



GESCHÄFTSBERICHT
2010

ERFAHRUNG.
KOMPETENZ. FORTSCHRITT.



Fahrgastzahlen auch 2010 im stabilen Aufwärtstrend

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

Wir verstehen uns als Dienstleistungsunternehmen für die Bürger der Stadt Köln und ihres Umlandes. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befördern mit Bussen und Bahnen werktäglich rund 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

		2010	2009	Veränderung in %*
Umsatzerlöse	Mio. €	215,0	201,9	6,5
Wagenkilometer	Mio.	53,6	53,5	0,2
Platzkilometer	Mio.	7.777	7.720	0,7
Fahrgäste	Mio.	272,4	265,8	2,5
Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt (ohne Auszubildende)		3.082	3.043	1,3
Personalaufwand	Mio. €	169,5	170,9	-0,8
Bilanzsumme (zum 31.12.)	Mio. €	1.173,5	1.169,1	0,4
Anlagevermögen				
Investitionen	Mio. €	137,0	151,6	-9,7
Abschreibungen	Mio. €	33,4	36,3	-7,8
Cash flow	Mio. €	113,6	-36,8	.
Unternehmensergebnis	Mio. €	-86,9	-97,0	-10,4
Jahresüberschuss	Mio. €	-	-	-

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

Erfahrung. Kompetenz. Fortschritt.

Die KVB vereint in ihrer Dienstleistung Angebote des Busverkehrs mit denen der Stadtbahn. Mit einem dichten Liniennetz, einem guten Takt und verschiedenen guten Tarifangeboten ist das Unternehmen Mobilitätspartner Nummer 1 für viele Menschen in Köln. Busse und Bahnen dienen im Alltag und ermöglichen besondere Erlebnisse. Unsere Erfahrung und unsere Kompetenz ermöglichen ständigen Fortschritt. 272 Millionen Fahrgäste im Jahr 2010 belegen dies.

- 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
- 44 Ausblick
- 46 Risiken/Chancen
- 48 Berichterstattung gemäß § 108 III 2 GO NRW

JAHRESABSCHLUSS

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

BESTÄTIGUNGSVERMERK

- 73 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

ANLAGEN

- 76 Glossar/Stichwortverzeichnis
 - 85 Abkürzungsverzeichnis
 - 86 Zehnjahresübersicht
-



STADTLIBEN GEWÄHRLEISTEN

Bus- und Bahnsystem für Köln

Menschen bewegen – das ist das Credo der KVB. Deshalb sind vom frühen Morgen bis in die späte Nacht unsere Busse und Bahnen in Bewegung. Aus Erfahrung wissen wir, welche Mobilitätsbedürfnisse die Menschen haben. Unsere Kompetenz ist es, Ziele miteinander zu verbinden. Und die Entwicklung der Stadt verbinden wir mit dem Fortschritt unserer Dienstleistung.

MEILENSTEINE

- 2006 Hundertjähriges Jubiläum der Rheinuferbahn.
- 2009 Erneuerung der Haltestelle Schönhauser Straße.
- 2010 Auch in diesem Jahr verbindet die Linie 16 Köln und Bonn im 20-Minuten-Takt.



STADTBAHNEN IM WANDEL DER ZEIT

Kontinuierliche Verbesserungsprozesse

Seit 110 Jahren betreibt die KVB elektrische Bahnen. In jeder Generation haben diese Bahnen ein etwas anderes Aussehen. Doch eines hat sich nicht geändert: Tag und Nacht fahren sie. Über 100.000 Kilometer ist eine Stadtbahn jährlich unterwegs. Die lange Erfahrung und die große Kompetenz unseres Fahrdienstes und unserer Werkstätten sorgen dafür, dass es auch in den nächsten Generationen einen Fortschritt geben wird.

MEILENSTEINE

- 1901 Erste Elektrische der „Bahnen der Stadt Köln“.
- 1970 „Einführung“ der Stadtbahn im Generalverkehrsplan der Stadt Köln.
- 2010 Konkreter Beginn der vollständigen Sanierung der 2100er-Stadtbahnen aus den 1980er Jahren in KVB-Eigenregie.





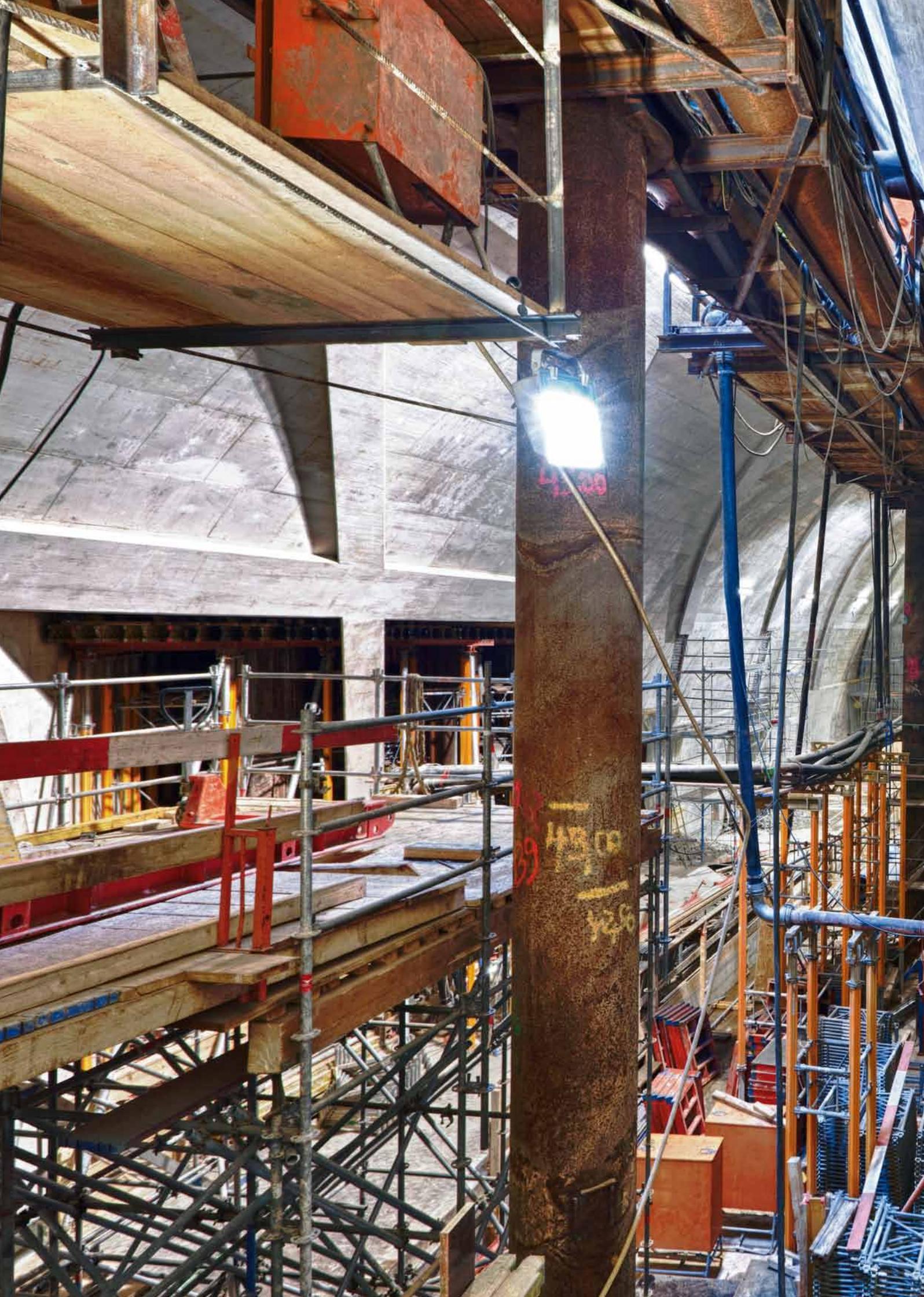
HIGH TECH UND QUALIFIZIERTES TEAM

Große Kompetenz als Erfolgsmotor

Im Betriebshof Nord ging im August 2010 die neue Buswerkstatt in Betrieb. Nein, fliegen können unsere Busse noch nicht, auch wenn dies hier so aussieht. Aber auf den „Truck Lift“ sind wir schon stolz. In Eigenregie und mit Eigenmitteln wurde die bewährte Werkstatt umgebaut und teilweise neu errichtet. Die Kompetenz unserer Werkstatt ist Basis für den täglichen Erfolg unseres Busbetriebs. Morgens gehen wir mit allen Bussen auf die Strecke. Hierfür ziehen wir „backstage“ alle Register der Technik.

MEILENSTEINE

- 1956 Errichtung der Bus-Werkstatt im Betriebshof Nord.
 - April 2009 Beginn des Um- und Neubaus unter „rollendem Reifen“.
 - August 2010 Eröffnung der neuen Buswerkstatt nach Investition von 13,5 Mio. € aus eigenen Mitteln.
-



KONSEQUENTER BLICK NACH VORNE

Stillstand bedeutet Rückschritt

Der Bau der Nord-Süd Stadtbahn ist das wichtigste und größte Investitionsprojekt der KVB. Fortschritt kennzeichnete das Jahr 2010: Fast alle Haltestellen sind bereits im Rohbau (nahezu) fertig, so zum Beispiel auch die Haltestellen-Kathedrale Heumarkt. Nach dem Ausbau und der Inbetriebnahme werden täglich rund 28.000 neue Fahrgäste die Nord-Süd Stadtbahn nutzen.

MEILENSTEINE

- 1999 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für eine neue Stadtbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung.
- 2004 Beginn der Bauarbeiten.
- 2010 Abschlussarbeiten am Rohbau der Haltestelle Heumarkt.

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Kölner Verkehrs-Betriebe AG war das vergangene Geschäftsjahr außerordentlich erfolgreich. Im Jahr 2010 wurde mit 272,4 Mio. Fahrten abermals ein neuer Fahrgastrekord erzielt – dies entspricht einem Zuwachs in Höhe von 2,5 % gegenüber dem Vorjahr. Der deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegende Anstieg signalisiert, dass die KVB mit ihren breit gefächerten und kundenorientierten Angeboten auf eine hohe Resonanz bei den Einwohnern Kölns stößt.

Durch die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Anpassung der Beförderungstarife konnten die Umsatzerlöse im Jahre 2010 sogar um 6,5 % auf 215,0 Mio. Euro erhöht werden. Dies führte zu einer beachtlichen Verbesserung des Unternehmensergebnisses gegenüber 2009 um 10,1 Mio. Euro auf -86,9 Mio. Euro. Dadurch erhöhte sich der Aufwanddeckungsgrad gegenüber 2010 deutlich um 3,2 Prozentpunkte auf 74,6 %.

Die KVB hat auch in 2010 Grundlagen dafür gelegt, dass sie zukünftig in ihrem angestammten Markt weitere Marktanteile für den ÖPNV und damit zusätzliche Fahrgäste gewinnt. So ist zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 – nach nur 2,5 Jahren von Beginn der Detailplanung bis zur Fertigstellung – die Verlängerung der Linie 5 in Betrieb genommen worden. Auf dem 1,8 km langen neuen Streckenabschnitt wurden drei neue barrierefreie Haltestellen errichtet, die das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Butzweilerhof“ erschließen. Die Verlängerung der Linie 5 ist das erste Stadtbahnprojekt in Deutschland, das in direkter Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren und dem Modell einer Zuschussgewährung von privater Seite zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen realisiert werden konnte. Ferner wurde im vergangenen Jahr die neue Omnibus-Werkstatt auf unserem Betriebshof Nord in Betrieb genommen. Die Arbeitsabläufe bei der Reparatur und Instandhaltung der Omnibusse können nun wesentlich effizienter und nach modernsten Gesichtspunkten gestaltet werden.



„Für die KVB ist das Ergebnis im Geschäftsjahr 2010 Ansporn, den öffentlichen Nahverkehr in Köln weiter zu verbessern. Wir wollen den kommenden Herausforderungen der Zukunft gewachsen sein und setzen hierzu auf ständige Erneuerung.“

Jürgen Fenske

Für die KVB ist das gute Ergebnis in 2010 Ansporn, den öffentlichen Nahverkehr in Köln weiter zu verbessern. Die KVB möchte den kommenden Herausforderungen der Zukunft gewachsen sein und setzt hierzu auf ständige Erneuerung. Voraussichtlich ab 2015 wird der Betriebshof West umfassend erweitert und modernisiert. Es wird dann auch genügend Stellfläche vorhanden sein, um den im Zuge der Verlängerung der Linie 5 und der Teilbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn erweiterten Fahrzeugpark unterzubringen. Auch sollen die Fahrkartensysteme ab 2011 durch eine neue Generation sukzessive ersetzt werden und die in die Jahre gekommene Leitstelle beginnend in 2011 grundlegend modernisiert werden, um die Servicequalität auf die aktuellen und zukünftigen Anforderungen auszurichten. Die neue Leitstelle soll Fahrgastinformation, Fahrgast-sicherheit und Betriebssteuerung optimieren.

Aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen ist es notwendig, die Kapazität des Fahrzeugparks zu erhöhen. Ziel ist es, innerhalb der nächs-

ten drei Jahre den Anteil der Gelenkornibusse auf zwei Drittel des Gesamtbestands zu erweitern und auch die Kapazitäten der Schienenfahrzeuge – z. B. durch Wegfall eines Fahrerstandes – zu erhöhen.

Die Bewältigung der Folgen des tragischen Unglücks Waidmarkt überschattete auch im Jahr 2010 das operative Geschäft der KVB. Es ist davon auszugehen, dass sich die Inbetriebnahme der kompletten Nord-Süd Stadtbahn aufgrund der langwierigen Klärung der Unglücksursache weiter verzögern wird. Aus diesem Grunde ist es umso wichtiger, dass bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ein Teilabschnitt im Norden der Strecke bis zur Haltestelle Rathaus in Betrieb genommen wird.

Motivierte und zufriedene Mitarbeiter sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die KVB. Um die Arbeitsplatzzufriedenheit festzustellen und Verbesserungspotenzial zu erkennen, wird im Jahr 2011 erneut eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt – zum dritten Mal nach 2005 und 2007. Die Auswertung der Befragung und die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen werden einen wertvollen Beitrag zur positiven Weiterentwicklung der KVB liefern.

Wir sind zuversichtlich, dass wir mit unseren fachlich hoch qualifizierten und motivierten Mitarbeitern auch in Zukunft ÖPNV-Leistungen in der Region in hoher Qualität effizient und kostenbewusst erbringen werden.

Im Juni 2011

Mit freundlichen Grüßen

Fenske

Schwarze

Hofmann

Weber



„Motivierte und zufriedene Mitarbeiter sind und bleiben ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die KVB.“

Jörn Schwarze



„Durch die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Anpassung der Beförderungstarife konnten die Umsatzerlöse auf 215 Mio. € erhöht werden.“

Peter Hofmann



„Wir sind zuversichtlich, dass wir auch in Zukunft ÖPNV-Leistungen in hoher Qualität effizient und kostenbewusst erbringen werden.“

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 2010 haben 17 Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- die Aufarbeitung des Unglücks am Waidmarkt
- der weitere Fortschritt des Projektes Nord-Süd Stadtbahn
- der Widerruf der Bestellung eines Vorstandsmitglieds
- die Bestellung von Vorstandsmitgliedern
- die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie
- das Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG)
- der General-Check der Vergütung des Vorstands
- die Änderung der Satzung (unter anderem wegen des Transparenzgesetzes NW)
- die Berichte über die finanzielle Entwicklung der KVB AG im laufenden Geschäftsjahr.

In der Sitzung am 24. Juni 2010 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2009 ausführlich beraten und gebilligt.

In der Aufsichtsratssitzung am 9. Dezember 2010 wurde der Wirtschaftsplan 2011 mit den wesentlichen Daten der Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates der KVB AG hat im Geschäftsjahr 2010 31-mal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit Vorstands- und Personalangelegenheiten befasst und 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 2010 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 2010 am 16. Juni 2011 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 2010 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 2010 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2011

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates



Wilfried Kuckelkorn



Wilfried Kuckelkorn

1

DAS UNTERNEHMEN

- ⇒ Hohe Kundenorientierung sorgt für weiter ansteigende Fahrgastzahlen
 - ⇒ Wirtschaftliches und effizientes Handeln stärkt das Ergebnis
 - ⇒ Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung werden konsequent umgesetzt
-

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 AG		
Hermann-Josef Doerfner*	kaufmännischer Angestellter, KVB AG	Peter Meyer*	Gewerkschaftssekretär, ver.di-Bezirk Köln
Susana dos Santos Herrmann	MdR, PR-Beraterin, Die PR-Berater GmbH	Lars Möller	Beigeordneter a.D.
Leo Hambloch*	stellv. Geschäftsführer, ver.di-Bezirk Köln	Karsten Möring	MdR, Schulleiter, Land NRW
Stefan Heimlich*	Gewerkschaftssekretär, ver.di-Bundesvorstand Berlin	Robert Stockhausen*	stellv. Betriebsratsvorsitzender, KVB AG
Gerd Hösbacher*	Schlosser, KVB AG	Bernd Streitberger	Ingenieur für Stadtplanung, Beigeordneter Stadt Köln
Manfred Juchem*	Bereichsleiter Personalmanagement, KVB AG	Bettina Tull	MdR, Mitarbeiterin der Pressestelle, Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Werner Kircher*	Busfahrer, KVB AG	Michael Weisenstein	Sozialarbeiter, Arbeiter-Wohlfahrt „Der Sommerberg“
Christtraut Kirchmeyer	MdR, Kauffrau, Galeria Kaufhof GmbH	Andreas Wolter	MdR, Controller, Brunata Wärmemesser- Gesellschaft Schultheiss GmbH & Co
Harald Kraus*	Signaltechniker, KVB AG		
Peter Kron	MdR, Beamter, Land NRW		

* Arbeitnehmersvertreter/-in

Vorstand

Jürgen Fenske

Peter Hofmann

Walter Reinarz

Jörn Schwarze

Kuno Weber

Sprecher

(bis 22.3.2010)

(seit 25.10.2010)

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



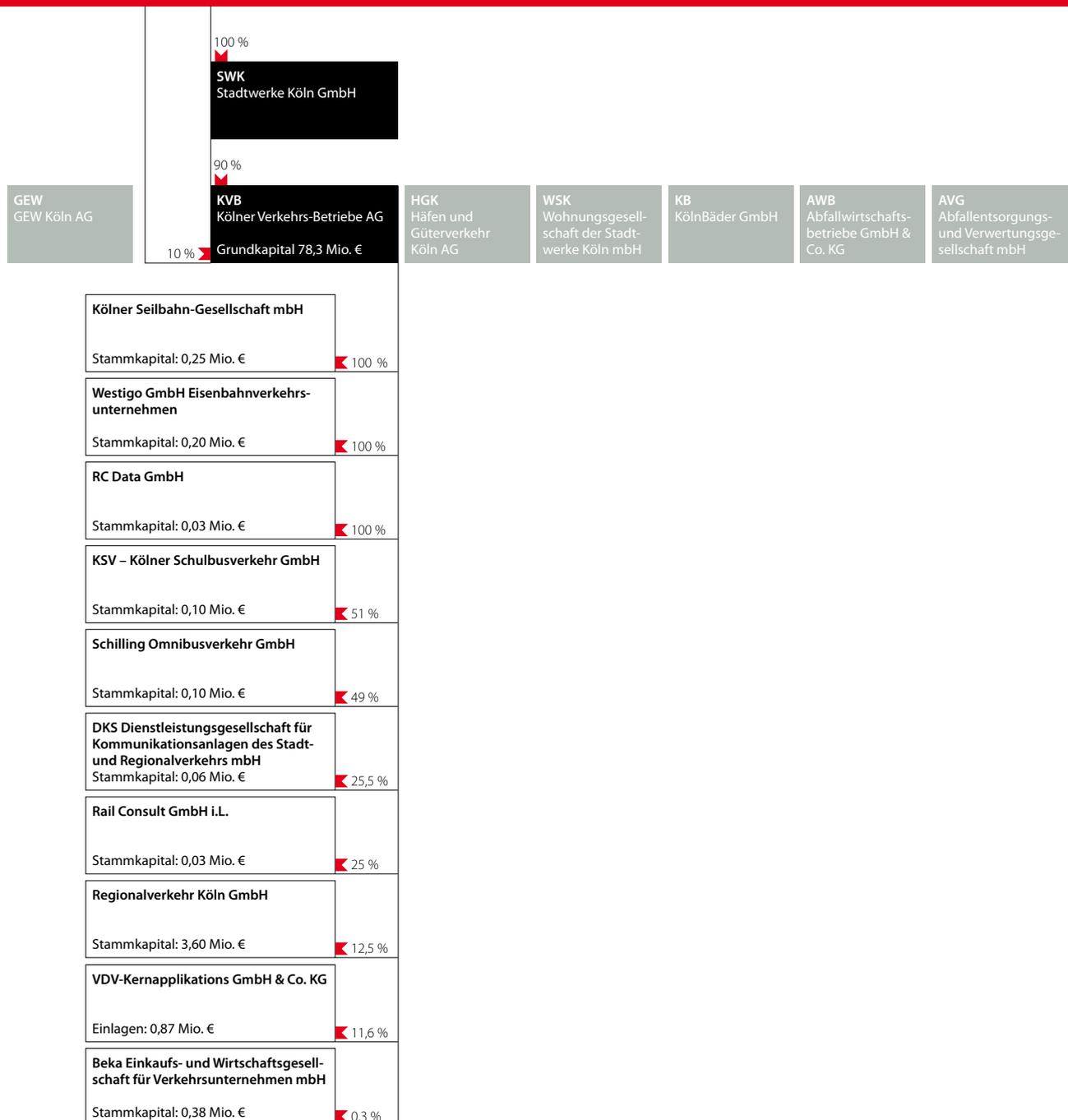
Unternehmensstruktur

Kölner Verkehrs-Betriebe AG Der Vorstand			
Bereich I Hr. Fenske	Bereich II Hr. Schwarze (seit 25.10.2010)	Bereich III Hr. Hofmann	Bereich IV Hr. Weber
101 Unternehmenskommunikation Hr. Ramien	202 Projekt Nord-Süd Stadtbahn Hr. Pabst/Hr. Heinrichs		201 Umweltschutz/Umwelttechnik Fr. Marschall-Schmitz
102 Vorstandsbüro Hr. Schneeloch			401 Datenschutzbeauftragter Hr. Schmitt
			402 Arbeitssicherheit Hr. Krumbé
			403 Organisator. Grundsatzfragen n.n.
11 Stadtbahn/Betriebsleiter BO Stab Hr. Miebach	26 Gebäudemanagement Hr. Dr. Orschall	13 Absatz Hr. Burggraf	14 Fahrgastservice Hr. Friesenhahn
12 Bus/Betriebsleiter BO Kraft Hr. Schroeteler	27 Fahrweg Hr. Jacobs	15 Nahverkehrsmanagement Hr. Höhn	41 Personalmanagement Hr. Juchem
16 Betriebssteuerung Hr. Fuchs	33 Materialwirtschaft Hr. Kroner	31 Finanz- und Rechnungswesen Hr. Füssgen	42 Informationsmanagement Hr. Brabender
		32 Controlling Hr. Sieberath	43 Inhouse Consulting/Organisation Hr. Ophoven

Stand: 28.2.2011

Unternehmensbeteiligungen

Stadt Köln



■ Schwesterunternehmen im SWK-Konzern

Stand: 31.12.2010

Unternehmenszweck

Gemäß § 108 III 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 beziehungsweise Erweiterung unseres Leistungsangebotes im Liniennetz sowie permanent stattfindende attraktivitätssteigernde Maßnahmen auch beim Service und im technischen Umfeld sorgt die KVB nachhaltig für Verbesserungen im ÖPNV in Köln.

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

Unternehmensleitbild

Wir bieten Mobilität in Stadt und Umland

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, bieten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln und ihres Umlandes Mobilität. Unsere Bahnen und Busse 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 zum Beispiel die neue GO NRW, das ÖPNV-Gesetz NRW und die EU-Verordnung 1370/2007, machten 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 war 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 das Restrukturierungsprogramm² auf den Weg gebracht.

Zur erfolgreichen Umsetzung des Strategiekonzeptes „Profil Zukunft“ ist der Zielprozess 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.

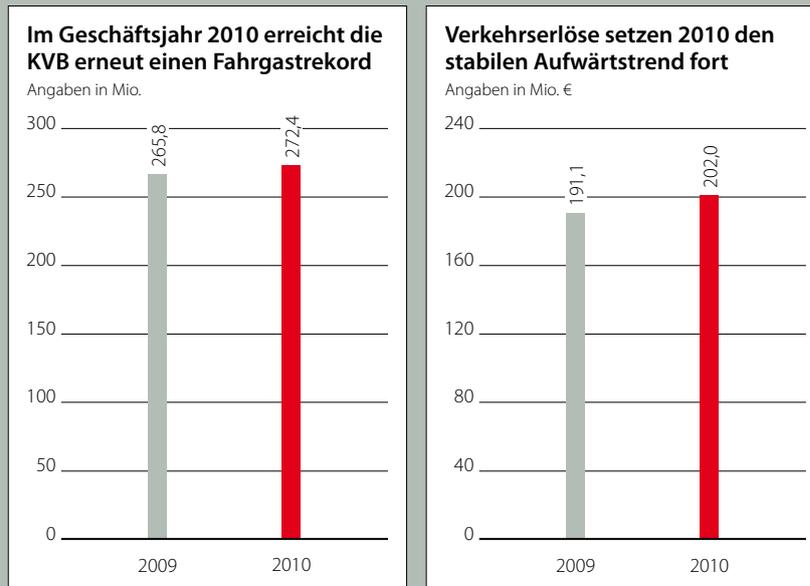
Nachhaltigkeitsbericht

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 im öffentlichen Verkehr 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.



„Die KVB hat auch im Geschäftsjahr 2010 Grundlagen dafür gelegt, dass sie zukünftig in ihrem angestammten Markt weitere Marktanteile für den ÖPNV und damit zusätzliche Fahrgäste gewinnt.“

Jürgen Fenske, Sprecher des Vorstandes

2

LAGEBERICHT

- ⇒ Rückblick auf ein weiteres sehr zufriedenstellendes Jahr
 - ⇒ Umsatzerlöse erneut besser als im Vorjahr
 - ⇒ Leichter Zuwachs der Fahrgastzahlen wird sich fortsetzen
-

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
44	Ausblick
46	Risiken/Chancen
48	Berichterstattung gemäß § 108 III 2 GO NRW

Lagebericht

Die KVB war im Geschäftsjahr 2010 erneut wirtschaftlich sehr erfolgreich. Wir haben neben den deutlichen Fahrgastzuwächsen – mit 272,4 Mio. Fahrgästen (+ 2,5 %) erreichten wir abermals einen neuen Rekord – auch unsere Umsatzerlöse um 6,5 % auf 215,0 Mio. € gesteigert. Das Unternehmensergebnis verbesserte sich auf einen Jahresfehlbetrag vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH von 86,9 Mio. €.

Wirtschaftliches Umfeld

Konjunkturelle Entwicklung

Nach einem insgesamt doch noch versöhnlichen Ende des alten Jahres hat die wirtschaftliche Entwicklung 2010 in Deutschland so gut begonnen, dass nach dem Krisenjahr 2009 schnell von einer Trendwende gesprochen wurde. 2010 herrschte in Deutschland wirtschaftliche Euphorie und das Bruttoinlandsprodukt legte mit + 3,6 % so stark zu, wie seit der Wiedervereinigung nicht mehr. Neben der kräftigen Auslandsnachfrage trugen auch die vermehrten Inlandsbestellungen dazu bei. Mit über 41 Mio. standen nie zuvor so viele Deutsche in einem Beschäftigungsverhältnis; wodurch sich die Arbeitslosenquote bis zum Jahresende auf 7,2 % senkte. Die Staatseinnahmen verbesserten sich und die Inflationsrate betrug lediglich 1,1 %. Auch die niedrigen Zinsen wirkten stimulierend. Insgesamt erholte sich die angeschlagene Konjunktur in Deutschland 2010 deutlich schneller als von allen Experten angenommen und für 2011 sind bereits alle frühzeitigen Prognosen nachträglich nach oben korrigiert worden.

Mit der wirtschaftlichen Erholung hat sich die Situation auch am regionalen Arbeitsmarkt im Großraum Köln merklich entspannt. Die Arbeitslosenquote erreicht mit 8,2 % den niedrigsten Stand seit 2008 und in einer Konjunkturumfrage der IHK Köln gibt jedes vierte Unternehmen an, seine Beschäftigung noch ausdehnen zu wollen.

ÖPNV-Entwicklung in Deutschland und Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierte öffentliche Personennahverkehr in Deutschland konnte – wie in den letzten Jahren – auch 2010 wieder die Vorjahreszahl der Fahrgäste übertreffen: 39 Mio. mehr Fahrten (+0,4 %) sorgten für 9,8 Mrd. mit Bussen und Bahnen beförderte Personen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 2010 in Deutschland im Linienverkehr des ÖPNV insgesamt 10,6 Mrd. Fahrten (+0,1 %) unternommen, wobei die Einbußen im Omnibusverkehr durch U-, Stadt- und Straßenbahn- sowie insbesondere S-Bahn-Verkehr ausgeglichen wurden. Begründet wird der wenn auch nur geringe Zuwachs mit dem zunehmenden Mobilitätsbedarf und der insbesondere in den Städten echten Alternative des ÖPNV zum stetig teurer werdenden Pkw.

Auch die Erträge stiegen: Erstmals verzeichneten die deutschen ÖPNV-Unternehmen mehr als 10 Mrd. € Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung, was einem Zuwachs um 300 Mio. € oder 3,8 % gegenüber 2009 entspricht.

Der registrierte Bundes- und Landes-Trend – bezogen auf das ÖPNV-Fahrgastaufkommen – konnte im Berichtsjahr von den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) sogar deutlich übertroffen werden: Die Zunahme der Fahrgastzahlen betrug knapp 6,5 Mio. beziehungsweise 1,3 %, womit insgesamt 502,7 Mio. Fahrgäste das VRS-Beförderungsangebot nutzten. Die Fahrgeldeinnahmen verbesserten sich um 24,6 Mio. € oder 5,1 % auf insgesamt 509,5 Mio. €. Damit war die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH auch 2010 wieder sehr erfolgreich.

9,8 Mrd.

Fahrgäste befördert der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen organisierte ÖPNV im Jahr 2010.

Das ist ein neuer Rekord und ein Plus von 39 Mio. Fahrten mit Bussen und Bahnen gegenüber dem Vorjahr. Der ÖPNV entwickelt sich also immer mehr zu einer echten Alternative zum Pkw.

Geschäftsverlauf

Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der KVB

Die konstant positive Entwicklung der letzten Jahre, die sich in einem regelmäßigen Zuwachs an Fahrgästen – und vor allem Stammkunden mit Zeitkarten – zeigte, setzte sich auch 2010 eindrucksvoll fort: 272,4 Mio. Fahrten – abermals ein neuer Fahrgastrekkord – wurden mit unseren Bussen und Bahnen in 2010 unternommen. Das sind 6,6 Mio. oder 2,5 % mehr als im Vorjahr – ein Wert, der deutlich über den in Bund und Land gemeldeten erzielten Zuwächsen liegt. Unsere Freude über dieses gute Ergebnis ist groß, zeigt es doch, dass unsere breit gefächerten, kundenorientierten Angebote von der Kölner Bevölkerung sehr gut angenommen werden.

In den Jahren von 2000 bis 2010 beförderte unser Unternehmen insgesamt mehr als 2,7 Mrd. Menschen. Eine Zahl, die deutlich macht, dass engagierte, kontinuierlich gute Arbeit beim Kunden ankommt.

Die gesamte Entwicklung unserer Fahrgastzahlen 2010 – zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen – zeigt die nachfolgende Tabelle:

2,5 %

mehr Fahrgäste transportiert die KVB im Geschäftsjahr 2010 mit ihren Bussen und Bahnen.

Mit diesem Zuwachs liegt unser Unternehmen deutlich über der durchschnittlichen Entwicklung in Bund und Ländern. In den Jahren 2000 bis 2010 haben wir insgesamt mehr als 2,7 Mrd. Menschen befördert.



Fahrgäste	2010 Mio.	2009 Mio.	Veränderung in %
BarTickets	25,6	25,0	2,5
ZeitTickets Erwachsene	123,7	118,7	4,2
ZeitTickets Auszubildende	76,8	76,8	0,0
Sonstige Tickets	9,8	9,5	3,2
Entgeltlicher Linienverkehr	235,9	230,0	2,6
Übriger Verkehr	36,5	35,8	1,8
Gesamt	272,4	265,8	2,5

Entgegen dem langjährigen Trend hat sich 2010 zudem der Barverkauf von Einzel- und ViererTickets wieder leicht gesteigert. Ihr Anteil am Gesamtverkauf blieb mit 9,4 % jedoch fast unverändert.

Hoch im Kurs – wie eh und je, allerdings mit verbesserten Zuwachsraten – stehen unsere ganz offensichtlich attraktiven ZeitTicket-Angebote, deren Verkaufszahlen wir abermals um insgesamt 2,6 % steigern konnten. Sie machen mit 200,5 Mio. gut drei Viertel unserer im Linienverkehr insgesamt verkauften Tickets aus. Spitzenreiter sind dabei mit 31 % die MonatsTickets, fast gleichauf gefolgt von den Job- und den SchülerTickets mit jeweils etwa 22 %. Die Anzahl der SemesterTicket-Nutzer hat sich bei gut 13 % stabilisiert; Wochen-, Monats-, Jahres- und übrige Tickets haben mit 12 % leicht Anteile eingebüßt. Den MonatsTicket-Kunden zugerechnet sind auch die Benutzer von Sozial-Tickets, 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 verbundübergreifende Tickets.

Mit dem NRW-weit gültigen SemesterTicket, das zusätzlich zum regional gültigen SemesterTicket angeboten wird, können Studierende unbegrenzt in NRW Busse und Bahnen nutzen. Dieses Angebot hat 2010 zu mehr als 1 Mio. Fahrten von Studierenden der Kölner Hochschulen geführt. Aufgrund des allgemeinen NRW-Tarifs wurde uns ein Anteil von 2,7 Mio. Fahrten zugeschrieben.

Im übrigen Verkehr, der den verbleibenden Anteil von 13,4 % 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 18,6 Mio. (Vorjahr 18,0 Mio.) Schwerbehinderte waren, stieg auf 19,3 Mio. (Vorjahr 18,8 Mio.).

Unsere Fahrausweiskontrollen, die teilweise durch von der Polizei begleitete Aktionen ergänzt werden, führten 2010 zu 1,1 Mio. mehr festgestellten Schwarzfahrern. Bei einer gegenüber dem Vorjahr merklich erhöhten Schwarzfahrerquote von 6,1 % (Vorjahr 5,8 %) ergibt sich eine Zahl von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis von 16,6 Mio. (Vorjahr 15,5 Mio.).

300.000

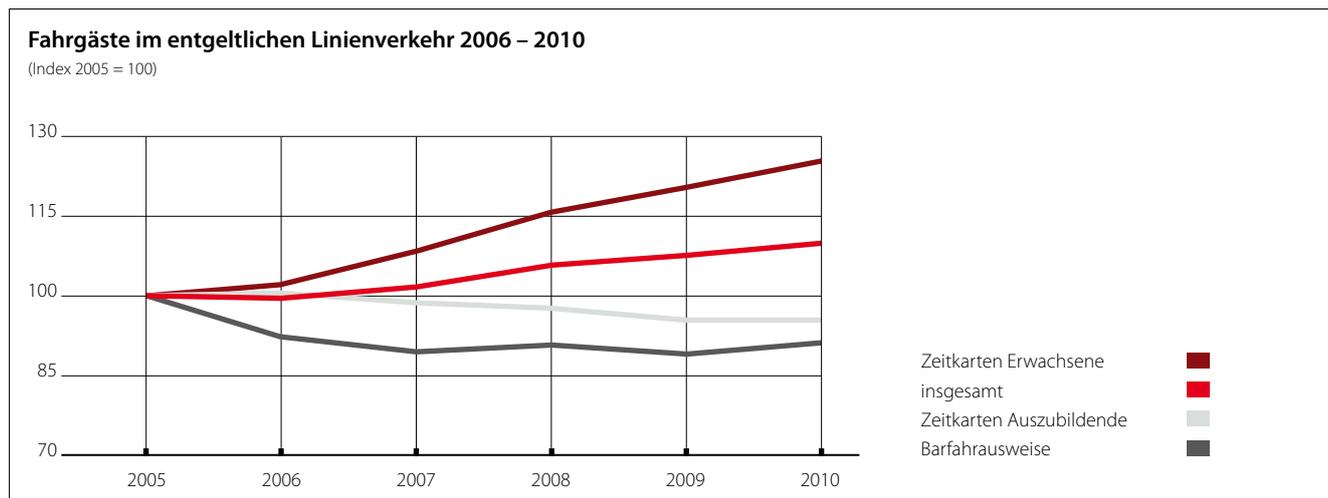
**Stammkunden fahren
regelmäßig mit der KVB.
Das heißt, mehr als jeder
vierte Kölner nutzt unsere
Busse und Bahnen.**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten intensiv daran, dass es schon bald heißt: „jeder dritte Kölner ist KVB-Stammkunde“. Schon heute unternimmt jeder Kölner jährlich 272 Fahrten mit der KVB.

Die mit rund 3.300 Unternehmen abgeschlossenen Verträge – bei hundertprozentiger Beteiligung der Mitarbeiter auch schon bei Klein- und Kleinstunternehmen – umfassen mittlerweile knapp 95.000 Arbeitnehmer, die mit JobTickets ihre täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte zurücklegen. Mit ihren SemesterTickets sind in Köln rund 46.500 Studenten als KVB-Kunden unterwegs. 58.600 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 2010 auf 62.600. Insgesamt nutzen damit unter Einbeziehung der 5.500 Starter- und 19.800 Aktiv60-Tickets 265.000 unserer Kunden die Vorteile dieser Angebote und sind sehr zufrieden damit.

Zuzüglich der ZeitTicket-Kunden im Bartarif (Wochen- und MonatsTickets) umfasst der Kreis unserer Stammkunden damit rund 300.000 – womit unser langjähriger Slogan „jeder vierte Kölner ist KVB-Stammkunde“ zwischenzeitlich überboten ist. Wir arbeiten intensiv daran, die nächste Stufe (jeder 3. Kölner ...) alsbald zu erreichen.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im entgeltlichen Linienverkehr 2006 – 2010 zeigt die nachfolgende Grafik:



Die langjährige Tendenz, dass sich Fahrgäste vorzugsweise als Stammkunden an ihr Verkehrsunternehmen binden, hat sich damit bei uns auch 2010 wieder bestätigt: Ihr Anteil an unseren Tarif-Fahrgästen blieb – trotz zum Beispiel moderner, flexibler Handy- und InternetTicket-Offerten – mit 85,0 % nahezu unverändert und weist – laut einer detaillierten Kundenbefragung – ein hohes Maß an Zufriedenheit auf.

Entwicklung der Umsätze



Umsatzerlöse	2010	2009	Veränderung in %
	Mio. €	Mio. €	
Bartarif	48,0	45,7	5,0
ZeitTickets Erwachsene	103,4	96,1	7,6
ZeitTickets Auszubildende	34,9	33,8	3,1
Sonstige	5,7	5,4	5,3
VRS-Ausgleich	-7,5	-8,3	10,1
Fahrgelderlöse	184,5	172,7	6,8
Abgeltungszahlungen	13,9	13,1	5,6
Periodenfremde Verkehrserlöse	1,0	0,9	11,5
Übrige Verkehrserlöse	2,6	4,4	-39,9
Verkehrserlöse gesamt	202,0	191,1	5,7
Sonstige Umsatzerlöse	13,0	10,8	20,3
Gesamt	215,0	201,9	6,5

Die Zuwächse bei den Fahrgelderlösen gehen auch auf die allgemeine Tarifierhöhung um durchschnittlich 3,0 % zum 1. Januar 2010 zurück, machen aber gleichzeitig unsere Erfolge bei der Akquisition neuer Fahrgäste, insbesondere beim Verkauf von ZeitTickets für Erwachsene, deutlich: Allein in diesem Bereich – maßgeblich getragen von zusätzlichen Monats- und JobTicket-Erträgen – wurden 7,3 Mio. € (+ 7,6 % im Vergleich zum Vorjahr) mehr Erlöst. Die erzielten Verkehrserlöse aus ZeitTickets für Auszubildende verbesserten sich im Wesentlichen aufgrund von Zuwächsen bei Schüler- und SemesterTickets um 1,1 Mio. € (+ 3,1 %). Auch beim BarTicket-Verkauf konnten Mehrerlöse in Höhe von 2,3 Mio. € (+ 5,0 %) erzielt werden. Bei den sonstigen Fahrgelderlösen haben sich neben den höheren Kooperationserträgen (+ 0,7 Mio. €) im Wesentlichen die reduzierten VRS-Zuscheidungen (- 0,4 Mio. €) ausgewirkt. Insgesamt ergab sich bei den Fahrgelderlösen eine positive Ergebnis-Entwicklung um 11,8 Mio. € (+ 6,8 %) auf 184,5 Mio. €, bei der die zu leistenden VRS-Ausgleichszahlungen von 7,5 Mio. € bereits berücksichtigt sind.

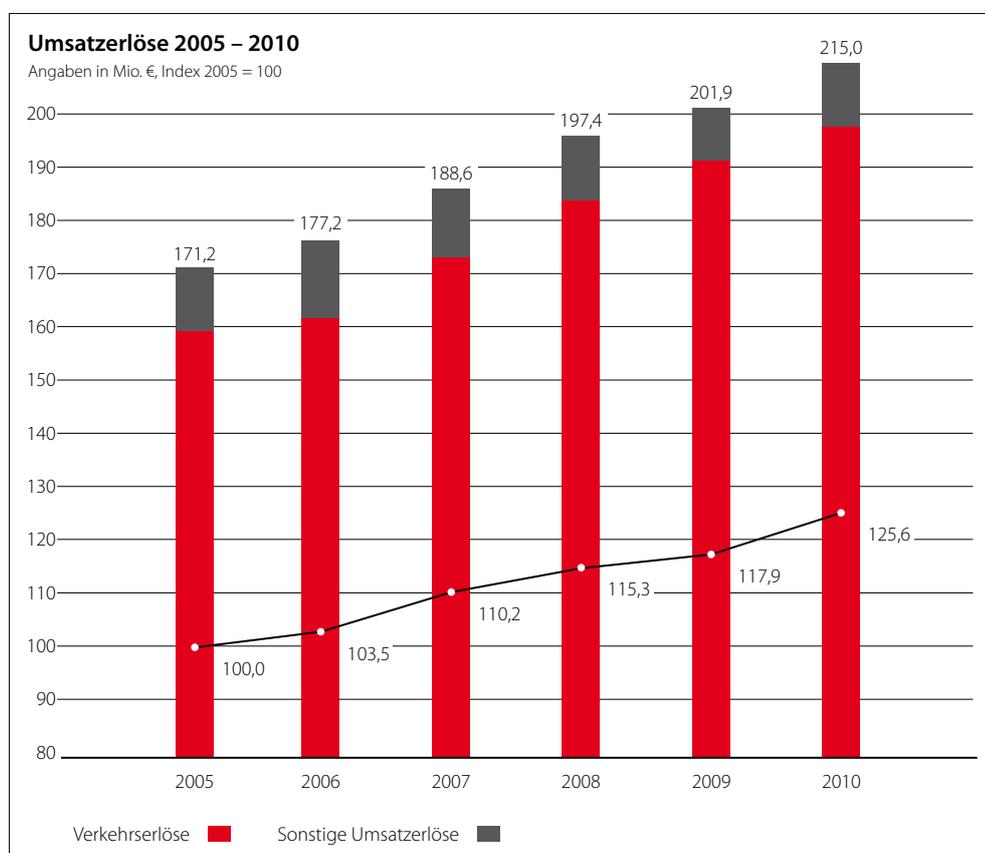
Die Summe der erhaltenen Abgeltungszahlungen ist mit 13,9 Mio. € im Vorjahresvergleich um 5,6 % gestiegen. Höhere Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten stehen dabei neben unveränderten Zahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG und § 6a AEG. Der leichte Zuwachs bei den periodenfremden Verkehrserlösen ergab sich insbesondere aus dem VRS-Spitzenausgleich früherer Jahre. Insgesamt ist hier im Vergleich zu 2009 eine Zunahme um 0,1 Mio. € zu verzeichnen.

Die übrigen Verkehrserlöse nahmen im Wesentlichen aufgrund der Mitte 2009 erfolgten Übernahme des Schüler-Sonderlinienverkehrs durch die Kölner Schulbusverkehr GmbH (KSV) um knapp 40 % auf 2,6 Mio. € ab.

Der deutliche Zuwachs bei den sonstigen Umsatzerlösen um insgesamt 2,2 Mio. € ist maßgeblich auf die mehr erbrachten Leistungen für Dritte im Baubereich zurückzuführen.

Im Wesentlichen war es die positive Verkaufsentwicklung, die unsere Umsatzerlöse 2010 insgesamt um 6,5 % auf 215,0 Mio. € verbesserte. Der Anteil der Verkehrserlöse macht dabei 94,0 % (Vorjahr 94,7 %) aus.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse ab 2005 zeigt die folgende Grafik:



215,0 Mio. €

Umsatzerlöse erzielten die KVB im Geschäftsjahr 2010 – ein Plus von 6,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Dieser deutliche Zuwachs ist im Wesentlichen auf die stark witterungsbeeinflussten guten Fahrgastzahlen und die erfolgte Tarifsteigerung um durchschnittlich 3 % zurückzuführen.

Der Durchschnittserlös je Fahrgast – nach Einnahmenezuschlagung durch den VRS – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 €-Cent auf 78,2 €-Cent (Vorjahr 75,7 €-Cent).

Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung

Kurzfassung

	2010 Mio. €	2009 Mio. €	Veränderung in %
Gesamtleistung	220,8	205,9	7,2
Sonstige betriebliche Erträge	33,0	36,4	-9,2
Materialaufwand	-100,8	-96,8	4,2
Personalaufwand	-169,5	-170,9	-0,8
Abschreibungen	-33,4	-36,3	-7,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-23,6	-23,6	-0,3
Finanzergebnis	-11,5	-11,4	0,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-85,0	-96,7	-12,2
Außerordentliches Ergebnis	-1,6	0,0	100,0
Steuern	-0,3	-0,3	6,6
Unternehmensergebnis	-86,9	-97,0	-10,4

Um 10,1 Mio. €

verbessert sich unser
Unternehmensergebnis
im Jahr 2010 und
erreicht -86,9 Mio. €.

Gegenüber dem Planansatz für das Berichtsjahr ergibt sich sogar eine Verbesserung um 11 Mio. €, die maßgeblich auf die bessere Ertragsentwicklung zurückzuführen ist.

Das Unternehmensergebnis verbesserte sich im Geschäftsjahr 2010 um 10,4 % beziehungsweise 10,1 Mio. € auf -86,9 Mio. €.

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

Die positive Entwicklung der Erträge sowie die konsequente Umsetzung unseres Restrukturierungsprogrammes führten dazu, dass wir trotz verschiedenster Aufwandssteigerungen 2010 dieses sehr gute Ergebnis erzielen konnten.

Die Gesamtleistung nahm im Berichtsjahr um 7,2 % beziehungsweise 14,9 Mio. € auf 220,8 Mio. € zu. Ausschlaggebend hierfür war die sehr gute Entwicklung der Umsatzerlöse im Berichtsjahr, auch wenn sich die Bestandsveränderungen und die anderen aktivierten Eigenleistungen 2010 ebenfalls positiv entwickelten.

Die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2010 weist insbesondere im Zusammenhang mit der vorjährigen Auflösung von Altersteilzeit-Rückstellungen ein Minus von 9,2 % auf 33,0 Mio. € aus. Gegenläufig ausgewirkt haben sich hier unter anderem höhere Erträge aus Anlageabgängen und Zinserrstattungen.

Der Materialaufwand betrug 2010 insgesamt 100,8 Mio. € und erhöhte sich um 4,2 % beziehungsweise 4,0 Mio. € gegenüber 2009. Sein Anteil an der Gesamtleistung lag bei 45,6 % (Vorjahr 47,0 %). Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nahmen preisentwicklungsbedingt um 2,2 % beziehungsweise 0,9 Mio. € auf 41,4 Mio. € zu. Die Zunahme bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen um insgesamt 3,1 Mio. € auf 59,4 Mio. € geht unter anderem auf gestiegenen Reinigungsaufwand zurück.

Der Personalaufwand ist bei Verkehrsunternehmen wegen seines hohen Anteils in der Regel der bedeutendste Aufwandsposten. Er reduzierte sich bei uns im Berichtsjahr um 0,8 % oder 1,4 Mio. € auf 169,5 Mio. €. Bei den eingetretenen Tariferhöhungen und den Auswirkungen des höheren jahresdurchschnittlichen Personalbestandes sind für den geringeren Personalaufwand allein die rückläufigen Aufwendungen für Altersversorgung verantwortlich. Diese waren im Vorjahr durch die Bewertungsumstellung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf die Projected-Unit-Credit-Methode belastet.

Der Anteil des reduzierten Personalaufwandes an der Gesamtleistung nahm – bedingt durch deren deutlichen Anstieg – um 6,2 %-Punkte auf 76,8 % (Vorjahr 83,0 %) ab.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Berichtsjahr bei einem Volumen von 23,6 Mio. € (Vorjahr 23,6 Mio. €) nahezu nicht verändert.

Auch unser Finanzergebnis ist mit -11,5 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert geblieben. Wenn auch das Zinsergebnis sich um 1,0 Mio. € verschlechterte, konnte dies durch das verbesserte Beteiligungsergebnis und die geringeren Abschreibungen auf Finanzanlagen egalisiert werden.

Der Aufwanddeckungsgrad erhöhte sich von 71,4 % im Jahr 2009 um 3,2 %-Punkte auf 74,6 %. Die deutlich verbesserte Ertragsituation bewirkt in Verbindung mit der nur leicht gestiegenen Summe der Aufwendungen, dass die Summe aller Erträge die Aufwendungen in sichtlich größerem Umfang abdecken als im Vorjahr.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2010 erreichten wir erneut ein sehr hohes Investitionsvolumen, das im Wesentlichen unser Sachanlagevermögen verstärkte. Die für die Zukunftssicherung der KVB und eine weitere, attraktivitätssteigernde Gestaltung unseres Angebotes notwendigen Investitionsausgaben erreichten dabei mit 137,0 Mio. € (Vorjahr 151,6 Mio. €) allerdings einen etwas geringeren Umfang als im Vorjahr. Unser Investitionsprogramm, das 2010 im Wesentlichen durch unser Nord-Süd Stadtbahn-Bauprojekt, die Verlängerung der Linie 5 und die Beschaffung von Hochflur-Stadtbahnwagen der Serie K 5000 sowie den Neu- und Umbau unseres Omnibusbetriebshofes Nord und die Beschaffung von Niederflur-Gelenkbusen bestimmt war, wird mit aktualisierten Schwerpunkten auch in den nächsten Jahren fortgesetzt.

74,6 %

Aufwanddeckungsgrad im Geschäftsjahr 2010 erreicht. Das entspricht einem Plus in Höhe von 3,2 Prozentpunkten.

Den Anstieg wertet die KVB als ganz besonderen Erfolg. Er ist, neben der verbesserten Erlössituation, ganz wesentlich auf das geschärfte Kostenbewusstsein in unserem Unternehmen zurückzuführen.



6

Investitionen

	2010 Mio. €	2009 Mio. €	Veränderung in %
Stadtbahn	124,0	139,0	-10,8
Omnibus	7,6	7,6	0,3
Gemeinsame	5,4	5,0	8,0
Gesamt	137,0	151,6	-9,7

Größtes, herausragendstes Einzelprojekt war im Berichtsjahr mit einem Volumen von 93,3 Mio. € erneut der Bau der Nord-Süd Stadtbahn. Die Verlängerung beziehungsweise der Ausbau der Linie 5 und die diversen anderen Infrastruktur-Bauvorhaben einschließlich der Fahrtreppenerneuerungen und des Stellwerksneubaus machten zusammen 26,7 Mio. € aus.

Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wendeten wir für die Beschaffung von 15 Hochflur-Stadtbahnwagen, die Sanierung der Fahrzeugserie 2100 und 15 neue Niederflur-Gelenkbusse insgesamt 7,6 Mio. € auf. Auf den Neu- und Umbau des Omnibusbetriebshofes Nord entfielen im Berichtsjahr 3,2 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 insgesamt weitere 6,2 Mio. €.

Den Investitionen stehen unter dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse im Jahr 2010 zugewandene und noch nicht mit dem Anlagevermögen verrechnete Investitionszuschüsse von 51,5 Mio. € gegenüber.

Vermögens- und Kapitalstruktur

1.173,5 Mio. €

beträgt das Bilanzvolumen für das Jahr 2010 – ein Anstieg um 0,4 % beziehungsweise 4,4 Mio. €.

Der Anteil des Anlagevermögens am Bilanzvolumen der KVB beläuft sich auf 95,3 % und drückt damit den hohen Grad unserer Anlagenintensität aus.

Das bilanzielle Gesamtvermögen der KVB nahm im Geschäftsjahr 2010 um 0,4 % oder 4,4 Mio. € auf 1.173,5 Mio. € zu. Während sich das Anlagevermögen um 77,0 Mio. € oder 7,4 % erhöhte, nahm das Umlaufvermögen um 72,6 Mio. € auf 55,1 Mio. € ab.

Der hohe Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 95,3 % (Vorjahr 89,1 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität unseres Unternehmens wider.

Das gesamte Anlagevermögen ist zu 45,7 % (Vorjahr 47,0 %) durch Eigenkapital einschließlich hälftigem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

Die bilanzielle Eigenkapitalquote erhöhte sich wegen der Kapitalrücklagezuführung von 8,5 Mio. € bei der nur leicht gestiegenen Bilanzsumme von 19,5 % im Vorjahr auf 20,1 % in 2010. Da wirtschaftlich betrachtet der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zur Hälfte dem Eigenkapital zuzurechnen ist, verbesserte sich unser Eigenkapital insgesamt auf 510,8 Mio. € (Vorjahr 489,1 Mio. €); die Eigenkapitalquote beträgt somit 43,5 % (Vorjahr 41,8 %).

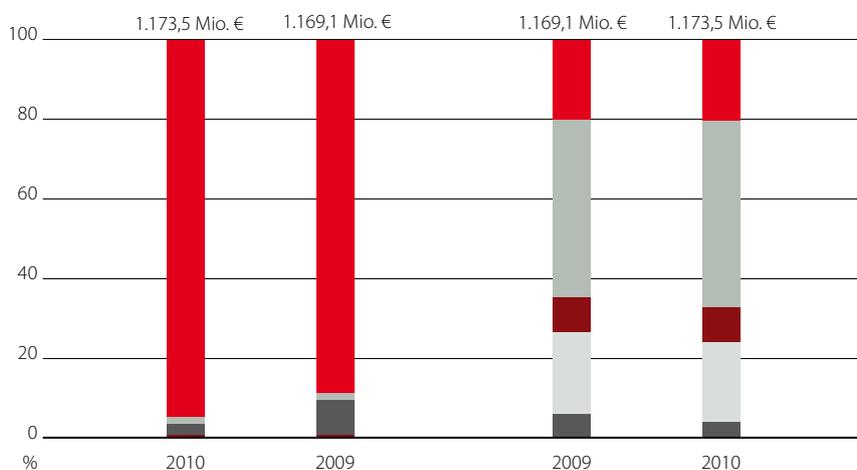
Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital beläuft sich im Berichtsjahr auf 9,4 % (Vorjahr 9,3 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 227,9 Mio. € (Vorjahr 243,0 Mio. €) aus. Das sind 19,4 % des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung reduzierte sich 2010 auf 225,7 Mio. € (Vorjahr 242,2 Mio. €).

Bilanzstruktur

Kurzfassung

	2010		2009	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	1.118,4	95,3	1.041,4	89,1
Vorräte	15,8	1,3	15,2	1,3
Forderungen und RAP	37,1	3,2	111,7	9,5
Flüssige Mittel	2,2	0,2	0,8	0,1
Gesamtvermögen	1.173,5	100,0	1.169,1	100,0
Eigenkapital	236,3	20,1	227,6	19,5
Sonderposten Investitionszuschüsse	549,1	46,8	523,0	44,7
Rückstellungen	109,9	9,4	109,2	9,3
Finanzschulden	227,9	19,4	243,0	20,8
Andere Verbindlichkeiten	50,3	4,3	66,3	5,7
Gesamtkapital	1.173,5	100,0	1.169,1	100,0

Beim Fremdkapital hatten 260,3 Mio. € (67,1 %) langfristigen Charakter, 127,8 Mio. € (32,9 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich das langfristige Fremdkapital um 35,0 Mio. €, während sich das kurzfristige um 4,6 Mio. € erhöhte.

Bilanzstruktur**Gesamtvermögen**

Finanzierung

In der Kapitalflussrechnung stellen wir die wesentlichen finanzwirtschaftlichen Vorgänge und die Liquiditätssituation dar. 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 Mittelzufluss von 113,6 Mio. €, nachdem im Vorjahr noch ein Mittelabfluss von 36,8 Mio. € zu verzeichnen war.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel von 105,7 Mio. € ab. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 157,8 Mio. €, denen zugeflossene Investitionszuschüsse von 51,5 Mio. € gegenüberstanden.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 6,5 Mio. €. Eigenkapitalzuführungen von 8,7 Mio. € standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen von 15,2 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnten mit dem Mittelabfluss aus dem operativen Geschäft die Mittelabflüsse aus der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit gedeckt werden.



Kapitalflussrechnung

Kurzfassung

	2010	2009
	Mio. €	Mio. €
Mittelzu-/abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	113,6	-36,8
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-105,7	-22,5
Mittelab-/zufluss aus Finanzierungstätigkeit	-6,5	58,2
Veränderung der Zahlungsmittel	1,4	-1,1
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	0,8	1,9
Zahlungsmittel am Ende der Periode	2,2	0,8

Personal

Die Zahl unserer Mitarbeiter/innen einschließlich der Auszubildenden nahm zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 63 (2,0 %) auf 3.218 zu, davon 124 Auszubildende. Auch im Jahresdurchschnitt erhöhte sich unsere Mitarbeiterzahl, und zwar um 44 auf insgesamt 3.192, davon 106 Auszubildende.

Der in 2010 vorhandene fluktuationsbedingte Ersatz- und entwicklungsbedingte Neubedarf an Mitarbeitern war außer bei den Auszubildenden im Wesentlichen im Fahrer- und Servicebereich entstanden und konnte durch unser Personalmanagement mit motivierten neuen Mitarbeitern gedeckt werden, allerdings mit einem deutlich gewachsenen Anteil – auch im Fahrdienst und Service – an Nichtvollzeitbeschäftigten. Am 31. Dezember 2010 waren 522 (Vorjahr 474) unserer Mitarbeiter teilzeit- und 93 (Vorjahr 44) befristet beschäftigt.

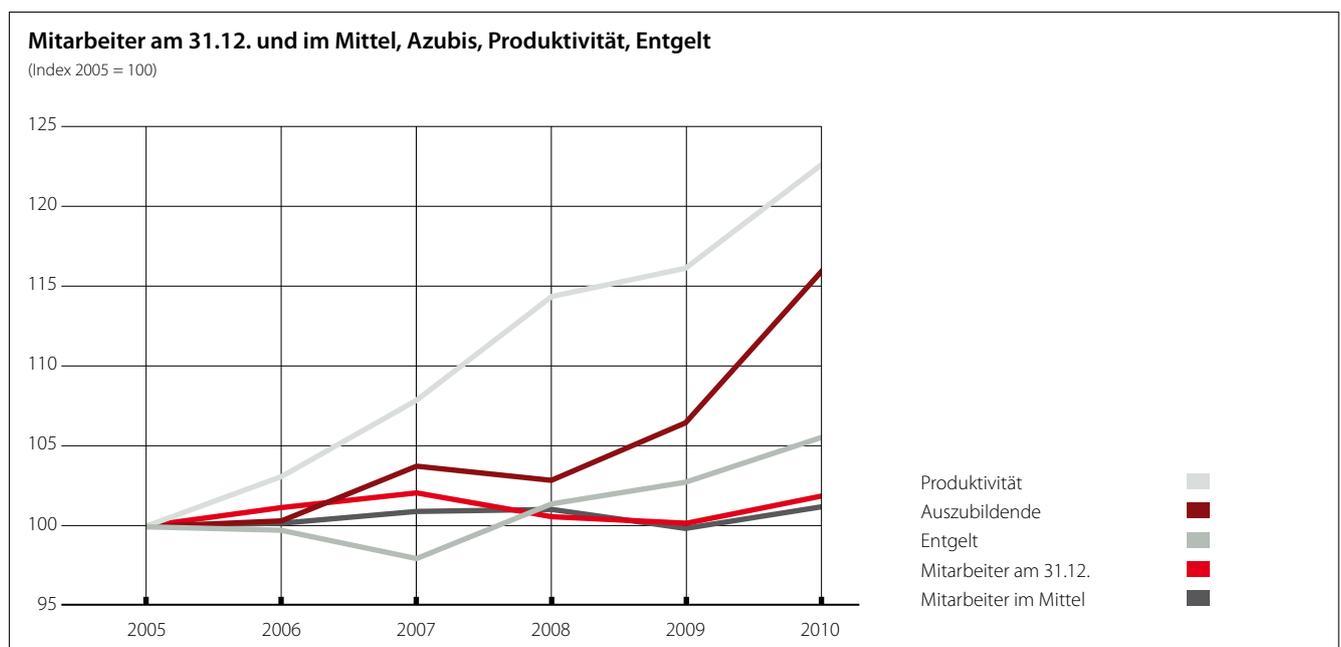
In den genannten Personalbestandszahlen sind auch Mitarbeiter ohne Bezüge enthalten, beispielsweise wegen Elternzeit oder Wehrdienst sowie Mitarbeiter, die sich in der Freizeitphase ihrer Altersteilzeit-Regelung befinden. Lässt man diese im Geschäftsjahr 2010 nicht aktiv an der Leistungserstellung beteiligten Mitarbeiter/innen außer Ansatz, ergibt sich im Jahresdurchschnitt lediglich ein Zuwachs bei den aktiven Mitarbeitern einschließlich der Auszubildenden um 8 (0,3 %) auf 2.933 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert von 2.925.

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

71.376 €

betrug die Pro-Kopf-Leistung der KVB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Berichtsjahr.

Das ist ein erneuter Anstieg. Die an der Gesamtleistung gemessene Produktivität nahm im Jahr 2010 weiter um 5,4 % zu.



Zum Jahresende 2010 beschäftigten wir einschließlich der Gleichgestellten 202 (Vorjahr 192) schwerbehinderte Mitarbeiter. Die gesetzliche Pflichtplatzquote war damit erfüllt.

124

Ausbildungsplätze stellte die KVB 2010 für junge Menschen zur Verfügung.

Diese Zahl lag erneut deutlich über dem aktuellen Nachwuchsbedarf unseres Unternehmens, weil wir es für unsere Pflicht halten, Schulabgängern eine qualifizierte Ausbildung zu ermöglichen.

Ausbildung

Mit 124 (Vorjahr 114) Ausbildungsplätzen haben wir auch im Geschäftsjahr 2010 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 befristet weiter.

Von den Ausbildungsplätzen im Berichtsjahr entfielen 48 (Vorjahr 41) auf kaufmännische und 76 (Vorjahr 73) auf technische Berufe. 35 (Vorjahr 42) Schüler und Studenten absolvierten ein Berufspraktikum bei uns. Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 132 Fahrschüler (Vorjahr 152) ihre Straßenbahn-, Bus- und Lkw-Fahrerausbildung erfolgreich ab.

Fortbildung

Die Fort- und Weiterbildung hat in unserem Unternehmen einen hohen Stellenwert. Im Jahr 2010 haben insgesamt 2.924 Mitarbeiter als Kursteilnehmer an in- und externen Qualifizierungsmaßnahmen teilgenommen. Schwerpunkte bildeten dabei die Themen Kundenorientierung, Führung und Stressbewältigung.

Ideenmanagement

Im Jahr 2010 haben unsere Mitarbeiter/innen 315 Verbesserungsvorschläge eingereicht; 107 konnten prämiert werden. Den hierfür ausgeschütteten Prämien von 37 Tsd. € steht ein aus der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge erzielter Nutzen von 340 Tsd. € gegenüber. Schwerpunkte bildeten dabei die eingereichten Vorschläge zu den Themenkreisen Qualitätsverbesserung, Produktivitätssteigerung, Einsparung und Arbeitsablaufverbesserung.

Arbeitssicherheit

Die Zahl der Arbeitsunfälle – 2010 wurden 452 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 2.089 unserer Mitarbeiter/innen im Auftrag der KVB arbeitsmedizinisch betreut. Dabei wurden 5.221 Untersuchungen vorgenommen. Eine besondere Gesundheitsaktion für alle Mitarbeiter/innen galt der Aufklärung über und der Früherkennung von Hautkrebs. Bei insgesamt 182 Teilnehmern wurde ein so genanntes Screening durchgeführt.

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

Im Berichtsjahr haben wir ein Beschaffungsvolumen von 220,6 Mio. € beauftragt, 72,3 Mio. € davon über internationale und 6,2 Mio. € über nationale Ausschreibungen. In diesen Ausschreibungen sind unter anderem die Ausbaulose für die Nord-Süd Stadtbahn, die Gewerke für die Verlängerung der Linie 5, die Sanierung der Fahrzeugserie 2100 und die Beschaffung neuer Gelenkbusse enthalten. In keinem dieser Verfahren wurde ein Nachprüfungsantrag vor der Vergabekammer gestellt.

Um auch künftig rechtssichere Vergabeverfahren zu sichern, haben wir die Vertragsbestandteile, die Dokumentation und so weiter überarbeitet und dem neuen Vergaberecht angepasst. Hierbei verfolgen wir insbesondere das Ziel, bürokratische Hindernisse abzubauen, den Ablauf zu beschleunigen und den Interessenten die Angebotsabgabe zu erleichtern. Mehrteilige Schulungen für die beteiligten Mitarbeiter aller betroffenen Fachbereiche waren ebenfalls Bestandteil dieses Projekts.

Vor allem die erstmalige Bevorratung von Ersatzteilen für die Fahrzeugserie 4500 führte zu einer leichten Steigerung des Lagerbestandes auf zirka 45.300 unterschiedliche Artikel im Gesamtwert von etwa 14,5 Mio. €.

Die Entsorgungsleistung unserer Reststoffsammelstellen stieg um gut 40 % auf zirka 1.770 t feste Stoffe und 40.000 l Flüssigkeiten. Insgesamt entsorgten wir 43 verschiedene Abfallarten.

Umwelt

Im Rahmen der regelmäßig jährlich stattfindenden Umweltaudits wurde 2010 unter Einbeziehung aller Unternehmensbereiche federführend durch unsere Stabsstelle 201-Umweltschutz/-technik wieder eine aktuelle Umwelterklärung vorgelegt. Mit ihr informiert die KVB über ihr konkretes umweltrelevantes Engagement der letzten drei Jahre und zeigt die dabei erreichten Entwicklungen ebenso auf wie die für den nächsten Drei-Jahres-Zyklus gesteckten Ziele. Eine besondere Herausforderung – umwelttechnisch betrachtet – ist die ständig weiter wachsende Nachfrage nach Mobilität, deren umweltverträgliche Befriedigung unsere ureigenste Aufgabe ist. Hier sind intelligente Beförderungslösungen gefordert, die den negativen Einfluss auf unsere Umwelt weiter verringern. So stellen wir uns immer wieder neu mit Erfolg dieser nie endenden Herausforderung.

Zudem ist die KVB als eines der ersten Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs seit 1998 EMAS-registriert und bereits 2003 der internationalen UITP-Charta für nachhaltige Entwicklung beigetreten.

EMAS (Eco Management and Audit Scheme) ist ein Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes, das wir bereits seit dreizehn 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

Seit 1998

ist die KVB bereits EMAS-registriert. EMAS, das europäische Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und dessen Prüfung.

Damit gehört unser Unternehmen zu den ersten Betrieben im Bereich öffentlicher Nahverkehr, die an dem freiwilligen europäischen Umweltauditsystem teilnehmen. Außerdem sind wir schon 2003 der internationalen UITP-Charta für nachhaltige Entwicklung beigetreten.

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. Schwerpunktmäßig prüft er die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und Genehmigungsaufgaben, die eingetretenen Verbesserungen seit dem letzten Audit, die Umsetzung des KVB-Umweltschutz-Handbuches, die Schulung/Unterweisung der Mitarbeiter und den Erfüllungsgrad der gesetzten Umweltziele. Ferner begutachtet er die neuen Ziele und Programme sowie den Gesamteindruck der Betriebsteile und Anlagen und explizit die Umsetzung der Verfahrensweisung „Anlagen“, die Betriebsanweisungen für Gefahrstoffe sowie die generelle Ordnung und Sauberkeit.

Innovation

Smart-/iPhone-App bieten innovativen Service

Die elektronische Fahrplanauskunft im Kölner ÖPNV wurde zum Jahresende um einen innovativen Service erweitert: Seit November 2010 können Besitzer eines Smart- oder iPhones kostenlos eine vom VRS bereitgestellte Applikation nutzen, die nicht nur den aktuellen Fahrplan, sondern auch viele Sonderfunktionen für ein bequemes und kundenfreundliches Navigieren bietet. Wer im Verbundgebiet eine Haltestelle in seiner Nähe sucht, braucht nur einen Knopfdruck und schon werden ihm verschiedene Alternativen aufgezeigt. Wer seine Haltestelle schon weiß, kann den interaktiven Netzplan nutzen, bei dem ihm auf Knopfdruck die gewünschte Haltestelle und der Weg dahin gezeigt und berechnet werden. Auch das Warten an der Haltestelle entfällt mit dieser App: Sie gibt den Weg in Metern und Minuten an und reagiert sogar auf Verspätungen oder Ausfälle.

Hybrid-Busse

In 2010 hat die KVB auch das Thema ‚alternative Antriebstechnologien für Omnibusse‘ intensiv diskutiert. Im Ergebnis haben wir mit dem Omnibushersteller MAN einen Leasingvertrag für einen Standard-Hybrid-Omnibus abgeschlossen. Ein entsprechendes Fahrzeug wird Ende 2011 geliefert und in unserem Netz betrieblich und technisch erprobt. Es ist beabsichtigt, in 2012 ein zweites Fahrzeug anzumieten. Beide Busse werden mit einem seriellen Hybridantrieb ausgestattet sein, der den modernsten Schadstoff- und Lärmemissionsvorgaben entspricht.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

7. Oktober 2010

Ratsbeschluss zur vorzeitigen NSB-Teilbetriebnahme

Weil die Ursachenforschung unter Umständen noch Jahre andauert, soll die Nord-Süd Stadtbahn mit Teilen schon vorab ihren Betrieb aufnehmen.

Ursachenforschung nach dem Einsturz des Historischen Stadtarchivs am Waidmarkt

Auch zwei Jahre nach dem Waidmarkt-Unglück, bei dem am 3. März 2009 das Historische Stadtarchiv sowie zwei angrenzende Wohngebäude einstürzten, zwei junge Männer den Tod fanden und zahlreiche Archivalien verschüttet wurden, sind die Ursachen nicht geklärt. Es wird allerdings angenommen, dass das Unglück im Zusammenhang mit den Arbeiten an der U-Bahnbaustelle direkt vor dem Stadtarchiv steht. Zur endgültigen Klärung soll unter anderem ein Besichtigungsbauwerk errichtet werden, in dessen Schutz eine vermutete Schadstelle an der Beton-Schlitzwand untersucht werden kann. Die Arbeiten für dieses Besichtigungsbauwerk sollen im Sommer 2011 nach dem Abschluss der Bergungsarbeiten des restlichen Archivgutes beginnen. Das Kölner Landgericht hat inzwischen angeordnet, den Besichti-

gungsschacht, der bis in eine Tiefe von zirka 30 Metern getrieben werden soll, zunächst an der Außenseite der Baugrube zu errichten; später gegebenenfalls auch innen.

Vorgezogene Teilbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn

Die im Zusammenhang mit den erheblichen Bauverzögerungen aufgrund des Waidmarkt-Unglücks angefertigte Machbarkeitsstudie über eine vorgezogene Inbetriebnahme eines Teils der Nord-Süd Stadtbahn hat insbesondere mit Blick auf die erst für 2017/2018 avisierte komplette Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn aufgezeigt, dass die vorzeitige Teilbetriebnahme des ersten NSB-Teilstücks vom „Dom/Hbf.“ bis zum „Rathaus“ zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 möglich ist. Der Rat der Stadt Köln hat diesem Vorschlag, der zudem bis Ende 2013 eine Erweiterung der nördlichen Teilbetriebnahme bis zum „Heumarkt“ vorsieht, am 7. Oktober 2010 zugestimmt. Gegenwärtig wird auch eine möglicherweise vorgezogene Inbetriebnahme des südlichen Teilstücks von der „Severin-“ bis zur „Marktstraße“ und ferner der zweiten Baustufe am Rheinufer entlang in Richtung Rodenkirchen geprüft.

Im Zuge der Bauarbeiten an der ersten Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wurden 2010 die Rohbauarbeiten an den Haltestellen im Wesentlichen abgeschlossen. 2011 wird mit dem Ausbau der Haltestellen begonnen, wobei die Haltestelle „Breslauer Platz“ wegen ihrer Verknüpfung zur bestehenden U-Bahn höchste Priorität genießt.

Im Rahmen der zweiten Baustufe starteten 2010 die Rohbauarbeiten zur Herstellung der Trog- und Tunnelstrecke auf einer stillgelegten Hafenbahntrasse am Bonner Wall, die das Gustav-Heinemann-Ufer gemäß Ratsbeschluss ebenerdig queren soll.

Bezüglich der finanziellen Entwicklung wurde für alle drei Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn auf der Basis der aktuellen Standardisierten Bewertung ein Änderungsantrag erstellt und bei der Bewilligungsbehörde eingereicht. Auf der Grundlage dieses Änderungsantrages wurden seitens des Zuschussgebers für die 1. und 2. Baustufe die zuwendungsfähigen Kosten festgestellt und endgültig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Die 3. Baustufe, bei der die Stadt Köln als Bauherr fungiert, ist mit der Einreichung des Änderungsantrages mit dem ursprünglichen Ansatz unter Vorbehalt ebenfalls ins GVFG-Bundesprogramm aufgenommen worden.

Verlängerte Linie 5 in Betrieb genommen

Pünktlich am 12. Dezember 2010 ging nach nur zweijähriger Planung und zehnmonatiger Bauzeit die um 1,8 Kilometer verlängerte Linie 5 „Ossendorf – Reichenspergerplatz“ mit den neuen Haltestellen „Butzweilerhof“, „IKEA am Butzweilerhof“ und „Sparkasse am Butzweilerhof“ in Betrieb. Für die Verlängerung inklusive der drei neuen barrierefreien Haltestellen sowie die Umbauten an bereits vorhandenen Haltestellen und zwei neue Brückenbauwerke hatten wir insgesamt rund 18 Mio. € eingeplant. Mit einer privaten Finanzierungsbeteiligung von 5 Mio. €, die von den ortsansässigen Unternehmen für die ansonsten ohne weitere öffentliche Zuschüsse erstellte Streckenverlängerung als Eigenanteil aufgebracht wurde, ist dies deutschlandweit die erste Infrastrukturmaßnahme im ÖPNV, die teilweise aus privaten Mitteln finanziert worden ist. Sie wäre ohne diesen Weg auf absehbare Zeit nicht realisierbar gewesen. In nur knapp 20 Minuten können nun die gut 11.000 Beschäftigten der rund 400 in Kölns mittlerweile größtem Wirtschaftsgebiet ansässigen Unternehmen und deren Kunden vom Gewerbeareal „Am Butzweilerhof“ direkt bis zum Dom fahren. Mit der Verlängerung der Linie 5 ging auch eine Anpassung des Busnetzes

Verlängerte Linie 5

nimmt am 12. Dezember 2010 nach nur zweijähriger Planung und zehnmonatiger Bauzeit den Betrieb auf.

Die 1,8 Kilometer lange Neubaustrecke entstand ohne öffentliche Zuschüsse. Die ortsansässigen Unternehmen machten mit ihrer Beteiligungsleistung das Projekt erst möglich.

in Ossendorf einher: Zur Vermeidung von Parallelverkehren wurden die Linien 127 und 148 verkürzt, zur neuen Linie 127 zusammengelegt und damit eine attraktive, im 10-Minuten-Takt bediente Direktverbindung zwischen Köln-Longerich und dem Ebertplatz geschaffen.

Neue Omnibus-Werkstatt in Köln-Riehl

Nach 16-monatiger Umbauzeit, während der der Werkstattbetrieb weiterlief, nahmen wir im August 2010 unsere neue Omnibus-Werkstatt in Köln-Riehl in Betrieb. Für insgesamt 13,5 Mio. € entstanden, nachdem die alten, aus den 1950er Jahren stammenden Hallen abgerissen waren, auf einer deutlich kleineren Fläche mit modernster Technik ausgestattete Reparatur- und Wartungsplätze, die insgesamt 23 Gelenkbussen Platz bieten und damit über mehr Kapazität verfügen als vorher die größere Halle. In der neuen Werkstatt warten 62 Mitarbeiter 550 Fahrzeuge: 350 Busse – eigene und von Kooperationspartnern – sowie 200 Pkw und andere Nutzfahrzeuge. Durch effiziente, auf genaueste vorherige Prozessanalysen basierende Arbeitsablaufgestaltung und abgestimmte Materiallieferungen konnte die KVB nicht nur beim Platzbedarf der Werkstatt ein Drittel der Fläche und damit Kosten einsparen. Auch das Lager schrumpfte flächenmäßig auf ein Viertel zusammen und hält heute von ehemals 7.000 Artikeln nur noch 500 vorrätig. Außerdem bevorratet die Werkstatt benötigte Kleinteile jetzt vor Ort an den Arbeitsplätzen. Zur weiteren Beschleunigung der Abläufe hat die neue Werkstatt gegenüberliegende Tore, so dass von zwei Seiten ein- und ausgefahren werden kann; zudem ließen wir leistungsstarke Trucklifts, Portalheber und Radgreifer installieren. Ferner gibt es nun eine zentrale Werkstatt mit den großen Werkzeugen und Geräten sowie einen Kran, mit dem man zum Beispiel Motoren durch die Halle transportieren kann. Ihre hohe Leistungsfähigkeit hat die alte Werkstatt, in der 2009 25.000 Arbeitsaufträge erledigt, 2.500 Inspektionen/Untersuchungen durchgeführt, 1.000 Reifen montiert und rund 6.000 Schäden behoben wurden, mehr als bewiesen. Und die neue Werkstatt wird noch leistungsfähiger sein. Denn unsere 212 Busse, die regelmäßig 687 Haltestellen anfahren und dabei fast 20 Millionen Kilometer pro Jahr zurücklegen sowie 65 Millionen Fahrgäste befördern, sind bei ihrem täglichen harten Einsatz nur so zuverlässig wie die Werkstatt, in der sie gewartet werden.

Umbau der Haltestelle Zoo/Flora pünktlich abgeschlossen

Rechtzeitig zum 150-jährigen Jubiläum des Kölner Zoos stellten wir im Juli 2010 den behindertengerechten Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle „Zoo/Flora“ fertig. Der künstlerisch gestaltete Umbau zeichnet sich aus durch sein geschwungenes orangefarbenes Dach, das mit seinem eindrucksvollen Bogen, der sich über Gleise und Übergang spannt, zum neuen Markenzeichen dieses optisch sehr gelungenen Haltestellenumbaues geworden ist und den mit der Bahn anreisenden Zoo-Besuchern, insbesondere Familien mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern, einen bequemen Zugang ermöglicht.

15

neue K 5200 Hochflur-Fahrzeuge werden in nächsten Monaten ausgeliefert.

Die neuen Fahrzeuge werden auf der verlängerten Linie 5, der Nord-Süd Stadtbahn und während der Generalüberholung von 28 Fahrzeugen der alten Serie 2100 eingesetzt.

Neue Stadtbahnwagen im Einsatz

Seit November setzt die KVB im Kölner Stadtbahnnetz zwei neue Doppelzüge ein: Hochflur-Fahrzeuge vom Typ K 5200. Auch sie gehören zur Fahrzeugfamilie von Bombardier, die die KVB als Hochflur-Variante mit dem K 5000 seit einigen Jahren mit insgesamt 59 Fahrzeugen als Nachfolger des alten Typ B-Stadtbahnwagens nutzt. Als Niederflur-Variante kommt mit 69 Fahrzeugen der K 4500 zum Einsatz, der gemeinsam mit den 124 K 4000 unser Ost-West-Netz bedient. Vom neuen K 5200 erhalten wir in den nächsten Monaten insgesamt 15 Fahrzeuge, die als notwendige Ergänzung unseres Fuhrparks für die im Dezember in Betrieb genommene Verlängerung der Linie 5, die für Ende 2012 geplante Teil-

inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn und zum Ausgleich während der 2011 beginnenden mehrjährigen Umbauzeit von 28 Fahrzeugen der alten Serie 2100, die wir in unseren Werkstätten komplett überholen und sanieren werden, benötigt werden.

Betrauungsregelung

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 2010 und der von uns vorgenommenen überschlägigen Ermittlung der Ist-Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die in der Betrauungsregelung vorgegebenen Soll-Werte für das Jahr 2010 eingehalten werden können.

Ferner werden, wie in der Betrauungsregelung festgelegt, die Ist-Kosten der einzelnen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen – wegen des vorgesehenen Dreijahres-Turnus – zum Ende des Geschäftsjahres 2010 wieder von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Strategieentwicklung/Restrukturierungsprogramme

Die KVB hält weiterhin an der Strategie der konsequenten Marktausrichtung des Unternehmens durch interne Konsolidierung und Wachstum zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Ertragskraft, wie in der 2004 verabschiedeten Unternehmensstrategie „Profil Zukunft“ bestimmt, fest. Neben weiterer Kundengewinnung und -bindung ist wesentlicher Baustein hierzu die Umsetzung der vorgegebenen Restrukturierungsziele.

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 erwähnten Betrauungsverlängerung bis Ende 2019 einhergehende zweite Restrukturierungsprogramm verpflichtet uns, weitere Einsparungen von 7,0 Mio. € zu realisieren. Bisher erzielte die KVB im Rahmen des Restrukturierungsprogrammes 2 bereits Einsparungen von 3,6 Mio. €, mehr als 50 % des Zielbetrages.

Sicherheit und Service

„Die Sicherheit der Fahrgäste und ihr subjektives Sicherheitsempfinden zählen zu den zentralen Themen der KVB und sind wichtiger Baustein für ihre Attraktivität“, so der Kölner Oberbürgermeister Jürgen Roters anlässlich der Realisierung der von der Politik unterstützten Personalaufstockung im KVB-Servicebereich im Frühjahr 2010. Von 18 auf 36 erhöht hat die KVB die Anzahl ihrer uniformierten Zugbegleiter, die nach umfangreicher, mehrwöchiger Ausbildung für mehr Sicherheit und Service „auf der Strecke“ sorgen sollen. Zusammen mit den 36 Mitarbeitern des „Mobilen Service“, die an den Haltestellen, P&R-Anlagen und bei Großveranstaltungen Streife gehen, und den 38 Kollegen des stationären Bahnhofsmanagements sorgen nun rund 110 Sicherheits- und Servicekräfte im KVB-Netz dafür, dass die Kunden sich sicher und wohler fühlen können.

7 Mio. € plus X

zusätzliches Restrukturierungspotenzial muss die KVB bis 2019 nachhaltig realisiert haben.

Unser Unternehmen hat durch vielfältige Maßnahmen die Weichen gestellt, um dieses hochgesteckte Ziel bis zum vorgesehenen Termin zu erreichen.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit in unseren Bussen und Bahnen ist, neben dem Einsatz von Sicherheits- und Servicepersonal, das Projekt „Fahrzeugbegleiter“, in dem Schülerinnen und Schüler der achten Klassen unterschiedlicher Schulformen in Gewaltprävention geschult werden und so freiwillig Ansprechpartner für ihre Mitschüler werden, um bei kritischen Vorfällen in Bussen und Bahnen situationsbedingt eingreifen zu können. Die Zahl der beteiligten Schulen stieg 2010 auf 17. Zurzeit sind damit ca. 800 Schüler als ausgebildete und zertifizierte Fahrzeugbegleiter im Einsatz.

Veränderungen im Vorstand

Zum neuen Vorstandsmitglied der KVB ab 25. Oktober 2010 wurde durch Aufsichtsratsbeschluss Herr Jörn Schwarze bestellt. Herr Schwarze, der seitdem als technischer Vorstand unter anderem für den Bau der Nord-Süd Stadtbahn zuständig ist, war zuvor als Leiter des Produktionsbereichs West der DB Netz AG tätig.

Herr Schwarze folgt auf Vorstandsmitglied Herrn Walter Reinartz, dessen Bestellung zum 22. März 2010 vom Aufsichtsrat widerrufen wurde.

Mit Beschluss vom 9. Dezember 2010 hat der Aufsichtsrat der KVB AG die Bestellung des Vorstandsmitglieds und Arbeitsdirektors Kuno Weber bis zum 31. Mai 2013 verlängert.

Ausblick – Nachtragsbericht

Gute Geschäftsentwicklung zum Jahresbeginn 2011

Wie im Vorjahr blieben die sonst zum Beginn eines Jahres typischen moderaten Einbußen bei den Fahrgastzahlen auch im Januar und Februar 2011 aus. Dies begründet sich unter anderem mit dem leicht besseren Absatz von Zeitkarten für Erwachsene, neben Aktiv60- und JobTickets im Speziellen Monats-Tickets für KölnPass-Inhaber (+620.000 Fahrten gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert).

So nahm unsere Fahrgastzahl während der ersten beiden Monate des Jahres 2011 insgesamt um 0,7 % auf 45,7 Mio. zu. Wegen dieses Anstiegs und der Tarifierhöhung zum 1. Januar 2011 erhöhten sich unsere Fahrgelderlöse insgesamt während der ersten beiden Monate im Vergleich zu den Vorjahreswerten um 5,3 % auf 33,8 Mio. €.

Wir gehen davon aus, dass die KVB ihre Wirtschaftsplanvorgabe für 2011 erreichen wird.

Die für den umfassenden technischen Ausbau unserer in die Jahre gekommenen zentralen Leitstelle beantragten Fördermittel sind bewilligt worden. