



2009
GESCHÄFTSBERICHT

Positive Entwicklung durch kundenorientierte Angebote

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 % 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 850.000 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

		2009	2008	Veränderung in %*
Umsatzerlöse	Mio. €	201,9	197,4	2,3
Wagenkilometer	Mio.	53,5	53,3	0,5
Platzkilometer	Mio.	7.720	7.697	0,3
Fahrgäste	Mio.	265,8	261,6	1,6
Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt (ohne Auszubildende)		3.043	3.075	-1,0
Personalaufwand	Mio. €	170,9	161,4	5,9
Bilanzsumme (zum 31.12.)	Mio. €	1.169,1	997,2	17,2
Anlagevermögen				
Investitionen	Mio. €	151,6	109,3	38,7
Abschreibungen	Mio. €	36,8	40,2	-8,4
Cash flow	Mio. €	-36,8	101,5	•
Unternehmensergebnis	Mio. €	-97,0	-102,9	-5,7
Jahresüberschuss	Mio. €	–	–	–

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



Zum Titelbild: Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr fördert die Mobilität der Menschen und schafft mehr **LEBENSQUALITÄT**. Um dies zu erreichen, bietet die KVB ein vielfältiges Angebot. Das Unternehmen verknüpft unterschiedliche Verkehrsmittel, bietet kurze Taktfolgen und günstige Sondertarife. Diese **KUNDENORIENTIERUNG** wird honoriert: Die Zahl der Fahrgäste der KVB nimmt seit Jahren dynamisch zu. Außerdem erhöht sich die Zahl der Stammkunden – in jeder Generation.

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
33	Investitionen
34	Vermögens- und Kapitalstruktur
36	Finanzierung
37	Personal, Logistik, Umwelt und Innovation
40	Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
42	Ausblick
43	Risiken/Chancen
45	Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NRW

JAHRESABSCHLUSS

48	Bilanz
49	Gewinn- und Verlustrechnung
50	Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens
52	Anhang: Kapitalflussrechnung
53	Anhang: Erläuterungen

BESTÄTIGUNGSVERMERK

65	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
----	--

ANLAGEN

68	Glossar/Stichwortverzeichnis
77	Abkürzungsverzeichnis
78	Zehnjahresübersicht



Sozial nachhaltig zu handeln heißt für die KVB, jeden als wichtiges Mitglied der **GESELLSCHAFT** zu betrachten – gleichgültig welcher ethnischen Herkunft er ist und welches Alter er hat. Ein Beispiel für die damit verbundenen **AKTIVITÄTEN**: Das Unternehmen engagiert sich verstärkt für ältere Menschen und ihre Mobilität. So trägt unter anderem der KVB-Film mit dem kölschen Titel „Engel opjepass – Oldies op Jöck“ („Engel aufgepasst – Oldies sind unterwegs“) dazu bei, die **SICHERHEIT** der Senioren im Straßenverkehr zu erhöhen.





Die Bewohner Kölns und des Umlands erwarten hohe **LEBENSQUALITÄT**, eine saubere Umwelt und eine gut funktionierende Infrastruktur. Zu all diesen Erfordernissen leistet die KVB einen wesentlichen Beitrag: Busse und Bahnen machen nahezu jedes Ziel problemlos erreichbar und reduzieren damit den Individualverkehr. Durch den Verzicht auf das Auto sinkt der **CO₂-AUSSTOSS**. Außerdem gehört die KVB beim Thema Umweltschutz zu den Vorreitern bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen. Dafür steht auch die freiwillige **UMWELTBETRIEBSPRÜFUNG** für die EU-Zertifizierung EMAS.



Überdurchschnittlich hohe Kundenorientierung gehört zu den wesentlichen Bestandteilen der **KVB-UNTERNEHMENSPHILOSOPHIE**. Die Fahrgäste sollen Tag für Tag von einem komfortablen, fortschrittlichen Transportmittel profitieren. Außerdem geht es darum, die **MOBILITÄT** in Köln und weiten Teilen der **REGION** weiter zu steigern. So tragen beispielsweise stufenlose Einstiege dazu bei, Fahrräder, Kinderwagen oder Behinderte problemlos zu befördern.







Nostalgische Gefühle bei den Älteren und kindliche Neugier machen das Straßenbahn-Museum Thienenbruch zu einem besonders beliebten Kölner **AUSFLUGSZIEL**. In einer ehemaligen Wagenhalle des alten Betriebshofs Thienenbruch präsentieren KVB und der Verein Historische Straßenbahn Köln eine Ausstellung über die Geschichte der **KÖLNER STRASSENBAHNEN**. Der geschichtsträchtige Ort versteht sich nicht nur als Fahrzeug- und Technikmuseum. Hier erhalten die Besucher auch interessante Einblicke in die **HISTORIE** Kölns und seiner Bürger.



Sehr geehrte Damen und Herren,

am 3. März 2009 ereignete sich das folgenschwere Unglück am Waidmarkt. Wir, der Vorstand, empfinden tiefe Betroffenheit über den Verlust zweier Menschenleben sowie über die weiteren schlimmen Folgen des Unglücks.

Bei den Angehörigen der Opfer und den Anwohnern, die ihr Hab und Gut sowie ihre Wohnung verloren haben, hat das Unglück tiefe Spuren hinterlassen. Um Vertrauen in das Projekt Nord-Süd Stadtbahn und in die Kölner Verkehrs-Betriebe zurückzugewinnen, ist es deswegen umso wichtiger, Aufklärung zu leisten, Sicherheit zu gewährleisten und Informationen zu geben. Wir werden die Bemühungen der Staatsanwaltschaft und der Gutachter, das Unglück zweifelsfrei zu klären, mit allen Kräften unterstützen.

Die größtmögliche Sicherheit erreichen wir, indem die Rohbauarbeiten an den Bauwerken der Nord-Süd Stadtbahn zügig fertiggestellt werden.

Dennoch wird sich wegen des Unglücks die Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn verschieben. Wir sind uns aber sicher, dass Köln vom Betrieb der Nord-Süd Stadtbahn durch die wesentlich bessere Anbindung des Kölner Südens, durch die Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Entlastung der Betriebsengpässe in den bestehenden Innentunneln erheblich profitieren wird.

Obwohl durch das Unglück das Tagesgeschäft der KVB im Geschäftsjahr 2009 überschattet wurde, konnte die KVB ihre Leistungsfähigkeit durch die Sicherstellung eines attraktiven Mobilitätsangebots wiederum unter Beweis stellen. Dies spiegelt sich unter anderem in den positiven wirtschaftlichen Eckdaten des Geschäftsjahres 2009 wider: Die KVB erreichte mit knapp 266 Millionen Fahrgästen einen neuen Fahrgastrekord und eine Steigerung der Fahrgelderlöse um rund 4 %. Auch der Aufwanddeckungsgrad konnte gegenüber dem



„Obwohl das Unglück unser Tagesgeschäft überschattete, konnte die KVB 2009 ihre Leistungsfähigkeit erneut unter Beweis stellen, unsere Fahrgäste haben uns die Treue gehalten und wir haben viele neue Kunden gefunden.“

Jürgen Fenske

Vorjahr um knapp 2 Prozentpunkte auf 71,4 % verbessert werden. Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind dies beachtliche Erfolge.

Um die Zufriedenheit unserer Kunden weiter zu erhöhen, optimieren wir permanent das Kölner Nahverkehrsangebot: So wurde 2009 die Anbindung der beiden Neubaugebiete „Widdersdorf-Süd“ sowie „Merheimer Gärten“ und der Kliniken Merheim an den ÖPNV wesentlich verbessert. Ebenso führt die neue „Uni-Buslinie“, welche die Stadtteile Nippes und Ehrenfeld mit der Universität in Lindenthal/Sülz verbindet, zu einer sehr positiven Resonanz bei den Fahrgästen. Voraussichtlich bis Ende 2010 wird die Verlängerung der Stadtbahnstrecke der Linie 5 um knapp 2 Kilometer ins Gewerbegebiet Ossendorf fertiggestellt sein. Zur Finanzierung dieser Maßnahme werden die gewerbetreibenden zukünftigen Streckenanlieger voraussichtlich rund 5 Mio. € beitragen – im Stadtbahnbereich ein innovativer Ansatz. Begleitend hierzu wird die verbliebene Straßenbahnstrecke der Linie 5 durch den Bau neuer Bahnsteige und die Verstärkung des Oberbaus auf einen barrierefreien Stadtbahnbetrieb umgestellt. Nach Fertigstellung wird dann das komplette Schienennetz der KVB auf Stadtbahnstandard umgestellt sein.

Knapp 30 % der Fahrgäste sind mit ihrem Sicherheitsempfinden abends in den Fahrzeugen unzufrieden – in den Stationen sind dies sogar 36 %. Wir werden im Jahr 2010 einen Schwerpunkt auf die Verbesserung dieses Sicherheitsgefühls richten. Um die Präsenz von Mitarbeitern in den Abend- und Nachtstunden deutlich zu erhöhen, werden wir 18 neue Mitarbeiter im Jahr 2010 einstellen.

Wir arbeiten weiterhin stetig an der Effizienzerhöhung der betrieblichen Abläufe. So wird 2010 die neue Buswerkstatt in Köln-Riehl fertiggestellt werden. Durch das moderne Werkstattkonzept wird die Leistungsfähigkeit erheblich erhöht. Auch der Betriebshof West der Stadtbahn soll 2015 erneuert werden. Hierdurch werden die Abstellkapazitäten vergrößert und betriebliche Prozesse optimiert.

Die Restrukturierung 1 wurde im Jahr 2009 erfolgreich beendet – zukünftige Einsparungen und Wettbewerbsfähigkeit werden durch die Umsetzung des unmittelbar nachfolgenden Restrukturierungsprogramms 2 sichergestellt.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zeichnen sich durch eine hohe Einsatzbereitschaft und einen hohen Ausbildungsstand aus. Wir sind uns sicher, dass wir gemeinsam im Team den kommenden Herausforderungen der Zukunft gewachsen sind und uns kontinuierlich verbessern werden.

Im Juni 2010

Mit freundlichen Grüßen



Fenske



Hofmann

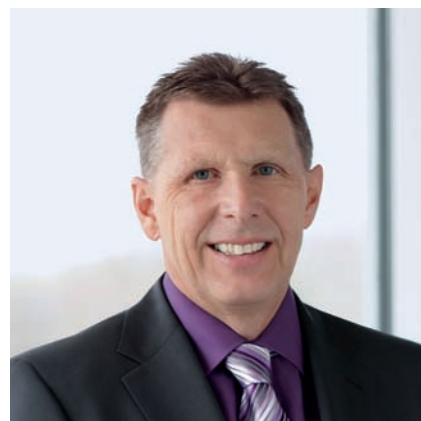


Weber



„Die KVB erreichte mit knapp 266 Millionen Fahrgästen einen neuen Fahrgastrekord und eine Steigerung der Erlöse um rund 4 %. Auch der Aufwanddeckungsgrad verbesserte sich 2009 deutlich.“

Peter Hofmann



„Wir arbeiten weiterhin ständig an der Effizienzerhöhung der betrieblichen Abläufe. Dazu gehört zum Beispiel die Fertigstellung der neuen Buswerkstatt in Köln-Riehl im laufenden Geschäftsjahr.“

Kuno 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 2009 haben zehn Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- das Unglück am Waidmarkt
- der weitere Bau der Nord-Süd Stadtbahn
- die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie
- das Risikomanagement, insbesondere im Hinblick auf die US-Leases
- die Berichte über die finanzielle Entwicklung der KVB AG im laufenden Geschäftsjahr
- der Aktionsplan für mehr Sicherheit und Sauberkeit
- die Wahl eines Vertreters der Anteilseigner in den Ausschuss gem. § 27 Abs. 3 MitbestG sowie
- die Wahl eines Aufsichtsratsvorsitzenden.

In der Sitzung am 18. Juni 2009 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2008 ausführlich beraten und gebilligt.

In der Aufsichtsratssitzung am 7. Dezember 2009 wurde der Wirtschaftsplan 2010 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 2009 vierzehn Mal getagt.

Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit Vorstands- und Personalanlässen 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 2009 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der WIBERA Wirtschaftsberatung AG, 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 2009 am 24. Juni 2010 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 2009 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 2009 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, den 24. Juni 2010

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates


Wilfried Kuckelkorn



Wilfried Kuckelkorn

1

Das Unternehmen

- ⇒ Positive Resonanz auf die kundenorientierten KVB-Angebote
- ⇒ Investitionen auch 2009 weiterhin auf hohem Niveau
- ⇒ Nachhaltigkeit prägt das unternehmerische Handeln

Seite

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

Aufsichtsrat

Wilfried Kuckelkorn Vorsitzender
Pensionär

Peter Densborn* stellv. Vorsitzender
Betriebsratsvorsitzender KVB

**Hermann-Josef
Doerfner*** freigestelltes
Betriebsratsmitglied KVB

Leo Hambloch* stellv. Geschäftsführer ver.di Bezirk Köln

**Johannes-Werner
Hamm** MdR, Richter a.D. (bis 7.12.2009)

Stefan Heimlich* Bundesfachgruppenleiter SPV beim
ver.di-Bundesvorstand Berlin

**Susana dos Santos
Herrmann** MdR, PR-Beraterin (seit 7.12.2009)

Gerd Hösbacher* Schlosser KVB

Manfred Juchem* Bereichsleiter
Personalmanagement KVB

Werner Kircher* Busfahrer KVB

**Christtraut
Kirchmeyer** MdR, Kauffrau

Harald Kraus* Signaltechniker KVB

Peter Kron MdR, Beamter

Gisela Manderla MdR, selbst. techn. Umweltfachkraft
(bis 7.12.2009)

Peter Meyer* Gewerkschaftssekretär

Lars Möller Bauassessor (seit 7.12.2009)

Karsten Möring MdR, Schulleiter

Robert Stockhausen* stellv. Betriebsratsvorsitzender KVB

Bernd Streitberger Dezernent für Stadtentwicklung, Planen
und Bauen der Stadt Köln

Bettina Tull MdR, Mitarbeiterin der Pressestelle der
Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Michael Weisenstein Sozialarbeiter

Andreas Wolter MdR, Controller (seit 7.12.2009)

**Michael
Zimmermann** MdR, Geschäftsführer der SPD-Fraktion im
Rat der Stadt Köln (bis 7.12.2009)

* Arbeitnehmervertreter

Vorstand

Jürgen Fenske

Sprecher

(seit 1.1.2009)

Peter Hofmann

(seit 1.9.2009)

Walter Reinarz

(bis 22.3.2010)

Kuno Weber

Edith Wurbs

(bis 31.8.2009)

