln wird die Finanzlage des Unternehmens wie auf Seite 57 dargestellt.

Für Ertragsteuern sind keine Zahlungen angefallen. Die sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge beinhalten die ratierliche Auflösung des in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten eingestellten Barwertvorteils aus drei US-Leases.

Bei den Zahlungsmitteln handelt es sich um Kassenbestände und Bankguthaben.

<b>Kapitalflussrechnung</b>	<b>2002</b> Tsd. €	<b>2001</b> Tsd. €
Jahresüberschuss	-	-
Abschreibungen ./ . Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	32.050	27.198
Veränderung des Sonderpostens mit Rücklageanteil	- 626	12.064
Ab-/Zunahme der langfristigen Rückstellungen	1.134	- 2.198
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge	3.888	- 764
<b>Cash flow</b>	<b>36.446</b>	<b>36.300</b>
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	- 331	- 13.303
Zunahme der kurzfristigen Rückstellungen	10.333	1.530
Veränderung der Posten des Umlauf- vermögens und der Verbindlichkeiten:		
– Vorräte	1.049	- 1.503
– Forderungen	- 8.021	7.879
– Verbindlichkeiten	- 9.129	- 2.851
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>30.347</b>	<b>28.052</b>
Einzahlungen aus Anlageabgängen	343	14.052
Investitionen einschl. Finanzanlagen	- 129.191	- 99.671
Erhaltene Investitionszuschüsse	44.545	46.921
Tilgungsrückflüsse Baudarlehen	808	814
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>- 83.495</b>	<b>- 37.884</b>
Rückzahlung von Bausparguthaben	19.123	- 321
Kapitalerhöhung	2.500	4.000
Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	46.974	20.452
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	- 13.656	- 14.955
<b>Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>54.941</b>	<b>9.176</b>
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>1.793</b>	<b>- 656</b>
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	650	1.306
<b>Zahlungsmittel zum Jahresende</b>	<b>2.443</b>	<b>650</b>

## Anhang – Allgemeiner Teil

### Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde bei der Erstellung beachtet.

Um die Übersichtlichkeit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten ausgewiesen und werden über ihre Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Die Abschreibung erworbener Software erfolgt hierbei über einen Zeitraum von vier Jahren.

Die Bilanzierung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Berücksichtigung angemessener Gemeinkosten; Fremdkapitalzinsen sind nicht einbezogen. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung.

Die planmäßigen Abschreibungen im Sachanlagevermögen erfolgen entweder linear oder – bei den ab 1996 in Betrieb genommenen Stadtbahnwagen – degressiv mit späterem Übergang auf die lineare Abschreibungsmethode, sobald sich hieraus höhere Abschreibungsbeträge ergeben. Bei beweglichen Sachanlagen wird bei Zugängen im ersten Halbjahr die volle, bei Zugängen im zweiten Halbjahr die halbe Jahresabschreibung verrechnet.

Investitionszuschüsse werden ebenfalls über die Nutzungsdauer verteilt und mit den planmäßigen Abschreibungen verrechnet. Geringwertige Vermögensgegenstände werden entsprechend § 6 Absatz 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben. Die Möglichkeiten steuerlicher Sonderabschreibungen werden genutzt.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen die AfA-Tabellen für Personen- und Güterbeförderung im Straßen- und Schienenverkehr sowie die AfA-Tabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter des Bundesfinanzministeriums zugrunde.

#### **Nutzungsdauer der Sachanlagen** (in Jahren)

Betriebsgebäude	50
Gleisanlagen	25
Weichen	20
Fahrdraht	20
Zugsicherungs- und Signalanlagen	20
Bahnsteige und Rampen	25
Speise- und Rückleiterkabel	20
Unterwerke	20
Stadtbahnwagen	25 - 30
Omnibusse	7
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 19

Die Finanzanlagen werden grundsätzlich mit den Anschaffungskosten angesetzt; sofern Ausleihungen unverzinslich oder niedrig verzinslich sind, werden sie mit dem Barwert auf der Grundlage eines Zinsfußes von 5,5 Prozent bilanziert. Liegt die Bewertung der Finanzanlagen über dem am Abschlussstichtag beizulegenden Wert, wird dem durch außerplanmäßige Abschreibungen Rechnung getragen.

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt mit den fortgeschriebenen durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips. Anschaffungsnebenkosten sowie Kostenminderungen wie Frachten, Zölle, Skonti und andere werden entsprechend berücksichtigt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und einer geminderten Verwertbarkeit ergeben, finden in angemessenen Wertabschlägen bei der Vorratsbewertung ihren Niederschlag.

Bei den zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen wird das Material ebenfalls mit durchschnittlichen Anschaffungskosten angesetzt. In den Wertansatz werden darüber hinaus der Lohn, die Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung einbezogen.

Die Waren sind zu Anschaffungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden zu Nennwerten unter Berücksichtigung von Wertminderungen in begründeten Einzelfällen angesetzt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen – unter Anwendung der Richttafeln 1998 – entsprechend dem Teilwertverfahren mit einem Zinsfuß von 4,5 Prozent bewertet.

Bei den sonstigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen berücksichtigt. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläums- und Beihilfeverpflichtungen wurden ebenso wie die Verpflichtung aus Altersteilzeit nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem Zinsfuß von 5,5 Prozent (bzw. 4,5 Prozent bei Altersteilzeit) bewertet.

Für unterlassene Instandhaltungsaufwendungen werden Rückstellungen gebildet, wenn sie im folgenden Geschäftsjahr nachgeholt werden.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Rückzahlungsbetrag, die Leibrentenverpflichtungen zum Barwert passiviert.

Eine Segmentberichterstattung ist nicht angezeigt, da die KVB ausschließlich ÖPNV-Verkehrsleistungen in Köln und dem Umland erbringt.

**Segmentberichterstattung**

Derartige Geschäfte wurden im Jahr 2002 nicht getätigt.

**Derivative Finanzinstrumente**

## Anhang – Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Jahr 2002 ergeben sich aus dem Anlagespiegel auf den Seiten 54 und 55.

#### Anteilsbesitz

	Anteil am Kapital in Prozent	Eigen- kapital Tsd. €	Ergebnis	
			Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn- Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	318	2002	-
Rail Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung mbH, Köln (RC)	25,0	- 331	2001	- 375
Dienstleistungsgesellschaft für Kom- munikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	24,5	568	2001/2002 (30.9.)	490
Regionalverkehr Köln GmbH, Köln (RVK)	12,5	6.030	2001	- 13.515

Eine Beteiligung von nominal 1 Tsd. € besteht außerdem an der Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH, Köln (BEKA).

