



2007
GESCHÄFTSBERICHT

Im Dienste Kölns, seiner Bürger und Gäste

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 werktäglich rund 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.

KVB auf einen Blick

		2007	2006	Veränderung in Prozent*
Umsatzerlöse	Mio. €	188,6	177,2	6,4
Wagenkilometer	Mio.	53,4	54,3	-1,7
Platzkilometer	Mio.	7.726	7.741	-0,2
Fahrgäste	Mio.	252,0	245,5	2,7
Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt (ohne Auszubildende)		3.071	3.056	0,5
Personalaufwand	Mio. €	158,5	159,9	-0,9
Bilanzsumme (zum 31.12.)	Mio. €	1.010,5	849,4	19,0
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände				
Investitionen	Mio. €	184,8	205,7	-10,2
Abschreibungen	Mio. €	40,7	32,8	24,2
Cash flow	Mio. €	-15,4	-7,4	-108,1
Unternehmensergebnis	Mio. €	-104,5	-105,9	1,3
Jahresüberschuss	Mio. €	-	-	-

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



„Es ist unglaublich, wie viel Anerkennung ich als Stadtbahnfahrerin aus der Bevölkerung bekomme – das bedeutet mir eine Menge. Klar, dass einem dann die tägliche Arbeit besonders viel Spaß macht.“



Graziella Pantoli, Fahrdienst Stadtbahn bei der KVB AG

- 10 Vorwort des Vorstandes
- 12 Bericht des Aufsichtsrates

DAS UNTERNEHMEN

- 16 Unternehmensorgane
- 18 Unternehmensstruktur
- 19 Unternehmensbeteiligungen
- 20 Unternehmenszweck
- 21 Unternehmensleitbild
- 22 Unternehmensstrategie
- 23 Nachhaltigkeitsbericht

LAGEBERICHT

- 26 Wirtschaftliches Umfeld
- 27 Geschäftsverlauf
- 34 Investitionen
- 35 Vermögens- und Kapitalstruktur
- 37 Finanzierung
- 38 Personal, Logistik, Umwelt und Innovation
- 41 Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
- 45 Ausblick
- 48 Risikobericht
- 49 Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NW

JAHRESABSCHLUSS

- 52 Bilanz
- 53 Gewinn- und Verlustrechnung
- 54 Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens
- 56 Anhang: Kapitalflussrechnung
- 57 Anhang: Erläuterungen

BESTÄTIGUNGSVERMERK

- 69 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

ANLAGEN

- 72 Glossar/Stichwortverzeichnis
- 81 Abkürzungsverzeichnis
- 82 Zehnjahresübersicht



„Es bereitet mir Freude, Menschen zu helfen – und das kann ich als Mitarbeiter für Sicherheit und Service jeden Tag aufs Neue. Die positive Resonanz der Fahrgäste zeigt, dass wir bei den Kölnern und den Besuchern unserer Stadt sehr gern gesehen sind.“



Ali Mutafci, Bereich Sicherheit und Service bei der KVB AG



DIE U-BAHN-STATION LEYENDECKERSTRASSE IN EHRENFELD: eine gelungene Kombination von Modernität und Funktionalität

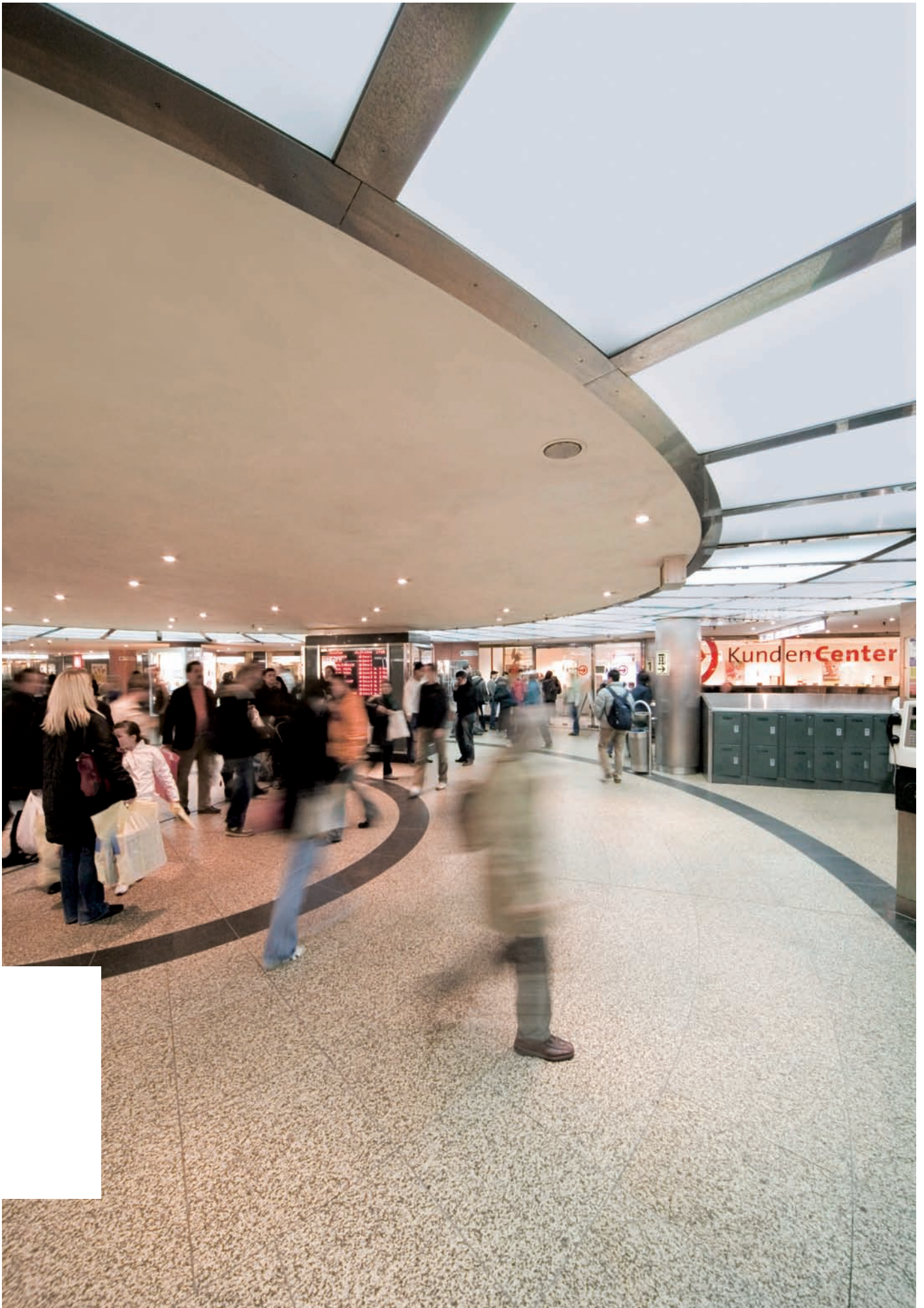


„Der Umgang mit Menschen ist für mich wichtig. Ich freue mich, weiterhelfen zu können, auch wenn man zu manchen Zeiten mehr als nur zwei Hände bräuchte. Meine Kollegen und ich nehmen sich aber trotzdem die Zeit, jede individuelle Frage ausführlich zu beantworten.“



Gisela Etzbach, Kundenberatung im Vertrieb bei der KVB AG





DAS KUNDENCENTER AM NEUMARKT: enger Kontakt zu den Fahrgästen ist uns wichtig



„Ständiger Wechsel zwischen Schreibtisch und der Kommunikation mit den Kollegen in der Werkstatt kennzeichnet meine Tätigkeit in der Arbeitsvorbereitung. Damit trage ich dazu bei, dass unsere Bahnen ständig einsatzbereit sind und sich die Fahrgäste auf uns verlassen können.“



Johannes Bognard, Arbeitsvorbereitung Hauptwerkstatt Stadtbahn bei der KVB AG



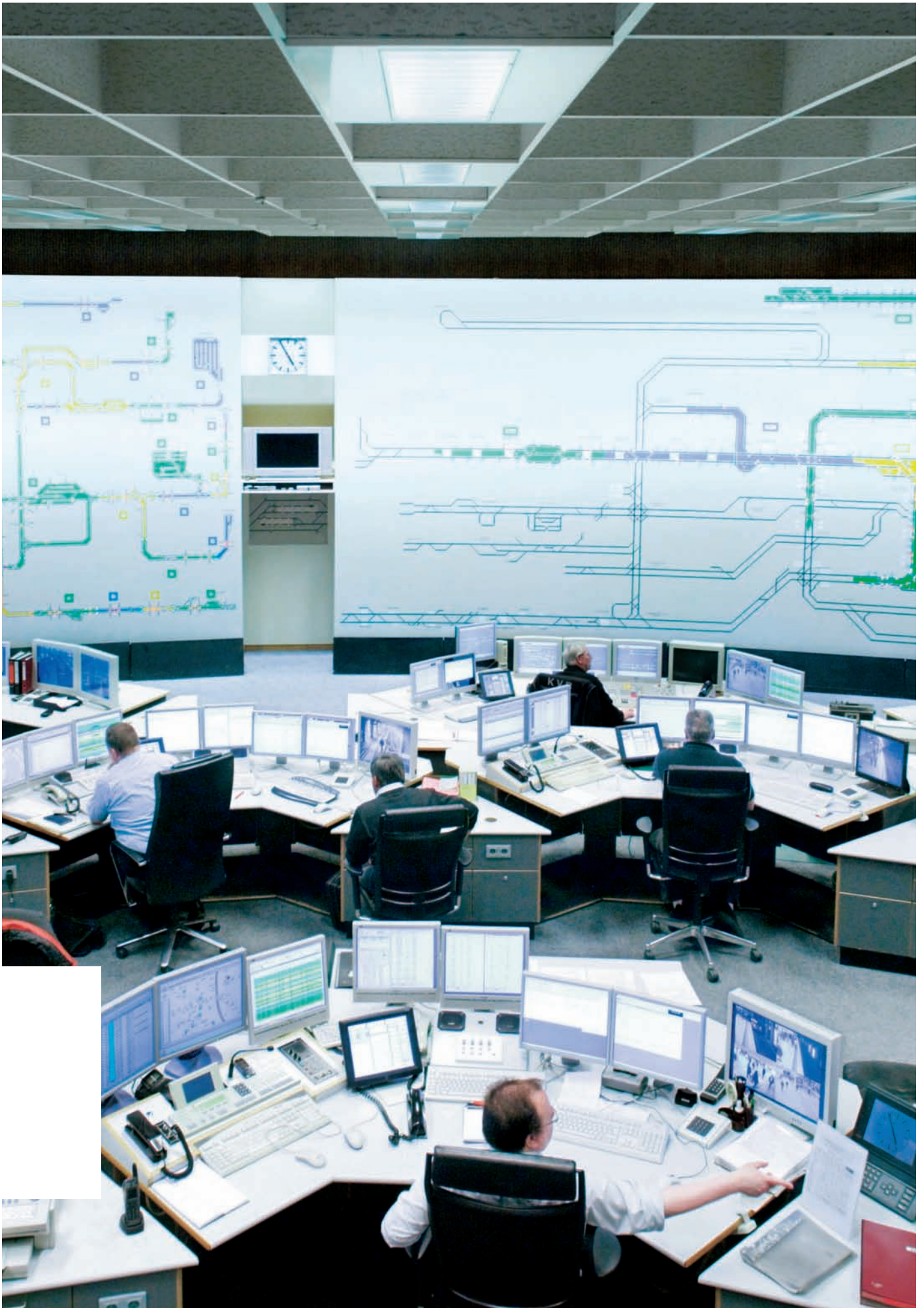
DIE HAUPTWERKSTATT IN WEIDENPESCH: bestens ausgestattet für Reparaturen aller Art



„In der Zentralen Leitstelle der KVB haben wir die Aufgabe, den Betrieb – kurz gesagt – am Laufen zu halten. Mich reizt dabei vor allem die vielseitige Anforderung: Jede Schicht verläuft anders, man muss flexibel sein und auf jedes überraschende Ereignis schnell und sicher reagieren.“



Petra Jühlen, Zentrale Leitstelle bei der KVB AG



DIE ZENTRALE LEITSTELLE: High-Tech, damit unsere Fahrgäste immer gut ankommen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kölner Verkehrs-Betriebe AG blickt zufrieden auf das Geschäftsjahr 2007 und ihre guten Zukunftsperspektiven, die trotz der schwierigen Rahmenbedingungen positiv gestaltet werden konnten.

Wir haben ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt und die Fahrgastzahlen konnten mit einem Fahrgastrekord erneut gesteigert werden.

Die erfolgreich durchgeführten Großereignisse wurden 2007 um die Handballweltmeisterschaft und den Deutschen Evangelischen Kirchentag erweitert. Bei beiden Veranstaltungen konnte das KVB-Team wiederum seine hohe Leistungskraft unter Beweis stellen.

Neben den Großereignissen stand im Jahr 2007 nach wie vor der Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln im Mittelpunkt des betrieblichen und öffentlichen Interesses. Das Erstellen der Tunnelröhren mit den riesigen Vortriebsmaschinen konnte planmäßig, ohne nennenswerte Störungen, beendet werden.

Guter Teamarbeit war es auch zu verdanken, dass die Wiedereröffnung der Linie 12 in Zollstock und die Aufhebung der baubedingten Netz-Trennung am Breslauer Platz wie geplant pünktlich vorgenommen werden konnten.

Das Jahr 2007 stand ganz im Zeichen weiterer Verbesserung der Serviceleistungen für die Kunden. Durch die Befragungen zum Kundenbarometer von TNS-Infratest wurde der KVB bescheinigt, dass sie sich in der Wahrnehmung der Kunden deutlich verbessert hat, es aber nach wie vor noch Defizite bei der Sicherheit und Sauberkeit in Fahrzeugen und Anlagen gibt. Darauf hat die KVB mit einer umfassenden Sicherheits- und Sauberkeitsoffensive reagiert. Der Fachbereich Sicherheit und Service wurde um 45 Mitarbeiter aufgestockt, um das objektive wie subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu steigern und die Anlagen sicherer zu machen. Begleitet wird dies durch eine Sauberheitskampagne, bei der ergänzend ein Ess- und Trinkverbot für Alkohol, Heißgetränke sowie



„Wir haben im Geschäftsjahr 2007 ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt.“

Böllinger

warme Speisen und Eis ausgesprochen wurde. Seit dem 1. März 2008 werden Verstöße auch mit Bußgeldern gemäß der Hausordnung belegt.

Das Beschaffungsprogramm für die neuen Niederflur-Stadtbahnwagen vom so genannten Typ K 4500 wurde mit der Auslieferung des 69. Fahrzeugs abgeschlossen. Ältere Hochflurfahrzeuge werden komplett saniert, damit sie auch künftig den gestiegenen Anforderungen der Kunden genügen.

Als wichtiges Bauprojekt steht 2008 der Beginn der Arbeiten für den Ausbau und die Verlängerung der Linie 5 ins Gewerbegebiet Köln-Ossendorf an. Als weitere zentrale Baumaßnahme wird in den kommenden Sommerferien der Umbau der Haltestelle Ebertplatz durchgeführt. Zur Verbesserung der Information für Buskunden wird in diesem Jahr mit dem Aufbau von so genannten „Dezentralen

Fahrgastinformations-Säulen“ begonnen, bei denen, ähnlich dem Infosystem der Stadtbahn, die Abfahrtszeit des nächsten Busses angezeigt wird. Diese Säulen werden zudem mit einem Sprachinformationssystem für blinde und sehbehinderte Menschen ausgestattet.

Das Restrukturierungsprogramm, das nicht zuletzt zur Erlangung der Wettbewerbsfähigkeit notwendig ist, liegt Erfolg versprechend im Plan. Über weitergehende Maßnahmen werden derzeit unternehmensintern Gespräche geführt. Zentrale Themen in diesem Zusammenhang sind die Veränderung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV durch die neue EU-Verordnung 1370/2007 sowie das ÖPNV-Gesetz NRW. Die daraus resultierenden Entscheidungen werden derzeit im Unternehmen vorbereitet.

Innerhalb der Strategie „Profil Zukunft“ kommt den Tochterunternehmen eine besondere Bedeutung zu. Mit der Beteiligung an der Ausschreibung der Strecke der RE 9 von Aachen über Köln nach Siegen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Westigo GmbH geht die KVB neue Wege im Bereich des SPNV.

Die KVB AG hat sich weiter fit gemacht für den Wettbewerb. Den Entwicklungen des Marktes soll offensiv begegnet werden. Bei den Zukunftsinvestitionen werden Wirtschaftlichkeit und verbesserter Kundenservice weiter im Mittelpunkt stehen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der KVB AG werden deshalb auch 2008 mit hoher Motivation viele Millionen Menschen in Köln und der Region „bewegen“.

Juni 2008

Mit freundlichen Grüßen


Böllinger


Reinarz


Wurbs


Weber



„2007 stand ganz im Zeichen weiterer Verbesserungen für die Kunden.“

Reinarz



„Das Restrukturierungsprogramm liegt Erfolg versprechend im Plan.“

Wurbs



„Die KVB hat sich weiter fit gemacht für den Wettbewerb.“

Weber

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und 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 2007 haben sechs Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie
- der Bau der Nord-Süd Stadtbahn
- die Betrauungsregelung der KVB AG
- die Verträge mit der VRS GmbH
- die Tarifierhöhung im VRS zum 1. Januar 2008
- die Entwicklung der RC Data GmbH
- die Teilnahme an Ausschreibungen im Bereich des SPNV durch die Westigo GmbH
- die wesentliche Veränderung von Verkehrslinien und Angebotsoptimierungen
- die Berichte über die finanzielle Entwicklung der KVB AG im laufenden Geschäftsjahr
- die Grundstücksangelegenheiten sowie
- die Wahl des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden.

In der Sitzung am 11. Juni 2007 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2006 ausführlich beraten und gebilligt.

In der Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2007 wurde der Wirtschaftsplan 2008 mit den wesentlichen Daten der Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der gem. § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates der KVB AG hat im Geschäftsjahr 2007 achtmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit Vorstands- und Personalangelegenheiten befasst und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorbereitet.

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 2007 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, 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 2007 am 6. Juni 2008 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 2007 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.