Im Bild von links: Kuno Weber, Jürgen Fenske, Peter Hofmann

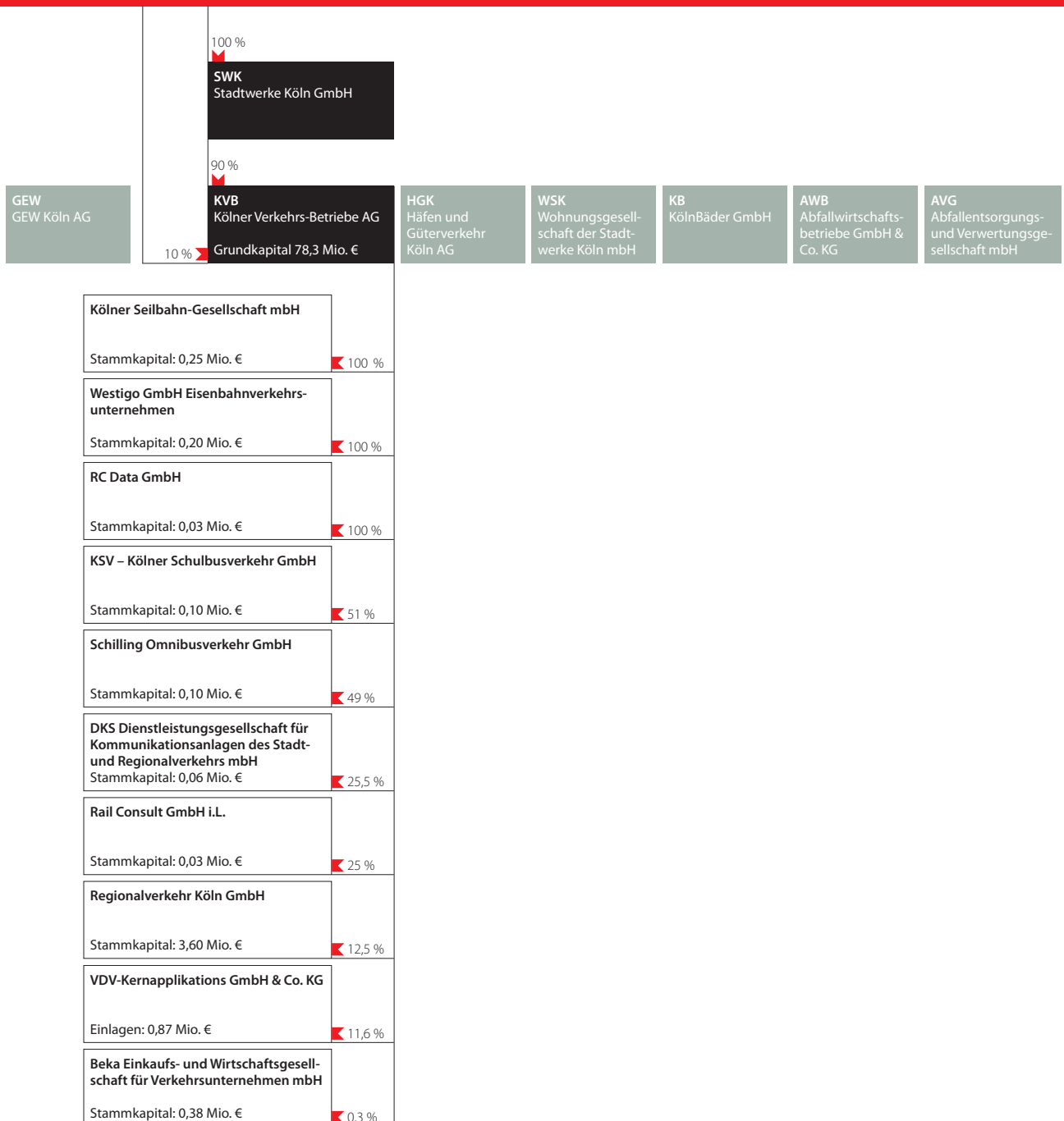


Unternehmensstruktur

Kölner Verkehrs-Betriebe AG Der Vorstand			
Bereich I Hr. Fenske (ab 1.1.2009)	Bereich II Hr. Reinarz (bis 22.3.2010)	Bereich III Hr. Hofmann (ab 1.9.2009) Fr. Wurbs (bis 31.8.2009)	Bereich IV Hr. Weber
101 Unternehmenskommunikation Hr. Ramien 102 Vorstandsbüro Hr. Schneeloch 204 SPNV-Grundsatzfragen, Verbände Hr. Jacobs, Th.	201 Umweltschutz/Umwelttechnik Fr. Marschall-Schmitz 202 Projekt Nord-Süd Stadtbahn Hr. Pabst/Hr. Heinrichs		401 Datenschutzbeauftragter Hr. Schmitt 402 Arbeitssicherheit Hr. Krumbè 403 Organisator. Grundsatzfragen n.n.
11 Stadtbahn – Betriebsleiter BO Stab Hr. Miebach 12 Bus – Betriebsleiter BO Kraft Hr. Schroeteler 16 Betriebssteuerung Hr. Fuchs	13 Absatz Hr. Burggraf 14 Fahrgastservice Hr. Friesenhahn 27 Fahrweg Hr. Jacobs, P. 33 Materialwirtschaft Hr. Kroner	15 Nahverkehrsmanagement Hr. Höhn 31 Finanz- und Rechnungswesen Hr. Füssgen 32 Controlling Hr. Sieberath	26 Gebäudemanagement Hr. Dr. Orschall 41 Personalmanagement Hr. Juchem 42 Informationsmanagement Hr. Brabender 43 Inhouse Consulting/Organisation Hr. Ophoven
Stand: 31.3.2010			

Unternehmensbeteiligungen

Stadt Köln



■ Schwesterunternehmen im SWK-Konzern

Stand: 31.12.2009

Unternehmenszweck

Gemäß § 108 II Nr. 2 der Gemeindeordnung NRW 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 31 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

Unser Aufsichtsrat hat am 22. März 2004 das Strategiepapier „Profil Zukunft“ verabschiedet. Die sich laufend verändernden rechtlichen, wirtschaftlichen und marktbezogenen Rahmenbedingungen machen es erforderlich, die Konsolidierungs- und Wachstumsstrategien kontinuierlich weiterzuentwickeln. Unser Strategiepapier „Profil Zukunft“ wurde insbesondere im Hinblick auf den demografischen Wandel, den SPNV sowie Sicherheits- und Umweltaspekte aktualisiert. Auch die Übertragung der Infrastruktur von der Stadt wurde unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung in das „Profil Zukunft“ aufgenommen.

Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wie z.B. die neue GO NRW, das ÖPNV-Gesetz NRW und die EU-Verordnung 1370/2007, machten redaktionelle Anpassungen an unserem Strategiepapier erforderlich.

Innerhalb der Konsolidierungs- und Wachstumsstrategien wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenfreundlichkeit, des Kundenservice sowie von Sicherheit und Sauberkeit beschlossen und umgesetzt, die entscheidend mit dazu beigetragen haben, dass die Fahrgastzahlen weiter ansteigen.

Das Erreichen des Ziels der Restrukturierung¹ ist bereits ein Jahr vor Fristablauf vorzeitig gesichert. Zusammen mit der Verlängerung der Betrauung durch den Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 24. Juni 2008 wurde zur weiteren Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit ein Restrukturierungsprogramm² auf den Weg gebracht.

Zur erfolgreichen Umsetzung des Strategiekonzeptes „Profil Zukunft“ werden die Balanced Scorecard (BSC) auf Unternehmensebene sowie die Scorecards auf Bereichsebene fortlaufend aktualisiert. Der Zielprozess ist ein unverzichtbares Element der strategischen Führung unseres Unternehmens.

Basierend auf unseren Führungsgrundsätzen wird im Rahmen der Führungsentwicklung das Führungsverständnis in allen Bereichen weiterentwickelt. Dies dient unter anderem als Orientierung und Basis von Entwicklungsmaßnahmen für Führungskräfte.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG sieht sich mit ihrem weiterentwickelten Strategiekonzept „Profil Zukunft“, den vielfältigen Umsetzungsmaßnahmen, ihren engagierten und gut ausgebildeten Mitarbeitern und einer hohen Veränderungsbereitschaft gut aufgestellt für die derzeitigen und künftigen Herausforderungen.

Nachhaltigkeitsbericht

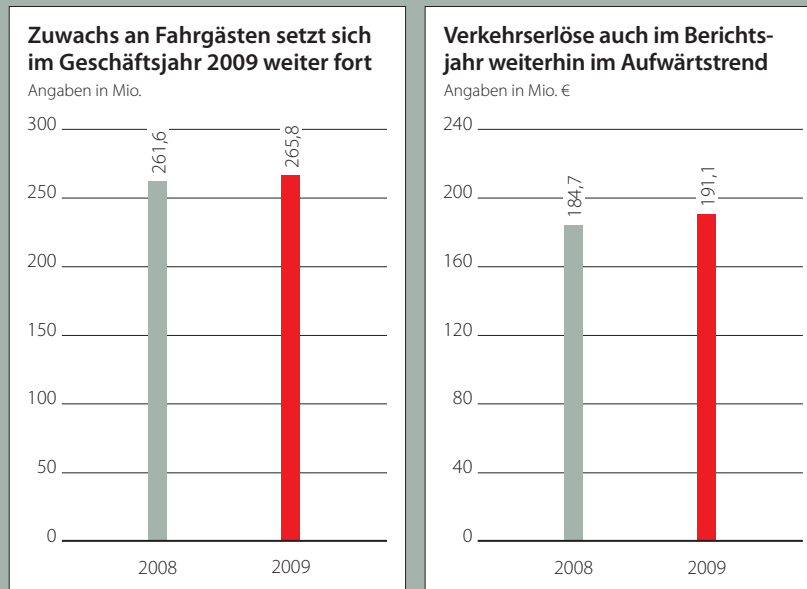
In einer internationalen Charta der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) haben sich zahlreiche Unternehmen verschiedener Länder dazu verpflichtet, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern.

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.

„Im Dezember schaute die Welt auf Kopenhagen. Auf der größten Konferenz der UNO ging es um den nächsten großen Schritt zur Wahrung unseres Klimas und des Lebens auf der Erde. Die Dramatik des Klimawandels ist uns allen bewusst. Es muss gelingen, den Anstieg der Durchschnittstemperatur auf maximal zwei Grad Celsius zu begrenzen. Engagement ist dabei vor allem auch eine lokale Aufgabe. ‚Global denken, lokal handeln‘ heißt es zu Recht seit langer Zeit. Busse und Bahnen sind aktiver Klimaschutz. Denn ohne sie ist das Erreichen der deutschen Klimaschutzziele nicht möglich“, sagt Dr.-Ing. Claudia Langowsky, VDV-Hauptgeschäftsführerin.



„Der anhaltende Zuwachs an Fahrgästen zeigt uns, dass wir mit unserem Angebot richtig liegen und die Kundenbedürfnisse jetzt schon in hohem Maße erfüllen. Damit wollen wir uns jedoch nicht zufrieden geben und werden unsere Leistungen, auch im Sinne der Nachhaltigkeit, kontinuierlich ausbauen und optimieren.“

Jürgen Fenske, Sprecher des Vorstandes

Hinweis: Die auf den Seiten 24/25 und 46/47 gezeigten Grafiken und Texte sind nicht Bestandteil des Lageberichts und des Jahresabschlusses. Dies gilt auch für die auf den folgenden Seiten des Lageberichts präsentierten roten Textkästen mit Zahlen und deren Erläuterungen.

2

Lagebericht

- ⇒ Geschäftsverlauf erneut sehr zufriedenstellend
- ⇒ Umsatzerlöse wiederum über dem Vorjahr
- ⇒ Weichen für eine weitere positive Entwicklung gestellt

Seite

26	Wirtschaftliches Umfeld
27	Geschäftsverlauf
33	Investitionen
34	Vermögens- und Kapitalstruktur
36	Finanzierung
37	Personal, Logistik, Umwelt und Innovation
40	Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
42	Ausblick
43	Risiken/Chancen
45	Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NW

Lagebericht

Die KVB war im Geschäftsjahr 2009 erneut wirtschaftlich sehr erfolgreich. Wir haben neben den deutlichen Fahrgastzuwächsen – mit knapp 266 Millionen Fahrgästen erreichten wir abermals einen neuen Rekord – auch unsere Umsatzerlöse um 2,3 % auf mehr als 200 Mio. € gesteigert. Das Unternehmensergebnis verbesserte sich auf einen Jahresfehlbetrag vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH in Höhe von 97,0 Mio. €.

Wirtschaftliches Umfeld

Konjunkturelle Entwicklung

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahre 2009 zum ersten Mal seit sechs Jahren geschrumpft. Mit -5,0 % war der Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) so stark wie noch nie in der Nachkriegszeit. Der wirtschaftliche Einbruch fand hauptsächlich im Winterhalbjahr 2008/2009 statt. Im Jahresverlauf 2009 zeichnete sich dann allerdings eine leichte Stabilisierung der Wirtschaftsentwicklung auf sehr niedrigem Niveau ab. Nach noch -3,5 % im 1. Quartal 2009 konnten im 2. Quartal bereits +0,4 % und im 3. Quartal sogar +0,7 % Wirtschaftswachstum erreicht werden (jeweils im Vergleich zum Vorquartal). Trotz der Stagnation (+0,0 %) im 4. Quartal 2009 sind die Erwartungen für 2010 verhalten optimistisch.

Trotz Rezession präsentierte sich der Arbeitsmarkt robust: Die Arbeitslosenrate stieg im Jahresdurchschnitt um 155.000 auf 3,4 Millionen, den zweitniedrigsten Wert seit 15 Jahren – allerdings auf Kosten vermehrter Kurzarbeit.

Der wirtschaftliche Abschwung schlug sich auch auf dem Arbeitsmarkt der Region Köln nieder. Derzeit verhindert allerdings die stark gestiegene Zahl der Unternehmen mit Kurzarbeit einen deutlicheren Arbeitslosenanstieg. Die regionale Krisenbetroffenheit ist sehr heterogen: Während sich zu Beginn des Jahres nur 17 % der Industriebetriebe nicht von der schwierigen Wirtschaftslage betroffen fühlen, sind dies bei den Dienstleistern 42 %.

91 Mrd.

Personenkilometer leisteten alle VDV-Unternehmen 2009, 1,4 Mrd. davon in Köln.

Die Zahl der Fahrgäste stieg im Berichtsjahr erneut um 1,2 % auf insgesamt 9,8 Mrd. beförderte Personen. Unternehmen mit U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen entwickelten sich mit einem Plus von 3,5 % sogar noch besser.