Mit der KSG besteht ein Organvertrag mit Ergebnisausschlussvereinbarung.

Bei der RC wurde in der Bilanz zum 31.12.2001 ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag auf der Aktivseite ausgewiesen. Eine materielle Überschuldung lag jedoch nicht vor.

### (2) Vorräte

	31.12.2002 Tsd. €	31.12.2001 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17.326	18.887
Unfertige Leistungen	501	90
Waren	115	14
<b>Gesamt</b>	<b>17.942</b>	<b>18.991</b>

	31.12.2002 Tsd. €	31.12.2001 Tsd. €	(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.431	18.450	
Forderungen aus dem Verrechnungsverkehr mit verbundenen Unternehmen	19.414	3.861	
Sonstige Vermögensgegenstände	14.094	22.514	
<b>Gesamt</b>	<b>52.939</b>	<b>44.825</b>	

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind 4,8 (2001: 4,4) Mio. € Erstattungsansprüche aus der Schwerbehindertenbeförderung und dem Ausbildungsverkehr enthalten sowie 8,7 Mio. € Forderungen gegen die Stadt Köln, die u. a. durch U-Bahn-Unterhaltungsarbeiten entstanden sind. Darüber hinaus betreffen 2,0 (2001: 2,8) Mio. € Forderungen gegen verbundene Unternehmen und 37 (2001: 59) Tsd. € Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 12,8 Mio. € Forderungen gegen die Stadt Köln für die Wegekostenzuschüsse.

Hier sind Schecks und Kassenbestände sowie die Guthaben bei der Landeszentralbank und bei Kreditinstituten erfasst.

#### (4) Flüssige Mittel

Das gezeichnete Kapital von 78,3 Mio. € ist voll eingezahlt und in 156.600 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

#### (5) Gezeichnetes Kapital

Von der Anteilseignerin SWK GmbH wurden 2,5 (2001: 4,0) Mio. € der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB zugeführt.

#### (6) Kapitalrücklage

**(7) Sonderposten mit Rücklageanteil**

Dem Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6 b EStG wurden im Geschäftsjahr 28 Tsd. € zugeführt sowie 1,4 Mio. € entnommen.

Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß	31.12.2002 Tsd. €	31.12.2001 Tsd. €
§ 6 b EStG	10.776	12.169
R 35 EStR	767	-
<b>Gesamt</b>	<b>11.543</b>	<b>12.169</b>

**(8) Rückstellungen**

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 30,4 (2001: 30,3) Mio. € sowie sonstige Rückstellungen von 43,4 (2001: 32,1) Mio. €.

Pensionsrückstellungen	31.12.2002 Tsd. €	31.12.2001 Tsd. €
Versorgungsverpflichtungen	22.635	22.142
Sachleistungsverpflichtungen	6.465	6.219
Vorruhestandsverpflichtungen	1.293	1.910
<b>Gesamt</b>	<b>30.393</b>	<b>30.271</b>

1,3 (2001: 1,9) Mio. € der Pensionsrückstellungen sind kurzfristig.

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiter beträgt Ende 2002 136,1 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Verpflichtungen:

<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>31.12.2002 Tsd. €</b>	<b>31.12.2001 Tsd. €</b>
– für den Personal- und Sozialbereich	33.346	25.342
– für Instandhaltung	2.311	1.911
– für Haftpflichtleistungen	1.795	1.470
– für Entfernpflichtleistungen	1.566	90
– Übrige	4.418	3.277
<b>Gesamt</b>	<b>43.436</b>	<b>32.090</b>

10,0 (2001: 9,6) Mio. € der sonstigen Rückstellungen haben langfristigen Charakter.

### (9) Verbindlichkeiten

	mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr Tsd. €	von 1 bis 5 Jahren Tsd. €	über 5 Jahre Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €	31.12.2001 Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.078	27.106	41.407	77.591	33.106
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	240	-	-	240	2.374
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.375	-	-	25.375	31.626
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.327	41.398	19.863	72.588	83.731
Sonstige Verbindlichkeiten davon	45.736	4.472	23	50.231	56.360
– aus Steuern				(1.515)	(1.268)
– im Rahmen der sozialen Sicherheit				(3.321)	(3.021)
<b>Gesamt</b>	<b>91.756</b>	<b>72.976</b>	<b>61.293</b>	<b>226.025</b>	<b>207.197</b>
Vorjahr	99.633	61.918	45.646		

Die Verbindlichkeiten sind nicht grundpfandrechtlich gesichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 34,6 (2001: 39,9) Mio. € noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse enthalten, ferner 4,5 (2001: 4,2) Mio. € Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 2. Vermögensbeteiligungsgesetzes.

**(10) Passiver Rechnungs-  
abgrenzungsposten**

Unter diesem Posten werden im Wesentlichen die Barwertvorteile aus 3 US-Leases (2001: 2), die über die Vertragslaufzeiten aufgelöst werden, ausgewiesen.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen umfasst 20,1 Mio. €. Jährliche Zahlungsverpflichtungen von 9,2 Mio. € für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

## Anhang – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

	2002 Tsd. €	2001 Tsd. €	(11) Umsatzerlöse
Fahrgelderlöse (Verkaufsergebnis)			
– Bar-Tickets	41.901	43.158	
– Zeit-Tickets Erwachsene	60.285	57.721	
– Zeit-Tickets Auszubildende	26.800	24.667	
– Sonstige Tickets	2.827	2.405	
Fahrgelderlöse gesamt	131.813	127.951	
VRS-Ausgleich	- 7.858	- 8.721	
Zugeschiedene Fahrgelderlöse	123.955	119.230	
Abgeltungszahlungen			
– Ausbildungsverkehr	17.115	11.766	
– Schwerbehinderte	7.479	10.709	
– Mindererlöse aus Durchtarifierung	6	-	
Abgeltungszahlungen insgesamt	24.600	22.475	
Periodenfremde Verkehrserlöse	5.851	- 3.732	
Sonstige Verkehrserlöse	5.561	5.272	
Verkehrserlöse gesamt	159.967	143.245	
Sonstige Umsatzerlöse	9.571	10.009	
<b>Gesamt</b>	<b>169.538</b>	<b>153.254</b>	

In den sonstigen Umsatzerlösen sind insbesondere Reklameerlöse, Erstattungen der Kosten für U-Bahn-Haltestellen durch die Stadt und Erlöse aus Leistungen für Dritte enthalten.

**(12) Sonstige betriebliche Erträge**

	<b>2002</b> Tsd. €	<b>2001</b> Tsd. €
Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6 b EStG	1.421	-
Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	516	13.601
Auflösung von Rückstellungen	1.128	3.356
Wegekostenzuschuss der Stadt Köln	12.780	12.782
Ausgleichszahlungen interlokale Verkehre	8.285	8.704
Vorhaltekosten Fahrzeuge	-	4.890
Betriebskostenzuschüsse	1.182	1.588
Übrige	9.743	9.106
<b>Gesamt</b>	<b>35.055</b>	<b>54.027</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind u. a. 2,7 Mio. € für Unfall- und sonstige Schadenersatzleistungen, 2,4 Mio. € für Miet- und Pachteinnahmen sowie 1,6 Mio. € für unsere Leistungen für Konzernunternehmen berücksichtigt.

**(13) Materialaufwand**

	<b>2002</b> Tsd. €	<b>2001</b> Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.212	1.276
Fahrstrom, Fahrwegestrom und Kraftstoffe	15.272	15.198
Materialverbrauch	14.014	15.605
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	30.498	32.079
Bezogene Leistungen	49.755	50.644
davon		
– Allgemeine Fremdleistungen	(16.858)	(17.854)
– Anmietung Fahrzeuge und Maschinen	(16.125)	(15.284)
– Mitbenutzung fremder Bahnstrecken	(10.898)	(10.808)
– Gebäude- und Fahrzeugreinigung	(5.874)	(6.698)
<b>Gesamt</b>	<b>80.253</b>	<b>82.723</b>

	2002 Tsd. €	2001 Tsd. €
Löhne und Gehälter einschl. sonstige Personalaufwendungen	120.077	118.723
davon		
– Löhne	(87.445)	(87.160)
– Gehälter	(32.632)	(31.563)
Soziale Abgaben	25.288	24.182
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	10.226	6.941
– davon Altersversorgung	(9.038)	(6.936)
<b>Gesamt</b>	<b>155.591</b>	<b>149.846</b>

**(14) Personalaufwand**

<b>Arbeitnehmer</b> (Jahresdurchschnitt)	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Arbeiter	2.518	2.500
Angestellte	720	708
<b>Gesamt</b>	<b>3.238</b>	<b>3.208</b>
Auszubildende	88	81

Von den planmäßigen Abschreibungen von 29,6 Mio. € entfallen 28,7 (2001: 26,1) Mio. € auf Sachanlagen und 0,9 (2001: 0,6) Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände. Steuerliche AfA nach § 6 b EStG wurden in Höhe von 1,4 Mio. € vorgenommen.

**(15) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen**

**(16) Sonstige betriebliche  
Aufwendungen**

	<b>2002</b> Tsd. €	<b>2001</b> Tsd. €
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	795	12.064
Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	33	68
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens	178	111
Versicherungsbeiträge	2.309	1.604
Umlagen Konzernunternehmen	5.517	4.832
Rückstellung Altersteilzeit	7.278	367
Übrige, soweit nicht außerordentlich	12.819	12.240
<b>Gesamt</b>	<b>28.929</b>	<b>31.286</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind u. a. Vertriebs- und Verwaltungskosten von 7,6 Mio. € sowie 1,3 Mio. € für Mieten, Pachten, Gebühren und Beiträge enthalten. Für die externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiter wurden 1,3 Mio. € aufgewendet.

**(17) Beteiligungsergebnis**

	<b>2002</b> Tsd. €	<b>2001</b> Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	113	85
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 100	- 64
<b>Gesamt</b>	<b>13</b>	<b>21</b>

	2002 Tsd. €	2001 Tsd. €	(18) Zinsergebnis
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	145	141	
– davon aus verbundenen Unternehmen	(105)	(101)	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	845	1.288	
– davon aus verbundenen Unternehmen	(95)	(207)	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 10.388	- 11.274	
– davon an verbundene Unternehmen	(7.278)	(- 8.971)	
<b>Gesamt</b>	<b>- 9.398</b>	<b>- 9.845</b>	

Bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich um die Abzinsung unverzinslicher Arbeitgeberdarlehen auf den Barwert sowie um Beteiligungsabschreibungen.

**(19) Abschreibungen auf Finanzanlagen**

Die sonstigen Steuern enthalten Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Umsatzsteuer auf den Eigenverbrauch.

**(20) Sonstige Steuern**

## Sonstige Angaben

### Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) mit Sitz in Köln; die SWK hält 90 Prozent der Aktien. Der befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht, die von der Stadtwerke Köln GmbH aufgestellt werden, werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht und beim Handelsregister (Amtsgericht Köln HRB 2115) eingereicht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrages mit Ergebnisausschlussvereinbarung ist die SWK verpflichtet, den Verlust der KVB auszugleichen.

### Weitere Angaben

Die aufgrund des § 6 e Abs. 2 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft (EG) auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen 2002:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2002 €	Restausgleich aus Vorjahren €	Summe der Ausgleichsbeträge €
§ 45 a PBefG (Ausbildungsverkehr BOStrab)	16.216.788	5.850.491	22.067.279
§ 6 a AEG (Ausbildungsverkehr EBO)	898.320	868	899.188
§ 6 b Nr. 2 AEG (Ruhegelder u. Renten)	239.000	70.444	309.444
<b>Gesamt</b>	<b>17.354.108</b>	<b>5.921.803</b>	<b>23.275.911</b>

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes sind auf den Seiten 8 und 9 angegeben.

**Mitglieder des Aufsichtsrates  
und des Vorstandes**

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat stellten sich auf 56.319 €. Die Gesamtbezüge des Vorstandes betragen 1.170.536 €. Für Vorstandsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2002 keine Kredite.

**Gesamtbezüge des Aufsichtsrates  
und des Vorstandes**

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden an Pensionen 421.357 € aufgewendet; für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen von 4.463.814 €.

Köln, den 31. März 2003

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Dr. Schrameyer



Dr. Meyer



Wurbs



Kämmerling

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln, für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstandes 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 Einschätzung des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Köln, den 22. Mai 2003

WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Raket  
Wirtschaftsprüfer



ppa. Brinkmann  
Wirtschaftsprüfer

## Abkürzungsverzeichnis

<b>AEG</b>	Allgemeines Eisenbahngesetz
<b>AfA</b>	Absetzung für Abnutzung
<b>BEKA</b>	Eigenname: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH
<b>BOStrab</b>	Betriebsordnung Straßenbahn
<b>BUND</b>	Eigenname: Bundesverband Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
<b>DIN</b>	Deutsche Industrie-Norm
<b>DKS</b>	Eigenname: Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH
<b>DV</b>	Kurzform von „EDV“
<b>EBO</b>	Eisenbahn-Betriebsordnung
<b>EDV</b>	Elektronische Datenverarbeitung
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>EN</b>	Europa-Norm
<b>EStG</b>	Einkommensteuergesetz
<b>EStR</b>	Einkommensteuerrichtlinie
<b>EuGH</b>	Europäischer Gerichtshof in Luxemburg
<b>EZB</b>	Europäische Zentralbank in Frankfurt/Main
<b>ff.</b>	folgende (Seiten/Paragrafen)
<b>FGKB</b>	Fahrweggesellschaft Köln/Bonn
<b>GBK</b>	Gemeinsame Betriebskrankenkasse der Stadt Köln
<b>HGB</b>	Handelsgesetzbuch
<b>IHK</b>	Industrie- und Handelskammer zu Köln
<b>IDW</b>	Institut der Wirtschaftsprüfer
<b>IT</b>	Informationstechnologie
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>KonTraG</b>	Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
<b>KSG</b>	Eigenname: Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH
<b>KVB</b>	Eigenname: Kölner Verkehrs-Betriebe AG
<b>MdEP</b>	Mitglied des Europäischen Parlaments
<b>MdR</b>	Mitglied des Rates der Stadt Köln
<b>n. n.</b>	nicht benannt
<b>NW</b>	Bundesland Nordrhein-Westfalen
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>PBefG</b>	Personenbeförderungsgesetz

---

<b>PKW</b>	Personenkraftwagen
<b>ppa.</b>	per procura
<b>RC</b>	Eigenname: Rail Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung mbH
<b>RBBL</b>	Rechnergesteuertes Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem
<b>RVK</b>	Eigenname: Regionalverkehr Köln GmbH
<b>Schwbg</b>	Schwerbehindertengesetz
<b>SGB</b>	Sozialgesetzbuch
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>SWB</b>	Eigenname: Stadtwerke Bonn GmbH
<b>SWK</b>	Eigenname: Stadtwerke Köln GmbH
<b>US</b>	Vereinigte Staaten von Amerika
<b>U-Bahn</b>	Utergrundbahn
<b>ver.di</b>	Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
<b>VDV</b>	Eigenname: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
<b>VRR</b>	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH
<b>VRS</b>	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
<b>ZVK</b>	Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln

## Branchenübliche Fachausdrücke

		Seite(n)
<b>Abgeltungszahlungen</b>	Zahlungen der öffentlichen Hand, die die Differenz zwischen einem aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis und den tatsächlichen Aufwendungen bzw. dem Regelfahrpreis teilweise oder ganz ausgleichen sollen. Von besonderer Bedeutung sind die Ausgleichsleistungen:   im Ausbildungsverkehr für die verbilligte Beförderung von Auszubildenden, Schülern und Studenten gem. § 45 a PBefG (Personenbeförderungsgesetz)/§ 6 a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz),   für die Freifahrt von Schwerbehinderten im ÖPNV gem. § 148 SGB IX,   für verbundbedingte Mindererlöse.	21, 23, 44, 67
<b>Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre</b>	Pauschalierter Ausgleich der Aufwandsdeckungsfehlbeträge für Verkehrsleistungen, die unser Unternehmen außerhalb des Kölner Stadtgebietes für benachbarte Gebietskörperschaften (Aufgabenträger) aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung erbringt.	68
<b>Bartarif</b>	Bezeichnung für Entgelt, das für einen Einzel-, Sammel- oder Tagesfahrausweis erhoben wird.	20
<b>Bar-Tickets</b>	Fahrausweise, die am Automaten oder in einem Fahrgastcenter gekauft werden und keine Zeit-Tickets sind.	18, 19, 20, 67
<b>Durchschnittserlös</b>	Quotient aus <b>Fahrgelderlösen</b> eines Abrechnungszeitraumes und der Zahl der (entgeltlichen) Beförderungsfälle des gleichen Zeitraumes.	21
<b>Fahrgelderlös</b>	Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.	21, 44, 67
<b>Job-Ticket</b>	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den ein Unternehmen seinen Mitarbeitern für die täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte kostengünstig überlässt.	19
<b>Linienverkehr</b>	Regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. L. setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.	18, 20, 37, 50
<b>Monats-Ticket</b>	<b>Zeitfahrausweis</b> , der einen Monat gültig ist.	19
<b>Nahverkehr</b>	Beförderung von Fahrgästen in einem Umkreis von 50 km um die Ortsmitte, wobei eine Großstadt auch mehrere Ortsmittelpunkte haben kann.	3, 4, 5, 10, 12, 16, 39, 49, 50

ÖPNV	s. <b>Öffentlicher Personennahverkehr</b>	Seite(n)
<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b>	Form der Personenbeförderung mit Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen, Taxen und Wasserfahrzeugen im <b>Linienverkehr</b> und in Sonderformen des Linienverkehrs, bei denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eine Reichweite von nicht mehr als 50 km hat.	3, 4, 10, 16, 17, 23, 37, 38, 39, 42, 44, 46, 47, 48, 50, 61
<b>Park+Ride-Platz</b>	Spezieller Parkplatz, in der Regel außerhalb der Innenstädte, zur kombinierten Benutzung von privaten Personenkraftwagen (PKW) und öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei der PKW als Zubringer zur Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels dient und dort auf dem <b>P.</b> abgestellt wird.	86
<b>Personenkilometer</b>	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt. (Nachfrageorientierte) Messzahl für die Verkehrsleistung des Personenverkehrs.	86
<b>Platzkilometer</b>	Produkt aus den gefahrenen <b>Wagenkilometern</b> und der (durchschnittlichen) Platzzahl der eingesetzten Fahrzeuge. (Angebotsorientierte) Messzahl für die Betriebsleistung im Personenverkehr.	45, 86
<b>Schüler-Ticket</b>	Stark rabattierter Dauerfahrausweis mit VRS-netzweiter Gültigkeit, den Schüler weiterführender Schulen für die täglichen Wege von und zur Schule erhalten und mit einer monatlichen, nach Teilnehmerquote gestaffelten Gebühr bezahlen.	19, 21
<b>Schülerverkehr, freigestellter</b>	Schülerverkehr gemäß § 1 Nr. 4 d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungstarifes (Freistellungsverordnung).	19
<b>Semester-Ticket</b>	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den Studenten für die täglichen Wege von und zur Hochschule erhalten und mit der Einschreibegebühr semesterweise bezahlen.	19, 21
<b>Sonderverkehr</b>	Bedarfsorientiertes Verkehrsangebot außerhalb des <b>Linienverkehrs</b> .	19, 50
<b>Verkehrserlöse</b>	Umsatzerlöse im <b>ÖPNV (Fahrgelderlöse, Abgeltungszahlungen, übrige Verkehrserlöse)</b> .	21, 22, 23, 44, 67
<b>Wagenkilometer</b>	Auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein Wagenkilometer wird geleistet, wenn ein Fahrzeug 1 Kilometer zurücklegt.	86
<b>Zeit-Ticket</b>	Bezeichnung für Fahrausweis mit unbeschränkter Fahrtzahl innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.	18, 19, 20, 21, 67

## Finanztechnische Fachausdrücke

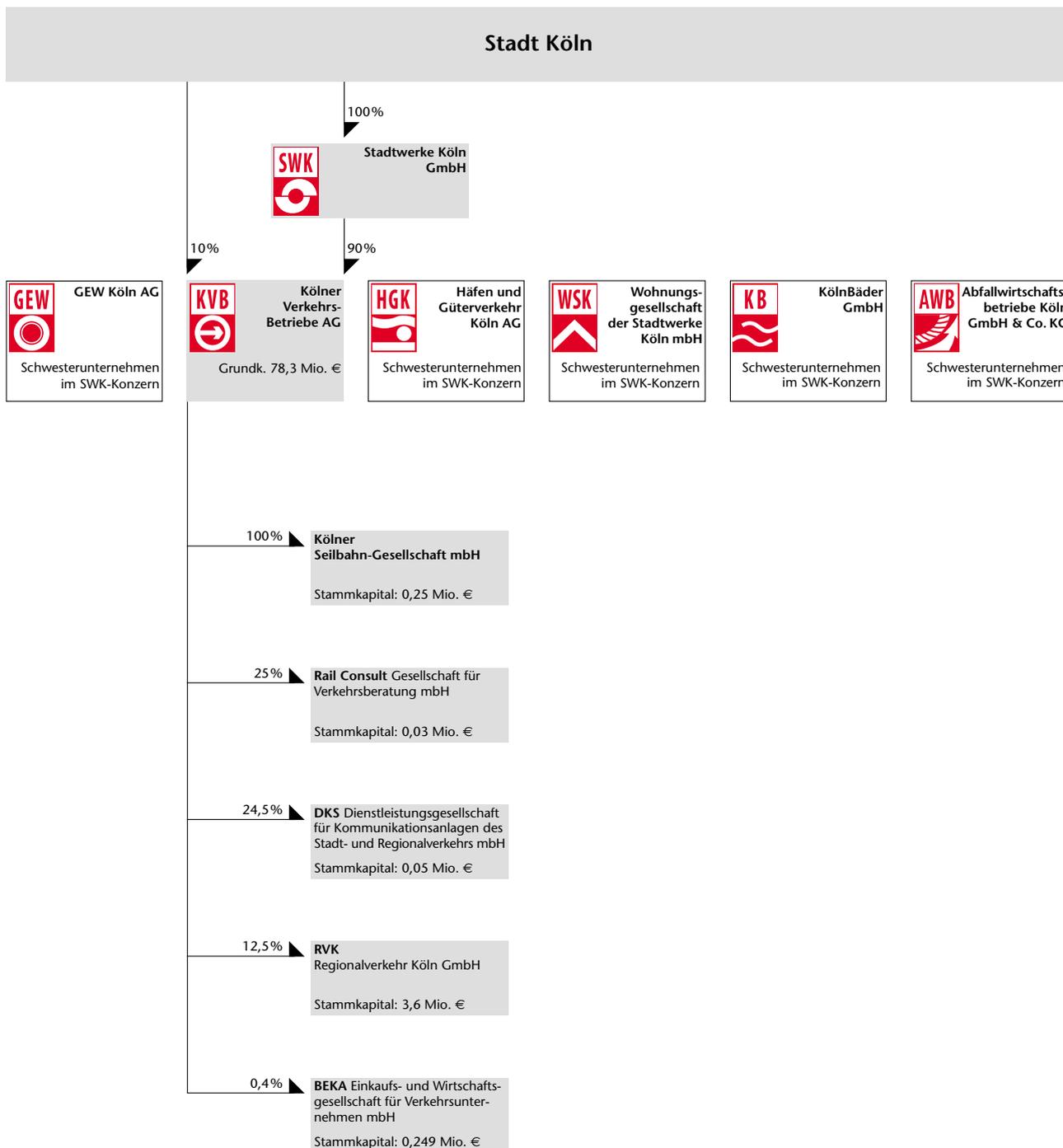
		Seite(n)
<b>Abschreibungen</b>	Rechentechnisches Verfahren zur Erfassung der Wertminderung von Vermögensgegenständen infolge Alterung oder Verschleiß. Als Begriff des unternehmerischen Rechnungswesens wird zum einen unter <b>A.</b> die Buchung eines Aufwandes zu Lasten eines aktiven Bestandskontos verstanden (bilanzielle <b>A.</b> ). Zum anderen bezeichnet <b>A.</b> die Erfassung und Verrechnung des betriebsbedingten Werteverzehrs mehrjährig zu nutzender Vermögensgegenstände in der Kostenrechnung (kalkulatorische <b>A.</b> ).	23, 24, 25, 53, 55, 57, 59, 60, 69, 70, 87
<b>Anlagevermögen</b>	Vermögensgegenstände, die zur dauerhaften Nutzung bestimmt sind.	24, 32, 33, 52, 54, 62, 87
<b>Aufwandsdeckungsgrad</b>	Verhältnis der gesamten Erträge zu den gesamten Aufwendungen des gleichen Zeitraumes.	25, 87
<b>Barwertvorteil</b>	Einmalige, im Voraus zu leistende Zahlung eines Leasingfonds oder Trustes an den Eigentümer von Leasinggegenständen für die Ausübung von Nutzungsrechten an diesen Gegenständen. Der <b>B.</b> ergibt sich aus der Differenz des Barwertes der Mietraten zwischen Hauptmietvertrag und Untermietvertrag.	56, 66
<b>Cash flow</b>	Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Sie zeigt an, welche (freien) Mittel zur Schuldentilgung oder für <b>Investitionen</b> zur Verfügung stehen. Der <b>C.</b> wird als Reingewinn zuzüglich Aufwendungen, die keine Ausgaben sind, vermindert um Erträge, die zu keinen Einzahlungen geführt haben, definiert.	31, 34, 57, 87
<b>Eigenkapital</b>	Gesamtwert des Vermögens eines Unternehmens (Aktiva) abzüglich der vorhandenen Schulden. Das <b>E.</b> setzt sich bei Aktiengesellschaften grundsätzlich zusammen aus dem Grundkapital, der <b>Kapital-</b> und der <b>Gewinnrücklage</b> , dem Gewinn- oder Verlustvortrag sowie dem Jahresüberschuss oder -fehlbetrag. Bei der Ermittlung des <b>E.</b> wurden 50 Prozent des <b>Sonderpostens mit Rücklageanteil</b> miteinbezogen.	32, 33, 45, 52, 62, 87
<b>Eigenkapitalquote</b>	Verhältnis der <b>Eigenkapital</b> summe zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).	32, 87
<b>Finanzschulden</b>	Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Darlehen und Hypotheken.	32, 33, 87
<b>Flüssige Mittel</b>	Guthaben in Form von Schecks und Kassenbeständen sowie als Gutschrift bei der Bundesbank und bei Kreditinstituten.	32, 33, 52, 63

		Seite(n)
<b>Fremdkapital</b>	Teil des Gesamtkapitals, der dem Unternehmen von außen zur Verfügung gestellt wird, getilgt und in der Regel auch verzinst werden muss. Zum <b>F.</b> gehören z. B. Darlehen, Hypotheken sowie Bank- oder Lieferantenkredite. Bei der Ermittlung des <b>F.</b> wurden 50 Prozent des <b>Sonderpostens mit Rücklageanteil</b> miteinbezogen.	33, 58, 87
<b>Fremdkapital, kurzfristiges</b>	<b>Fremdkapital</b> mit einer (Rest-) Laufzeit von bis zu einem Jahr.	33, 87
<b>Fremdkapital, langfristiges</b>	<b>Fremdkapital</b> mit einer (Rest-) Laufzeit von über einem Jahr.	33
<b>Gesamtkostenverfahren</b>	Produktionskostenorientierte Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung, bei der die gesamten im Geschäftsjahr angefallenen Erträge und Aufwendungen nach Arten angegeben sind. Der Ausweis der Posten ist periodenbestimmt und unabhängig davon, in welcher Beziehung sie zu den Umsatzerlösen stehen.	58
<b>Gesamtleistung</b>	Summe der Umsatzerlöse, der Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen und der anderen aktivierten Eigenleistungen einer bestimmten Rechnungsperiode.	23, 24, 25, 53, 87
<b>Investitionen</b>	Bindung <b>flüssiger Mittel</b> in Gegenständen des <b>Anlagevermögens</b> . Sie können nach der Art des Objektes (Sach-, Finanz- und immaterielle I.), nach ihrem Zweck (z. B. Gründungs-, Ersatz-, Rationalisierungs- oder Erweiterungsinvestitionen) oder nach ihrer Funktion (z. B. Forschungs-, Fertigungs- oder Absatzinvestitionen) unterschieden werden.	24, 30, 31, 35, 36, 38, 45, 57, 87
<b>Kapitalflussrechnung</b>	Darstellung der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschafteten und der sonstigen Finanzierungsmittel (Mittelherkunft) und Offenlegung der Mittelverwendung. In der <b>K.</b> sind die Zahlungsströme nach den Bereichen Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelzuflusses aus der Geschäftstätigkeit wird zusätzlich der <b>Cash flow</b> gemäß DVFA/SG (Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung/Schmalenbach-Gesellschaft) ausgewiesen.	34, 51, 56, 57
<b>Kapitalrücklage</b>	<b>Rücklage</b> , bei der Vermögenswerte von außen (z. B. Zuzahlungen, die Gesellschafter in das <b>Eigenkapital</b> leisten) zufließen.	32, 52, 63
<b>Materialintensität</b>	Verhältnis des Materialaufwandes zur <b>Gesamtleistung</b> .	87
<b>Netto-Finanzierungsquote</b>	Quotient aus <b>Cash flow</b> eines Zeitraumes und <b>Netto-Investitionen</b> im gleichen Zeitraum.	87
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>Investitionen</b> eines Unternehmens nach Absetzung verrechneter <b>Investitionszuschüsse</b> für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge.	31, 87
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>Finanzschulden</b> eines Unternehmens nach Abzug der <b>flüssigen Mittel</b> .	33

		Seite(n)
<b>Niederstwertprinzip</b>	Vorschrift, nach der am Bilanzstichtag bei Gegenständen des <b>Umlaufvermögens</b> von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dann abgewichen werden muss, wenn der Börsen- oder Marktpreis niedriger ist (§ 255 Abs. 2 HGB).	60
<b>Organschaft</b>	Finanzielle, wirtschaftliche und organisatorische Eingliederung eines Unternehmens in ein anderes, bei der der unternehmerische Wille des anderen Unternehmens (Muttergesellschaft) maßgebend ist. Die <b>O.</b> bildet auch die steuerliche Basis für die bei Verkehrsbetrieben und Energieversorgungsunternehmen häufig anzutreffenden Holdinggesellschaften.	25, 72
<b>Personalintensität</b>	Verhältnis des Personalaufwandes zur <b>Gesamtleistung</b> .	87
<b>Produktivität</b>	Verhältnis von Ausbringung zu Einsatz. Die <b>P.</b> kann durch Mengen- oder Wertgrößen ausgedrückt werden.	3, 10, 45
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	Zahlungen, die schon in der Berichtsperiode im Voraus geleistet (aktiver <b>R.</b> ) bzw. im Voraus erhalten (passiver <b>R.</b> ) wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.	52, 56, 66
<b>Rentabilität</b>	Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital.	34, 87
<b>Rücklage</b>	Teil des <b>Eigenkapitals</b> , der über das gezeichnete Kapital eines Unternehmens hinaus zur Verfügung steht. Die <b>R.</b> dient z. B. dem Gläubigerschutz (Kapitalsicherung) und der Selbstfinanzierung.	32, 52, 57, 63, 64, 68, 70
<b>Rückstellungen</b>	Verbindlichkeiten, die am Bilanzstichtag hinsichtlich ihrer Höhe oder/und ihrer Fälligkeit noch ungewiss sind, z. B. für unterlassene Instandhaltungen, Pensionen und sonstige Ansprüche.	32, 33, 52, 57, 60, 61, 64, 65, 65, 73
<b>Sachanlagenintensität</b>	Verhältnis der Sachanlagen zum Gesamtvermögen (Bilanzsumme).	87
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	Beträge in der Handelsbilanz, die aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften zu Ergebnisminderungen führen. <b>S.</b> sind entweder steuerfreie <b>Rücklagen</b> , die erst bei ihrer Auflösung zu versteuern sind, oder über die handelsüblichen Vorschriften hinausgehende <b>Abschreibungen</b> .	52, 57, 64, 68, 70
<b>Umlaufvermögen</b>	Sammelbegriff für Vermögensgegenstände in der Bilanz, die gewöhnlich nur für einen kurzen Zeitraum im Unternehmen verbleiben. Zum <b>U.</b> gehören z. B. das Vorratsvermögen, Forderungen, Bankguthaben und Kassenbestände.	32, 52, 70, 87

		<b>Seite(n)</b>
<b>Umsatzrentabilität</b>	Verhältnis des Unternehmensergebnisses (vor Ertragsteuern und Zinsaufwand) zu den Umsatzerlösen.	87
<b>Wertschöpfung</b>	Maßstab für die volkswirtschaftliche Leistung eines Unternehmens. Sie weist als Bindeglied zwischen der betrieblichen Rechnungslegung und der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung den Beitrag des Unternehmens zur volkswirtschaftlichen Gesamtleistung, dem Sozialprodukt, aus. Bei der Entstehungsrechnung ergibt sich die <b>W.</b> als Differenz zwischen der Unternehmensleistung und den Vorleistungen. Die Verteilungsrechnung ermittelt die <b>W.</b> aus den Einzelkomponenten Arbeit, Staat und Kapital.	26, 27
<b>Working capital</b>	Stichtagsbezogener Differenzbetrag zwischen dem kurzfristigen <b>Umlaufvermögen</b> und den kurzfristigen Verbindlichkeiten. Eine im anglo-amerikanischen Berichtswesen häufig verwendete Kennzahl, die vor allem im Zusammenhang mit der Bewegungsbilanz die Kontrolle der Gelddispositionen erlaubt und deren Entwicklung im kurzfristigen Bereich erklärt.	34
<b>Zuschreibungen</b>	Erhöhung des Buchwertes von Gegenständen des <b>Anlagevermögens</b> als Folge einer Wertzunahme, ohne dass sich die Substanz oder Wesensart des Vermögensgegenstandes geändert hat, oder als Korrektur übermäßiger <b>Abschreibungen</b> früherer Rechnungsperioden.	55, 57
<b>Zuschüsse</b>	Finanzielle Zuwendungen, die nicht in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit einer Gegenleistung des Berechtigten stehen und die nicht oder nur bedingt rückzahlbar sind. <b>Z.</b> werden im ÖPNV-Bereich als <b>Investitionszuschuss</b> , z. B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, oder zur Deckung eines bestimmten Aufwandes, z. B. für <b>Abgeltungs-</b> oder <b>Ausgleichszahlungen</b> gemäß §§ 45 a PBefG/6 a AEG, gewährt.	3, 25, 31, 34, 45, 55, 57, 59, 63, 66, 68, 72

# Beteiligungsübersicht



Stand: 31.12.2002

# Organigramm

## Kölner Verkehrs-Betriebe AG

### Vorstände:

#### Bereich I

H. Dr. Schrameyer

#### Bereich II

H. Dr. Meyer

#### Bereich III

Fr. Wurbs

#### Bereich IV

H. Kämmerling

### Stäbe:

#### 00101

Medien, Presse, Öffentlichkeit  
H. Ramien

#### 00201

Umweltschutz/Umwelttechnik  
Fr. Marschall-Schmitz

#### 00301

Betriebswirt. Sonderprojekte  
H. Sieberath

#### 00401

Datenschutzbeauftragter  
H. Schmitt

#### 00102

Vorstandsassistent  
H. Jacobs

#### 00402

Arbeitsicherheit  
H. Krumbè

#### 00403

Organisator. Grundsatzfragen  
n. n.

### Bereiche:

#### 11

Betrieb Stadtbahn  
H. Schmitt-Berger

#### 21

Planung und Entwurf  
H. Jünger

#### 31

Finanz- und Rechnungswesen  
H. Füssgen

#### 41

Personalmanagement  
H. Juchem

#### 12

Betrieb Bus  
H. Schroeteler

#### 22

Bauliche Anlagen  
H. Bücken

#### 32

Controlling  
H. Leyendecker

#### 42

Informationsmanagement  
H. Brabender

#### 13

Absatz  
H. Burggraf

#### 23

Anlagen der Energie- und  
Kommunikationstechnik  
H. Aussem

#### 33

Materialwirtschaft  
H. Kroner

#### 43

Organisation  
H. Ophoven

#### 14

Fahrgastservice  
H. Dr. Ross

#### 24

Werkstätten Stadtbahn  
H. Miebach

#### 25

Werkstatt Kraftfahrzeuge  
H. Eich

#### 26

Gebäudemanagement/  
Techn. Projektmanagement  
H. Dr. Orschall

Stand: 31.12.2002

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Strukturdaten zur Stadt Köln</b> (31.12.)										
Einwohner	1.004.928	1.006.874	1.008.848	1.011.504	1.014.910	1.011.912	1.014.837	1.017.721	1.021.629	1.020.116
Haushalte	489.902	494.182	497.589	501.956	508.372	508.431	510.577	513.264	514.268	515.761
Schüler (15.10.)	139.143	137.917	138.400	139.956	142.318	144.249	143.451	145.812	148.995	149.336
Studenten (31.10.)	76.366	76.348	78.487	79.968	82.744	82.970	84.418	82.707	83.678	85.217
Erwerbstätige (30.06.)	443.196	431.904	426.902	428.219	432.112	440.569	457.875	466.601	471.811	n. n.
Arbeitslose	52.184	55.166	55.052	56.386	60.081	58.579	54.813	50.810	52.465	56.369
zugelassene PKW	445.856	441.584	448.755	449.592	444.986	447.064	453.268	460.308	474.199	476.494
PKW-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	528	523	530	530	523	526	532	538	554	556
<b>Mitarbeiter (31.12.)</b>										
Arbeiter	2.970	2.773	2.592	2.534	2.510	2.528	2.490	2.512	2.524	2.538
Angestellte	692	713	686	682	688	696	691	711	711	715
Auszubildende	89	76	58	61	70	76	83	90	95	98
Gesamt	3.751	3.562	3.336	3.277	3.268	3.300	3.264	3.313	3.330	3.351
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	- 4,7	- 5,0	- 6,3	- 1,8	- 0,3	1,0	- 1,1	1,5	0,5	0,6
<b>Anlagen und Fahrzeuge</b> (31.12.)										
<b>Haltestellen</b>										
– Stadtbahn	223	225	224	224	226	221	222	223	223	222
– Bus	577	574	596	597	574	635	638	648	651	653
<b>Fahrzeuge</b>										
– Stadtbahn	312	308	334	360	360	391	348	339	342	359
– Bus	257	241	210	207	205	205	206	204	203	205
<b>Anzahl der Linien</b>										
– Stadtbahn	15	14	14	14	15	15	15	15	15	15
– Bus	36	42	41	41	41	42	42	42	42	40
<b>Linienlänge (in km)</b>										
– Stadtbahn	304	273	273	273	290	290	282	286	286	287
– Bus	421	447	441	441	435	441	441	455	456	469
Park+Ride-Plätze	2.133	2.133	2.441	3.041	3.041	3.856	3.859	3.859	3.859	4.680
<b>Betriebs-/Verkehrsleistungen</b> (in Mio.)										
Wagenkilometer	45,6	46,1	47,6	48,2	50,4	52,8	53,0	53,2	52,9	53,4
Platzkilometer	6.378	6.458	6.764	6.851	7.183	7.476	7.464	7.534	7.457	7.541
Personenkilometer	1.122	1.260	1.273	1.291	1.191	1.197	1.224	1.227	1.244	1.273
Fahrgäste	192,6	216,1	218,2	220,6	223,9	225,3	230,0	230,9	233,7	238,8
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	5,9	12,2	1,0	1,1	1,5	0,6	2,1	0,4	1,2	2,2
– Platzausnutzung (in Prozent)	17,6	19,5	18,8	18,8	16,6	16,0	16,4	16,3	16,7	16,9
– Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	154	166	172	172	175	176	179	178	181	184

in Mio. €	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>										
Umsatz	126,5	127,2	139,4	145,1	148,1	161,5	161,7	160,8	153,3	169,5
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	1,9	0,5	9,7	4,1	2,0	9,1	0,1	- 0,6	- 4,7	10,6
Gesamtleistung	128,9	130,9	142,4	147,6	151,4	165,3	164,7	164,2	156,2	174,8
– je Mitarbeiter (in €)	34.290	36.674	42.173	45.314	47.267	51.212	51.129	51.546	48.618	53.931
Materialaufwand	60,9	65,0	71,9	80,3	80,1	88,7	78,3	77,8	82,7	80,3
Personalaufwand	152,4	148,6	152,0	143,7	144,7	147,6	151,8	151,2	149,8	155,6
– Löhne u. Gehälter/ Sozialabgaben	141,2	136,9	133,2	134,9	134,9	135,6	142,0	140,7	142,9	145,4
– je Mitarbeiter (in €)	37.554	38.365	39.452	41.425	42.094	42.001	44.080	44.162	44.491	44.838
– Altersversorgung	11,2	11,7	18,8	8,8	9,9	12,0	9,8	10,4	6,8	9,0
Abschreibungen	17,9	25,4	16,9	22,0	25,3	34,9	27,3	27,4	26,7	31,0
Betriebliches Ergebnis	- 100,6	- 96,8	- 94,4	- 74,6	- 80,1	- 80,0	- 81,9	- 80,5	- 80,4	- 85,9
Zinsergebnis	- 3,7	- 4,8	- 5,3	- 10,0	- 8,9	- 9,3	- 8,4	- 9,0	- 9,8	- 9,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 104,5	- 101,8	- 99,9	- 84,8	- 89,3	- 89,7	- 90,5	- 91,7	- 90,8	- 96,5
Unternehmensergebnis	- 104,7	- 103,7	- 101,2	- 88,1	- 89,2	- 90,1	- 90,8	- 92,0	- 91,1	- 96,8
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	- 10,3	1,0	2,5	14,8	- 1,1	- 1,1	- 0,7	- 1,3	1,0	- 6,2
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bilanz (31.12.)</b>										
Netto-Investitionen	65,3	28,6	52,9	26,4	46,2	26,6	34,3	61,7	67,2	78,0
Anlagevermögen	267,0	269,9	304,3	310,1	330,8	322,0	324,3	356,0	395,8	442,3
Umlaufvermögen	43,9	46,5	56,5	54,1	85,5	101,4	118,2	89,6	83,6	73,4
Eigenkapital (einschl. 50 Prozent Sonderposten)	109,6	105,7	108,8	132,2	157,1	172,3	177,4	177,4	187,4	189,6
Fremdkapital (einschl. 50 Prozent Sonderposten)	201,4	210,6	252,0	232,0	259,2	251,1	265,4	269,1	292,1	326,1
– Finanzschulden	58,6	74,5	83,3	102,0	110,3	113,7	110,5	111,4	116,8	150,2
Bilanzsumme	311,0	316,3	360,8	364,2	416,3	423,4	442,7	446,5	479,5	515,7
<b>Kennzahlen (in Prozent)</b>										
Umsatzrentabilität	- 79,6	- 77,3	- 68,6	- 53,6	- 53,9	- 49,7	- 50,6	- 50,0	- 52,4	- 50,7
Materialintensität	47,3	49,6	50,5	54,4	52,9	53,6	47,6	47,4	53,0	45,9
Personalintensität	118,3	113,6	106,7	97,4	95,6	89,3	92,2	92,1	96,0	89,0
Sachanlagenintensität	82,5	82,0	81,2	81,2	76,0	72,5	69,9	76,8	79,5	82,8
Eigenkapitalquote	35,2	33,4	30,1	36,3	37,7	40,7	40,1	39,7	39,1	36,8
Kurzfristiges Fremdkapital	15,9	27,1	23,0	13,9	13,8	14,6	18,2	19,8	17,9	18,1
Netto-Finanzierungsquote	22,2	55,3	56,3	121,5	72,2	109,6	78,1	62,7	54,0	46,7
Aufwandsdeckungsgrad	58,0	59,1	62,1	68,2	68,0	70,0	68,8	69,3	69,9	68,6
Cash flow (in Mio. €)	14,5	15,8	29,8	32,1	33,3	29,2	26,7	38,6	36,3	36,4



**Herausgeber**

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen

Scheidtweilerstraße 38 · 50933 Köln (Braunsfeld)

Ansprechpartner: Hermann Schmalt, Telefon 02 21/5 47 36 84

E-Mail: Vorname.Name@KVB-Koeln.de

KVB im Internet: [www.KVB-Koeln.de](http://www.KVB-Koeln.de)

**in Zusammenarbeit mit**

Stadtwerke Köln GmbH

SWK 42 – Unternehmenskommunikation

Parkgürtel 24 · 50823 Köln (Ehrenfeld) · Telefon 02 21/1 78-0

**Konzeption und Gestaltung**

FSW Communications GmbH, Köln

**Fotografie**

Helmut Deeken, Fotostudio Peter H. Fürst, Cornelis Gollhardt, Tanja Walck

Die Inhaltsseiten des Berichtes wurden auf mattem Bilderdruckpapier gedruckt, hergestellt aus 100 % chlorfrei gebleichten Zellstoffen.