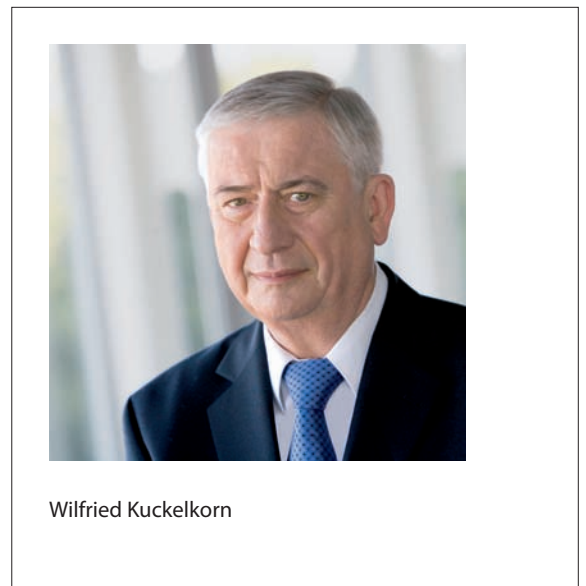
Für die erfolgreiche Arbeit im Geschäftsjahr 2007 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

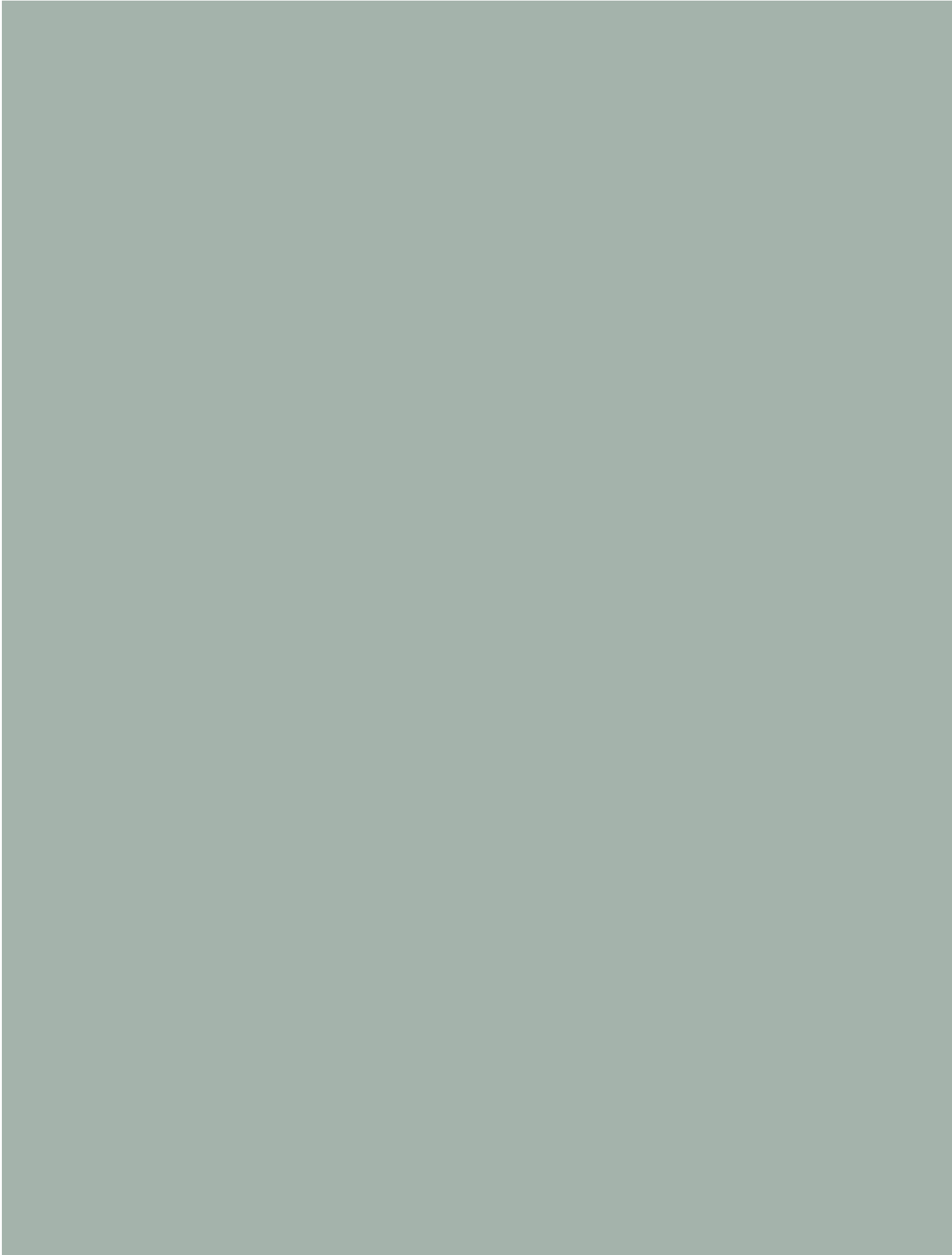
Köln, den 6. Juni 2008

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates



Wilfried Kuckelkorn





1

Das Unternehmen

Seite

16	Unternehmensorgane
18	Unternehmensstruktur
19	Unternehmensbeteiligungen
20	Unternehmenszweck
21	Unternehmensleitbild
22	Unternehmensstrategie
23	Nachhaltigkeitsbericht

Aufsichtsrat

Wilfried Kuckelkorn	Pensionär Vorsitzender		
Peter Densborn*	Betriebsratsvorsitzender KVB stellv. Vorsitzender		
Heiko Allermann*	Leiter Finanzwesen KVB (AR-Mitglied bis 20.6.2007)	Peter Meyer*	stellv. Geschäftsführer ver.di-Bezirk Köln
Hermann-Josef Doerfner*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB	Karsten Möring	MdR, Schulleiter
Johannes-Werner Hamm	MdR, Richter a.D.	Dr. Sabine Müller	MdR, Wissenschaftliche Mitarbeiterin (AR-Mitglied bis 30.9.2007)
Stefan Heimlich*	Gewerkschaftssekretär ver.di Berlin (AR-Mitglied ab 20.6.2007)	Gabriele Schmidt*	Landesbezirksleiterin ver.di NRW (AR-Mitglied bis 20.6.2007)
Gerd Hösbacher*	Schlosser KVB (AR-Mitglied ab 20.6.2007)	Hans Schnäpp*	Oberverkehrsmeister KVB (AR-Mitglied bis 20.6.2007)
Manfred Juchem*	Bereichsleiter Personalmanagement KVB	Robert Stockhausen*	stellv. Betriebsratsvorsitzender KVB
Werner Kircher*	Busfahrer KVB (AR-Mitglied ab 20.6.2007)	Bernd Streitberger	Dezernent für Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln
Christtraut Kirchmeyer	MdR, Kauffrau	Bettina Tull	MdR, Mitarbeiterin der Pressestelle der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (AR-Mitglied ab 10.12.2007)
Harald Kraus*	Signaltechniker KVB	Michael Weisenstein	Sozialarbeiter
Peter Kron	MdR, Beamter	Michael Zimmermann	MdR, Geschäftsführer der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Gisela Manderla	MdR, selbst. techn. Umweltfachkraft		
Kurt Martin*	Mitglied des ver.di-Bundesvorstandes		

* Arbeitnehmervertreter/-in

Vorstand

Werner Böllinger

Sprecher

Walter Reinarz

Kuno Weber

Edith Wurbs

Im Bild von links nach rechts: Walter Reinarz, Werner Böllinger, Edith Wurbs, Kuno Weber

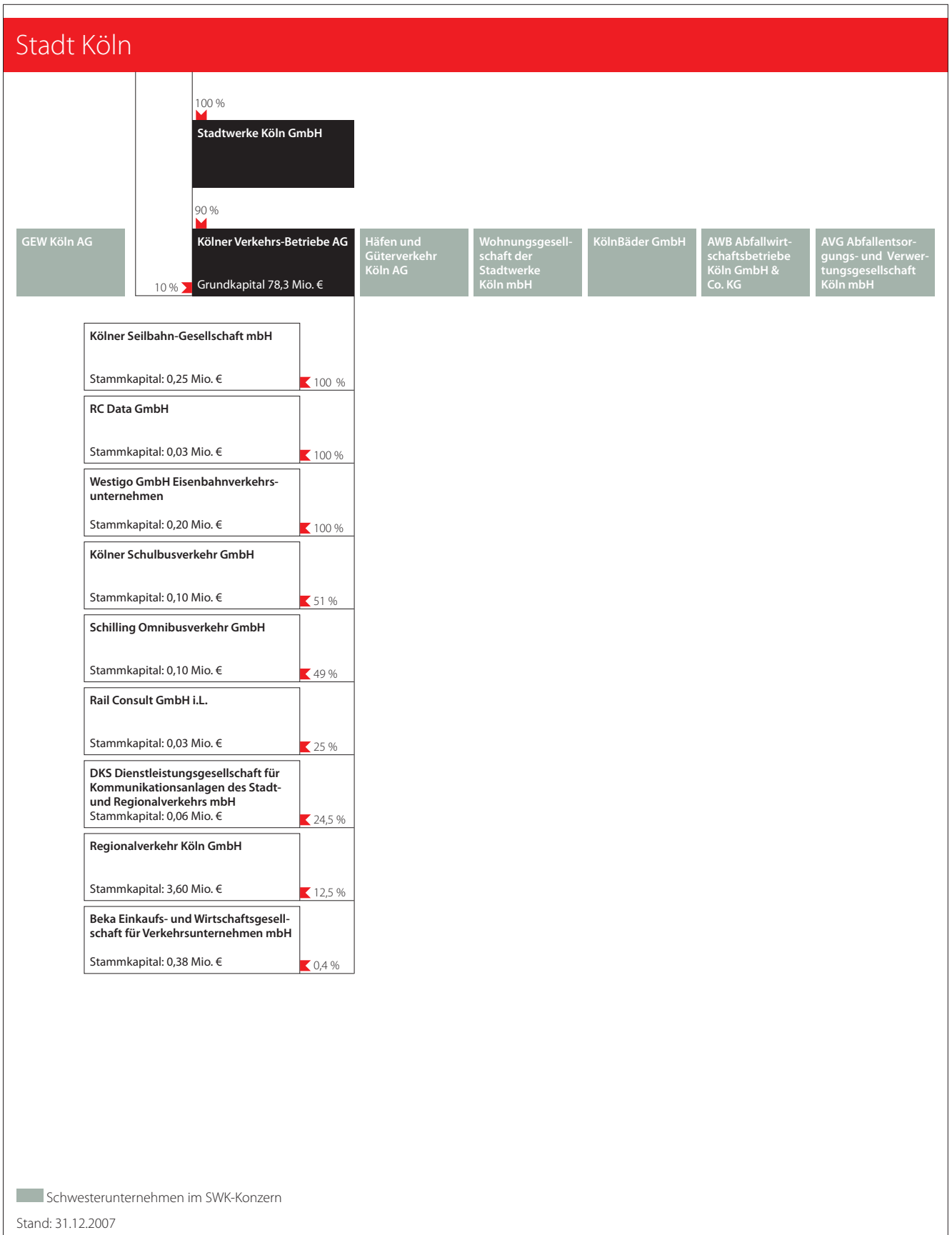


Unternehmensstruktur

Kölner Verkehrs-Betriebe AG			
Vorstand			
Bereich I Hr. Böllinger	Bereich II Hr. Reinarz	Bereich III Fr. Wurbs	Bereich IV Hr. Weber
Stäbe			
00101 Unternehmenskommunikation Hr. Ramien	00201 Umweltschutz/Umwelttechnik Fr. Marschall-Schmitz		00401 Datenschutzbeauftragter Hr. Schmitt
00102 Vorstandsbüro Hr. Friesenhahn	00202 Projekt Nord-Süd Stadtbahn Hr. Pabst		00402 Arbeitsicherheit Hr. Krumbé
00103 Betriebsleiter BOStrab Hr. Schmitt-Berger	00203 Grundsatzaufg. Kundenmarkt Hr. Höhn		00403 Organisator. Grundsatzfragen n.n.
00104 Betriebsleiter BOKraft Hr. Schroeteler			
00204 Schienenpersonennahverkehr Hr. Jacobs, Th.			
Bereiche			
11 Betrieb Stadtbahn Hr. Schmitt-Berger	13 Absatz Hr. Burggraf	31 Finanz- und Rechnungswesen Hr. Füssgen	26 Gebäudemanagement Hr. Dr. Orschall
12 Bus Hr. Schroeteler	14 Fahrgastservice Hr. Dr. Ross	32 Controlling Hr. Sieberath	41 Personalmanagement Hr. Juchem
16 Betriebssteuerung Hr. Fuchs	15 Nahverkehrsmanagement Hr. Leyendecker	33 Materialwirtschaft Hr. Kroner	42 Informationsmanagement Hr. Brabender
24 Werkstätten Stadtbahn Hr. Miebach	27 Fahrweg Hr. Jacobs, P.		43 Inhouse Consulting/Organisation Hr. Ophoven

Stand: 31.12.2007

Unternehmensbeteiligungen



Unternehmenszweck

Gemäß § 108 II 2 der Gemeindeordnung NW erteilt die Kölner Verkehrs-Betriebe 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 Linienverkehr (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 Linienverkehr, 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.

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.

Wir bieten ein leistungsfähiges, attraktives und zuverlässiges Mobilitätsangebot. 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 in ihren Aufgabenbereichen. 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 in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Wir handeln wirtschaftlich

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

Wir nutzen alle Möglichkeiten, Produktivität und Erträge zu steigern sowie Kosten zu senken.

Wir sind motiviert und engagiert

Durch unsere Leistungen bestimmen wir Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes, den Erfolg unseres Unternehmens und die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.

Wir wissen, dass nur gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sind. Durch Aus- und Weiterbildung fördert unser Unternehmen unsere persönliche und berufliche Entwicklung.

Wir verpflichten uns, selbstständig, kollegial und verantwortungsbewusst zu handeln.

Das Unternehmen strebt weiterhin sichere Arbeitsplätze und humane Arbeitsbedingungen sowie eine Bezahlung an, die die Leistung des Einzelnen anerkennt. Die Sicherheit unserer Beschäftigten und der Schutz ihrer Gesundheit ist für unser Unternehmen ein Anliegen höchster Priorität.

Unternehmensstrategie

Parallel zu den sich ändernden Rahmenbedingungen im Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland und Europa haben auch wir einen Veränderungsprozess für unser Unternehmen eingeleitet.

Das Speichenrad, das wir als Symbol für diesen Veränderungsprozess gewählt haben, symbolisiert dabei einerseits das notwendige Ineinandergreifen der Elemente, die Dynamik des Prozesses und gibt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern andererseits die notwendige Orientierung für ihr weiteres Handeln.

Die durch Information und Kommunikation angestoßene intensivierete Veränderungsbereitschaft hilft uns dabei, unser Unternehmen wirtschaftlich neu auszurichten. Kritische Analyse und gestärkte Eigenverantwortung bei jedem Einzelnen sowie die konsequente Nutzung aller sich bietenden Verbesserungspotenziale sind der Weg, unsere Visionen Wirklichkeit werden zu lassen.

Bei der Umsetzung des Strategiekonzeptes schlägt die KVB seit Herbst 2004 mit der Festlegung von messbaren Zielvereinbarungen auch einen neuen Weg bei der Führung des Unternehmens ein, indem die entwickelten Unternehmensziele zu konkreten Bereichszielen heruntergebrochen werden.

Die sich aus den Analysen der Marktumfelder und dargestellten Chancen und Risiken ergebende strategische Aufstellung der KVB führt bei konsequenter Marktausrichtung durch interne Konsolidierung und Wachstum zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Ertragskraft und letztlich zur Realisierung unserer Vision:

Die KVB wird bis 2010 zu einem der kundenfreundlichsten, erfolgreichsten und bedeutendsten Mobilitätsdienstleister in Deutschland.

Als Meilensteine auf unserem Weg dorthin betrachten wir die umgesetzte Betrauungsregelung mit der Stadt Köln, die bislang erreichten Restrukturierungserfolge sowie die messbar gestiegene Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit. Ferner das sowohl am angestammten als auch am neuen Markt erzielte Wachstum und die dafür vorliegenden Strategien.

Nachhaltigkeitsbericht

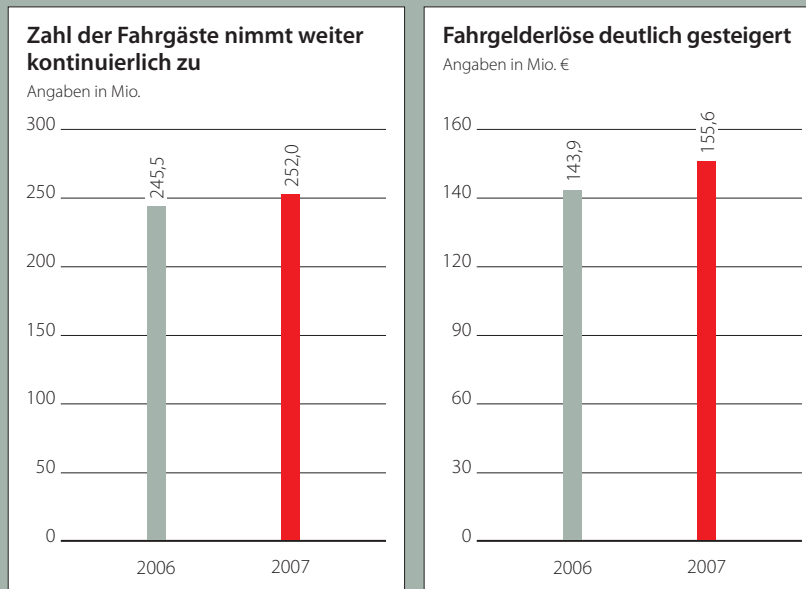
In einer internationalen Charta der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) haben sich zahlreiche Unternehmen verschiedener Länder dazu verpflichtet, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern.

Auch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG hat sich dieser Charta angeschlossen. Sie erfüllt die geforderten Voraussetzungen, erkennt die sozialen, ökologischen und ökonomischen Prinzipien der Nachhaltigkeit als strategisches Ziel an und unterhält mit ihrem Unternehmensleitbild, dem Geschäftsbericht und der regelmäßigen Umwelterklärung ein in- und externes System zur regelmäßigen Berichterstattung über die Umsetzung der Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG verpflichtete sich in der im Mai 2003 unterzeichneten Charta

- durch Dialog und den Austausch über bewährte Verfahrensweisen mit allen Akteuren die Führungsqualitäten in Sachen nachhaltige Entwicklung zu fördern,
- auf die internationale Politik sowie auf die der eigenen Regierungen einzuwirken, damit sie ein verantwortungsbewusstes Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Erwägungen herstellen,
- Schulungs- und Mentoring-Maßnahmen durch Aktivitäten und Foren zu unterstützen, die sich auf Verfahren einer nachhaltigen Entwicklung konzentrieren, sowie
- regelmäßig über nachhaltige Entwicklungen und gute Beispiele zu berichten.

Ein sicheres, effizientes und bezahlbares Verkehrssystem ist ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung und wirkt sich erheblich auf die Lebensqualität der betroffenen Menschen aus. Nachhaltige Mobilität wird den drei Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen gerecht, wenn z.B. Verkehrs- und Energiekosten reduziert, nicht erneuerbare Energien effizienter genutzt und gesunde Mobilitätsbedingungen geschaffen werden.



„Das zufriedenstellende Ergebnis im Jahr 2007 zeigt uns, dass die KVB mit ihrem Angebot die Wünsche und Bedürfnisse der Fahrgäste genau trifft. Wir werden auch weiterhin alles tun, um unsere Serviceleistungen für die Kunden weiter zu verbessern.“

Werner Böllinger, Sprecher des Vorstandes

2

Lagebericht

Seite

26	Wirtschaftliches Umfeld
27	Geschäftsverlauf
34	Investitionen
35	Vermögens- und Kapitalstruktur
37	Finanzierung
38	Personal, Logistik, Umwelt und Innovation
41	Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
45	Ausblick
48	Risikobericht
49	Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NW

Lagebericht

Wirtschaftliches Umfeld

Konjunktur 2007 in voller Fahrt

Nach 2006 hat die deutsche Wirtschaft auch in diesem Jahr wieder positiv überrascht. Trotz der Umsatzsteuer-Erhöhung zu Beginn des Jahres und anderer fiskalischer Belastungen für die privaten Haushalte schwächte sich die Konjunktur wesentlich weniger ab, als von allen Experten befürchtet worden war. Verantwortlich für diese Entwicklung war die anhaltend kräftige Gangart der Weltwirtschaft. Der dadurch stimulierte Export stellte auch die deutsche Binnennachfrage wieder auf ein tragfähiges Fundament. Mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts um 2,6 Prozent (nach 2,9 im Jahr zuvor) wurden alle Erwartungen deutlich übertroffen. Die ‚Hausse‘ setzte sich endlich auch auf dem Arbeitsmarkt durch und drückte die Arbeitslosenzahl überraschend deutlich auf unter 3,8 Millionen. Leicht negativ wirkte sich lediglich der mit 2,8 Prozent gut spürbare Preisauftrieb und dessen Handling aus – und zwar bei Verbrauchern, Wirtschaft, Banken und Politik.

Die Kölner Wirtschaft legte nach einem Traumstart ein sehr zufriedenstellendes Wirtschaftsjahr hin, wenngleich sich auch zum Herbst das Wachstum wieder etwas abschwächte. Nach Höchstwerten im Frühjahr war die Stimmung unter den Unternehmern auch zum Jahresende ausgesprochen gut, so dass sich auch deutliche Reaktionen am Beschäftigungsmarkt zeigten: Die Arbeitslosenquote in Köln sank erstmals wieder unter die Zehn-Prozent-Marke.

Stadt- und Straßenbahnen in Ballungszentren erzielen Fahrgastzuwachs von 1,5 Prozent

Der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland konnte die 2006 erzielte hohe Zahl an Fahrgästen im Berichtsjahr insgesamt erneut um 0,4 Prozent auf 9,52 Mrd. beförderte Personen steigern. Der Zuwachs beschränkte sich allerdings im Wesentlichen auf die U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen in den Ballungsräumen; hier wurden 1,5 Prozent mehr Fahrgäste registriert. Im Busbereich musste dagegen ein Rückgang von 0,2 Prozent hingenommen werden, der letztendlich auf Angebotsreduzierungen aufgrund der Kürzungen der Regionalisierungsmittel und der § 45a-Ausgleichsleistungen für rabattierte Ausbildungsverkehr zurückgeht.

Die Erträge aus dem Fahrausweisverkauf der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland sind 2007 im Vergleich zum Vorjahr u.a. aufgrund von Tarifierungsanpassungen um 3,5 Prozent auf 9,2 Mrd. € angestiegen.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg erneut sehr erfolgreich

Besser als der allgemeine Trend im ÖPNV hat sich im Geschäftsjahr 2007 das Fahrgastaufkommen bei den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) entwickelt: Die Zunahme der Fahrgastzahlen betrug 10,6 Mio. bzw. 2,2 Prozent. Insgesamt nutzten rund 484 Mio. Fahrgäste das Beförderungsangebot. Die Fahrgeldeinnahmen verbesserten sich insgesamt um 32,5 Mio. € oder 8,0 Prozent auf 437,1 Mio. €.

Geschäftsverlauf

Großereignisse beeinflussen seit Jahren unsere Fahrgastzahlen positiv

Auch 2007 stand unser Geschäftsverlauf wieder im Zeichen von Großereignissen: Im Januar war es die Handball-Weltmeisterschaft, die auf unerwartet große Zuschauer-Resonanz traf und Deutschland den Weltmeister-Titel einbrachte. Im Juni war der 31. Deutsche Evangelische Kirchentag in Köln zu Gast, der an den fünf Tagen mit seinen insgesamt 3.000 Einzelveranstaltungen rund 700.000 Besucher nach Köln und damit in unsere Busse und Bahnen brachte.

Aber auch ohne die Berücksichtigung dieser Sondereinflüsse der letzten Jahre verzeichnen wir seit Jahren einen kontinuierlichen Zuwachs bei unseren Fahrgastzahlen.

Seit 20 Jahren durchschnittlich 2,7 Prozent Zuwachs p.a.

Diese positive Entwicklung – immerhin haben wir, abgesehen von einer einzigen Ausnahme, seit mehr als 20 Jahren ausschließlich Fahrgastzuwächse zu verzeichnen und konnten dabei von 1987 bis 2007 unsere Fahrgastzahlen um beachtliche 88 Millionen (54 Prozent) steigern – ist u.a. auch das Ergebnis unserer kontinuierlichen Arbeit und beweist, dass wir bislang mit unseren breit gefächerten, kundenorientierten Angeboten überzeugen konnten, unterstützt von den politischen, ökologischen, demografischen, ökonomischen und anderen Entwicklungen.

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



Fahrgäste	2007 Mio.	2006 Mio.	Veränderung in Prozent
BarTickets	25,1	25,8	-2,5
ZeitTickets Erwachsene	107,1	100,9	6,1
ZeitTickets Auszubildende	79,4	80,7	-1,6
Sonstige Tickets	7,1	6,5	10,0
Entgeltlicher Linienverkehr	218,7	213,9	2,3
Übriger Verkehr	33,3	31,6	5,3
Gesamt	252,0	245,5	2,7

Attraktive ZeitTicket-Angebote

Mit Ausnahme der in der Mengenstatistik unbedeutenden GruppenTickets ging der Verkauf beim Bar-tarif – wie seit Jahren schon – erneut weiter zurück und fiel erstmals unter einen Mengenteil am Gesamtabsatz von zehn Prozent. Dennoch wurden 2007 rund 25,1 Millionen Einzel-, 4er- oder Tages-Tickets bar verkauft. Unverändert hoch im Kurs stehen unsere attraktiven ZeitTicket-Angebote, deren Verkaufszahlen sich abermals verbessern konnten und die mit knapp 190 Millionen rund drei Viertel

des Fahrscheinabsatzes ausmachen. Spitzenreiter sind dabei mit knapp mehr als 19 Prozent erstmals die MonatsTickets, gefolgt von den JobTickets (17 Prozent) sowie den SchülerTickets mit ebenfalls knapp 17 Prozent. Die Anzahl der SemesterTickets (gut 10 Prozent) ging leicht zurück; Wochen-, Jahres- und übrige Tickets haben weiter Marktanteile eingebüßt. Den MonatsTickets zugerechnet sind auch die SozialTickets, die die Stadt Köln nach deren Einführung zum Jahresbeginn 2007 für die KölnPass-Inhaber subventioniert. Ferner haben die Kölner Verkehrs-Betriebe als erstes Verkehrsunternehmen im VRS für die eigenen Mitarbeiter/innen das JobTicket eingeführt. Die sonstigen Tickets mit einem Anteil von in der Summe 2,8 Prozent enthalten Sonderangebote, Kooperationen, Übergangstarife, Kinderfreifahrten u.Ä.

Im übrigen Verkehr, der den restlichen Anteil von 13 Prozent unserer Fahrgäste ausmacht, sind die unentgeltlich beförderten Fahrgäste, die Fahrgäste im Sonder- und freigestellten Schülerverkehr sowie die ohne gültigen Fahrausweis erfasst. Die Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste, von denen 16,4 (2006: 15,9) Mio. Schwerbehinderte waren, ging geringfügig auf 17,2 (2006: 17,5) Mio. zurück.

KSV hat Schülerverkehr ab August 2007 übernommen

Im Sonder- und freigestellten Schülerverkehr nahm die Fahrtzahl ab, weil seit August 2007 die KSV-Kölner Schulbusverkehr GmbH (KSV) den Schülerverkehr durchführt.

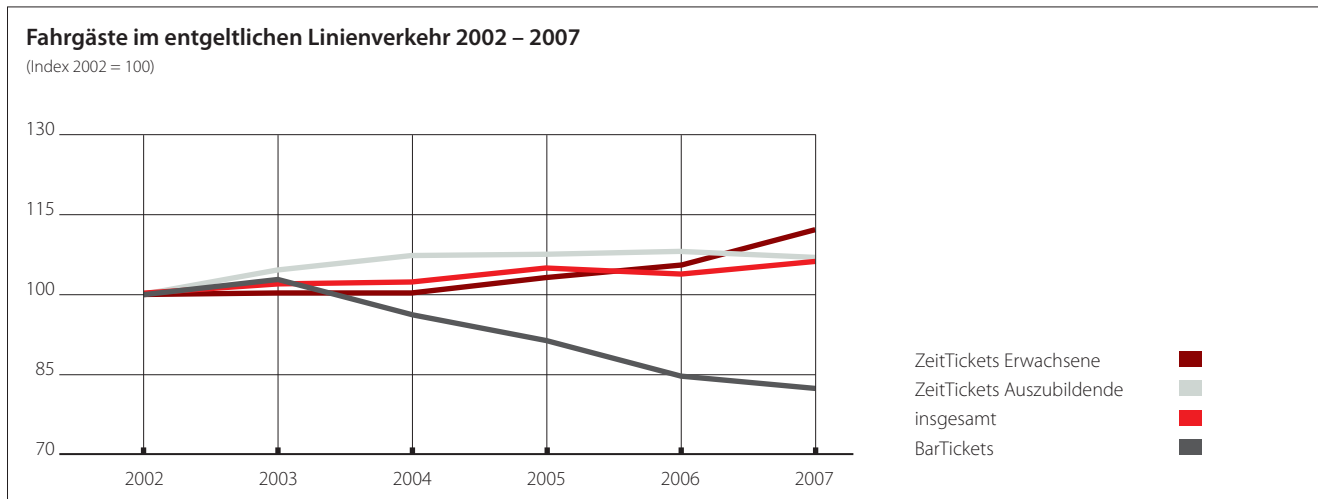
Durch schärfere Kontrollen mehr Schwarzfahrer entdeckt

Unsere verstärkten Fahrausweiskontrollen, die durch von der Polizei begleitete Schwerpunktaktionen ergänzt wurden, führten 2007 zu deutlich mehr festgestellten Schwarzfahrern (5,8 Prozent nach 4,8 im Vorjahr). Hierdurch stieg die Anzahl der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis von 11,7 auf 14,5 Millionen.

Rund 260.000 Stammkunden

Die mit Firmen und Behörden abgeschlossenen Verträge – bei hundertprozentiger Beteiligung der Mitarbeiter auch schon bei Klein- und Kleinstunternehmen – umfassen mittlerweile mehr als 89.000 Arbeitnehmer, die mit JobTickets ihre tagtäglichen Wege von und zur Arbeitsstätte zurücklegen. Mit ihren SemesterTickets sind in Köln rund 46.000 Studenten als KVB-Kunden unterwegs. 58.500 Schüler von weiterführenden Schulen, die im Besitz von Schüler(Jahres)Tickets sind, nutzen unsere Busse und Bahnen für den Schulweg und ihre Freizeitfahrten. Die Zahl der Abonnements für Einzelkunden lag 2007 bei mehr als 45.000. Insgesamt nutzen damit unter Einbeziehung der 4.600 Starter- und 14.000 Aktiv60-Tickets rund 260.000 unserer Kunden die Vorteile dieser Angebote – oder anders ausgedrückt: Mehr als jeder vierte Kölner ist KVB-Stammkunde.

Mit einem NRW-weit gültigen SemesterTicket, das zusätzlich zum regional gültigen SemesterTicket zum Preis von aktuell 33,60 € angeboten werden soll, können sich künftig Studierende unbegrenzt in NRW mit Bussen und Bahnen chauffieren lassen. Die Kölner Universität und die Musikhochschule Köln haben sich bereits für die Teilnahme entschieden.



Die langjährige Tendenz, dass sich Fahrgäste vorzugsweise als Stammkunden an ihr Verkehrsunternehmen binden, hat sich damit bei uns auch 2007 wieder bestätigt: Ihr Anteil stieg – trotz moderner Handy- und InternetTicket-Offerten – erneut um 0,3 Prozentpunkte auf 85,2 Prozent.

Fahrgelderlöse um 8,1 Prozent gesteigert

Umsatzerlöse	2007	2006	Veränderung in Prozent
	Mio. €	Mio. €	
Fahrgelderlöse	155,6	143,9	8,1
Abgeltungszahlungen	12,9	10,3	25,2
Periodenfremde Verkehrserlöse	1,6	2,8	-42,9
Übrige Verkehrserlöse	4,4	5,8	-25,7
Verkehrserlöse gesamt	174,5	162,8	7,1
Sonstige Umsatzerlöse	14,1	14,4	-1,9
Gesamt	188,6	177,2	6,4

Mehreinnahmen bei Fahrgelderlösen

Mit der Tarifanpassung zum 1. Januar 2007 von durchschnittlich 5,4 Prozent wurde im VRS eine Kostendeckung aus Ticketverkäufen von 47 Prozent erreicht. Es wird angestrebt, über 49 Prozent in 2008, 2009 50 Prozent zu erreichen.

Die spürbaren Zuwächse bei den Fahrgelderlösen gehen zum einen auf diese Tarifierhebung zurück, machen aber zum anderen auch die Erfolge bei Akquisition und Verkauf von ZeitTickets deutlich: Allein in diesem Bereich – maßgeblich getragen von zusätzlichen Monats- und JobTicket-Erträgen – wurden 12,9 Mio. € (+12,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr) mehr Erlöst. Diese Entwicklung ging nicht zu Lasten des BarTicket-Verkaufs; auch hier wurden Mehrerlöse erzielt, und zwar von 1,4 Mio. €. Insgesamt stellte sich bei den Fahrgelderlösen ein positives Ergebnis von plus 11,7 Mio. € (+8,1 Prozent) ein, bei dem die im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 Mio. € höheren VRS-Ausgleichsleistungen bereits berücksichtigt sind.

Abgeltungszahlungen leicht erhöht

Bei den Abgeltungszahlungen und den periodenfremden Verkehrserlösen machen sich insbesondere die verschärften gesetzlichen Regelungen zu den Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und den Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter nachteilig bemerkbar. Immerhin konnte aufgrund eines Gutachtens zum Nachweis des betriebsindividuellen Schwerbehindertenquotienten zur Ermittlung des Anspruchs 2007 und rückwirkend für 2006 ein gegenüber dem gesetzlichen Satz höherer Wert angewendet werden. Insgesamt ist hier deshalb im Vergleich zum Vorjahr – einschließlich der periodenfremden Erträge aus Abgeltungszahlungen für das Vorjahr – ein Anstieg um 1,4 Mio. € zu verzeichnen.


Übrige Verkehrserlöse und sonstige Umsatzerlöse

Die übrigen Verkehrserlöse nahmen im Wesentlichen wegen der im August erfolgten Übergabe des Schülerverkehrs an unsere neu gegründete Unternehmenstochter KSV um rund 1,4 Mio. € ab.

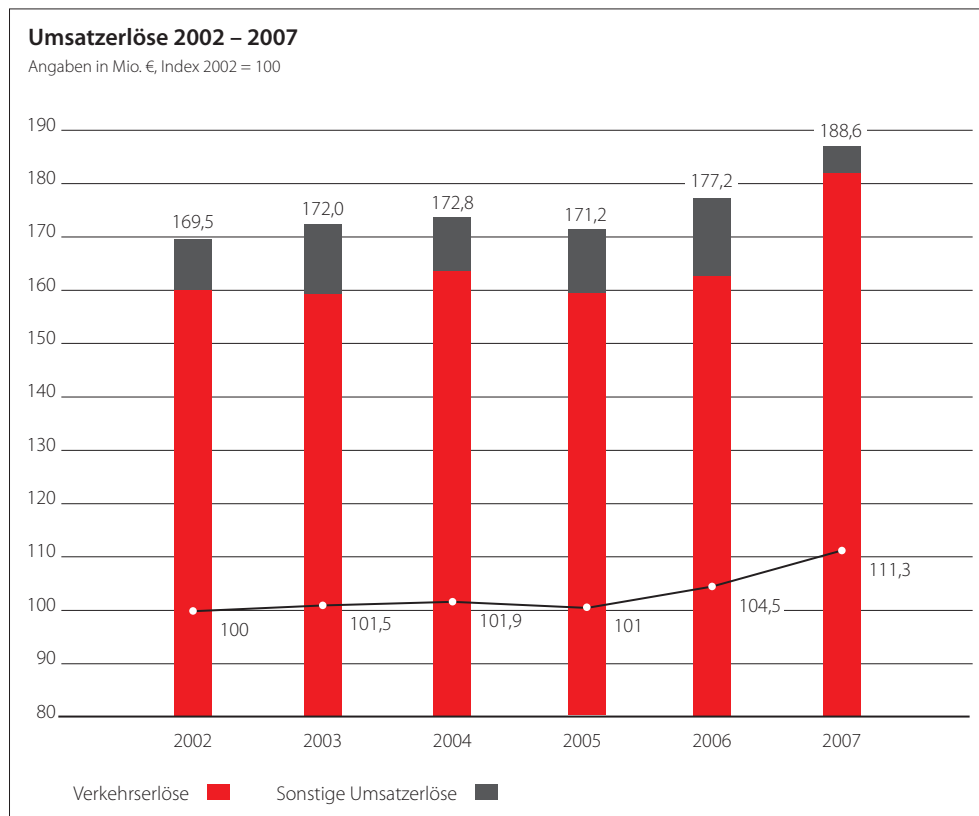
Der leichte Rückgang bei den sonstigen Umsatzerlösen um insgesamt 0,3 Mio. € ist im Wesentlichen auf die geringeren Leistungen für Dritte zurückzuführen.

Umsatzerlöse sind 2007 deutlich gestiegen

Die positive Verkaufsentwicklung verbesserte unsere Umsatzerlöse 2007 insgesamt um 6,4 Prozent auf 188,6 Mio. €, der Anteil der Verkehrserlöse macht dabei 92,5 (2006: 91,9) Prozent aus.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse ab 2002 zeigt die  **Grafik 4** auf der folgenden Seite.

4



Der Durchschnittserlös je Fahrgast – nach Einnahmenezuteilung durch den VRS – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 €-Cent auf 71,1 (2006: 67,3) €-Cent.

5

Gewinn- und Verlustrechnung

Kurzfassung

	2007 Mio. €	2006 Mio. €	Veränderung in Prozent
Gesamtleistung	194,9	184,1	5,9
Sonstige betriebliche Erträge	32,0	29,6	8,1
Materialaufwand	-92,8	-91,2	1,7
Personalaufwand	-158,5	-159,9	-0,9
Abschreibungen	-40,7	-32,8	24,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-25,4	-22,6	12,3
Finanzergebnis	-13,7	-12,8	7,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-104,2	-105,6	-1,3
Steuern	-0,3	-0,3	-20,4
Unternehmensergebnis	-104,5	-105,9	-1,3

Ergebnisentwicklung

Das Unternehmensergebnis verbesserte sich im Geschäftsjahr 2007 um 1,3 Prozent von -105,9 auf -104,5 Mio. €.

Nach dem Organschaftsvertrag wird das ausgewiesene Jahresergebnis durch die Holding, Stadtwerke Köln GmbH, ausgeglichen.

Gute Ergebnisentwicklung wird durch negative Rahmenbedingungen belastet

Nur unserem erfolgreichen wirtschaftlichen Handeln – u.a. getragen von offensivem Marketing, sensibler Preispolitik, leistungsorientierter Unternehmenskultur und konsequenter Umsetzung des Restrukturierungsprogrammes, mit dessen Hilfe wir bis 2009 weitere deutliche Aufwandsreduzierungen bei gleichzeitigen Ertragsverbesserungen erreichen wollen und müssen – ist es zu verdanken, dass wir trotz der nicht sehr ÖPNV-freundlichen sonstigen Rahmenbedingungen – zusätzlich geprägt durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte und den zunehmenden Wettbewerb bzw. Kostendruck im öffentlichen Personennahverkehr – 2007 dieses Ergebnis erzielt haben.

Altfahrzeugverkauf lässt sonstige betriebliche Erträge auf 32 Mio. € ansteigen

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 8,1 Prozent oder 2,4 Mio. € auf 32,0 Mio. €. Mehrlösen aus Anlageabgängen – im Wesentlichen aus dem Verkauf von 18 bereits vollständig abgeschrieben Stadtbahnwagen in die Türkei für 4,5 Mio. € – stehen dabei geringere Erträge aus Zuschüssen (-2,2 Mio. €) – u.a. nicht mehr verrechenbare Investitionszuschüsse – gegenüber.

Fahrzeuginstandhaltung erhöht Materialaufwand

Der Materialaufwand betrug 2007 insgesamt 92,8 Mio. € und stieg damit um 1,7 Prozent (1,6 Mio. €) gegenüber 2006. Er hatte einen Anteil an der Gesamtleistung von 47,6 (2006: 49,6) Prozent. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe reduzierten sich dabei per Saldo leicht um 0,7 Prozent auf 36,7 Mio. €, im Wesentlichen wegen des rückläufigen Material- und Stromverbrauchs. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen nahmen um insgesamt 1,8 Mio. € auf 56,1 Mio. € zu. Ursache für den Anstieg sind vor allem gestiegene Instandhaltungsaufwendungen für die 4000er-Fahrzeugserie. Die entfallenen Anmietungen von Fremdunternehmerbussen für den Schülerverkehr, der 2007 auf die KSV übertragen wurde, führten hingegen zu einer Entlastung.

Personalaufwandsminderung trotz Personalverstärkung

Der Personalaufwand, der bei Verkehrsunternehmen wegen der hohen Personalintensität klassisch die bedeutsamste Aufwandsposition darstellt, hat 2007 um 0,9 Prozent oder 1,4 Mio. € auf 158,5 Mio. € abgenommen. Dabei stiegen die Entgelte für unsere Mitarbeiter/innen trotz der Neueinstellungen nur geringfügig um 0,5 Prozent auf 121,2 Mio. €.

Der Minderaufwand entstand im Wesentlichen aus dem geringeren Rückstellungsbedarf für Urlaub und Überstunden sowie Arbeitgeberanteilen zur Sozialversicherung. Der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung nahm um 5,6 Prozentpunkte auf 81,3 (2006: 86,9) Prozent ab.

Abschreibungen investitionsbedingt deutlich gestiegen

Die deutliche Zunahme der Abschreibungen um 24,2 Prozent auf 40,7 Mio. € resultiert ganz wesentlich aus unserem umfangreichen Fahrzeugbeschaffungsprogramm mit der 2007 fortgesetzten Beschaffung von hoch- und niederflurigen Stadtbahnwagen und Bussen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen gestiegen

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind vor allem auf gestiegene Verluste aus Anlageabgängen zurückzuführen. Unter Einbeziehung der übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen, die mit einem Volumen von 22,8 Mio. € nur geringe Veränderungen aufwiesen, stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 2007 um 2,8 Mio. € oder 12,3 Prozent auf 25,4 Mio. €.

Finanzergebnis

Wesentlich für die Verschlechterung unseres Finanzergebnisses von -12,8 im Vorjahr auf -13,7 Mio. € in 2007 sind die aufgrund des hohen Investitionsvolumens spürbar angestiegenen Finanzierungskosten sowie die höhere Verlustübernahme von der Westigo.

Aufwanddeckungsgrad verbesserte sich weiter

Der Aufwanddeckungsgrad verbesserte sich von 66,9 Prozent im Vorjahr um 1,6 Prozentpunkte auf 68,5 Prozent. Die deutlich gestiegenen Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge bewirkten in Verbindung mit wirtschaftlichem Haushalten, dass im Berichtsjahr die Summe aller Erträge die Aufwendungen in größerem Umfang abdeckte als im Vorjahr.

Investitionen

Bau der Nord-Süd Stadtbahn und Fahrzeugbeschaffungen erfordern erneut hohe Investitionsleistungen

Das hohe Investitionsniveau der Vorjahre haben wir auch im Geschäftsjahr 2007 wieder erreicht und dabei in großem Umfang in unser Sachanlagevermögen investiert. Die für die Zukunftssicherung der KVB und die weitere Attraktivierung unseres Angebotes für unsere Fahrgäste notwendigen Investitionsausgaben stellten dabei mit 184,8 (2006: 205,7) Mio. € wiederum eine enorme Leistung dar. Diese Entwicklung, die auch in den nächsten Jahren noch andauern wird, erklärt sich aus unserem mehrjährigen Investitionsprogramm, das durch unser Nord-Süd Stadtbahn-Bauprojekt und die Beschaffung von 69 neuen niederflurigen K 4500er Stadtbahnwagen sowie 15 Hochflur-Stadtbahnwagen der Serie K 5000 und 15 Niederflur-Gelenkbussen bestimmt wird.

 6

Investitionen	2007	2006	Veränderung in Prozent
	Mio. €	Mio. €	
Stadtbahn	178,5	199,7	-10,6
Omnibus	6,3	6,0	4,9
Gesamt	184,8	205,7	-10,1

Größtes und herausragendes Einzelprojekt war im Berichtsjahr mit einem Volumen von 126,8 Mio. € der Bau der Nord-Süd Stadtbahn. Die Umrüstung der Linie 12 in Zollstock nahm sich als zweitgrößte Einzelmaßnahme im Vergleich dazu mit 10,1 Mio. € eher bescheiden aus. Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wendeten wir für die Beschaffung von 27 der neuen 69 niederflurigen Stadtbahnwagen, Typ K 4500, und den Einstieg in die Beschaffung der 15 Hochflur-Stadtbahnwagen für den künftigen Betrieb auf der Nord-Süd Stadtbahn insgesamt 13,6 Mio. € auf sowie ferner 5,0 Mio. € für 15 niederflurige Gelenkbusse. Auf die verschiedenen sonstigen Strecken- und Bahnsteigbaumaßnahmen – außerhalb des Nord-Süd Stadtbahn-Projektes und der Umrüstung der Linie 12 – entfielen 12,0 Mio. €. In die Umsetzung diverser weiterer Projekte sowie die Ergänzung unserer Betriebs- und Geschäftsausstattung investierten wir 2007 weitere 17,3 Mio. €.

Den Investitionen stehen unter dem Sonderposten mit Rücklageanteil in 2007 zugegangene und noch nicht mit dem Anlagevermögen verrechnete Investitionszuschüsse von 195,8 Mio. € gegenüber.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Unser Vermögen besteht zu über 88 Prozent aus Anlagen

Das bilanzielle Gesamtvermögen der KVB stieg 2007 aufgrund des um 12,7 Prozent oder 100,9 Mio. € höheren Anlagevermögens um insgesamt 19,0 Prozent auf 1.010,5 Mio. €.

Der Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 88,7 (2006: 93,6) Prozent am Gesamtvermögen spiegelt die hohe Anlagenintensität unseres Unternehmens wider.

Das gesamte Anlagevermögen ist zu 46,1 (2006: 41,0) Prozent durch Eigenkapital einschl. hälftigem Sonderposten mit Rücklageanteil finanziert.

Kapitalrücklage um 9,8 Mio. € aufgestockt

Die bilanzielle Eigenkapitalquote ging aufgrund der hohen Investitionen von 23,6 Prozent auf 20,8 Prozent zurück und hätte sich ohne die durch die Zuführung zur Kapitalrücklage um 9,8 Mio. € vorgenommene Eigenkapitalverstärkung noch deutlicher reduziert. Da wirtschaftlich betrachtet der Sonderposten mit Rücklageanteil (ausschließlich noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse) zur Hälfte dem Eigenkapital zuzurechnen ist, verbesserte sich unser Eigenkapital insgesamt auf 413,3 (2006: 325,9) Mio. €; die Eigenkapitalquote beträgt somit 40,9 (2006: 38,4) Prozent.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital betrug 9,9 (2006: 10,5) Prozent. Die Finanzschulden machten Ende 2006 rund 231,9 (2006: 226,1) Mio. € aus, das sind 23,0 Prozent des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung erhöhte sich leicht auf 229,8 (2006: 222,9) Mio. €.

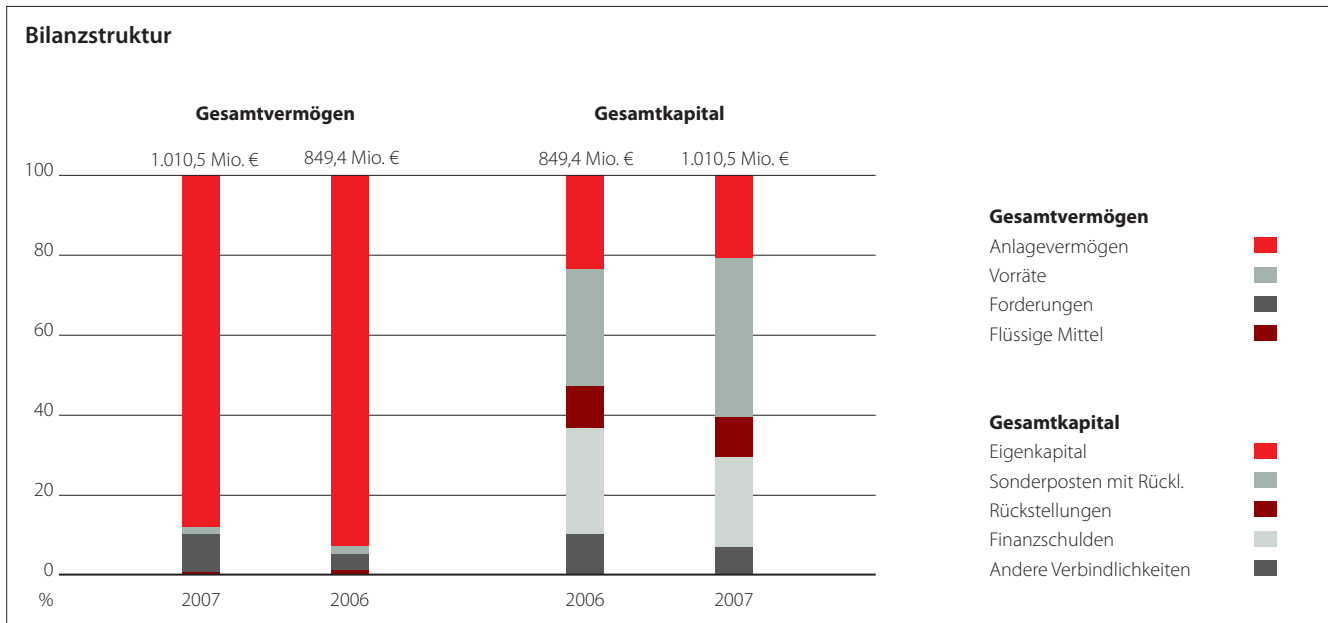


Bilanzstruktur

Kurzfassung

	31.12.2007		31.12.2006	
	Mio. €	Prozentanteile	Mio. €	Prozentanteile
Anlagevermögen	896,4	88,7	795,5	93,6
Vorräte	16,3	1,6	16,9	2,0
Forderungen und RAP	95,7	9,5	33,8	4,0
Flüssige Mittel	2,1	0,2	3,2	0,4
Gesamtvermögen	1.010,5	100,0	849,4	100,0
Eigenkapital	210,5	20,8	200,7	23,6
Sonderposten mit Rücklageanteil	405,6	40,1	250,5	29,5
Rückstellungen	100,1	9,9	89,4	10,5
Finanzschulden	231,9	23,0	226,1	26,6
Andere Verbindlichkeiten	62,4	6,2	82,7	9,8
Gesamtkapital	1.010,5	100,0	849,4	100,0

Beim Fremdkapital hatten 252,9 Mio. € (64,1 Prozent) langfristigen Charakter, 141,5 Mio. € (35,9 Prozent) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr reduzierte sich das langfristige Fremdkapital leicht um 3,6 Mio. €, das kurzfristige lag auf Vorjahresniveau (2006: 141,7 Mio. €).



Finanzierung

Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die wesentlichen finanzwirtschaftlichen Vorgänge und die Liquiditätssituation dargestellt. Die Zahlungsströme werden getrennt nach den Cash flows aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit sowie aus der Finanzierungstätigkeit gegliedert.

Der Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, in der auch der Ergebnisausgleich durch die Holding einbezogen ist, erhöhte sich auf 15,4 (2006: 7,4) Mio. €.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel von 1,7 Mio. € ab. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 200,5 Mio. €, denen zugeflossene Investitionszuschüsse von 195,8 Mio. € und Einzahlungen aus Anlageabgängen von 4,9 Mio. € gegenüberstanden.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 15,9 Mio. €. Eigenkapitalzuführungen von 9,8 Mio. € und Darlehensaufnahmen von 30,0 Mio. € standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen von 23,9 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnte mit dem Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit der Mittelabfluss aus unserem operativen Geschäft gedeckt werden. Darüber hinaus verblieben 0,5 Mio. € zur Deckung der Investitionen.



Kapitalflussrechnung

Kurzfassung

	2007 Mio. €	2006 Mio. €
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-15,4	-7,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1,7	-97,9
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	15,9	106,7
Veränderung der Zahlungsmittel	-1,2	1,4
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	3,2	1,8
Zahlungsmittel am Ende der Periode	2,0	3,2

Personal, Logistik, Umwelt und Innovation

Mehr Personal durch Sicherheitsoffensive

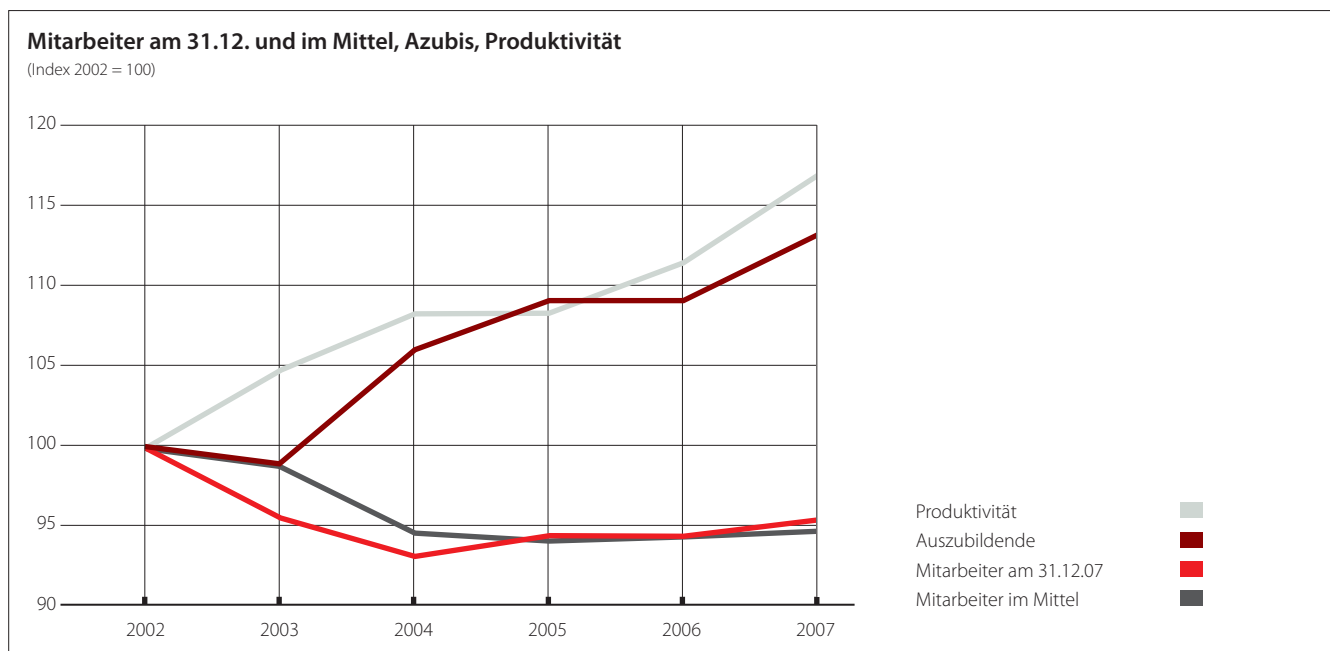
Die Zahl unserer Mitarbeiter/innen einschließlich der Auszubildenden erhöhte sich stichtagsbezogen zum 31. Dezember 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 37 (+1,2 Prozent) auf 3.214, davon 111 Auszubildende. Im Jahresdurchschnitt stieg die Zahl einschließlich des Vorstandes um 19 (+0,6 Prozent) auf 3.174, davon 99 Auszubildende.

Wesentlichen Anteil an der Erhöhung der Mitarbeiterzahlen – sowohl stichtagsbezogen als auch jahresdurchschnittlich – hat der Zuwachs im Bereich Fahrgastservice, da hier für die beiden in 2007 gestarteten großen Offensiven für Sicherheit und Sauberkeit zusätzlich 45 Mitarbeiter/innen eingesetzt wurden.

In den vorgenannten Personalbestandszahlen sind auch die Mitarbeiter ohne Bezüge (beispielsweise wegen Elternzeit, Wehrdienst usw.) sowie die Mitarbeiter enthalten, die sich in der Freizeitphase ihrer Altersteilzeit-Regelung befinden. Lässt man diese im Geschäftsjahr 2007 nicht aktiv an der Leistungserstellung beteiligten Mitarbeiter/innen außer Ansatz, ergibt sich im Jahresdurchschnitt ein leichter Rückgang bei den aktiven Mitarbeitern einschließlich der Auszubildenden (umgerechnet in Volldienste) um 5 (-0,2 Prozent) auf 2.973 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Produktivität weiter gestiegen

Die Produktivität – gemessen an der Gesamtleistung unserer Mitarbeiter – nahm erneut deutlich zu. Günstig wirkte sich hier neben der abermals gesteigerten Effizienz auch die erneut gestiegene Anzahl von Teilzeitbeschäftigten aus. Am 31. Dezember 2007 waren 402 (2006: 346) unserer Mitarbeiter teilzeitbeschäftigt.



Ausbildung

Mit 111 (2006: 107) Ausbildungsplätzen konnten wir unser großes Ausbildungsplatzangebot im Geschäftsjahr 2007 nochmals erhöhen. Die KVB als eine bedeutende Arbeitgeberin in Köln kommt damit auch weiterhin ihrer gesellschaftlichen Verpflichtung als kommunales Unternehmen nach, jungen Menschen – weit über den eigenen Nachwuchsbedarf hinaus – eine qualifizierte Berufsausbildung zu vermitteln. Auf der Grundlage der tariflichen Regelungen beschäftigen wir diese jungen Menschen nach der Beendigung ihrer Ausbildung zunächst befristet weiter.

Von den Ausbildungsplätzen entfielen Ende 2007 33 (2006: 32) auf kaufmännische und 78 (2006: 75) auf technische Berufe. 69 Schüler und Studenten absolvierten ein Berufspraktikum bei uns. Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 163 (2006: 142) Fahrschüler ihre Straßenbahn-, Bus- und LKW-Fahrerausbildung erfolgreich ab.

Fortbildung sehr gefragt

Ein anhaltend hoher Stellenwert kommt in unserem Unternehmen der Fort- und Weiterbildung zu: 1.428 (2006: 1.158) Mitarbeiter/innen nahmen an in- und externen Qualifizierungsmaßnahmen teil, bei denen EDV- und Führungs-Seminare sowie Kurse zu verschiedensten Arbeitstechniken und Gesundheitsthemen Schwerpunkte bildeten.

Ideenmanagement mit Schwerpunkt Umwelt

Im Jahr 2007 wurden 444 Verbesserungsvorschläge eingereicht; 142 konnten prämiert werden. Den hierfür an die Mitarbeiter/innen ausgeschütteten Prämien von rund 48 Tsd.€ steht ein aus der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge erzielter Nutzen von 477 Tsd.€ gegenüber. Einen besonderen Schwerpunkt bildeten dabei die eingereichten Vorschläge zum Thema Umweltschutz.

Erfolgreiche Arbeitssicherheits- und Gesundheitsbemühungen

Die Zahl der Arbeitsunfälle – 2007 wurden 458 inkl. 76 Wegeunfälle gemeldet – hat sich weiter reduziert und entspricht einer 1.000-Mann-Quote von 144 (2006: 148). Wir führen dies auf unsere intensive Behandlung aller Arbeitssicherheitsbelange und den ihnen damit eingeräumten Stellenwert zurück.

Im Rahmen der medizinischen Vorsorge wurden vom Betriebsärztlichen Dienst der Stadtwerke Köln im Berichtsjahr 2007 1.215 der Mitarbeiter/innen in unserem Auftrage ganz konkret arbeitsmedizinisch betreut. Dabei wurden 3.037 Untersuchungen vorgenommen. Eine besondere Gesundheitsaktion für alle Mitarbeiter/innen galt der Früherkennung von Darmkrebs. Darüber hinaus hat die Prävention durch die Vermittlung medizinischen Wissens einen hohen Stellenwert im Unternehmen. So sind z.B. die veröffentlichten Praxisleitfäden, an denen der Betriebsärztliche Dienst maßgeblich beteiligt war, vielfach ausgezeichnet worden.

Dank des Vorstandes

Der Vorstand dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren persönlichen Einsatz. Ein besonderer Dank gilt dem Betriebsrat und dem Sprecherausschuss der Leitenden Angestellten für die gute Zusammenarbeit auf der Grundlage gegenseitigen Vertrauens.

Materialwirtschaft erfolgreich

Auch im Geschäftsjahr 2007 haben wir wieder eine Reihe von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, zur Reduzierung der Lagerbestände sowie zur Vereinfachung von Verwaltungsabläufen durchgeführt. Beispielfhaft sei hier die Einrichtung von Kanbanlägern in unseren Fahrzeugwerkstätten erwähnt.

Mit 98 europaweiten und nationalen Ausschreibungen und insgesamt 21.400 Bestellungen konnten alle angemeldeten Bedarfe gewohnt fristgerecht gedeckt werden.

Über unsere Reststoffsammelstellen wurden 1.771 t feste Stoffe, 34.500 l flüssige Stoffe und 17.800 Leuchtstoffröhren entsorgt.

Wir für EMAS

Innovativ, nachhaltig und umweltbewusst – das charakterisiert die Unternehmen, Behörden oder anderen Organisationen, die sich freiwillig am Umweltmanagement- und Audit-System EMAS beteiligen. Sie untersuchen systematisch die Auswirkungen ihrer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen auf die Umwelt, verbessern mit Hilfe von EMAS die Umweltsituation und verfassen spätestens alle drei Jahre eine Umwelterklärung. Diese wird in ihren regelmäßig erscheinenden, sehr detaillierten Umweltberichts-Broschüren veröffentlicht. Im Rahmen der regelmäßigen neutralen Prüfung unterziehen sich die Unternehmen einer Begutachtung nach den strengen Richtlinien der EG-Öko-Audit-Verordnung (EG) 761/2001 durch einen zugelassenen Umweltgutachter.

Die KVB ist als eines der ersten Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs seit 1998 EMAS-registriert und nimmt mit all ihren Standorten am Umweltauditsystem teil.

Die KVB haben im letzten Jahr rund eine Viertelmilliarde Fahrgäste insgesamt 1,3 Mrd. km weit befördert. Im Vergleich zum Auto konnten dabei ca. 93.000 t CO₂ eingespart werden.

Unsere aktuell vorgelegte Umwelterklärung ist – für jedermann nachlesbar – im Internet veröffentlicht.

Durch unsere Dienstleistung bieten wir unseren Fahrgästen, den Bürgern/innen Kölns und des Umlandes sowie ihren Gästen, die Möglichkeit, auf umweltfreundliche Weise mobil zu sein – jetzt und in Zukunft.

Sicherheit und Service für unsere (Fahr-)Gäste

Im Geschäftsjahr haben wir uns bei der Weiterentwicklung und Einführung neuer Techniken abermals schwerpunktmäßig der Sicherheit und dem Service im ÖPNV gewidmet. Im Wesentlichen betrafen diese Investitionen die weitere Einführung der digitalen Funktechnik im Rahmen des rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) sowie Zugsicherungs- und Kommunikationsanlagen und Fahrgast-Info-Systeme, Nachrichten- und Netzleittechnik, für die insgesamt 11,6 Mio. € angesetzt waren.

Forschungs- und Entwicklungsprojekte im klassischen Sinne gab es keine.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Neue EU-VO 1370/2007 gilt ab 3. Dezember 2009

Der Rat der Europäischen Union hat am 18. September 2007 erwartungsgemäß dem Verordnungsvorschlag „1191 neu“ zugestimmt. Die Verordnung ist damit endgültig verabschiedet. Sie tritt zwei Jahre nach ihrer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt, die am 3. Dezember 2007 unter der Nummer EU-VO 1370/2007 erfolgte, in Kraft und ist dann ab dem 3. Dezember 2009 unmittelbar geltendes Recht.

Wohl noch nie zuvor wurde eine europäische Verordnung so lange und so kontrovers beraten: Knapp sieben Jahre nach Vorlage eines ersten Vorschlags der EU-Kommission für eine Überarbeitung einer aus dem Jahre 1969 stammenden Verordnung für den öffentlichen Personennahverkehr ist nun endlich ein Kompromisspaket beschlossen worden, mit dem Rat, Kommission und Parlament letztlich ein Ende der Debatten über dieses schwierige Verordnungswerk herbeiführten.

Der Kompromiss anerkennt die heute anzutreffende Vielfalt der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Europa. Die Gebietskörperschaften dürfen danach weiterhin selbst entscheiden, ob sie den ÖPNV selbst erbringen oder durch eigene oder private Unternehmen durchführen lassen. Wenn dabei förmlich ausgeschlossen wird, bleibt es im Wesentlichen bei dem heutigen vergaberechtlichen Status quo. Für nicht ausgeschriebene selbst oder mit eigenen Unternehmen erbrachte Verkehre gilt mit dem Inkrafttreten der neue Rechtsrahmen. Eine entsprechende Anpassung des deutschen Rechts – insbesondere des PBefG –, die zur Anwendung ebenfalls erforderlich ist, ist derzeit allerdings noch offen.

Betrauungsbeschluss für die EU-konforme Finanzierung

Der Rat der Stadt Köln hat die KVB auf der Basis der vom EuGH aufgestellten Kriterien mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der Durchführung des ÖPNV betraut.

Hinsichtlich der im jährlichen Lagebericht geforderten Tendenzaussage zur Einhaltung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrages ist festzustellen, dass auf Basis des Jahresabschlusses 2007 und der von uns vorgenommenen überschlägigen Ermittlung der Ist-Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die in der Betrauungsregelung vorgegebenen Soll-Werte für das Jahr 2007 eingehalten werden können.

Wirtschaftliche Betätigung durch neuen § 107 GO-NW eingeschränkt

Das vom Landtag NW beschlossene Gemeindeordnungs-Reformgesetz, mit dem u.a. das Gemeindefinanzierungsrecht geändert wurde, ist am 17. Oktober 2007 in Kraft getreten. Dort wurden ganz konkret die Bestimmungen des § 107, der die Zulässigkeit der wirtschaftlichen Betätigung regelt, geändert. Die Landesregierung NRW hat dabei getreu dem Motto „privat vor Staat“ eine nicht unerhebliche Beschränkung der wirtschaftlichen Betätigung der kommunalen Unternehmen zu Gunsten von Privatunternehmen beschlossen oder, genauer gesagt, die Festschreibung eines grundsätzlichen Vorranges der privaten Leistungserbringung zu Lasten der Kommunalwirtschaft. Ohne es hier im Detail ausführen zu wollen, stehen die beiden Schlagworte „dringender öffentlicher Zweck“ und „nicht ebenso gut“ (Subsidiaritätsklausel) exemplarisch für die drastische Verschärfung der kommunalrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen wirtschaftlicher Betätigung – die bundesweit strengsten. Für die KVB bedeutet diese Verschärfung der GO zunächst eine deutliche Einschränkung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten

und insbesondere des weiteren Wachstums, des eigenen sowie des der Beteiligungsgesellschaften. Die Zukunft wird zeigen, ob es dabei wirklich bleibt.

ÖPNV-Finanzierung in künftig drei Kooperationsräumen in NRW geändert

Mit der Verabschiedung des neuen ÖPNV-Gesetzes NW am 13. Juni 2007 wird die ÖPNV-Finanzierung im größten deutschen Bundesland auf eine Basis gesetzt, die wesentlich geprägt ist von der von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Kürzung der Regionalisierungsmittel für Busse und Bahnen. Vor dem Hintergrund knapper werdender Mittel wurde seitens der Landesregierung ein Handlungsbedarf erkannt, nach dem künftig ein höherer Anteil dieser Mittel auch tatsächlich bei den Fahrgästen ankommen soll. Durch eine Straffung der Aufgaben und die Pauschalierung der landesseitigen Finanzmittel (§ 45a PBefG, § 6 AEG, Fahrzeug-Förderung, GVFG) war der Weg frei, die neun SPNV-Zweckverbände zu dreien zusammenzufassen. Die drei neuen Verbände erhielten zudem die Aufgabenträgerschaft für den SPNV sowie die Förderzuständigkeit für Investitionen, womit das Land der kommunalen Ebene mehr Freiheiten bezüglich der Mittelverwendung einräumen und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit stärken wollte. Für die KVB heißt das konkret, dass Aufgabenträgerschaft und Förderung ihres SPNV-Zweiges Westigo sowie die Förderung beim Infrastrukturausbau und bei den Abgeltungszahlungen im Ausbildungsverkehr über den neuen Zweckverband Nahverkehr Rheinland erfolgen. Problematisch stellt sich der bis zu 20-prozentige Aufgabenträgereinbehalt dar.

Kündigung der VRS-Verträge

Die Kündigung des VRS-Kooperations- sowie des Einnahmevertrages durch die KVB zum 31. Dezember 2009 hat vielfältige Reaktionen und Fragen hervorgerufen. Hintergrund ist aber ganz einfach die im Zusammenhang mit der Änderung des ÖPNV-Gesetzes zum 1. Januar 2008 erfolgte Neuorganisation der Zweckverbände. Die Verkehrsunternehmen im VRS, insbesondere die kommunalen, sind an einer weiterhin konstruktiven Zusammenarbeit mit klaren Organisations-, Verantwortungs- und Entscheidungsstrukturen interessiert. Auch künftig müssen die Unternehmenspositionen mit ihrer individuellen Markt- und Kundennähe, dem speziellen Know-how und der eigenen Ergebnisverantwortung klar organisiert sein. Doppelstrukturen, zusätzliche Schnittstellen und Ressourcen sind zur Sicherung des bisherigen für den Kunden attraktiven Leistungs-/Serviceangebotes zu vermeiden.

Bund fordert mit RegG mehr Transparenz ein

Die Bundesländer sind mit Inkrafttreten des neuen Regionalisierungsgesetzes, das am 8. November 2007 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, dazu verpflichtet, die Verwendung öffentlicher Mittel für den ÖPNV jährlich und nach einheitlichen Kriterien offenzulegen. Nicht zuletzt erhalten Aufgabenträger wie Verkehrsunternehmen dadurch die dringend benötigte Planungssicherheit bezüglich der Höhe der Regionalisierungsmittel. Weiter sieht das Gesetz vor, dass die Länder 2008 rund 6,7 Mrd. € für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen und für Investitionen in den ÖPNV erhalten. Bis 2014 steigen die Mittel bei einer jährlichen Steigerungsrate von 1,5 Prozent auf rund 7,3 Mrd. €, danach soll das Gesetz erneut überprüft werden.

Nord-Süd Stadtbahn: Tunnelbohrarbeiten erfolgreich beendet

Die Nord-Süd Stadtbahn Köln ist das derzeit größte städtebauliche Projekt Deutschlands. Es umfasst drei Baustufen. Die erste ist der vier Kilometer lange Abschnitt vom Breslauer Platz unter der Altstadt hindurch bis zur Marktstraße. 3,7 Kilometer des Abschnitts verlaufen unterirdisch, die vorläufige Endhaltestelle Marktstraße liegt oberirdisch. Die Inbetriebnahme ist für 2011 vorgesehen. Dann soll auch bereits die zweite, knapp einen Kilometer lange Baustufe eröffnet werden. Sie umfasst eine unterirdische Verzweigung südlich der Station Bonner Wall und eine oberirdische Weiterführung bis zum Rheinufer, wo sie mit der vorhandenen Stadtbahntrasse entlang des Rheins in Richtung Bonn verknüpft wird. In einer dritten Baustufe wird der erste Abschnitt oberirdisch um zwei Kilometer von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd/Arnoldshöhe weitergeführt.

Die beiden Tunnelröhren der Nord-Süd Stadtbahn, die zur ersten Baustufe gehören, verlaufen weitgehend parallel in einer Tiefe von bis zu 30 Metern und wurden von drei Schildvortriebsmaschinen gegraben, die sich von Norden und Süden her aufeinander zu bewegten. Die Tunnelbohrarbeiten wurden 2007 erfolgreich fertig gestellt. Bleibt noch ein letzter Tunnelabschnitt herzustellen: die beiden rund einhundert Meter langen Röhren unter der Philharmonie, die aus Sicherheitsgründen in bergmännischer Bauweise im Druckluftbetrieb erstellt werden und bis Mitte 2008 erschlossen sein sollen. Parallel hierzu wurde Anfang 2008 mit vorbereitenden Rodungsarbeiten für die 2. Baustufe begonnen.

Inzwischen hat das Land NRW die Finanzierung der 3. Baustufe ebenfalls auf der Basis der aktualisierten Standardisierten Bewertung zugesagt, da sich auch unter Zugrundelegung der bekannten Kostensteigerungen für die anderen Baustufen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergab. 2008 wird mit den Vorbereitungen für die Genehmigungsplanung begonnen.

Kundenbarometer

Die Ergebnisse des aktuellen ÖPNV-Kundenbarometers, einer auf 5.000 Kundeninterviews basierenden TNS-Infratest-Erhebung mit einer KVB-bezogenen Sonderauswertung, zeigen eine im Vergleich mit den Ergebnissen von 2004 und 2002 deutlich positive Entwicklung bei der Zufriedenheit unserer Kunden. Von insgesamt 25 abgefragten Leistungsmerkmalen, zu denen unser Angebot, Tarif und Vertrieb, die Verkehrsmittel und Haltestellen sowie die Sicherheit gehörten, haben wir uns lediglich in den Merkmalen „Sicherheitsempfinden in den Abendstunden“ und „Sauberkeit im Fahrzeug“ geringfügig verschlechtert.

Besonders verbessert haben wir uns bei der „Beschilderung/Orientierung“ und „Verbindungen/Anschlüsse“. Die Globalzufriedenheit unserer Fahrgäste mit den Leistungen der KVB, die seit 2000 kontinuierlich gestiegen ist, erreicht 2006 einen Wert von 2,93 und liegt damit sogar noch über unserem Unternehmenszielwert.

Steigerung der Kundenzufriedenheit

Die aufgrund des Befragungsergebnisses im November 2007 gestartete Sauberkeitsoffensive der Kölner Verkehrs-Betriebe AG dient deshalb ganz wesentlich auch der Steigerung der Zufriedenheit unserer Kunden. Seitdem werden die Fahrzeuge häufiger als bisher gereinigt.

Neben den Fahrzeugzwischenreinigungen wird im Rahmen der Sauberkeitsoffensive verstärkt die Einhaltung des Rauchverbots sowie des Ess- und Trinkverbots durchgesetzt. Mit diesen Maßnahmen soll

die objektive Sauberkeit in Bussen und Bahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und an Haltestellen gesteigert werden und damit eine Verringerung der Belästigung unserer Kunden einhergehen.

Zur Stärkung des von unseren Kunden als eher gering empfundenen Sicherheitsgefühls während ihres Aufenthaltes in unseren Fahrzeugen und Anlagen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, hat die Kölner Verkehrs-Betriebe AG eine so genannte Sicherheitsoffensive eingeleitet. Insgesamt 45 neue Mitarbeiter/innen wurden eingestellt, um zum einen die Fahrausweisprüfer-Mannschaft zu verstärken sowie zum anderen nach Bedarf die Kollegen/innen in den Verkaufsstellen zu entlasten. Darüber hinaus helfen 15 der neuen Sicherheit-und-Service-Mitarbeiter im Bereich Fahrgastservice/Fahrgastsicherheit durch ihre Präsenz, das bemängelte Sicherheitsempfinden zu erhöhen.

Gründung der KSV-Kölner Schulbusverkehr GmbH

Anfang 2007 (Gesellschaftsvertrag vom 23. Januar 2007) wurde die KSV durch die KVB und die IG Kölner Busunternehmer GmbH gegründet. Das Stammkapital ist voll eingezahlt. Die Gesellschaft hat mit Beginn des Schuljahres 2007/8 ihre operative Geschäftstätigkeit aufgenommen.

Ausblick – Nachtragsbericht

Tarifeinigung 2008

Am 31. März 2008 einigten sich die Tarifvertragsparteien für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes von Bund und kommunalen Arbeitgebern auf eine Erhöhung der Entgelte rückwirkend zum 1. Januar 2008 sowie eine Erhöhung der Arbeitszeit ab dem 1. Juli 2008. Nach überschlägiger Ermittlung ist eine Änderung des Planergebnisses 2008 zurzeit nicht erforderlich.

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

Gute Geschäftsentwicklung zum Jahresbeginn 2008

Anders als sonst traten die zum Beginn eines Jahres typischen leichten Einbußen bei den Fahrgastzahlen im Januar und Februar 2008 nicht ein. U. a. begründet mit dem verstärkten Absatz von SozialTickets nahm der Ticketverkauf während der ersten beiden Monate in 2008 um 2,2 Prozent zu. Unter Einbeziehung der rückläufigen Anzahl der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis sowie der unentgeltlichen Beförderungen und des bei uns entfallenen Schülerverkehrs verzeichnen wir Ende Februar insgesamt eine leichte Einbuße von 0,2 Prozent bei den Fahrgastzahlen. Aufgrund dieser Entwicklung sowie der Tarifierhöhung zum 1. Januar 2008 nahmen unsere Fahrgeldeinnahmen insgesamt um 5,0 Prozent zu. Wir gehen deshalb davon aus, dass wir unsere Wirtschaftsplanvorgabe für 2008 erreichen werden.

Ausblick – Prognosebericht

Positive Wirtschaftsentwicklung bei uneinheitlichen Prognosen

Die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten in ihrem Herbstgutachten, dass der Aufschwung 2008 „eine Pause einlegen“ wird. Das Wachstum bleibe aber trotz der internationalen Finanzkrise robust. Die Pause sei auch ausdrücklich nicht der Beginn eines Abschwunges. Vielmehr werde eher „Luft geholt“ für einen weiteren Aufschwung, der sich auch 2009 fortsetzt. Das BIP werde um 2,2 Prozent zulegen und die Zahl der Arbeitslosen auf unter 3,5 Millionen sinken. Allerdings steigt das Preisniveau abermals um rund 2 Prozent bei zunehmenden Nettoeinkommen.

ÖPNV-Nachfrage wird auch 2008 weiter wachsen

Für das Jahr 2008 wird damit gerechnet, dass im ÖPNV die hohen Vorjahreswerte – im Wesentlichen gestützt auf Berufs- und Schülerfahrten sowie ökologisches Umdenken und neue Kunden aufgrund teurer Autokosten – erneut gesteigert werden können. Wir gehen in der Planung von einem einprozentigen Anstieg unserer Fahrgastzahlen gegenüber dem erreichten hohen Vorjahreswert aus.

Deutlicher Anstieg der Fahrgelderlöse erwartet

Aufgrund der zum 1. Januar 2008 vorgenommenen Tarifanpassung seitens des VRS in Höhe von durchschnittlich 4,5 Prozent rechnen wir für das Geschäftsjahr 2008 mit einer Erhöhung unserer zugeschiedenen Fahrgelderlöse auf rund 160 Mio. €.

Trotz der gesetzlich verfügbaren Pauschalkürzungen bei den Abgeltungszahlungen dürfte unsere Gesamtleistung im Jahr 2008 ohne periodenfremde Verkehrserlöse bei gut 190 Mio. € liegen.

Dabei ist berücksichtigt, dass im Zweckverband festgelegt worden ist, den Nutzeranteil an der ÖPNV-Finanzierung bis 2009 auf 50 Prozent zu steigern. Ferner liegt die Zusicherung vor, dass mindestens 90 Prozent der ÖPNV-Pauschale aus dem neuen ÖPNV-Gesetz NW an die Zweckverbands-Unternehmen weitergeleitet werden.

Unser Plan-Unternehmensergebnis für 2008 wird aufgrund der erwarteten Kostensteigerungen geringfügig schlechter ausfallen als das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Finanzierung

Unsere zukunftsgerichteten Investitionen, die ganz überwiegend der Bindung und Hinzugewinnung von Fahrgästen dienen, konzentrieren sich in den kommenden Jahren auf die Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn zur besseren Anbindung des Kölner Südens und Entlastung der Betriebsengpässe in den Innenstadtunneln sowie auf den sonstigen Streckenausbau und die Beschaffung von neuen Fahrzeugen. Von den für 2008 eingeplanten Betriebsinvestitionen von 205 Mio. € betreffen allein 123,3 Mio. € die Nord-Süd Stadtbahn.

Da die Investitionen voraussichtlich nur zu rund 14,2 Prozent aus eigenen Mitteln finanziert werden können, kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 27 Prozent eine besondere Bedeutung zu. 4,4 Prozent wurden durch Eigenkapitalzuführung finanziert. Die verbleibenden 54,4 Prozent der geplanten Investitionsausgaben einschließlich der teilweisen Vorfinanzierung der Zuschüsse werden durch Fremdmittel gedeckt.

Butzweilerhof wird an die Linie 5 angebunden

Aufgrund der zügigen Entwicklung des Gewerbe- und Medienparks Ossendorf-Butzweiler ist eines der 2008 anstehenden Projekte die Verlängerung der Linie 5. Sie soll von der heutigen Endhaltestelle Ossendorf ca. 1,5 km in das neue Gewerbegebiet „Am Butzweilerhof“ verlängert werden. Hierbei ist die Errichtung von drei neuen Haltestellen vorgesehen. Aufgrund der neu zu schaffenden Gewerbe- und teilweise auch Wohnstrukturen wird neben dem daraus zu erwartenden zusätzlichen Fahrgastaufkommen eine weitere Zunahme der Fahrgastzahlen durch den Angebotswechsel vom Bus auf die Stadtbahn erwartet. Die Gesamtzahl der zusätzlichen Fahrgäste wird auf 1 Mio./Jahr prognostiziert. Die höheren Betriebskosten werden durch die erwarteten zusätzlichen Fahrgelderlöse gedeckt. Die zügige Realisierung dieses Projektes bis Ende 2010 ist nur möglich, weil die ansässigen Unternehmen, die diese Linienverlängerung seit Jahren fordern, eine nennenswerte Mitfinanzierung zugesagt haben.

Ebertplatz wird 2008 modernisiert

Die Haltestelle Ebertplatz – aufgrund ihrer rund 75.000 werktäglichen Passanten eine der bedeutendsten Umsteigehaltestellen in unserem Netz – wird im Sommer 2008 umgebaut. Die nach der Ausmusterung der letzten Einrichtungsfahrzeuge entbehrlich gewordenen Seitenbahnsteige sollen entfernt und die Mittelbahnsteige durch Verschwenkung der beiden äußeren Gleise deutlich verbreitert werden. Der im Zusammenhang mit der 2003 geänderten Netzorganisation erwarteten steigenden Umsteigerzahl soll durch diesen Umbau ein verbesserter Komfort geboten werden. Nach dem Umbau ist von beiden Mittelbahnsteigen aus ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg sowohl in die Fahrzeuge der Niederflurlinien 12 und 15 als auch der Hochflurlinien 5, 16 und 18 möglich. Die auf den Bahnsteigen verbleibenden Niveauunterschiede werden künftig von unseren Fahrgästen mit Hilfe von Rampen oder Stufen überwunden; der Zugang dorthin durch Aufzüge barrierefrei.

Risikobericht

Risikomanagement-System

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, aber auch Chancen gegenüber, die untrennbar mit unserem Handeln verbunden sind.

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, deren aktive Steuerung sowie die Nutzung der sich bietenden Chancen.

Die seit 1998 im Aktiengesetz geforderte Einrichtung eines Risikomanagement-Systems betrachten wir deshalb als formelle Verdeutlichung dessen, was wir seit jeher als Voraussetzung für erfolgreiches unternehmerisches Handeln ansehen.

Wie in den Vorjahren haben wir auch im Geschäftsjahr in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoehebungen vorgenommen und die sich bietenden Chancen abgewogen. Im Rahmen unserer quartalsweisen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, 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 Konzernleitung ebenso durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden wie der Aufsichtsrat. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

Unter den Risiken und Chancen unserer zukünftigen Entwicklung sind folgende ÖPNV-typische besonders hervorzuheben:

Marktrisiken

Durch die von der EU angestrebte Liberalisierung des Verkehrsmarktes mit einem „kontrollierten“ Wettbewerb und den damit u.a. verbundenen Restriktionen bei der Direktvergabe sowie angesichts der übrigen sich verschlechternden Rahmenbedingungen, z.B. den verschärften Bestimmungen der Gemeindeordnung, wird sich die Lage im ÖPNV entscheidend weiter verändern. Den hieraus entstehenden Geschäftsrisiken können wir nur dadurch begegnen, dass wir unsere Wirtschaftlichkeit stetig verbessern, um weiteres Wachstum zu ermöglichen und ggf. neue Märkte zu erschließen und auch für sinnvolle Kooperationen offen zu sein. Seit Jahren wird darüber hinaus von uns u.a. ein konsequentes Kostenmanagement betrieben.

Konkret verfolgt die KVB die Strategie, die von der EuGH-Rechtsprechung aufgestellten Kriterien zu erfüllen und durch die Umsetzung ihres Restrukturierungsprogrammes die Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der mit dem Eigentümer und Aufgabenträger Stadt Köln vereinbarten Frist zu erreichen.

Darüber hinaus wird – da sind sich alle Experten einig – u.a. wegen des beginnenden Klimawandels und der sich ändernden Einstellung der Bevölkerung dazu sowie wegen der weiter steigenden Energiekosten und des demografischen Wandels in Deutschland die Bedeutung des ÖPNV/SPNV in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter zunehmen. Auch darin liegt eine Chance.

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 werden laufend attraktivitätssteigernde Maßnahmen veranlasst, die sowohl das Fahrplanangebot und den Service als auch das technische Umfeld betreffen. Darüber hinaus haben wir unsere Betriebsrisiken weitgehend versichert.

Finanzrisiken

Durch die finanzielle Einbindung unseres Unternehmens in den Stadtwerke-Konzern sind finanzwirtschaftliche Risiken weitgehend ausgeschlossen. Bei anderen finanzwirtschaftlichen Risiken, die z.B. aus gesetzlichen Änderungen, einer drohenden Finanzknappheit der öffentlichen Hand, einer veränderten Bewertung unserer Bonität oder möglichen Vertragsverletzungen im Zusammenhang mit unseren US-Leases oder möglichen Elementarschäden etc. herrühren könnten, leiten wir umgehend geeignete Gegenmaßnahmen ein.

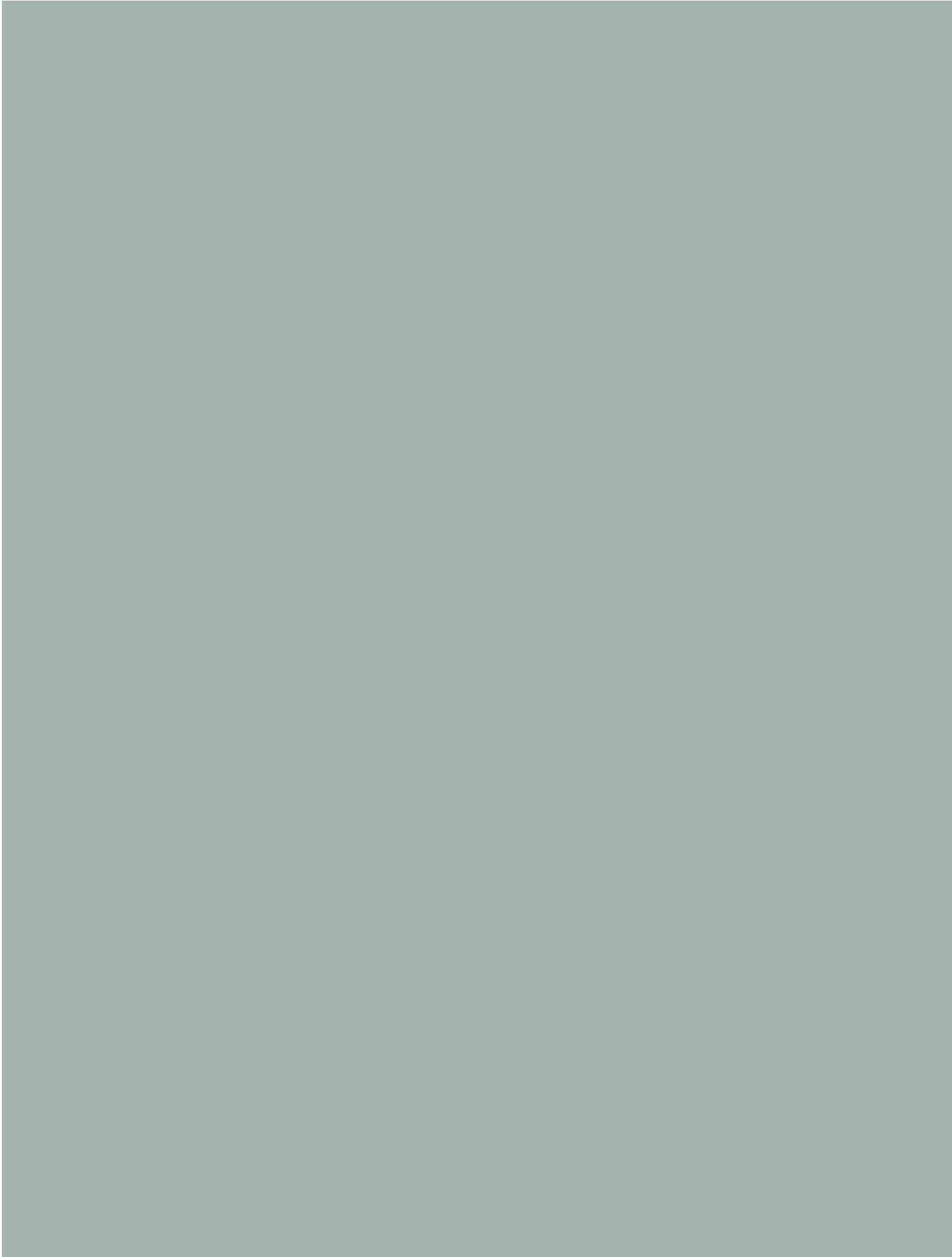
Fazit

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.

Den Fortbestand des Unternehmens gefährdende Risiken haben wir nicht festgestellt; darüber hinaus sind derartige Risiken aus heutiger Sicht auch für die absehbare Zukunft nicht zu erkennen.

Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NW

Der gemäß § 108 II 2 der Gemeindeordnung NW erforderliche Bericht zur Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung und -erreichung ist auf der Seite 20 dieses Geschäftsberichtes abgedruckt.



3

Jahresabschluss

Seite

52	Bilanz
53	Gewinn- und Verlustrechnung
54	Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens
56	Anhang: Kapitalflussrechnung
57	Anhang: Erläuterungen

Bilanz

Bilanz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
zum 31. Dezember 2007

Aktiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2007 €	31.12.2006 Tsd. €
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		5.140.366	6.124
Sachanlagen		880.498.758	778.375
Finanzanlagen		10.763.722	10.958
		896.402.846	795.457
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	16.277.515	16.860
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	95.681.179	33.785
Flüssige Mittel	4	2.083.377	3.237
		114.042.071	53.882
Rechnungsabgrenzungsposten		52.481	81
		1.010.497.398	849.420

Passiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2007 €	31.12.2006 Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	5	78.300.000	78.300
Kapitalrücklage	6	132.223.093	122.381
		210.523.093	200.681
Sonderposten mit Rücklageanteil	7	405.541.824	250.514
Rückstellungen	8	100.126.800	89.353
Verbindlichkeiten	9	278.500.340	292.116
Rechnungsabgrenzungsposten	10	15.805.341	16.756
		1.010.497.398	849.420

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2007 (1. Januar – 31. Dezember 2007)

	Textziffer im Anhang	2007 €	2006 Tsd. €
Umsatzerlöse	11	188.574.455	177.227
Veränderung des Bestandes an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen		-285.138	237
Andere aktivierte Eigenleistungen	12	6.587.528	6.609
Gesamtleistung		194.876.845	184.073
Sonstige betriebliche Erträge	13	32.000.958	29.608
Materialaufwand	14	-92.804.248	-91.238
Personalaufwand	15	-158.440.521	-159.870
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	16	-40.715.859	-32.776
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-25.425.372	-22.645
Beteiligungsergebnis	18	-551.182	-84
Zinsergebnis	19	-11.907.387	-11.264
Abschreibungen auf Finanzanlagen	20	-1.238.353	-1.360
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-104.205.119	-105.556
Sonstige Steuern	21	-270.476	-340
Unternehmensergebnis		-104.475.595	-105.896
Erträge aus Verlustübernahme		104.475.595	105.896
Jahresüberschuss		-	-

Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagenachweis der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2007 (1. Januar – 31. Dezember 2007)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2007
	1.1.2007	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	13.648	946	2	3.521	18.113
Geleistete Anzahlungen	3.925	254	0	-3.521	658
	17.573	1.200	2	0	18.771
Sachanlagen					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	195.084	3.673	604	1.298	199.451
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	66.837	11	19.582	2	47.268
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	261.921	3.684	20.186	1.300	246.719
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	557.460	25.042	4.869	26.696	604.329
Fahrzeuge für den Personenverkehr	676.349	14.612	19.259	49.339	721.041
Maschinen und maschinelle Anlagen	39.297	417	200	323	39.837
Technische Anlagen und Maschinen	1.273.106	40.071	24.328	76.358	1.365.207
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	67.479	6.129	1.477	7.248	79.379
Fertige Anlagen	1.602.506	49.884	45.991	84.906	1.691.305
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	460.967	133.706	0	-84.906	509.767
	2.063.473	183.590	45.991	0	2.201.072
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	970	174	0	0	1.144
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.503	0	347	0	2.156
Beteiligungen	9.416	948	0	0	10.364
Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen	490	0	0	0	490
Sonstige Ausleihungen	8.229	504	506	0	8.227
	21.608	1.626	853	0	22.381
Anlagevermögen gesamt	2.102.654	186.416	46.846	0	2.242.224

	Kumulierte Investitionszuschüsse	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen	Buchwerte 31.12.2007	Buchwerte 31.12.2006	nachrichtlich: Abschreibungen des lfd. Jahres
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	749	0	12.882	4.482	2.199	1.569
	0	0	0	658	3.925	0
	749	0	12.882	5.140	6.124	1.569
	98.008	0	65.108	36.335	37.171	1.816
	37.262	0	7.434	2.572	4.345	307
	135.270	0	72.542	38.907	41.516	2.123
	375.073	0	128.250	101.006	79.071	7.377
	317.217	0	203.237	200.587	168.259	19.793
	12.559	0	20.983	6.295	8.946	2.987
	704.849	0	352.470	307.888	256.276	30.157
	15.557	0	39.885	23.937	19.616	6.867
	855.676	0	464.897	370.732	317.408	39.147
	0	0	0	509.767	460.967	0
	855.676	0	464.897	880.499	778.375	39.147
	0	0	688	456	456	174
	0	0	0	2.156	2.503	0
	0	0	7.694	2.670	2.619	897
	0	0	0	490	490	0
	0	196	3.235	4.992	4.890	167
	0	196	11.617	10.764	10.958	1.238
	856.425	196	489.396	896.403	795.457	41.954

Kapitalflussrechnung

In der nachfolgenden nach DRS 2 erstellten Kapitalflussrechnung wird die Finanzlage des Unternehmens durch Überleitung der Zahlungsströme auf den Bestand an liquiden Mitteln dargestellt.

Die sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge beinhalten die ratierliche Auflösung des in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten eingestellten Barwertvorteils aus drei US-Leases (1,0 Mio. €).

In den Finanzmittelfonds sind die Kassenbestände und Bankguthaben einbezogen.

Kapitalflussrechnung	2007	2006
	Tsd. €	Tsd. €
Periodenergebnis	0	0
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	41.758	33.965
Zunahme der Rückstellungen	10.774	4.358
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-957	-957
Gewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-2.823	-234
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-61.285	-17.962
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-2.861	-26.610
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-15.394	-7.440
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	4.880	174
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-200.450	-182.121
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	195.832	87.628
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagevermögen	-1.200	-1.884
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-1.626	-2.686
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	853	1.020
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-1.711	-97.869
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	9.842	8.808
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	30.000	110.000
Auszahlungen aus der Tilgung von Ausleihungen und Krediten	-23.891	-12.049
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	15.951	106.759
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-1.154	1.450
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	3.237	1.787
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	2.083	3.237

Erläuterungen – 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 bzw. zehn 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.

Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt, sobald diese fertig gestellt sind.

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.

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 wie Frachten, Zölle sowie Kostenminderungen (Skonti und andere) werden entsprechend berücksichtigt. Bestandsrisiken, die sich aus einer geminderten Verwertbarkeit ergeben, wurden berücksichtigt.

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 noch nicht mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten verrechneten Investitionszuschüsse werden zur Verbesserung der Klarheit und Übersichtlichkeit des Jahresabschlusses als Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß R 6.5 Abs. 4 EStR ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen – unter Anwendung der Richttafeln 2005G – entsprechend dem Teilwertverfahren mit einem Zinsfuß von 4,5 Prozent bewertet; ein Zinsfuß von 6 Prozent wurde daneben für die ergänzende betriebliche Altersversorgung und Entgeltumwandlung angewendet.

Bei den sonstigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen angemessen und ausreichend berücksichtigt. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Beihilfen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem Zinsfuß von unverändert 4,5 Prozent bewertet.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Rückzahlungsbetrag passiviert.

Segmentberichterstattung

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

Derivative Finanzinstrumente

Derartige Geschäfte wurden im Jahr 2007 nicht getätigt.

Erläuterungen zur Bilanz

1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Jahr 2007 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Anteilsbesitz	Anteil am Kapital in Prozent	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis	
			Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	440	2007	–
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2007	–
RC Data GmbH, Köln (RC Data)	100,0	-148	2006	-174*
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)**	51,0	100	–	–
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	49,0	1.483	2006	59
RailConsult GmbH, Köln (RC) i.L.	25,0	–	–	–
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	24,5	770	2006/2007 (30.9.)	692
Regionalverkehr Köln GmbH, Köln (RVK)	12,5	7.378	2006	-7.150

* Bilanzverlust, der 2007 ausgeglichen wurde

** Gründung in 2007

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

Mit der KSG und der Westigo bestehen Organverträge mit Ergebnisausschlussvereinbarung.

2 Vorräte

	31.12.2007 Tsd. €	31.12.2006 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.772	16.064
Unfertige Leistungen	420	705
Waren	86	91
Gesamt	16.278	16.860

3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2007	31.12.2006
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.118	5.330
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	74.736	23.300
Sonstige Vermögensgegenstände	6.827	5.155
Gesamt	95.681	33.785

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

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen mit 1,8 (2006: 0,9) Mio. € die Stadt Köln.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten unverändert 2,6 Mio. € Forderungen gegen die Stadt Köln.

4 Flüssige Mittel

Hier sind Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten erfasst.

5 Gezeichnetes Kapital

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

6 Kapitalrücklage

Zur Finanzierung der Infrastruktur stellten die Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH und die Stadt Köln 8,0 bzw. 1,8 Mio. € in die Kapitalrücklage ein.

7 Sonderposten mit Rücklageanteil

Dem Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß R 6.5 Abs. 4 EStR wurden 195,8 Mio. € zugeführt; 40,8 Mio. € wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

8 Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 35,4 (2006: 34,8) Mio. € sowie sonstige Rückstellungen von 64,7 (2006: 54,6) Mio. €.

Pensionsrückstellung	31.12.2007	31.12.2006
	Tsd. €	Tsd. €
Versorgungsverpflichtungen	25.920	25.601
Sachleistungsverpflichtungen	8.274	7.708
Vorruhestandsverpflichtungen	1.205	1.450
Gesamt	35.399	34.759

1,2 (2006: 1,4) 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 2007 133,1 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Verpflichtungen:

Sonstige Rückstellungen	31.12.2007	31.12.2006
	Tsd. €	Tsd. €
für den Personal- und Sozialbereich	43.702	40.218
für Instandhaltung	9.392	2.926
für Umweltschutz	1.595	1.686
für Haftpflichtleistungen	1.413	1.964
Übrige	8.626	7.800
Gesamt	64.728	54.594

Von den sonstigen Rückstellungen haben 7,7 (2006: 7,9) Mio. € langfristigen Charakter.

9 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten	mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2007	31.12.2006
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	36.350	62.131	106.549	205.030	191.602
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	70	–	–	70	599
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.941	–	–	34.941	54.660
davon gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(101)	–	–	(101)	(437)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.249	12.051	12.296	27.596	34.645
Sonstige Verbindlichkeiten	6.994	3.869	–	10.863	10.610
davon gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(405)	–	–	(405)	(–)
davon aus Steuern	–	–	–	(1.277)	(1.153)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	–	–	–	(20)	(47)
Gesamt	81.604	78.051	118.845	278.500	292.116
Vorjahr	91.853	97.493	102.770		

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind – wie im Vorjahr – 4,8 Mio. € Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 5. Vermögensbildungsgesetzes enthalten.

10 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten werden im Wesentlichen die Barwertvorteile aus drei US-Leases, die über die Vertragslaufzeiten aufgelöst werden, ausgewiesen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 214,6 Mio. €, davon 193,7 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden. Jährliche Zahlungsverpflichtungen von 9,6 Mio. € für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

	2007	2006
	Tsd. €	Tsd. €
Fahrgelderlöse	155.586	143.871
Abgeltungszahlungen	12.931	10.328
Periodenfremde Verkehrserlöse	1.589	2.781
Übrige Verkehrserlöse	4.343	5.845
Verkehrserlöse gesamt	174.449	162.825
Sonstige Umsatzerlöse	14.125	14.402
Gesamt	188.574	177.227

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 Andere aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen betreffen vor allem aktivierte Personalkosten für die Nord-Süd Stadtbahn.

13 Sonstige betriebliche Erträge

	2007	2006
	Tsd. €	Tsd. €
Ausgleichszahlungen interlokale Verkehre	9.465	9.605
Zuschüsse	6.366	8.529
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4.938	251
Auflösung von Rückstellungen	2.178	2.347
Schadenersatzleistungen	1.808	2.192
Übrige	7.246	6.684
Gesamt	32.001	29.608

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

14 Materialaufwand

	2007 Tsd. €	2006 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	36.729	36.982
Bezogene Leistungen	56.075	54.256
Gesamt	92.804	91.238

15 Personalaufwand

	2007 Tsd. €	2006 Tsd. €
Löhne und Gehälter einschl. sonstige Personalaufwendungen	121.244	120.639
Soziale Abgaben	23.874	25.703
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	13.323	13.528
davon Altersversorgung	(12.410)	(12.392)
Gesamt	158.441	159.870

Im Jahresdurchschnitt betrug die Anzahl der Arbeitnehmer 3.071 (2006: 3.056); einschließlich der 99 (2006: 95) Auszubildenden betrug die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr 3.170 (2006: 3.151).

16 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen von 40,7 Mio. € entfallen 39,1 (2006: 30,8) Mio. € auf Sachanlagen und 1,6 (2006: 1,9) Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände. In 2007 wurden Abschreibungen von 1,6 Mio. € nach § 253 Absatz 2 Satz 3 HGB und steuerliche AfA nach § 6b EStG in Höhe von 0,3 Mio. € vorgenommen.

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2007 Tsd. €	2006 Tsd. €
Vertriebs- und Verwaltungskosten	7.777	7.363
Umlagen Konzernunternehmen	4.554	4.480
Rückstellung Altersteilzeit	2.603	2.851
Versicherungen	2.168	2.631
Verluste aus Anlageabgängen	2.116	16
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens	477	320
Übrige	5.730	4.984
Gesamt	25.425	22.645

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind u.a. 1,6 Mio. € für Mieten, Pachten, Gebühren und Beiträge sowie 1,4 Mio. € für die externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiter enthalten.

18 Beteiligungsergebnis

	2007 Tsd. €	2006 Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	173	110
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-724	-194
Gesamt	-551	-84

Ausgewiesen sind hier im Wesentlichen die Erträge aus der Beteiligung an der DKS von 129 (2006: 110) Tsd.€ und der SOV von 44 Tsd.€ sowie die Übernahme des Verlustes der Westigo.

19 Zinsergebnis

	2007 Tsd. €	2006 Tsd. €
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	76	96
davon aus verbundenen Unternehmen	(35)	(54)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	44	39
davon aus verbundenen Unternehmen	(12)	(18)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.027	-11.399
davon an verbundene Unternehmen	(-3.916)	(-4.533)
Gesamt	-11.907	-11.264

20 Abschreibungen auf Finanzanlagen

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

21 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten vor allem Grund- und Kraftfahrzeugsteuer.

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 elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

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 2007:

Ausgleichsanspruch	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2007	Restausgleich aus Vorjahren	Summe der Ausgleichsbeträge
	€	€	€
§ 45a PBefG (Ausbildungsverkehr BOStrab)	3.559.606	-1.152.598	2.407.008
§ 6a AEG (Ausbildungsverkehr EBO)	271.776	-100.229	171.547
§ 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG (Ruhegelder u. Renten)	300.000	-	300.000
Gesamt	4.131.382	-1.252.827	2.878.555

Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes sind auf den Seiten 16 und 17 angegeben.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes

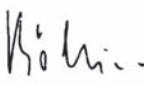



Die Vergütungen an den Aufsichtsrat stellten sich auf 53.948 €. Die Gesamtbezüge des Vorstandes betrugen 1.325.646 €. Für Vorstandsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2007 Kredite in Höhe von 13.958 €.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden an Pensionen 868.067 € aufgewendet; für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen von 9.978.206 €.

Köln, den 31. März 2008

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand





 Böllinger Reinarz Wurbs Weber

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk haben wir wie folgt erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln**, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Köln, den 21. Mai 2008

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



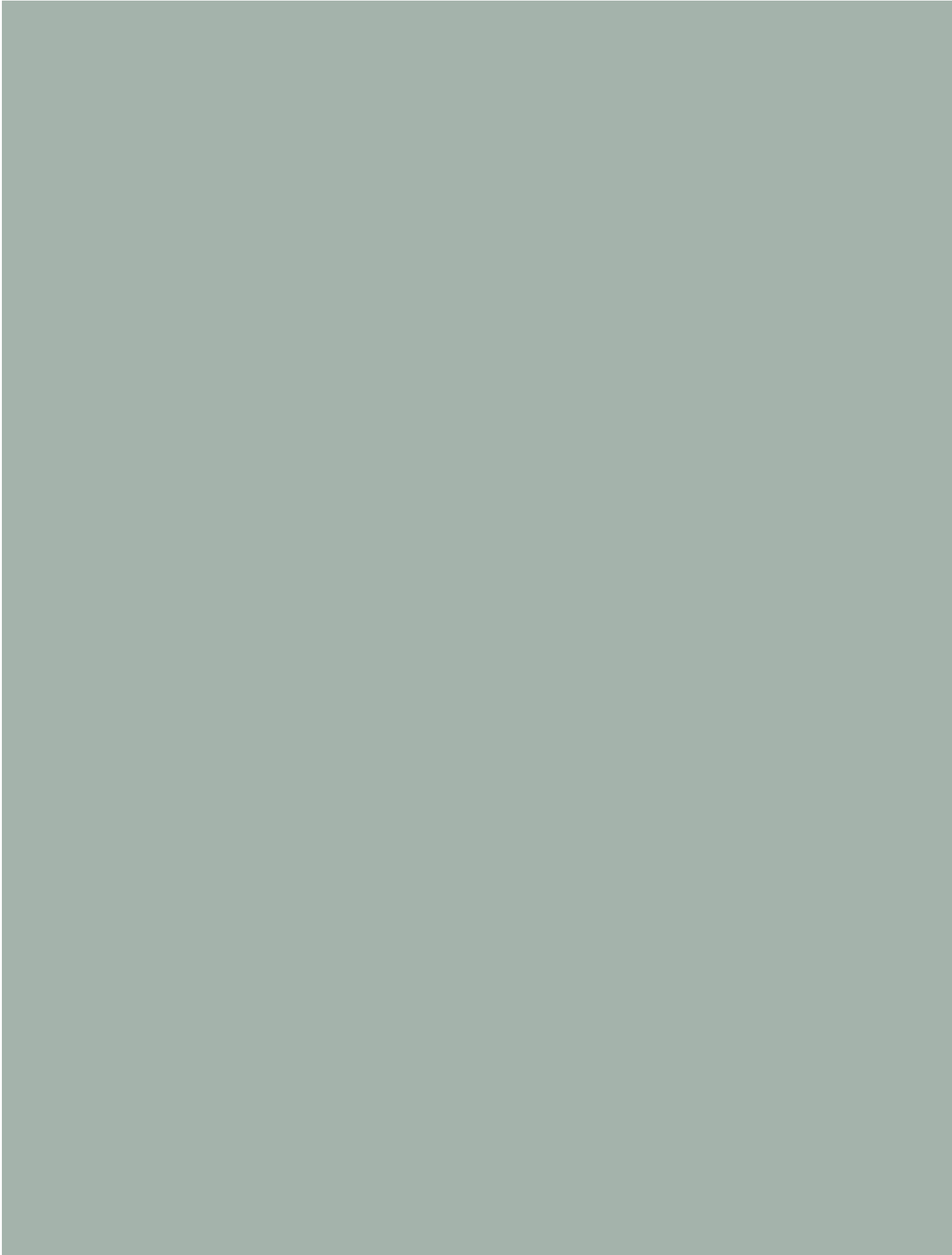
(Henseler)

Wirtschaftsprüfer



(Brandt)

Wirtschaftsprüfer



4

Anlagen

Seite

72	Glossar/Stichwortverzeichnis – Branchenübliche Fachausdrücke
76	Glossar/Stichwortverzeichnis – Finanztechnische Fachausdrücke
81	Abkürzungsverzeichnis
82	Zehnjahresübersichten

Branchenübliche Fachausdrücke

		Seite
Abgeltungszahlungen	<p>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</p> <p>→ im Ausbildungsverkehr für die verbilligte Beförderung von Auszubildenden, Schülern und Studenten gem. § 45a PBefG (Personenbeförderungsgesetz)/§ 6a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz),</p> <p>→ für die Freifahrt von Schwerbehinderten im ÖPNV gem. § 148 SGB IX,</p> <p>→ für verbundbedingte Mindererlöse.</p>	29, 30, 42, 46, 64, 75
Ausbildungsverkehr	<p>Verkehr für Auszubildende, Schüler und Studenten von und zur Ausbildungsstätte, für den gem. § 45a PBefG + § 6a AEG von der öffentlichen Hand Ausgleichszahlungen auf den aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis geleistet werden.</p>	26, 30, 42, 68, 72
BarTicket	<p>Fahrausweis, der am Automaten oder in einem KundenCenter gekauft wird und kein ZeitTicket ist.</p>	27, 29, 30
Betrauerung	<p>Festlegung durch die öffentliche Hand, welche Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung finanziert werden.</p>	72
Betriebsleistung	<p>Verkehrsangebot in einem bestimmten Zeitraum, wird in Wagen-km und Platz-km gemessen.</p>	74, 75
Durchschnittserlös	<p>Quotient aus Fahrgelderlösen eines Abrechnungszeitraumes und der Zahl der (entgeltlichen) Beförderungsfälle des gleichen Zeitraumes.</p>	31
Fahrgelderlös	<p>Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.</p>	24, 29, 30, 46, 47, 64, 72, 75
Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen	<p>Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde. Maßgeblich ist die Verletzung wirtschaftlicher Interessen, wie sie in höheren Kosten, geringeren Einnahmen oder einem geringeren Gewinn zum Ausdruck kommt.</p>	41, 72

		Seite
HandyTicket	Einzelfahrausweis, der per Mobiltelefonat geordert und binnen Sekundenfrist auf dem Handydisplay angezeigt wird; bezahlt wird per Abbuchung.	29
Individualverkehr	Verkehr, der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit privaten Motorfahrzeugen abgewickelt wird.	73
JobTicket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den ein Unternehmen seinen Mitarbeitern für die täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte kostengünstig überlässt.	27, 28, 30
Linienverkehr	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.	20, 27, 29, 73, 75
Marketing	Sammelbegriff für alle Maßnahmen, die der Absatzförderung dienen.	32
MonatsTicket	Zeitfahrausweis , der einen Monat gültig ist.	28, 30
Nahverkehr	Beförderung von Fahrgästen in einem Umkreis von 50 km um die Ortsmitte, wobei eine Großstadt auch mehrere Ortsmittelpunkte haben kann.	21, 26, 40, 42
Niederflurfahrzeuge	Busse, Stadt- und Straßenbahnen mit abgesenktem Fahrzeugboden, der insgesamt zu einer fahrgastfreundlicheren Einstiegssituation führt und insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die ÖPNV-Benutzung erleichtern soll.	73
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	Form der Personenbeförderung mit Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen, Taxen und Wasserfahrzeugen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs, bei denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eine Reichweite von nicht mehr als 50 km hat.	11, 20, 21, 22, 26, 32, 40, 41, 42, 43, 46, 48, 49, 59, 80, 81
Park+Ride-Platz	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 P abgestellt wird.	81, 82

		Seite
Personenkilometer	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt. (Nachfrageorientierte) Messzahl für die Verkehrsleistung des Personenverkehrs.	82
Platzkilometer	Produkt aus den gefahrenen Wagenkilometern und der (durchschnittlichen) Platzzahl der eingesetzten Fahrzeuge. (Angebotsorientierte) Messzahl für die Betriebsleistung im Personenverkehr.	82
RBBL	Rechnergesteuertes Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem im ÖPNV zur Minimierung von Verlustzeiten sowie zur Erfassung der aktuellen Fahrzeugstandorte zur Berechnung von Fahrplanabweichungen. Beinhaltet auch Technik zur Störungsbeseitigung, Fahrgastinformation sowie zur Beeinflussung von Lichtsignalen.	40, 81
Reiseweite, mittlere	Ein durch Zählung ermittelter und in Kilometern ausgedrückter Mittelwert der von allen Fahrgästen bzw. einer Gruppe, einer Linie, eines Betriebszweiges oder eines Netzes zwischen ihrer jeweiligen Einstiegs- und Zielhaltestelle zurückgelegten Entfernung.	74
Restrukturierung	Steuerung der betrieblichen Erlös- und Kostenentwicklung zur Erreichung bzw. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit am Markt.	48
Schildvortrieb	Verfahren zur Herstellung von Tunnelstrecken, z.B. im U-Bahnbau, bei dem mit Hilfe eines lasergesteuerten Schneid- und Fräskopfes das Erdreich gelöst wird, um es anschließend wegspülen und die entstandene Röhre unmittelbar mit Beton-Tübbingen versteifen zu können.	43
SchülerTicket	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.	28
Schülerverkehr, freigestellter	Schülerverkehr gemäß § 1 Nr. 4 d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungstarifes (Freistellungsverordnung).	28
Schwerbehinderten-Freifahrt	Gemäß § 148 SGB IX erhalten ÖPNV-Unternehmen als Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter, die aufgrund ihrer eingeschränkten Bewegungsfähigkeit kostenfrei befördert werden müssen, Erstattungsleistungen.	74

		Seite
SemesterTicket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den Studenten für die täglichen Wege von und zur Hochschule erhalten und mit der Einschreibgebühr semesterweise bezahlen.	28
Sonderverkehr	Bedarfsorientiertes Verkehrsangebot außerhalb des Linienverkehrs .	75
Verkehrserlöse	Umsatzerlöse im ÖPNV (Fahrgelderlöse, Abgeltungszahlungen , übrige Verkehrserlöse).	29, 30, 31, 46, 64
Verkehrsleistung	Die im Verkehr in Anspruch genommene Leistung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Sie wird im ÖPNV in Personenkilometer gemessen.	59, 74, 82,
Wagenkilometer	Auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein Wagenkilometer wird geleistet, wenn ein Fahrzeug 1 Kilometer zurücklegt.	74, 82
ZeitTicket	Bezeichnung für einen Fahrausweis mit unbeschränkter Fahrtenzahl innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.	27, 29, 30, 72

Finanztechnische Fachausdrücke

		Seite
Abschreibungen	Rechentechnisches Verfahren zur Erfassung der Wertminderung von Vermögensgegenständen infolge Alterung oder Verschleiß. Als Begriff des unternehmerischen Rechnungswesens wird zum einen unter A. die Buchung eines Aufwandes zu Lasten eines aktiven Bestandskontos verstanden (bilanzielle A.). Zum anderen bezeichnet A. die Erfassung und Verrechnung des betriebsbedingten Werteverzehrs mehrjährig zu nutzender Vermögensgegenstände in der Kostenrechnung (kalkulatorische A.).	31, 33, 53, 55, 56, 57, 58, 65, 66, 67, 79, 80, 84
Anlagevermögen	Vermögensgegenstände, die zur dauerhaften Nutzung bestimmt sind.	1, 34, 35, 36, 51, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 64, 65, 77, 80, 84
Aufwandsdeckungsgrad	Verhältnis der gesamten Erträge zu den gesamten Aufwendungen des gleichen Zeitraumes.	33, 84
Barwertvorteil	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. ergibt sich aus der Differenz des Barwertes der Mietraten zwischen Hauptmietvertrag und Untermietvertrag.	56, 63
Cash flow	Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Sie zeigt an, welche (freien) Mittel zur Schuldentilgung oder für Investitionen zur Verfügung stehen. Der C. wird als Reingewinn zuzüglich Aufwendungen, die keine Ausgaben sind, vermindert um Erträge, die zu keinen Einzahlungen geführt haben, definiert.	37, 56, 77, 78, 84
Eigenkapital	Gesamtwert des Vermögens eines Unternehmens (Aktiva) abzüglich der vorhandenen Schulden. Das E. setzt sich bei Aktiengesellschaften grundsätzlich zusammen aus dem Grundkapital, der Kapital- und der Gewinnrücklage , dem Gewinn- oder Verlustvortrag sowie dem Jahresüberschuss oder -fehlbetrag. Bei der Ermittlung des E. wurden 50 Prozent des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	35, 36, 37, 52, 60, 77, 78, 84
Eigenkapitalquote	Verhältnis der Eigenkapital summe zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).	35, 84
Finanzschulden	Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Darlehen und Hypotheken.	35, 36, 78, 84

		Seite
Flüssige Mittel	Guthaben in Form von Kassenbeständen und Gutschriften bei Kreditinstituten.	35, 36, 52, 61
Fremdkapital	Teil des Gesamtkapitals, der dem Unternehmen von außen zur Verfügung gestellt wird, getilgt und in der Regel auch verzinst werden muss. Zum F. gehören z.B. Darlehen sowie Bank- oder Lieferantenkredite. Bei der Ermittlung des F. wurden 50 Prozent des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	36, 84, 77
Fremdkapital, kurzfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-)Laufzeit von bis zu einem Jahr.	84
Fremdkapital, langfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-)Laufzeit von über einem Jahr.	36
Gesamtkostenverfahren	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.	57
Gesamtleistung	Summe der Umsatzerlöse, der Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen und der anderen aktivierten Eigenleistungen einer bestimmten Rechnungsperiode.	31, 32, 38, 46, 53, 78, 79, 84
Investitionen	Bindung flüssiger Mittel in Gegenständen des Anlagevermögens . 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.	1, 25, 34, 35, 37, 40, 42, 46, 47, 56, 76, 78
Kapitalflussrechnung	Darstellung der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschafteten und der sonstigen Finanzierungsmittel (Mittelherkunft) und Offenlegung der Mittelverwendung. In der K. gem. DRS2 sind die Zahlungsströme getrennt nach den Cash flows aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit gegliedert.	1, 37, 51, 56
Kapitalrücklage	Rücklage , bei der Vermögenswerte von außen (z.B. Zuzahlungen, die Gesellschafter in das Eigenkapital leisten) zufließen.	35, 52, 61

		Seite
Materialintensität	Verhältnis des Materialaufwandes zur Gesamtleistung .	84
Netto-Finanzierungsquote	Quotient aus Cash flow eines Zeitraumes und Netto-Investitionen im gleichen Zeitraum.	84
Netto-Investitionen	Investitionen eines Unternehmens nach Absetzung ver-rechneter Investitions zuschüsse für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge.	78, 84
Nettoverschuldung	Finanzschulden eines Unternehmens nach Abzug der flüs-sigen Mittel .	35
Niederstwertprinzip	Vorschrift, nach der am Bilanzstichtag bei Gegenständen des Umlaufvermögens von den Anschaffungs- oder Her-stellungskosten dann abgewichen werden muss, wenn der Börsen- oder Marktpreis niedriger ist (§ 255 Abs. 2 HGB).	58
Organschaft	Finanzielle, wirtschaftliche und organisatorische Eingliederung eines Unternehmens in ein anderes, bei der der unternehmer-ische Wille des anderen Unternehmens (Muttergesellschaft) maßgebend ist. Die O. bildet auch die steuerliche Basis für die bei Verkehrsbetrieben und Energieversorgungsunternehmen häufig anzutreffenden Holdinggesellschaften.	30, 67, 78
Personalintensität	Verhältnis des Personalaufwandes zur Gesamtleistung .	32, 84
Produktivität	Verhältnis von Ausbringung zu Einsatz. Die P. kann durch Mengen- oder Wertgrößen ausgedrückt werden.	21, 38
Rechnungsabgrenzungs-posten	Zahlungen, die schon in der Berichtsperiode im Voraus geleis-tet (aktiver R.) bzw. im Voraus erhalten (passiver R.) wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.	52, 56, 63, 81
Rentabilität	Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital.	78
Richttafeln 2005G	In der Pensionsversicherungsmathematik verwendete Tabel-len von Klaus Heubeck, die über eine Vielzahl von Wahrschein-lichkeiten, so Sterbe- und Invalidisierungswahrscheinlichkeit, getrennt nach Alter und Geschlecht, Aufschluss geben.	59
Rücklage	Teil des Eigenkapitals , der über das gezeichnete Kapital eines Unternehmens hinaus zur Verfügung steht. Die R. dient z.B. dem Gläubigerschutz (Kapitalsicherung) und der Selbst-finanzierung.	79

		Seite
Rückstellungen	Verbindlichkeiten, die am Bilanzstichtag hinsichtlich ihrer Höhe oder/und ihrer Fälligkeit noch ungewiss sind, z.B. für unterlassene Instandhaltungen, Pensionen und sonstige Ansprüche.	35, 36, 52, 56, 59, 62
Sachanlagenintensität	Verhältnis der Sachanlagen zum Gesamtvermögen (Bilanzsumme).	84
Sonderposten mit Rücklageanteil	Beträge in der Handelsbilanz, die aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften zu Ergebnisminderungen führen. S. sind entweder steuerfreie Rücklagen , die erst bei ihrer Auflösung zu versteuern sind, oder über die handelsüblichen Vorschriften hinausgehende Abschreibungen .	34, 35, 36, 52, 58, 61, 76, 77
Umlaufvermögen	Sammelbegriff für Vermögensgegenstände in der Bilanz, die gewöhnlich nur für einen kurzen Zeitraum im Unternehmen verbleiben. Zum U. gehören z. B. das Vorratsvermögen, Forderungen, Bankguthaben und Kassenbestände.	52, 66, 78, 84
Umsatzrentabilität	Verhältnis des Unternehmensergebnisses (vor Ertragsteuern und Zinsaufwand) zu den Umsatzerlösen.	84
Unternehmensleistung	Zwischensumme der betrieblichen Wertschöpfungsrechnung bezogen auf den Entstehungsteil. Sie ergibt sich aus den um sämtliche Erträge, die sich nicht aus der Verfolgung der Zielsetzung des Unternehmens ergeben, reduzierten Gesamterträgen des Unternehmens im Wirtschaftsjahr.	79
Vorleistung	Abzugsposition der auf den Entstehungsteil bezogenen betrieblichen Wertschöpfungsrechnung . Sie ergibt sich aus den durch andere Unternehmen erbrachten Material- und Dienstleistungen sowie den planmäßigen Abschreibungen und Wertberichtigungen im Wirtschaftsjahr.	79
Wertschöpfung	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 W. als Differenz zwischen der Unternehmensleistung und den Vorleistungen. Die Verteilungsrechnung ermittelt die W. aus den Einzelkomponenten Arbeit, Staat und Kapital.	79

		Seite
Zuschreibungen	Erhöhung des Buchwertes von Gegenständen des Anlagevermögens als Folge einer Wertzunahme, ohne dass sich die Substanz oder Wesensart des Vermögensgegenstandes geändert hat, oder als Korrektur übermäßiger Abschreibungen früherer Rechnungsperioden.	55
Zuschüsse	Finanzielle Zuwendungen, die nicht in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit einer Gegenleistung des Berechtigten stehen und die nicht oder nur bedingt rückzahlbar sind. Z. werden im ÖPNV-Bereich als Investitionszuschuss , z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, oder zur Deckung eines bestimmten Aufwandes, z.B. für Abgeltungs- oder Ausgleichszahlungen gemäß §§ 45a PBefG/6a AEG, gewährt.	32, 47, 64, 68

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	RAP	Rechnungsabgrenzungsposten
AfA	Absetzung für Abnutzung	RBBL	Rechnergesteuertes Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem
BEKA	Eigenname: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH	RC Data	Eigenname: Rail Consult Data GmbH
BIP	Bruttoinlandsprodukt	RVK	Eigenname: Regionalverkehr Köln GmbH
BOStrab	Betriebsordnung Straßenbahn	SGB	Sozialgesetzbuch
DIN	Deutsche Industrie-Norm	SMS	Short Message Service
DKS	Eigenname: Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH	SOV	Eigenname: Schilling Omnibusverkehr GmbH
DRS2	Deutscher Rechnungslegungs-Standard Nr. 2	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
DV	Kurzform von „EDV“	TV-N NW	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe NW
EBO	Eisenbahn-Betriebsordnung	UITP	Eigenname: Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen, Brüssel
EDV	Elektronische Datenverarbeitung	U-/S-Bahn	U- und S-Bahn
EG	Europäische Gemeinschaft	VDV	Eigenname: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., Köln
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme (EG-Öko-Audit-Verordnung)	ver.di	Eigenname: Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
EN	Europa-Norm	VOB/VOL	Verdingungsordnung für (Bau-)Leistungen
EstG	Einkommensteuergesetz	VRS	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
EstR	Einkommensteuerrichtlinie	Westigo	Eigenname: Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen
EU	Europäische Union	WJT	Weltjugendtag
EuGH	Europäischer Gerichtshof in Luxemburg	ZVK	Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln
ff.	folgende (Seiten/Paragrafen)		
GO NW	Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen		
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz		
HGB	Handelsgesetzbuch		
HGK	Eigenname: Häfen und Güterverkehr Köln AG		
IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer		
IHK	Industrie- und Handelskammer zu Köln		
ISO	International Organization for Standardization		
IT	Informationstechnologie		
ITF	Integraler Taktfahrplan NW		
KSG	Eigenname: Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH		
KSV	Eigenname: Kölner Schulbusverkehr GmbH		
MdR	Mitglied des Rates der Stadt Köln		
Mofis	Mobiles Fahrgastinformationssystem		
NSB	Nord-Süd Stadtbahn		
NW/NRW	Bundesland Nordrhein-Westfalen		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
PBefG	Personenbeförderungsgesetz		
PC	Personal Computer		
PKW	Personenkraftwagen		
ppa.	per procura		
P+R	Park + Ride		

Zehnjahresübersicht

	1998	1999	2000	2001
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)				
Einwohner	1.011.912	1.014.837	1.017.721	1.021.629
Haushalte	508.431	510.577	513.264	514.268
Schüler (15.10.)	144.249	143.451	145.812	148.995
Studenten (31.10.)	82.970	84.418	82.707	83.678
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	440.569	457.875	466.601	471.811
Arbeitslose	58.579	54.813	50.810	52.465
zugelassene Kfz	461.079	471.007	479.776	481.546
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	543	553	561	563
Mitarbeiter (31.12.)				
Arbeitnehmer	3.284	3.181	3.223	3.235
Auszubildende	76	83	90	95
Gesamt	3.300	3.264	3.313	3.330
Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	1,0	-1,1	1,5	0,5
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)				
Haltestellen				
Stadtbahn	221	222	223	223
Bus	635	638	648	651
Fahrzeuge				
Stadtbahn	391	348	339	342
Bus	205	206	204	203
Anzahl der Linien				
Stadtbahn	15	15	15	15
Bus	42	42	42	42
Linienlänge (in km)				
Stadtbahn	290	282	286	286
Bus	441	441	455	456
Park+Ride-Plätze	3.856	3.859	3.859	3.859
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)				
Wagenkilometer	52,8	53,0	53,2	52,9
Platzkilometer	7.476	7.464	7.534	7.457
Personenkilometer	1.197	1.224	1.227	1.244
Fahrgäste	225,3	230,0	230,9	233,7
Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	0,6	2,1	0,4	1,2
Platzausnutzung (in Prozent)	16,0	16,4	16,3	16,7
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	176	179	178	181

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	1.020.116	1.020.603	1.022.627	1.023.101	1.024.346	1.025.094
	515.761	516.838	523.733	528.823	531.290	532.513
	149.336	150.713	151.385	151.758	150.895	151.057
	85.217	85.183	70.413	71.675	70.793	n.n.
	466.453	452.782	439.882	435.199	434.341	443.668
	56.310	60.259	58.733	66.749	60.948	55.984
	481.867	477.900	475.114	474.578	477.683	480.071
	562	557	552	550	552	554
	3.253	3.111	3.044	3.037	3.070	3.103
	98	97	104	107	107	111
	3.351	3.208	3.137	3.144	3.177	3.214
	0,6	-4,3	-2,2	0,2	0,1	1,2
	222	221	221	221	222	222
	653	649	654	657	655	657
	359	362	363	369	380	381
	205	207	202	204	224	211
	15	15	15	15	15	11
	40	39	44	44	44	44
	287	288	288	284	285	237
	469	472	526	525	526	521
	4.680	4.680	4.814	4.814	5.244	5.244
	53,4	55,0	54,2	53,6	54,3	53,4
	7.541	7.687	7.691	7.674	7.741	7.726
	1.273	1.289	1.280	1.337	1.308	1.337
	238,8	241,9	240,1	247,1	245,5	252,0
	2,2	1,3	-0,7	2,9	-0,6	2,7
	16,9	16,8	16,6	17,4	16,9	17,3
	184	186	184	189	187	193

Zehnjahresübersicht

in Mio. €	1998	1999	2000	2001
Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatz	161,5	161,7	160,8	153,3
Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	9,1	0,1	-0,6	-4,7
Gesamtleistung	165,3	164,7	164,2	156,2
je Mitarbeiter (in €)	51.212	51.129	51.546	48.618
Materialaufwand	88,7	78,3	77,8	82,7
Personalaufwand	147,6	151,8	151,2	149,8
Löhne u. Gehälter/Sozialabgaben	135,6	142,0	140,7	142,9
je Mitarbeiter (in €)	42.001	44.080	44.162	44.491
Altersversorgung	12,0	9,8	10,4	6,8
Abschreibungen	34,9	27,3	27,4	26,7
Betriebliches Ergebnis	-80,0	-81,9	-80,5	-80,4
Zinsergebnis	-9,3	-8,4	-9,0	-9,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-89,7	-90,5	-91,7	-90,8
Unternehmensergebnis	-90,1	-90,8	-92,0	-91,1
Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	-1,1	-0,7	-1,3	1,0
Jahresüberschuss	-	-	-	-
Bilanz (31.12.)				
Netto-Investitionen	26,6	34,3	61,7	67,2
Anlagevermögen	322,0	324,3	356,0	395,8
Umlaufvermögen	101,4	118,2	89,6	83,6
Eigenkapital (einschl. 50 Prozent Sonderposten)	172,3	177,4	177,4	187,4
Fremdkapital (einschl. 50 Prozent Sonderposten)	251,1	265,4	269,1	292,1
Finanzschulden	113,7	110,5	111,4	116,8
Bilanzsumme	423,4	442,7	446,5	479,5
Kennzahlen (in Prozent)				
Umsatzrentabilität	-49,7	-50,6	-50,0	-52,4
Materialintensität	53,6	47,6	47,4	53,0
Personalintensität	89,3	92,2	92,1	96,0
Sachanlagenintensität	72,5	69,9	76,8	79,5
Eigenkapitalquote	40,7	40,1	39,7	39,1
Kurzfristiges-Fremdkapital-Quote	14,6	18,2	19,8	17,9
Netto-Finanzierungsquote	109,6	78,1	62,7	54,0
Aufwanddeckungsgrad	70,0	68,8	69,3	69,9
Cash flow, alt	29,2	26,7	38,6	36,3
Cash flow I nach DRS2	-	-	-	-

Herausgeber

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen
Scheidweilerstraße 38
50933 Köln
Ansprechpartner: Hermann Schmalt, Telefon 0221/547-3684
E-Mail: vorname.name@kvb-koeln.de
KVB im Internet: www.kvb-koeln.de

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK 42 – Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 24
50823 Köln
Telefon 0221/178-0

Konzeption und Gestaltung

Protex, Köln
Konzeption+Design, Köln

Fotografie

Frank Reinhold, Düsseldorf

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.kvb-koeln.de