ÖPNV-Entwicklung in Deutschland und Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland konnte die 2008 erzielte hohe Zahl an Fahrgästen im Berichtsjahr erneut um insgesamt 1,2 % auf 9,8 Mrd. beförderte Personen steigern. Die Zuwachsraten bei den Unternehmen mit U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen stellten sich mit +3,5 % noch besser dar. Begründet wird dies mit dem zunehmenden Mobilitätsbedarf und der insbesondere in den Städten echten Alternative des ÖPNV zum PKW.

Die Erträge aus dem Fahrausweisverkauf der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland sind 2009 im Vergleich zum Vorjahr unter anderem wegen Tarifierungsanpassungen um insgesamt 2,9 % auf 9,9 Mrd. € angestiegen; 3,0 % entfielen auf den Straßenpersonennahverkehr.

Der allgemeine Trend, wie er sich im Fahrgastaufkommen des ÖPNV insgesamt darstellt, konnte im Berichtsjahr bei den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) nicht flächendeckend erreicht werden: Die Zunahme der Fahrgastzahlen betrug 3,3 Mio. bzw. 0,7 %. Insgesamt nutzten 494,1 Mio. Fahrgäste das Beförderungsangebot. Die Fahrgeldeinnahmen verbesserten sich insgesamt um 16,5 Mio. € oder 3,5 % auf 483,1 Mio. €. Damit war der Verkehrsverbund Rhein-Sieg auch im Krisenjahr 2009 sehr erfolgreich.

Geschäftsverlauf

Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der KVB

Die positive Entwicklung der letzten Jahre, die sich in dem regelmäßigen Zuwachs an Fahrgästen und insbesondere Stammkunden mit Zeitkarten zeigt, setzte sich auch 2009 fort. Sie ist unter anderem auch das Ergebnis kontinuierlicher Arbeit und verdeutlicht die positive Resonanz der Kölner Bevölkerung auf die breit gefächerten, kundenorientierten Angebote der KVB.

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

1,6 %

mehr Fahrgäste bei der KVB.

Damit dauerte die positive Entwicklung auch im Berichtsjahr an. Die Fahrgastzahlen erhöhten sich auf rund 266 Millionen.



Fahrgäste

	2009 Mio.	2008 Mio.	Veränderung in %
BarTickets	25,0	25,5	- 2,0
ZeitTickets Erwachsene	118,7	114,4	3,7
ZeitTickets Auszubildende	76,8	78,6	- 2,3
Sonstige Tickets	9,5	7,7	24,0
Entgeltlicher Linienverkehr	230,0	226,2	1,7
Übriger Verkehr	35,8	35,4	1,4
Gesamt	265,8	261,6	1,6

Entsprechend dem langjährigen Trend hat auch 2009 der Barverkauf von Einzel- und ViererTickets weiter abgenommen. Analog hierzu hat sich ihr Anteil am Gesamtverkauf weiter auf 9,4 % reduziert.

Unverändert hoch im Kurs stehen hingegen unsere attraktiven ZeitTicket-Angebote, deren Verkaufszahlen sich abermals deutlich verbesserten. Sie machen mit 195,5 Millionen rund drei Viertel unserer Kundennachfrage aus. Spitzenreiter sind dabei mit 29 % die MonatsTickets, gleichauf gefolgt von den Job- und den SchülerTickets mit jeweils gut 22 %. Die Anzahl der SemesterTicket-Nutzer hat sich bei gut 13 % stabilisiert; Wochen-, Jahres- und übrige Tickets haben mit 13 % weiter Marktanteile eingebüßt. Den MonatsTicket-Kunden zugerechnet sind auch die Benutzer von SozialTickets, die die Stadt Köln nach deren Einführung zum Jahresbeginn 2007 für die KölnPass-Inhaber subventioniert. Die sonstigen Tickets mit ihrem Anteil von 3,6 % enthalten Sonderangebote, Kooperationen, Übergangstarife, Kinderfreifahrten und Ähnliches.

Im übrigen Verkehr, der den verbleibenden Anteil von 13,5 % unserer Kundschaft zusammenfasst, werden die unentgeltlich beförderten Fahrgäste, die Fahrgäste im Sonder- und freigestellten Schülerverkehr sowie diejenigen ohne gültigen Fahrausweis ausgewiesen. Die Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste, von denen 18,0 Mio. (Vorjahr 17,7 Mio.) Schwerbehinderte waren, stieg auf 18,9 Mio. (Vorjahr 18,5 Mio.).

Unsere Fahrausweiskontrollen, die teilweise durch von der Polizei begleitete Aktionen ergänzt werden, führten 2009 zu geringfügig mehr festgestellten Schwarzfahrern. Bei einer gegenüber dem Vorjahr un-

veränderten Schwarzfahrerquote von 5,8 % ergibt sich eine Zahl von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis von 15,5 Mio. (Vorjahr 15,2 Mio.).

260.000

**Stammkunden fahren
regelmäßig mit der KVB.**

Das heißt, mehr als jeder vierte Kölner gehört zu unseren Stammkunden. Ein klassischer Beweis dafür, dass wir mit unserem Angebot richtig liegen.

Die mit Firmen und Behörden abgeschlossenen Verträge – bei hundertprozentiger Beteiligung der Mitarbeiter auch schon bei Klein- und Kleinstunternehmen – umfassen mittlerweile knapp 92.000 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. 58.700 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 addierte sich 2009 auf 63.300. Insgesamt nutzen damit unter Einbeziehung der 5.600 Starter- und 18.300 Aktiv60Tickets 260.000 unserer Kunden die Vorteile dieser Angebote – oder anders ausgedrückt: Mehr als jeder vierte Kölner ist KVB-Stammkunde.

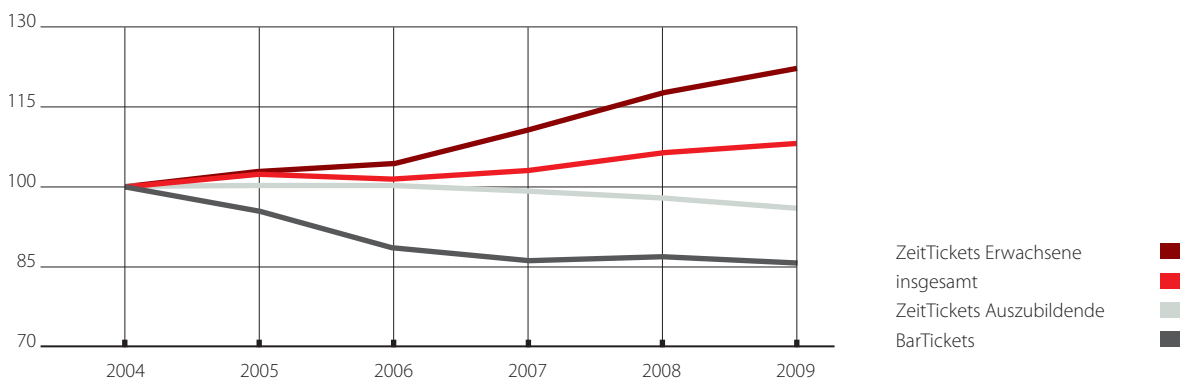
Mit dem NRW-weit gültigen SemesterTicket, das zusätzlich zum regional gültigen SemesterTicket angeboten wird, können Studierende unbegrenzt in NRW Busse und Bahnen nutzen. Von den Kölner Hochschulen haben sich bislang die Universität und die Musikhochschule Köln für eine Teilnahme entschieden.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im entgeltlichen Linienverkehr 2005 – 2009 zeigt die nachfolgende Grafik (Index 2004 = 100):

2

Fahrgäste im entgeltlichen Linienverkehr 2005 – 2009

(Index 2004 = 100)



Die langjährige Tendenz, dass sich Fahrgäste vorzugsweise als Stammkunden an ihr Verkehrsunternehmen binden, hat sich damit bei uns auch 2009 wieder bestätigt: Ihr Anteil an unseren Tarif-Fahrgästen blieb – trotz moderner Handy- und InternetTicket-Offerten – mit 85,2 % nahezu unverändert.

Entwicklung der Umsätze



Umsatzerlöse

	2009	2008	Veränderung
	Mio. €	Mio. €	in %
Fahrgelderlöse	172,7	165,8	4,2
Abgeltungszahlungen	13,1	12,9	2,2
Periodenfremde Verkehrserlöse	0,9	1,1	-19,3
Übrige Verkehrserlöse	4,4	4,9	-11,1
Verkehrserlöse gesamt	191,1	184,7	3,5
Sonstige Umsatzerlöse	10,8	12,7	-15,1
Gesamt	201,9	197,4	2,3

202 Mio. €

Umsatzerlöse erzielten wir
im Geschäftsjahr 2009.

Dieses Umsatzplus von 2,3 % begründet sich mit der Tarifierhebung und der zunehmenden Zahl neuer Fahrgäste.

Mit der Tarifierhebung zum 1. Januar 2009 von durchschnittlich 2,9 % wurde – ergänzt durch die zum 1. Januar 2010 vorgenommene Anhebung um 3,0 % – ein weiterer Schritt hin zu der im VRS für 2010 angestrebten Nutzerfinanzierung von 50,0 % gemacht. Dieses Ziel war bereits für 2009 angepeilt worden, dann aber – unter Berücksichtigung der allgemeinen Preisentwicklung und der daraus entstandenen hohen Kostenbelastungen für die Bürger – um ein Jahr verschoben worden.

Die deutlichen Zuwächse bei den Fahrgelderlösen gehen auf die Tarifierhebung 2009 zurück und machen gleichzeitig die Erfolge bei der Akquisition neuer Fahrgäste, insbesondere bei dem Verkauf von ZeitTickets für Erwachsene, deutlich: Allein in diesem Bereich – maßgeblich getragen von zusätzlichen Monats- und JobTicket-Erträgen – wurden 7,0 Mio. € (+ 7,9 % im Vergleich zum Vorjahr) mehr Erlöst. Auch beim BarTicket-Verkauf konnten Mehrerlöse in Höhe von 0,7 Mio. € erzielt werden. Positiv auf die Fahrgelderlöse ausgewirkt haben sich neben den höheren Kooperationserträgen (+15,6 %) die gestiegenen VRS-Zuscheidungen für den NRW-Tarif, für die NRW-weiten SemesterTickets, für den Internetvertrieb und für die Sonstigen (+ 48,4 %), die allerdings teilweise im Vorjahr noch nicht berücksichtigt werden konnten. Insgesamt ergab sich bei den Fahrgelderlösen ein positives Ergebnis von 6,9 Mio. € (+ 4,2 %), bei dem die im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Mio. € höheren zu leistenden VRS-Ausgleichszahlungen bereits verrechnet sind.

Die Summe der erhaltenen Abgeltungszahlungen ist im Vorjahresvergleich mit + 2,2 % leicht gestiegen. Höheren Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten stehen dabei geringere Zahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG und § 6a AEG gegenüber. Der Rückgang bei den periodenfremden Verkehrserlösen ergab sich insbesondere aus den Abgeltungszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten, die im Vorjahr für 2007 vereinnahmt wurden. Insgesamt ist hier im Vergleich zu 2008 ein Rückgang um 0,2 Mio. € zu verzeichnen.

Die übrigen Verkehrserlöse nahmen im Wesentlichen wegen der bei uns rückläufigen Nachfrage im Sonder- und Gelegenheitsverkehr sowie geringerer Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt um 0,5 Mio. € ab. Ausschlaggebend war hier die Wiederaufnahme des Schülerverkehrs durch die KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH.

94,7 %

unserer Umsatzerlöse be-
ruhen auf Verkehrserlösen.

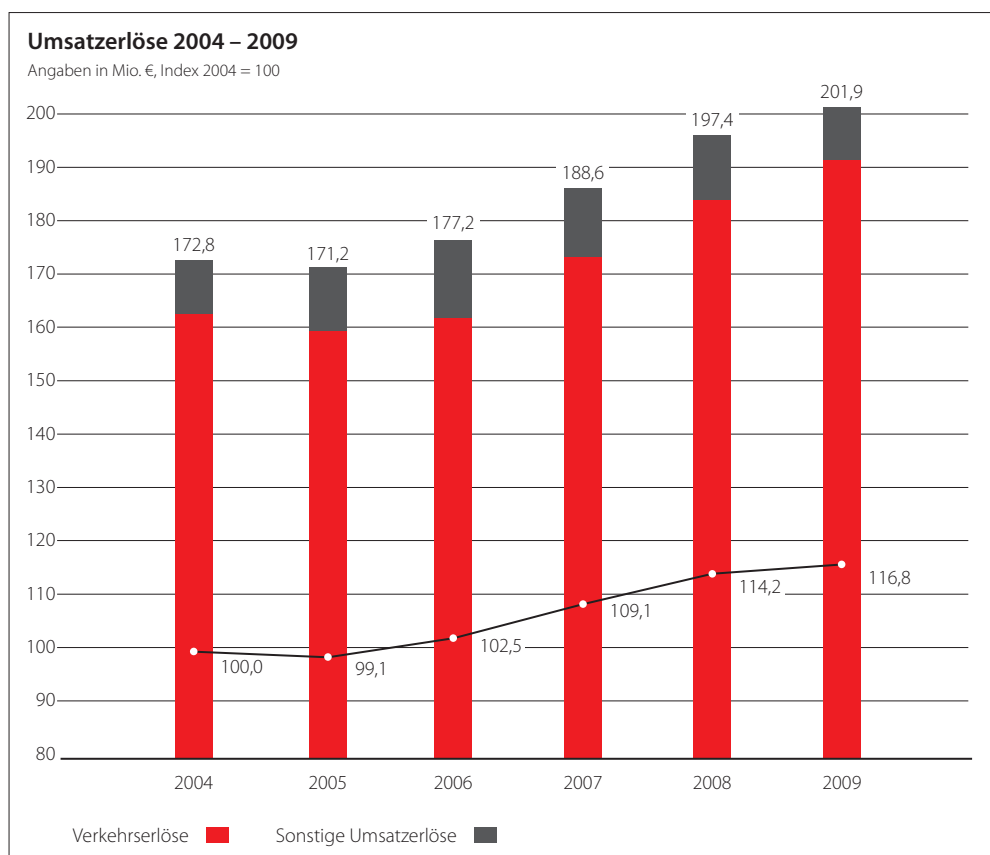
Auch hier konnte die KVB 2009 im
Vergleich zum Vorjahr ein leichtes Plus
erzielen.

Der Rückgang bei den sonstigen Umsatzerlösen um insgesamt 1,9 Mio. € ist maßgeblich auf die weniger erbrachten Leistungen für Dritte im Baubereich zurückzuführen.

Die positive Verkaufsentwicklung verbesserte unsere Umsatzerlöse 2009 insgesamt um 2,3 % auf 201,9 Mio. €, der Anteil der Verkehrserlöse macht dabei 94,7 % (Vorjahr 93,6 %) aus.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse ab 2004 zeigt die folgende Grafik (in Mio. €, Index 2004 = 100):

4



Der Durchschnittserlös je Fahrgast – nach Einnahmenezuscheidung durch den VRS – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 €-Cent auf 0,751 € (Vorjahr 0,733 €).

Ergebnisentwicklung



5

Gewinn- und Verlustrechnung

Kurzfassung

	2009 Mio. €	2008 Mio. €	Veränderung in %
Gesamtleistung	205,9	202,7	1,6
Sonstige betriebliche Erträge	36,4	31,9	13,9
Materialaufwand	-96,8	-97,8	-1,0
Personalaufwand	-170,9	-161,4	5,9
Abschreibungen	-36,3	-39,2	-7,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-23,6	-26,1	-9,4
Finanzergebnis	-11,4	-12,7	-9,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-96,7	-102,6	-5,7
Steuern	-0,3	-0,3	-3,8
Unternehmensergebnis	-97,0	-102,9	-5,7

Um 5,9 Mio. €

verbesserte sich unser
Unternehmensergebnis
2009.

Maßgeblich für dieses Ergebnis war
neben der positiven Ertragsentwick-
lung die konsequente Umsetzung
unserer Restrukturierungsprogramme.

Das Unternehmensergebnis verbesserte sich im Geschäftsjahr 2009 um 5,7 % bzw. 5,9 Mio. € auf -97,0 Mio. €.

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

Die positive Entwicklung der Erträge sowie die konsequente Umsetzung unseres Restrukturierungsprogrammes führten dazu, dass wir trotz verschiedenster Aufwandssteigerungen 2009 dieses sehr gute Ergebnis erzielen konnten.

Die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2009 weist mit 36,4 Mio. € ein Plus von 13,9 % auf. Wesentlich hierfür war die Auflösung der Altersteilzeit-Rückstellungen für Anwärter, da die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen zum 31. Dezember 2009 ausgelaufen sind. Außerdem wirkten sich vereinnahmte Investitionszuschüsse für Anlagen, die bereits vollständig abgeschrieben sind, aus.

Der Materialaufwand betrug 2009 insgesamt 96,8 Mio. € und reduzierte sich damit um 1,0 % bzw. 1,0 Mio. € gegenüber 2008. Er hatte einen Anteil an der Gesamtleistung von 47,0 % (Vorjahr 48,2 %). Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe blieben mit 0,7 % bzw. 0,3 Mio. € nahezu unverändert. Dem Mehraufwand für Fahr- und Fahrwegestrom standen dabei geringere Kraftstoffaufwendungen gegenüber. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen nahmen um insgesamt 1,3 Mio. € auf 56,3 Mio. € ab.

Der Personalaufwand ist bei Verkehrsunternehmen wegen des hohen Anteils der bedeutsamste Aufwandsposten. Er stieg bei uns im Berichtsjahr um 5,9 % oder 9,5 Mio. € auf 170,9 Mio. € an. Trotz der 2,8%igen Tarifierhöhung zum 1. Januar 2009 stiegen dabei die Löhne und Gehälter für unsere Mitarbei-

ter/innen nur um 2,0 % oder 2,5 Mio. € auf 125,6 Mio. €. Der rückläufige Mitarbeiterbestand – sowohl zum Stichtag wie im Jahresmittel als auch bezogen auf unsere aktiven Mitarbeiter – hat sich dabei positiv ausgewirkt. Der restliche Anstieg des Personalaufwands wird vor allem durch eine geänderte Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen verursacht. Den Verpflichtungsumfang ermitteln wir nicht mehr nach dem Teilwertverfahren, sondern nach der Projected-Unit-Credit-Methode.

Der Anteil des Personalaufwandes an der Gesamtleistung nahm um 3,4 Prozentpunkte auf 83,0 % (Vorjahr 79,6 %) zu.

71,4 %

**Aufwanddeckungsgrad
im Geschäftsjahr 2009
erreicht.**

Dies entspricht in Anbetracht der eher ungünstigen Gesamtlage einer sehr positiven Entwicklung.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich ebenfalls deutlich um 9,4 % bzw. 2,4 Mio. € auf 23,6 Mio. € reduziert. Verantwortlich dafür sind geringere Aufwendungen für Rechtsberatung und Mahnverfahren. Diese waren im Vorjahr durch die verstärkte Aufarbeitung noch offener Fälle von erhöhtem Beförderungsentgelt, sogenannter EBE-Fälle, überdurchschnittlich hoch.

Wesentlich für die Verbesserung unseres Finanzergebnisses von -12,7 Mio. € im Vorjahr auf -11,5 Mio. € im Jahr 2009 war das niedrige Zinsniveau im Berichtsjahr.

Der Aufwanddeckungsgrad verbesserte sich von 69,5 % im Jahr 2008 um knapp zwei Prozentpunkte auf 71,4 %. Die trotz der vermehrten Altersversorgungsrückstellungen nur gering gestiegenen Aufwendungen bewirkten in Verbindung mit den verbesserten Erträgen, dass die Summe aller Erträge die Aufwendungen in größerem Umfang abdeckten als im Vorjahr.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2009 erreichten wir erneut ein vergleichsweise sehr hohes Investitionsvolumen. Wir investierten dabei in großem Umfang in unser Sachanlagevermögen. Die für die Zukunftssicherung der KVB und die noch attraktivere Gestaltung unseres Angebotes notwendigen Investitionsausgaben erreichten dabei mit 151,6 Mio. € (Vorjahr 109,3 Mio. €) einen deutlich größeren Umfang als im Vorjahr. Unser Investitionsprogramm, das 2009 im Wesentlichen durch unser Nord-Süd Stadtbahn-Bauprojekt sowie die Beschaffung von Hochflur-Stadtbahnwagen der Serie K 5000 und den Neu- und Umbau unseres Omnibusbetriebshofes Nord bestimmt war, wird über die nächsten Jahre noch andauern.

151,6 Mio. €

in das Anlagevermögen
der KVB investiert.

Diese Investitionen zielen darauf, das Angebot der KVB noch kundenorientierter zu gestalten und die Zukunft des Unternehmens abzusichern.



Investitionen	2009	2008	Veränderung
	Mio. €	Mio. €	in %
Stadtbahn	139,0	95,6	45,3
Omnibus	7,6	7,9	-3,8
Gemeinsame	5,0	5,8	-13,8
Gesamt	151,6	109,3	38,7

Größtes und herausragendes Einzelprojekt war im Berichtsjahr mit einem Volumen von 82,3 Mio. € erneut der Bau der Nord-Süd Stadtbahn. Die diversen anderen Infrastruktur-Bauvorhaben einschl. Fahrtreppen-erneuerungen und Stellwerkneubau machten zusammen 30,9 Mio. € aus.

Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wendeten wir für die Beschaffung von 15 Hochflur-Stadtbahnwagen für den künftigen Betrieb auf der Nord-Süd Stadtbahn sowie für die Sanierung der Fahrzeugserie 2100 insgesamt 24,5 Mio. € auf. Auf den Neu- und Umbau des Omnibusbetriebshofes Nord entfielen 2009 5,5 Mio. €. In die Umsetzung der diversen weiteren Projekte, die Ergänzung der Betriebs- und Geschäftsausstattung einschl. neuer Software-Produkte sowie immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen investierten wir im zurückliegenden Geschäftsjahr zusammen weitere 8,4 Mio. €.

Den Investitionen stehen unter dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse im Jahr 2009 zugegangene und noch nicht mit dem Anlagevermögen verrechnete Investitionszuschüsse von 109,5 Mio. € gegenüber.

Vermögens- und Kapitalstruktur

89,1 %

des KVB-Vermögens besteht aus Anlagen.

47,0 % des Anlagevermögens wird durch Eigenkapital einschl. hälftigem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

Das bilanzielle Gesamtvermögen der KVB nahm im Geschäftsjahr 2009 um 17,2 % oder 171,9 Mio. € auf 1.169,1 Mio. € zu. Während sich das Anlagevermögen um 97,4 Mio. € oder 10,3 % erhöhte, stieg das Umlaufvermögen von 74,5 Mio. € auf 127,7 Mio. €.

Der Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 89,1 % (Vorjahr 94,7 %) am Gesamtvermögen spiegelt die hohe Anlagenintensität unseres Unternehmens wider.

Das gesamte Anlagevermögen ist zu 47,0 % (Vorjahr 45,8 %) durch Eigenkapital einschließlich hälftigem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

Aufgrund der höheren Bilanzsumme verringerte sich die bilanzielle Eigenkapitalquote trotz der Kapitalrücklagezuführung von 10,6 Mio. € leicht von 21,8 % auf 19,5 %. Da wirtschaftlich betrachtet der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zur Hälfte dem Eigenkapital zuzurechnen ist, verbesserte sich unser Eigenkapital insgesamt auf 489,1 Mio. € (Vorjahr 432,2 Mio. €); die Eigenkapitalquote beträgt somit 41,8 % (Vorjahr 43,3 %).

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital betrug 9,3 % (Vorjahr 10,6 %). Die Finanzschulden machten Ende des Berichtsjahres 243,0 Mio. € (Vorjahr 194,5 Mio. €) aus. Das sind 20,8 % des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung erhöhte sich auf 242,2 Mio. € (Vorjahr 192,6 Mio. €).

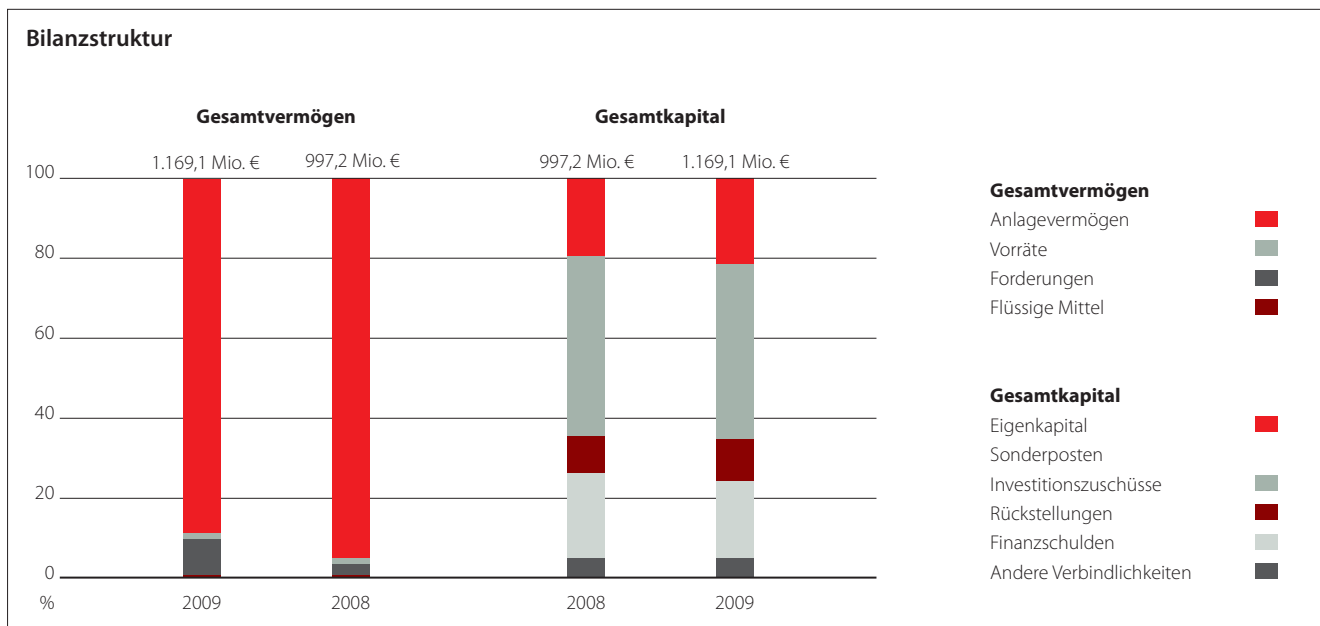
 7

Bilanzstruktur

Kurzfassung

	2009		2008	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	1.041,4	89,1	944,0	94,7
Vorräte	15,2	1,3	16,6	1,7
Forderungen und RAP	111,7	9,5	34,7	3,4
Flüssige Mittel	0,8	0,1	1,9	0,2
Gesamtvermögen	1.169,1	100,0	997,2	100,0
Eigenkapital	227,6	19,5	217,0	21,8
Sonderposten Investitionszuschüsse	523,0	44,7	430,3	43,1
Rückstellungen	109,2	9,3	105,8	10,6
Finanzschulden	243,0	20,8	194,5	19,5
Andere Verbindlichkeiten	66,3	5,7	49,6	5,0
Gesamtkapital	1.169,1	100,0	997,2	100,0

Beim Fremdkapital hatten 295,3 Mio. € (70,6 %) langfristigen Charakter, 123,2 Mio. € (29,4 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich das langfristige Fremdkapital um 54,4 Mio. €, das kurzfristige um 14,2 Mio. €.



Finanzierung

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.

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 36,8 Mio. €, nachdem im Vorjahr noch ein Mittelzufluss von 101,5 Mio. € zu verzeichnen war.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel von 22,5 Mio. € ab. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 131,1 Mio. €, denen zugeflossene Investitionszuschüsse von 109,5 Mio. € gegenüberstanden.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 58,2 Mio. €. Darlehensaufnahmen von 60,0 Mio. € und Eigenkapitalzuführungen von 10,6 Mio. € standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen von 12,4 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnten mit dem Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Mittelabflüsse aus dem operativen Geschäft und der Investitionstätigkeit bis auf 1,1 Mio. € gedeckt werden.

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung

	2009 Mio. €	2008 Mio. €
Mittelab-/zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	- 36,8	101,5
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	- 22,5	- 70,8
Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit	58,2	- 30,8
Veränderung der Zahlungsmittel	- 1,1	- 0,1
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	1,9	2,0
Zahlungsmittel am Ende der Periode	0,8	1,9

Personal, Logistik, Umwelt und Innovation

Die Zahl unserer Mitarbeiter/innen einschließlich der Auszubildenden sank stichtagsbezogen zum 31. Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 7 (-0,2 %) auf 3.155, davon 114 Auszubildende. Im Jahresdurchschnitt verringerte sich die Zahl um 27 auf 3.148, davon 101 Auszubildende.

In diesen Personalbestandszahlen sind auch die Mitarbeiter ohne Bezüge enthalten (beispielsweise wegen Elternzeit, Wehrdienst usw.) sowie die Mitarbeiter, die sich in der Freizeitphase ihrer Altersteilzeit-Regelung befinden. Lässt man die im Geschäftsjahr 2009 nicht aktiv an der Leistungserstellung beteiligten Mitarbeiter/innen außer Ansatz, ergibt sich im Jahresdurchschnitt ein Rückgang bei den aktiven Mitarbeitern einschließlich der Auszubildenden (umgerechnet in Volldienste) um 33 (1,1 %) auf 2.925 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Die Produktivität – gemessen an der Gesamtleistung unserer Mitarbeiter – nahm erneut zu.

27

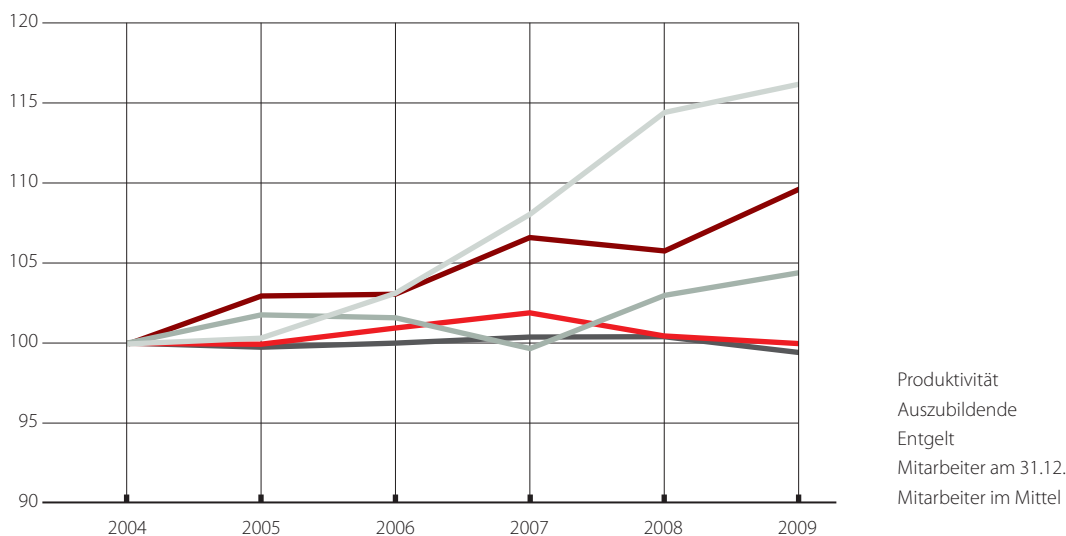
Mitarbeiter/innen einschl. Auszubildende beschäftigte die KVB im Jahresdurchschnitt weniger als 2008.

Insgesamt erreichte die Zahl der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt 3.148 – einschl. 101 Auszubildende.

10

Mitarbeiter am 31.12. und im Mittel, Azubis, Produktivität, Entgelt

(Index 2004 = 100)



Zum Jahresende 2009 beschäftigten wir 192 (Vorjahr 189) schwerbehinderte Mitarbeiter. Die gesetzliche Pflichtplatzquote war damit erfüllt.

114

Ausbildungsplätze für junge Menschen haben wir zur Verfügung gestellt.

Diese Zahl lag erneut deutlich über dem aktuellen Nachwuchsbedarf der KVB.

Ausbildung

Mit 114 (Vorjahr 110) Ausbildungsplätzen haben wir auch im Geschäftsjahr 2009 wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereitgestellt. Die KVB als ein bedeutender Arbeitgeber in Köln kommt damit auch weiterhin ihrer gesellschaftlichen Verantwortung 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 ihrem Ausbildungsende zunächst befristet weiter.

Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 41 (Vorjahr 39) auf kaufmännische und 73 (Vorjahr 71) auf technische Berufe. 42 (Vorjahr 140) Schüler und Studenten absolvierten ein Berufspraktikum bei uns. Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 152 Fahrschüler (Vorjahr 100) ihre Straßenbahn-, Bus- und Lkw-Fahrerausbildung erfolgreich ab.

Fortbildung

Die Fort- und Weiterbildung hat in unserem Unternehmen einen hohen Stellenwert. Im Jahr 2009 haben insgesamt 2.359 Mitarbeiter als Kursteilnehmer an in- und externen Qualifizierungsmaßnahmen teilgenommen. Schwerpunkte bildeten dabei die Themen Kundenorientierung und Führung.

Ideenmanagement

Im Jahr 2009 haben unsere Mitarbeiter/innen 497 Verbesserungsvorschläge eingereicht; 173 konnten prämiert werden. Den hierfür ausgeschütteten Prämien von 40 Tsd. € steht ein aus der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge erzielter Nutzen von 390 Tsd. € gegenüber. Schwerpunkte bildeten dabei die eingereichten Vorschläge zu den Themenkreisen Qualitätsverbesserung, Produktivitätssteigerung, Einsparung und Arbeitsablaufverbesserung.

Arbeitssicherheit

Die Zahl der Arbeitsunfälle – 2009 wurden 449 inklusive 75 Wegeunfällen gemeldet – ist beinahe unverändert und entspricht einer 1.000-Mann-Quote von 154. Wir führen dies auf unsere intensive Berücksichtigung aller Arbeitssicherheitsbelange und den ihnen eingeräumten Stellenwert zurück.

Im Rahmen der medizinischen Vorsorge hat der Betriebsärztliche Dienst der Stadtwerke Köln im Berichtsjahr 1.922 unserer Mitarbeiter/innen im Auftrag der KVB arbeitsmedizinisch betreut. Dabei wurden 4.805 Untersuchungen vorgenommen.

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.

Logistik

Unter anderem durch die Umstellung auf Beschaffung von Büromaterial über E-Commerce konnte im Berichtsjahr der Lagerbestand um 3.000 Artikel und einen Bestandswert von 500 Tsd. € reduziert werden. Zum 31. Dezember 2009 bevorrateten wir 22.917 Positionen im Wert von 15,0 Mio. €; der Gesamtversorgungsgrad lag bei 98,0 %. Bei 41.600 Wareneingängen und 108.700 Materialentnahmen im Geschäftsjahr 2009 konnten wir unser langjährig gutes Inventurergebnis von 0,1 % Bestandsdifferenzen bestätigen.

Das Bestellvolumen unseres Einkaufs betrug im Berichtsjahr 181,4 Mio. €. Wir führten 14 internationale Ausschreibungen nach VOB/VOL mit 27 Positionen und 15 öffentliche Ausschreibungen mit 21 Positionen durch.

Über unsere Reststoffsammelstellen wurden 1.200 t feste Stoffe, 27.800 l Flüssigkeiten und 20.500 Leuchtstoffröhren entsorgt.

Umwelt

EMAS (Eco Management and Audit Scheme) ist ein Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes, das wir bereits seit über zehn Jahren erfolgreich anwenden. Durch jährliche Umweltaudits werden die Auswirkungen unserer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen auf die Umwelt systematisch untersucht. Auf Basis dieser Ergebnisse leitet die KVB auch konkrete Umweltziele und Programme ab. Die Umweltauswirkungen, die Umweltziele und -programme sowie die umweltrelevanten Tätigkeiten und Produkte werden jährlich aktualisiert und in der alle drei Jahre zu erstellenden Umwelterklärung detailliert dargestellt. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfungen unterziehen wir uns einer Begutachtung nach den strengen Richtlinien der EG-Öko-Audit-Verordnung (EG) 761/2001 durch einen unabhängigen und nach EMAS für Verkehrsunternehmen zugelassenen Umweltgutachter.

Die KVB ist als eines der ersten Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs seit 1998 EMAS-registriert und hat auch 2009 wieder erfolgreich am Umweltauditsystem teilgenommen.

Seit 1998

**ist die KVB bereits bei
EMAS registriert.**

Unser Unternehmen gehört damit zu den ersten im Bereich Öffentlicher Nahverkehr, das an dem freiwilligen europäischen Umweltauditsystem teilnimmt.

Innovation

Hybrid-Busse

Im Nachgang zu dem vom Bundesumweltministerium (BMU) 2009 aufgelegten Projekt „Hybrid-Busse für einen umweltfreundlichen ÖPNV“, bei dem die KVB aus 36 Interessierten als eines von sechs Unternehmen mit den überzeugendsten Konzepten ausgewählt wurde, finden gegenwärtig Gespräche mit Fahrzeugherstellern statt. Unabhängig von dem vorgenannten Projekt will die KVB zwei Hybrid-Busse mit anspruchsvoller Umwelttechnik im Linienbetrieb einsetzen. Die neue, umweltfreundliche Hybrid-Technologie soll während des Einsatzes außer auf Schadstoff- und Lärminderung auch hinsichtlich Energieeffizienzsteigerung getestet werden.

Sicherheit und Service

Im zurückliegenden 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 Zugsicherungs- und Kommunikationsanlagen sowie Fahrgast-Info-Systeme, für die wir insgesamt 10,4 Mio. € aufgewendet haben.

Forschungs- und Entwicklungsprojekte im klassischen Sinne gab es keine.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

3. März 2009

**Einsturz am Kölner
Waidmarkt**

Die KVB setzt alles daran, dass die Ursachen für das schreckliche Unglück restlos aufgeklärt werden.

Einsturz des Historischen Stadtarchivs der Stadt Köln

Am 3. März 2009 ereignete sich ein tragisches Unglück. In unmittelbarer Nähe der Nord-Süd Stadtbahnbaustelle ‚Waidmarkt‘ stürzten das Historische Stadtarchiv der Stadt Köln sowie zwei angrenzende Gebäude in sich zusammen. Zwei junge Männer konnten nach tagelanger Suche unter den Trümmern nur noch tot geborgen werden. Die Ursachen für das Schadensereignis sind auch ein Jahr nach der Katastrophe nicht geklärt.

Da die KVB ein großes Interesse an einer lückenlosen Aufklärung des Geschehens hat, haben wir bereits im März 2009 unverzüglich ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren eingeleitet. Der vom Gericht bestellte Sachverständige begann seine Arbeit bereits wenige Tage nach dem Unglück. Die Staatsanwaltschaft Köln hat ein Ermittlungsverfahren gegen unbekannt wegen fahrlässiger Tötung und Baugefährdung aufgenommen. Ergebnisse aus diesen Verfahren liegen uns noch nicht vor.

Derzeit verdichten sich die Hinweise, dass das Unglück wahrscheinlich auf Mängel in der Schlitzwand der U-Bahnbaustelle vor dem Stadtarchiv zurückzuführen ist. Zur endgültigen Klärung soll ein Besichtigungsbauwerk errichtet werden, in dessen Schutz die vermutete Schadstelle der Schlitzwand untersucht werden kann. Mit dem Bau des Besichtigungsbauwerkes kann voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2010 nach Abschluss der Bergungsarbeiten von Archivgut begonnen werden.

Betrauungsregelung/jährlicher Erstattungsnachweis

Der Rat der Stadt Köln hat die KVB im Dezember 2005 auf Basis der vom EuGH aufgestellten Kriterien mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der Durchführung des ÖPNV betraut und diese Betrauung mit dem Ratsbeschluss vom 24. Juni 2008 bis Ende 2019 verlängert.

Die für die dargelegten konkreten gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu gewährenden EU-konformen Ausgleichszahlungen werden anhand der nicht über die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens hinausgehenden Erstattungen nachgewiesen und gelten damit nicht als Beihilfe. Hinsichtlich der im jährlichen Lagebericht geforderten Tendenzaussage zur Einhaltung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrages ist festzustellen, dass auf Basis des Jahresabschlusses 2009 und der von uns vorgenommenen überschlägigen Ermittlung der Ist-Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die in der Betrauungsregelung vorgegebenen Soll-Werte für das Jahr 2009 eingehalten werden können.

Strategieentwicklung/Restrukturierungsprogramme

Neben weiterer Kundengewinnung und -bindung ist die Umsetzung der vorgegebenen Restrukturierungsziele insbesondere im Zusammenhang mit der Fortführung unserer 2004 verabschiedeten Unternehmensstrategie „Profil Zukunft“ von besonderer Bedeutung. Konsequente Marktausrichtung durch interne Konsolidierung sowie Wachstum zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Ertragskraft sind die vorbestimmten Ziele.

Das konkrete Ziel unseres ersten Restrukturierungsprogramms, eine nachhaltige Einsparung von 27,6 Mio. € zu realisieren, erreichten wir bereits Ende 2008 – ein Jahr früher als geplant. Das mit der oben bereits erwähnten Betrauungsverlängerung bis Ende 2019 einhergehende zweite Restrukturierungsprogramm verpflichtet uns, weitere Einsparungen von 7,0 Mio. € zu realisieren. Ergänzend legt dieser Ratsbeschluss fest, dass Einspareffekte, die unsere Tarifvertragsparteien ohne direkten KVB-Einfluss vereinbaren, wie z.B. die halbstündige Arbeitszeitverlängerung der Tarifrunde 2008/2009, die einen Produktivitätsgewinn von ungefähr 2 Mio. € bedeuten kann, das Einsparvolumen erhöhen.

7 Mio. € plus X

zusätzliches Restrukturierungspotenzial muss bis 2019 nachhaltig realisiert sein.

Die Weichen sind gestellt, dass wir dieses Ziel bis zum vorgesehenen Termin erreichen.

Neue EU-Verordnung 1370/2007 und ihre Umsetzung

Am 3. Dezember 2009 trat die neue EU-Verordnung 1370/2007 endgültig in Kraft. Durch die frühzeitig im Rahmen der Übergangsregelung vom Rat der Stadt Köln beschlossene Betrauungsverlängerung bis zum 31. Dezember 2019 bleibt die Kölner Verkehrs-Betriebe AG dem Stadtwerke-Konzern Köln als integriertes, kommunales Nahverkehrsunternehmen erhalten. Außerdem bleibt die ÖPNV-Finanzierung auch mittelfristig durch den steuerlichen Querverbund abgesichert. Auf nationaler Ebene muss weiter beobachtet werden, ob und inwieweit die nationalen Gesetze, wie das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Länder-ÖPNV-Gesetze, angepasst werden. Die Bundesregierung hat eine zügige Anpassung an den europäischen Rechtsrahmen angekündigt.

Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG)

Ziel des am 29. Mai 2009 in Kraft getretenen Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts ist es, das bewährte HGB-Bilanzrecht zu einer dauerhaften und im Verhältnis zu den internationalen Rechnungslegungsstandards vollwertigen, aber kostengünstigeren und einfacheren Alternative weiterzuentwickeln.

Das BilMoG ist verpflichtend anzuwenden für Jahresabschlüsse, die nach dem 31. Dezember 2009 beginnen.

Veränderungen im Vorstand

Der Aufsichtsrat hat Herrn Jürgen Fenske mit Wirkung vom 1. Januar 2009 zum Vorstandsmitglied und neuen Vorstandssprecher der KVB bestellt. Zuvor bekleidete Herr Fenske leitende Positionen bei der Deutschen Bahn AG, unter anderem als Geschäftsführer der Autokraft GmbH sowie als Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Hamburg.

Er ist Nachfolger von Herrn Werner Böllinger, der zum 31. Dezember 2008 in den Ruhestand trat.

Am 5. November 2009 ist Herr Fenske vom Präsidium des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einstimmig zum neuen Verbands-Präsidenten gewählt worden.

Zum neuen Vorstandsmitglied der KVB ab 1. September 2009 wurde durch Aufsichtsratsbeschluss Herr Peter Hofmann bestellt. Herr Hofmann, der seither für den Vorstandsbereich Finanzen und Controlling zuständig ist, war zuvor als Finanzvorstand bei der Bremer Straßenbahn AG tätig.

Herr Hofmann folgt auf Vorstandsmitglied Frau Edith Wurbs, deren Bestellung zum 31. August 2009 endete.

Ausblick – Nachtragsbericht



Gute Geschäftsentwicklung zum Jahresbeginn 2010

Wie im Vorjahr traten die sonst zum Beginn eines Jahres typischen leichten Einbußen bei den Fahrgastzahlen auch im Januar und Februar 2010 nicht ein. Dies begründet sich unter anderem mit dem verstärkten Absatz von Zeitkarten für Erwachsene, im Speziellen MonatsTickets für KölnPass-Inhaber (+ 600.000 Fahrten gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert).

So nahm unsere Fahrgastzahl während der ersten beiden Monate des Jahres 2010 insgesamt um 3,3 % auf 45,4 Mio. zu. Wegen dieses Anstiegs und der Tarifierhöhung zum 1. Januar 2010 erhöhten sich unsere Fahrgelderlöse nach VRS-Zuscheidung während der ersten beiden Monate im Vergleich zu den Vorjahreswerten um 5,2 % auf 29,8 Mio. €.

Wir gehen davon aus, dass die KVB ihre Wirtschaftsplanvorgabe für 2010 erreichen wird.

Vorstandsbestellung widerrufen

Der Aufsichtsrat hat mit Wirkung vom 22. März 2010 die Bestellung von Herrn Walter Reinarz zum Mitglied des KVB-Vorstandes widerrufen. Sein Anstellungsverhältnis zur KVB AG bleibt davon ansonsten bis auf Weiteres unberührt.

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens in 2009 von besonderer Bedeutung wären, sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

Ausblick – Prognosebericht

Konjunkturelle Entwicklung

Die Welt und vor allem Deutschland lassen die schwerste Rezession seit Jahrzehnten deutlich schneller hinter sich als erwartet. Den deutschen Unternehmen helfe die globale Entspannung, die das wichtige Exportgeschäft belebe, so die Frankfurter Notenbank. Rückschläge seien allerdings nicht ausgeschlossen, zumal ein Teil des neuen konjunkturellen Schwungs von staatlichen Konjunkturprogrammen herühre. Das BIP wird 2010 nach Expertenmeinung um etwa 1,5 % ansteigen und die Arbeitslosenzahl sich um rund 0,5 Millionen auf durchschnittlich knapp unter vier Millionen erhöhen.

ÖPNV-Nachfrage

Für das Jahr 2010 wird damit gerechnet, dass sich im ÖPNV der beständig leichte Zuwachs der letzten Jahre fortsetzt. Diese positive Entwicklung stützt sich im Wesentlichen auf Berufs- und Schülerfahrten sowie ökologisches Umdenken. Wir gehen in unserer Planung von einem unter anderem auf neue Busverkehre gestützten 0,4%igen Anstieg unserer Fahrgastzahlen aus.

Unternehmensentwicklung

Wegen der zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Tarifierpassung seitens des Zweckverbandes des VRS in Höhe von durchschnittlich 3,0 %, die begründet ist durch die hohen Kostenbelastungen, die erheblichen Restriktionen bei den staatlichen Zuschüssen und die stetigen Investitionen zur Verbesserung des Leistungsangebotes, rechnen wir für das Geschäftsjahr 2010 gemäß dem aktuellen Wirtschaftsplan mit Verkehrserlösen von gut 190 Mio. €.

Unsere Umsatzerlöse im Jahr 2010 dürften ohne periodenfremde Verkehrserlöse bei 204 Mio. € liegen. Dabei ist berücksichtigt, dass im Zweckverband festgelegt worden ist, den Nutzeranteil an der ÖPNV-Finanzierung 2010 auf 50,0 % zu steigern. Ferner liegt die Zusicherung vor, dass mindestens 90,0 % der ÖPNV-Pauschale aus dem neuen ÖPNV-Gesetz NW an die Zweckverbandsunternehmen weitergeleitet werden.

Unser Ende 2009 geplantes Unternehmensergebnis für 2010 wird wegen der erwarteten Erlös-/Kostenentwicklung in etwa dem erwirtschafteten Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres entsprechen.

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 Innenstadttunneln sowie auf den sonstigen Streckenausbau, die Bus-Werkstattsanierung und die Beschaffung von neuen Fahrzeugen. Von den für 2010 eingeplanten Betriebsinvestitionen von 230,6 Mio. € betreffen allein 122,6 Mio. € (53,2 %) den Nord-Süd Stadtbahn-Bau.

Da die Investitionen voraussichtlich nur zu 14,7 % aus eigenen Mitteln finanziert werden können, kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 30,8 % eine besondere Bedeutung zu. 3,5 % werden durch Eigenkapitalzuführung finanziert. Die verbleibenden 51,0 % der geplanten Investitionsausgaben einschließlich der teilweisen Vorfinanzierung der Zuschüsse werden durch Fremdmittel gedeckt.

Risiken/Chancen

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.

3,0%ige

**Tarifierpassung wird
Aufwandssteigerungen
teilweise ausgleichen.**

Gleichzeitig ist die KVB optimistisch,
das Unternehmensergebnis im Ge-
schäftsjahr 2010 erneut zu verbessern.

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, ihre 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 2009 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen 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 leiteten wir Gegensteuerungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der registrierten Risiken ein und prüften sich bietende Chancen.

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

Aufgrund der von der EU durchgesetzten Liberalisierung des Verkehrsmarktes sowie der insgesamt nicht sehr günstigen Rahmenbedingungen, z.B. wegen der rückläufigen Finanzierungsunterstützung, wird sich die Lage im ÖPNV auch in den nächsten Jahren weiter entscheidend verändern.

Den hieraus entstehenden Geschäftsrisiken können wir nur dadurch begegnen, dass wir unsere Wirtschaftlichkeit stetig verbessern, um weiteres Wachstum zu ermöglichen. Begleitend wird von uns darüber hinaus seit Jahren unter anderem ein konsequentes Kostenmanagement betrieben.

Konkret verfolgt die KVB die Strategie, die von der EuGH-Rechtsprechung und der neuen VO 1370/2007 aufgestellten Kriterien zu erfüllen und durch die Umsetzung ihrer Restrukturierungsprogramme die Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der mit dem Eigentümer und Aufgabenträger Stadt Köln vereinbarten Frist zu erreichen.

Darüber hinaus wird – da sind sich alle Experten einig – unter anderem wegen des beginnenden Klimawandels und der sich ändernden Einstellung der Bevölkerung zu dieser Entwicklung sowie wegen der weiterhin hohen 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 für uns.

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 veranlasst die KVB laufend attraktivitätssteigernde Maßnahmen, 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 Finanzrisiken, 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.

Finanzielle Risiken aus dem Unglücksfall Waidmarkt bestehen nach heutiger Einschätzung nicht, da den entstehenden Mehrkosten und eventuell gegen die KVB gerichteten Schadenersatzansprüchen, in gleicher Höhe Ausgleichsansprüche gegen die Stadt Köln bzw. Dritte gegenüberstehen.

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.

Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Unglücksfalls am Waidmarkt.

Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NRW

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

3

Jahresabschluss

- ⇒ Gesamtleistung leicht über Vorjahr
- ⇒ Anlage- und Umlaufvermögen nehmen zu
- ⇒ Eigenkapital weiter gestärkt

Seite

48	Bilanz
49	Gewinn- und Verlustrechnung
50	Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens
52	Anhang: Kapitalflussrechnung
53	Anhang: Erläuterungen

Bilanz

Bilanz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
zum 31. Dezember 2009

Aktiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2009 €	31.12.2008 Tsd. €
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.500.242	4.958
Sachanlagen		1.027.475.687	928.727
Finanzanlagen		10.420.647	10.366
		1.041.396.576	944.051
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	15.250.018	16.570
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	111.615.760	34.616
Flüssige Mittel	4	768.780	1.936
		127.634.558	53.122
Rechnungsabgrenzungsposten		70.682	55
		1.169.101.816	997.228

Passiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2009 €	31.12.2008 Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	5	78.300.000	78.300
Kapitalrücklage	6	149.348.461	138.730
		227.648.461	217.030
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	7	522.963.681	430.250
Rückstellungen	8	109.202.680	105.829
Verbindlichkeiten	9	295.238.726	229.127
Rechnungsabgrenzungsposten	10	14.048.268	14.992
		1.169.101.816	997.228

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2009 (1. Januar – 31. Dezember 2009)

	Textziffer im Anhang	2009 €	2008 Tsd. €
Umsatzerlöse	11	201.914.785	197.391
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		-574.037	356
Andere aktivierte Eigenleistungen	12	4.607.665	4.957
Gesamtleistung		205.948.413	202.704
Sonstige betriebliche Erträge	13	36.361.724	31.916
Materialaufwand	14	-96.779.438	-97.797
Personalaufwand	15	-170.901.054	-161.398
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	16	-36.274.463	-39.240
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-23.635.021	-26.075
Beteiligungsergebnis	18	-53.858	-264
Zinsergebnis	19	-10.899.142	-11.522
Abschreibungen auf Finanzanlagen	20	-528.560	-956
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-96.761.399	-102.632
Sonstige Steuern	21	-283.731	-295
Unternehmensergebnis		-97.045.130	-102.927
Erträge aus Verlustübernahme		97.045.130	102.927
Jahresüberschuss		-	-

Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagenachweis der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2009 (1. Januar – 31. Dezember 2009)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2009	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	19.635	709	319	613	20.638
Geleistete Anzahlungen	667	86	0	-613	140
	20.302	795	319	0	20.778
Sachanlagen					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	199.472	1.324	875	1	199.922
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	47.409	444	5.288	403	42.968
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	246.881	1.768	6.163	404	242.890
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	618.253	10.847	960	3.510	631.650
Fahrzeuge für den Personenverkehr	693.338	0	1.543	0	691.795
Maschinen und maschinelle Anlagen	40.025	372	720	281	39.958
Technische Anlagen und Maschinen	1.351.616	11.219	3.223	3.791	1.363.403
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	84.757	4.826	1.300	459	88.742
Fertige Anlagen	1.683.254	17.813	10.686	4.654	1.695.035
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	584.965	131.976	0	-4.654	712.287
	2.268.219	149.789	10.686	0	2.407.322
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.195	0	0	0	1.195
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.894	0	238	0	1.656
Beteiligungen	11.164	419	0	0	11.583
Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen	490	0	0	0	490
Sonstige Ausleihungen	7.959	623	486	0	8.096
	22.702	1.042	724	0	23.020
Anlagevermögen gesamt	2.311.223	151.626	11.729	0	2.451.120

	Kumulierte Investitionszuschüsse	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen	Buchwerte 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2008	nachrichtlich: Abschreibungen des lfd. Jahres
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	749	0	16.529	3.360	4.291	2.253
	0	0	0	140	667	0
	749	0	16.529	3.500	4.958	2.253
	99.700	0	68.058	32.164	32.883	1.404
	33.847	0	6.360	2.761	2.610	148
	133.547	0	74.418	34.925	35.493	1.552
	387.429	0	143.035	101.186	104.053	9.894
	325.147	0	217.784	148.864	174.216	16.907
	12.008	0	22.658	5.292	6.081	1.405
	724.584	0	383.477	255.342	284.350	28.206
	15.559	0	48.261	24.922	23.919	4.263
	873.690	0	506.156	315.189	343.762	34.021
	0	0	0	712.287	584.965	0
	873.690	0	506.156	1.027.476	928.727	34.021
	0	0	688	507	507	0
	0	0	0	1.656	1.894	0
	0	0	8.787	2.796	2.719	342
	0	0	0	490	490	0
	0	198	3.124	4.972	4.756	187
	0	198	12.599	10.421	10.366	529
	874.439	198	535.284	1.041.397	944.051	36.803

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:

Kapitalflussrechnung

	2009	2008
	Tsd. €	Tsd. €
Periodenergebnis	0	0
Saldo aus Zu-/Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	36.605	40.053
Zunahme der Rückstellungen	3.373	5.703
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-957	-957
Verlust (Vorjahr Gewinn) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	39	-3.598
Zunahme (Vorjahr Abnahme) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-75.696	60.770
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-183	-518
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-36.819	101.453
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	121	3.610
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-131.102	-117.746
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	109.504	45.242
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-795	-1.569
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-1.042	-1.363
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	725	1.042
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-22.589	-70.784
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	10.619	6.507
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	60.000	0
Auszahlungen aus der Tilgung von Ausleihungen und Krediten	-12.378	-37.323
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	58.241	-30.816
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-1.167	-147
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.936	2.083
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	769	1.936

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.

Anhang – Allgemeine Erläuterungen

Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungsvorschriften 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 fertiggestellt 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.

Zugänge bei den geringwertigen Vermögensgegenständen werden in einen Sammelposten eingestellt und dieser über fünf Jahre gewinnmindernd aufgelöst.

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 % 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 für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen – unter Anwendung der Richttafeln 2005 G – mit einem Zinsfuß von 4,5 % bewertet. Abweichend zum Vorjahr wurde der Verpflichtungsumfang nicht entsprechend dem Teilwertverfahren ermittelt, sondern nach der Projected-Unit-Credit-Methode. Hierbei werden künftige Kostensteigerungen berücksichtigt. Für die ergänzende betriebliche Altersversorgung und Entgeltumwandlung wurde ein Zinsfuß von 6 % 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 % 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 2009 nicht getätigt.

Erläuterungen zur Bilanz

1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Jahr 2009 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Anteilsbesitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis	
			Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	500	2009	–
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2009	–
RC Data GmbH, Köln (RC Data)	100,0	33	2008	7
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	126	2008	26
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	49,0	1.593	2008	200
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	648	2008/2009 (30.9.)	570
RailConsult GmbH, Köln (RC) i.L.	25,0	–	–	–
Regionalverkehr Köln GmbH, Köln (RVK)	12,5	11.488	2008	- 7.194
VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG, Kommanditanteil	11,6	1.352	2008	595

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

	31.12.2009 Tsd. €	31.12.2008 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.969	15.713
Unfertige Leistungen	202	776
Waren	79	81
Gesamt	15.250	16.570

3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.280	15.422
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	85.987	12.771
Sonstige Vermögensgegenstände	11.349	6.423
Gesamt	111.616	34.616

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

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen mit 1,2 Mio. € (Vorjahr 1,8 Mio. €) die Stadt Köln.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 7,1 Mio. € (Vorjahr 1,8 Mio. €) Forderungen gegen die Stadt Köln. Hiervon entfallen 6,4 Mio. € auf Ausgleichsansprüche im Zusammenhang mit dem Unglücksfall Waidmarkt.

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. 2,6 Mio. € in die Kapitalrücklage ein.

7 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

Dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse wurden 109,5 Mio. € zugeführt; 16,8 Mio. € wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

8 Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 47,1 Mio. € (Vorjahr 38,0 Mio. €) sowie sonstige Rückstellungen von 62,1 Mio. € (Vorjahr 67,8 Mio. €).

Pensionsrückstellungen

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Versorgungsverpflichtungen	34.322	28.596
Sachleistungsverpflichtungen	12.795	8.288
Vorruhestandsverpflichtungen	–	1.166
Gesamt	47.117	38.050

Sämtliche Pensionsrückstellungen sind langfristig (Vorjahr 36,9 Mio. €).

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiter beträgt Ende 2009 137,6 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Verpflichtungen:

Sonstige Rückstellungen

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
für den Personal- und Sozialbereich	35.710	43.182
für Instandhaltung	14.696	12.252
für Haftpflichtleistungen	1.102	1.223
für Umweltschutz	794	1.328
Übrige	9.784	9.794
Gesamt	62.086	67.779

Von den sonstigen Rückstellungen haben 6,7 Mio. € (Vorjahr 7,0 Mio. €) langfristigen Charakter.

Für den Unglücksfall Waidmarkt waren keine Rückstellungen zu bilden, da eventuellen gegen die KVB gerichteten Schadenersatzansprüchen in gleicher Höhe Ausgleichsansprüche gegen die Stadt Köln bzw. Dritte gegenüberstehen.

9 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten

	Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.630	57.703	150.909	221.242	170.188
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	107	–	–	107	130
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39.931	–	–	39.931	23.799
davon gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(228)	–	–	(228)	(106)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.230	9.296	7.592	22.118	24.852
Sonstige Verbindlichkeiten	7.634	4.207	–	11.841	10.158
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1.478)	(–)	(–)	(1.478)	(–)
davon gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(–)	(–)	(–)	(–)	(108)
davon aus Steuern	(1.319)	(–)	(–)	(1.319)	(1.328)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(17)	(–)	(–)	(17)	(4)
Gesamt	65.532	71.206	158.501	295.239	229.127
Vorjahr	44.480	73.341	111.306		

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 5,0 Mio. € (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 137,1 Mio. €, davon 97,4 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden. Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die 2009 10,0 Mio. € betragen.

Aus Leasingverträgen für drei Dienstwagen ergeben sich Zahlungsverpflichtungen von 59 Tsd. €.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

	2009	2008
	Tsd. €	Tsd. €
Fahrgelderlöse	172.703	165.777
Abgeltungszahlungen	13.145	12.867
Periodenfremde Verkehrserlöse	909	1.126
Übrige Verkehrserlöse	4.375	4.919
Verkehrserlöse gesamt	191.132	184.689
Sonstige Umsatzerlöse	10.783	12.702
Gesamt	201.915	197.391

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 36,4 Mio. € (Vorjahr 31,9 Mio. €) enthalten im Wesentlichen Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre, Erlöse aus nicht mehr benötigten Rückstellungen und Zuschüsse. Daneben sind hier unter anderem Schadenersatzleistungen sowie Miet- und Pachteinahmen berücksichtigt.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen sind 8,2 Mio. € (Vorjahr 5,1 Mio. €) periodenfremd.

14 Materialaufwand

	2009	2008
	Tsd. €	Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	40.515	40.218
Bezogene Leistungen	56.264	57.579
Gesamt	96.779	97.797

15 Personalaufwand

	2009	2008
	Tsd. €	Tsd. €
Löhne und Gehälter einschl. sonstiger Personalaufwendungen	125.576	123.099
Soziale Abgaben	23.564	24.445
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	21.761	13.854
davon Altersversorgung	(20.779)	(12.811)
Gesamt	170.901	161.398

Im Jahresdurchschnitt betrug die Anzahl der Arbeitnehmer 3.043 (Vorjahr 3.075); einschließlich der 101 (Vorjahr 96) Auszubildenden betrug die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr 3.144 (Vorjahr 3.171).

16 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen von 36,3 Mio. € entfallen 34,0 Mio. € (Vorjahr 37,5 Mio. €) auf Sachanlagen und 2,3 Mio. € (Vorjahr 1,7 Mio. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände. 2009 wurden Abschreibungen von 1,4 Mio. € nach § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB vorgenommen.

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 Mio. € auf 23,6 Mio. € verringert. Neben Vertriebs- und Verwaltungskosten sind hier vor allem Umlagen der Konzernunternehmen und Aufwendungen für Versicherungen ausgewiesen. Im Übrigen sind hier unter anderem Mieten, Pachten, Gebühren und Beiträge sowie Aufwendungen für externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiter enthalten.

18 Beteiligungsergebnis

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	239	241
Erträge aus Gewinnabführungen	65	–
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 358	- 505
Gesamt	- 54	- 264

Ausgewiesen sind hier im Wesentlichen die Erträge aus der Beteiligung an der DKS von 141 Tsd. € (Vorjahr 170 Tsd. €) und der SOV von 98 Tsd. € (Vorjahr 58 Tsd. €), die Gewinnabführung der Seilbahn sowie die Übernahme des Verlustes der Westigo.

19 Zinsergebnis

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	120	64
davon aus verbundenen Unternehmen	(80)	(23)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	55	53
davon aus verbundenen Unternehmen	(4)	(10)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 11.074	- 11.639
davon an verbundene Unternehmen	(- 1.656)	(- 3.269)
Gesamt	- 10.899	- 11.522

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

Honorar des Abschlussprüfers

Für das Honorar des Abschlussprüfers 2009, WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, wurden Rückstellungen für die Jahresabschlussprüfung von 118 Tsd. € und für sonstige Prüfungen und Testate im Zusammenhang mit der Jahresabschlussprüfung von 19 Tsd. € gebildet.

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 % 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 betrugen 2009:

Ausgleichsanspruch

gemäß

	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2009	Restausgleich aus Vorjahren	Summe der Ausgleichsbeträge
	€	€	€
§ 45a PBefG (Ausbildungsverkehr BOStrab)	2.319.750	46.284	2.366.034
§ 6a AEG (Ausbildungsverkehr EBO)	180.250	3.992	184.242
§ 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG (Ruhegelder u. Renten)	300.000	13.303	313.303
Gesamt	2.800.000	63.579	2.863.579

Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

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

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes

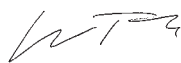
Die Vergütungen an den Aufsichtsrat stellten sich auf 85.108 €. Die Gesamtbezüge des Vorstandes betrugen 1.259.214 €. Für Vorstandsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2009 Kredite in Höhe von 12.800 €.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden an Pensionen 1.186.492 € aufgewendet; für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen von 14.639.128 €.

Köln, den 31. März 2010

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Fenske



Hofmann



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 2009 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 25. Mai 2010

WIBERA Wirtschaftsberatung AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



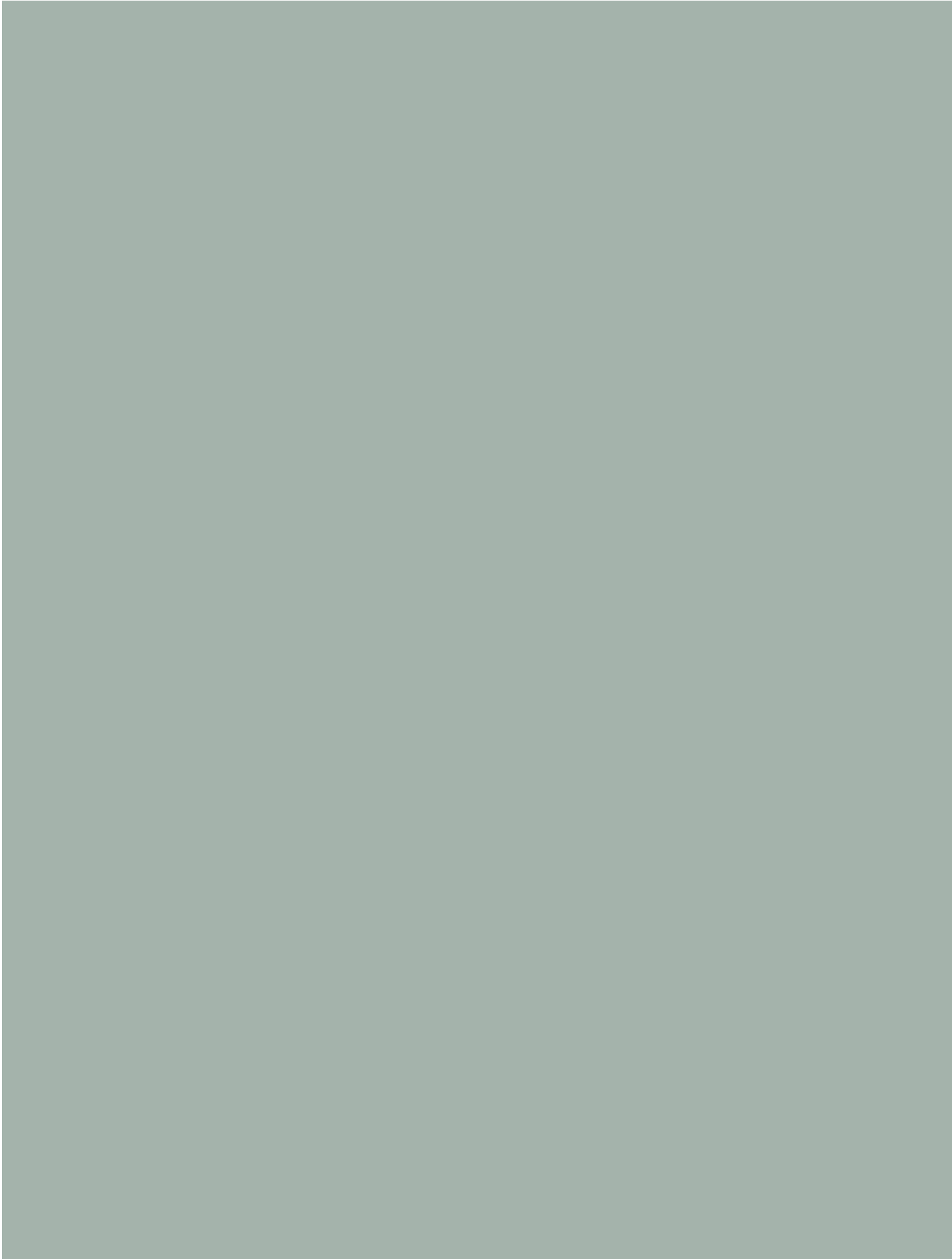
Josef Rakel

Wirtschaftsprüfer



Ludger Brinkmann

Wirtschaftsprüfer



4

Anlagen

Seite

68	Glossar/Stichwortverzeichnis – Branchenübliche Fachausdrücke
72	Glossar/Stichwortverzeichnis – Finanztechnische Fachausdrücke
77	Abkürzungsverzeichnis
78	Zehnjahresübersichten

Branchenübliche Fachausdrücke

		Seite
Abgeltungszahlungen	Zahlungen der öffentlichen Hand, die die Differenz zwischen einem aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis und den tatsächlichen Aufwendungen bzw. dem Regelfahrpreis teilweise oder ganz ausgleichen sollen. Von besonderer Bedeutung sind die Ausgleichsleistungen → im Ausbildungsverkehr für die verbilligte Beförderung von Auszubildenden, Schülern und Studenten gem. § 45a PBefG (Personenbeförderungsgesetz)/§ 6a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz), → für die Freifahrt von Schwerbehinderten im ÖPNV gem. § 148 SGB IX, → für verbundbedingte Mindererlöse.	29, 60, 71, 76
Ausbildungsverkehr	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.	29, 63
BarTicket	Fahrausweis, der am Automaten oder in einem KundenCenter gekauft wird und kein ZeitTicket ist.	27, 28, 29
Betrauerung	Festlegung durch die öffentliche Hand, welche Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung finanziert werden.	22, 40
Betriebsleistung	Verkehrsangebot in einem bestimmten Zeitraum, wird in Wagen-km und Platz-km gemessen.	70, 71
Durchschnittserlös	Quotient aus Fahrgelderlösen eines Abrechnungszeitraumes und der Zahl der (entgeltlichen) Beförderungsfälle des gleichen Zeitraumes.	30
Fahrgelderlös	Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.	10, 29, 42, 60, 68, 71
Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen	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.	40, 68

		Seite
HandyTicket	Einzelfahrausweis, der per Mobiltelefonat geordert und binnen Sekundenfrist auf dem Handydisplay angezeigt wird; bezahlt wird per Abbuchung.	28
Individualverkehr	Verkehr, der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit privaten Motorfahrzeugen abgewickelt wird.	4, 10
JobTicket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den ein Unternehmen seinen Mitarbeitern für die täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte kostengünstig überlässt.	27, 28, 29
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, 28, 69, 71
Marketing	Sammelbegriff für alle Maßnahmen, die der Absatzförderung dienen.	69
MonatsTicket	Zeitfahrausweis , der einen Monat gültig ist.	27, 29, 42
Nahverkehr	Beförderung von Fahrgästen in einem Umkreis von 50 km um die Ortsmitte, wobei eine Großstadt auch mehrere Ortsmittelpunkte haben kann.	21, 39
Niederflurfahrzeuge	Busse, Stadt- und Straßenbahnen mit abgesenktem Fahrzeugboden, der insgesamt zu einer fahrgastfreundlicheren Einstiegssituation führt und insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die ÖPNV-Benutzung erleichtern soll.	69
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.	10, 22, 26, 39, 40, 41, 43, 44, 55, 68, 69, 70, 71, 77
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.	77

		Seite
Personenkilometer	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt. (Nachfrageorientierte) Messzahl für die Verkehrsleistung des Personenverkehrs.	26, 78
Platzkilometer	Produkt aus den gefahrenen Wagenkilometern und der (durchschnittlichen) Platzzahl der eingesetzten Fahrzeuge. (Angebotsorientierte) Messzahl für die Betriebsleistung im Personenverkehr.	78
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.	77
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.	70
Restrukturierung	Steuerung der betrieblichen Erlös- und Kostenentwicklung zur Erreichung bzw. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit am Markt.	11, 22
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 wegsülen und die entstandene Röhre unmittelbar mit Beton-Tübbingen versteifen zu können.	70
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.	27, 28
Schülerverkehr, freigestellter	Schülerverkehr gemäß § 1 Nr. 4 d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungstarifes (Freistellungsverordnung).	27
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.	68

		Seite
SemesterTicket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den Studenten für die täglichen Wege von und zur Hochschule erhalten und mit der Einschreibegebühr semesterweise bezahlen.	27, 28, 29
Sonderverkehr	Bedarfsorientiertes Verkehrsangebot außerhalb des Linienverkehrs .	71
Verkehrserlöse	Umsatzerlöse im ÖPNV (Fahrgelderlöse, Abgeltungszahlungen, übrige Verkehrserlöse) .	24, 29, 30, 43, 60
Verkehrsleistung	Die im Verkehr in Anspruch genommene Leistung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Sie wird im ÖPNV in Personenkilometern gemessen.	54, 70, 78
Wagenkilometer	Auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein W. wird geleistet, wenn ein Fahrzeug 1 Kilometer zurücklegt.	70, 78
ZeitTicket	Bezeichnung für Fahrausweis mit unbeschränkter Fahrtenzahl innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.	27, 28, 29, 68

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, 49, 51, 52, 53, 54, 61, 62, 75, 76, 80
Anlagevermögen	Vermögensgegenstände, die zur dauerhaften Nutzung bestimmt sind.	33, 34, 35, 47, 48, 49, 50, 52, 56, 57, 61, 73, 76, 80
Aufwanddeckungsgrad	Verhältnis der gesamten Erträge zu den gesamten Aufwendungen des gleichen Zeitraumes.	10, 11, 32, 80
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.	52, 59
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.	36, 52, 73, 74, 80
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 Gewinn rücklage , dem Gewinn- oder Verlustvortrag sowie dem Jahresüberschuss oder -fehlbetrag. Bei der Ermittlung des E. wurden 50 % des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	34, 35, 47, 48, 52, 56, 73, 74, 80
Eigenkapitalquote	Verhältnis der Eigenkapital summe zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).	34, 80
Finanzschulden	Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Darlehen und Hypotheken.	34, 35, 74, 80

		Seite
Flüssige Mittel	Guthaben in Form von Kassenbeständen und Gutschriften bei Kreditinstituten.	34, 48, 57
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 % des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	35, 80
Fremdkapital, kurzfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-)Laufzeit von bis zu einem Jahr.	80
Fremdkapital, langfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-)Laufzeit von über einem Jahr.	73
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.	53
Gesamtleistung	Summe der Umsatzerlöse, der Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen und der anderen aktivierten Eigenleistungen einer bestimmten Rechnungsperiode.	31, 32, 37, 47, 49, 74, 75, 80
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.	15, 25, 33, 36, 40, 43, 52, 72, 74, 80
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.	36, 47, 51
Kapitalrücklage	Rücklage , bei der Vermögenswerte von außen (z.B. Zuzahlungen, die Gesellschafter in das Eigenkapital leisten) zufließen.	48, 57

		Seite
Materialintensität	Verhältnis des Materialaufwandes zur Gesamtleistung .	80
Netto-Finanzierungsquote	Quotient aus Cash flow eines Zeitraumes und Netto-Investitionen im gleichen Zeitraum.	80
Netto-Investitionen	Investitionen eines Unternehmens nach Absetzung verrechneter Investitions zuschüsse für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge.	74, 80
Nettoverschuldung	Finanzschulden eines Unternehmens nach Abzug der flüssigen Mittel .	34
Niederstwertprinzip	Vorschrift, nach der am Bilanzstichtag bei Gegenständen des Umlaufvermögens von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dann abgewichen werden muss, wenn der Börsen- oder Marktpreis niedriger ist (§ 255 Abs. 2 HGB).	54
Organschaft	Finanzielle, wirtschaftliche und organisatorische Eingliederung eines Unternehmens in ein anderes, bei der der unternehmerische Wille des anderen Unternehmens (Muttergesellschaft) maßgebend ist. Die O. bildet auch die steuerliche Basis für die bei Verkehrsbetrieben und Energieversorgungsunternehmen häufig anzutreffenden Holdinggesellschaften.	26
Personalintensität	Verhältnis des Personalaufwandes zur Gesamtleistung .	80
Produktivität	Verhältnis von Ausbringung zu Einsatz. Die P. kann durch Mengen- oder Wertgrößen ausgedrückt werden.	21, 37
Rechnungsabgrenzungsposten	Zahlungen, die schon in der Berichtsperiode im Voraus geleistet (aktiver R.) bzw. im Voraus erhalten (passiver R.) wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.	48, 52, 59, 77
Rentabilität	Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital.	74
Richttafeln 2005 G	In der Pensionsversicherungsmathematik verwendete Tabellen von Klaus Heubeck, die über eine Vielzahl von Wahrscheinlichkeiten, so Sterbe- und Invalidisierungswahrscheinlichkeit, getrennt nach Alter und Geschlecht, Aufschluss geben.	55
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 Selbstfinanzierung.	73

		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.	32, 34, 35, 48, 52, 55, 58, 60, 63
Sachanlagenintensität	Verhältnis der Sachanlagen zum Gesamtvermögen (Bilanzsumme).	80
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 .	75
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.	34, 47, 48 74, 80
Umsatzrentabilität	Verhältnis des Unternehmensergebnisses (vor Ertragsteuern und Zinsaufwand) zu den Umsatzerlösen.	80
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.	75
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.	75
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.	75

		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.	51
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.	43, 60, 63

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	RAP	Rechnungsabgrenzungsposten
AfA	Absetzung für Abnutzung	RBBL	Rechnergesteuertes Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem
AVV	Aachener Verkehrsverbund	RC Data	Eigenname: Rail Consult Data GmbH
BEKA	Eigenname: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH	RVK	Eigenname: Regionalverkehr Köln GmbH
BIP	Bruttoinlandsprodukt	SGB	Sozialgesetzbuch
BOStrab	Betriebsordnung Straßenbahn	SMS	ShortMessageService
DIN	Deutsche Industrie-Norm	SOV	Eigenname: Schilling Omnibusverkehr GmbH
DKS	Eigenname: Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
DRS2	Deutscher Rechnungslegungs-Standard Nr. 2	TV-N NW	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe NW
DV	Kurzform von „EDV“	U-/S-Bahn	U-Bahn/S-Bahn
EBO	Eisenbahn-Betriebsordnung	UITP	Eigenname: Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen, Brüssel
EDV	Elektronische Datenverarbeitung	VDV	Eigenname: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Köln
EG	Europäische Gemeinschaft	ver.di	Eigenname: Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme (EG-Öko-Audit-Verordnung)	VOB/VOL	Verdingungsordnung für (Bau-)Leistungen
EN	Europa-Norm	VRR	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
EstG	Einkommensteuergesetz	VRS	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
EstR	Einkommensteuerrichtlinie	Westigo	Eigenname: Westigo GmbH
EU	Europäische Union		Eisenbahnverkehrsunternehmen
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		
P+R	Park + Ride		
ppa.	per procura		

Zehnjahresübersicht

	2000	2001	2002	2003
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)				
Einwohner	1.017.721	1.021.629	1.020.116	1.020.603
Haushalte	513.264	514.268	515.761	516.838
Schüler (15.10.)	145.812	148.995	149.336	150.713
Studenten (31.10.)	82.707	83.678	85.217	85.183
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	466.601	471.811	466.453	452.782
Arbeitslose (Jahresmittel)	50.810	52.465	56.310	60.259
zugelassene Kfz	479.776	481.546	481.867	477.900
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	561	563	562	557
Mitarbeiter (31.12.)				
Arbeitnehmer	3.223	3.235	3.253	3.111
Auszubildende	90	95	98	97
Gesamt	3.313	3.330	3.351	3.208
Veränderung zum Vorjahr (in %)	1,5	0,5	0,6	-4,3
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)				
Haltestellen				
Stadtbahn	223	223	222	221
Bus	648	651	653	649
Fahrzeuge				
Stadtbahn	339	342	359	362
Bus	204	203	205	207
Anzahl der Linien				
Stadtbahn	15	15	15	15
Bus	42	42	40	39
Linienlänge (in km)				
Stadtbahn	286	286	287	288
Bus	455	456	469	472
Park + Ride-Plätze	3.859	3.859	4.680	4.680
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)				
Wagenkilometer	53,2	52,9	53,4	55,0
Platzkilometer	7.534	7.457	7.541	7.687
Personenkilometer	1.227	1.244	1.273	1.289
Fahrgäste	230,9	233,7	238,8	241,9
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,4	1,2	2,2	1,3
Platzausnutzung (in %)	16,3	16,7	16,9	16,8
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	178	181	184	186

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	1.022.627	1.023.101	1.024.346	1.025.094	1.019.328	1.020.133
	523.733	528.823	531.290	532.513	530.429	531.014
	151.385	151.758	150.895	151.057	150.463	150.491
	70.413	71.675	70.793	67.402	68.677	n.n.
	439.882	435.199	434.341	443.668	456.912	460.210
	58.733	66.749	60.948	55.984	55.065	54.106
	475.114	474.578	477.683	480.071	484.153	487.761
	552	550	552	554	562	566
	3.044	3.037	3.070	3.103	3.052	3.041
	104	107	107	111	110	114
	3.137	3.144	3.177	3.214	3.162	3.155
	-2,2	0,2	0,1	1,2	-1,6	-0,2
	221	221	222	222	222	222
	654	657	655	657	664	687
	363	369	380	381	368	367
	202	204	224	211	210	209
	15	15	15	11	11	11
	44	44	44	44	46	49
	288	284	285	237	237	237
	526	525	526	521	523	536
	4.814	4.814	5.244	5.244	5.492	5.492
	54,2	53,6	54,3	53,4	53,3	53,5
	7.691	7.674	7.741	7.726	7.697	7.720
	1.280	1.337	1.308	1.337	1.387	1.409
	240,1	247,1	245,5	252,0	261,6	265,8
	-0,7	2,9	-0,6	2,6	3,8	1,6
	16,6	17,4	16,9	17,3	18,0	18,3
	184	189	187	193	201	205

Zehnjahresübersicht

in Mio. €

	2000	2001	2002	2003	
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatz	160,8	153,3	169,5	172,0	
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-0,6	-4,7	10,6	1,4	
Gesamtleistung	164,2	156,2	174,8	175,0	
je Mitarbeiter (in €)	51.546	48.618	53.735	56.252	
Materialaufwand	77,8	82,7	80,3	82,2	
Personalaufwand	151,2	149,8	155,6	162,0	
Löhne und Gehälter/Sozialabgaben	140,7	142,9	145,4	148,0	
je Mitarbeiter (in €)	44.162	44.491	44.697	47.576	
Altersversorgung	10,4	6,8	9,0	13,0	
Abschreibungen	27,4	26,7	31,0	32,9	
Betriebliches Ergebnis	-80,5	-80,4	-85,9	-83,2	
Finanzergebnis	-9,0	-9,8	-9,4	-10,4	
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-91,7	-90,8	-96,5	-94,4	
Unternehmensergebnis	-92,0	-91,1	-96,8	-94,7	
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-1,3	1,0	-6,2	2,2	
Jahresüberschuss	–	–	–	–	
Bilanz (31.12.)					
Netto-Investitionen	61,7	67,2	78,0	20,6	
Anlagevermögen	356,0	395,8	442,3	428,8	
Umlaufvermögen	89,6	83,6	73,4	74,5	
Eigenkapital (einschl. 50 % Sonderposten)	177,4	187,4	206,9	217,2	
Fremdkapital (einschl. 50 % Sonderposten)	269,1	292,1	308,8	286,1	
Finanzschulden	111,4	116,8	150,2	129,8	
Bilanzsumme	446,5	479,5	515,7	503,3	
Kennzahlen (in %)					
Umsatzrentabilität	-50,0	-52,4	-50,7	-48,4	
Materialintensität	47,4	53,0	45,9	47,0	
Personalintensität	92,1	96,0	89,0	92,5	
Sachanlagenintensität	76,8	79,5	82,8	82,0	
Eigenkapitalquote	39,7	39,1	36,8	43,2	
Kurzfristiges-Fremdkapital-Quote	19,8	17,9	18,1	14,8	
Netto-Finanzierungsquote	62,7	54,0	46,7	124,3	
Aufwanddeckungsgrad	69,3	69,9	68,6	69,6	
Cash flow, alt	38,6	36,3	36,4	–	
Cash flow I nach DRS2	–	–	–	25,6	

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	172,8	171,2	177,2	188,6	197,4	201,9
	0,5	-1,0	3,5	6,4	4,7	2,3
	176,4	176,9	184,1	194,9	202,7	205,9
	58.160	58.262	59.959	62.803	66.417	67.724
	85,0	87,9	91,2	92,8	97,8	96,8
	154,4	157,4	159,9	158,4	161,4	170,9
	142,5	145,1	146,3	145,1	147,5	149,1
	46.983	47.777	47.668	46.767	48.343	49.043
	11,2	11,4	12,4	12,4	12,8	20,8
	43,5	32,5	32,8	40,7	39,2	36,3
	-93,7	-98,1	-92,9	-90,5	-89,9	-85,3
	-11,0	-10,4	-12,7	-13,7	-12,7	-11,4
	-104,7	-108,5	-105,6	-104,2	-102,6	-96,7
	-104,9	-108,8	-105,9	-104,5	-102,9	-97,0
	-10,9	-3,7	2,7	1,3	1,5	5,7
	-	-	-	-	-	-
	163,8	158,4	152,3	144,0	87,4	133,8
	548,3	675,4	795,5	896,4	944,0	1.041,4
	62,7	34,6	53,9	114,1	53,2	127,7
	251,3	300,0	326,0	413,3	432,2	489,1
	359,7	410,0	523,5	597,2	565,1	680,0
	155,6	126,3	226,1	231,9	194,5	243,0
	611,0	710,0	849,4	1.010,5	997,2	1.169,1
	-54,2	-57,4	-52,4	-48,0	-45,5	-42,2
	48,2	49,7	49,6	47,6	48,2	47,0
	87,5	88,9	86,9	81,3	79,6	83,0
	87,1	92,8	91,6	87,1	93,1	87,9
	41,1	42,3	38,4	40,9	43,3	41,8
	17,2	19,1	16,7	14,0	10,9	10,5
	33,7	26,5	27,2	25,0	45,2	27,2
	66,8	65,4	66,9	68,5	69,5	71,4
	-	-	-	-	-	-
	55,2	86,8	-7,4	-15,4	101,5	-36,8

Herausgeber

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen
Scheidtweilerstraße 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

Protext, Köln
Konzeption+Design, Köln

Fotografie

Frank Reinhold, Düsseldorf
Dirk Moll, Köln

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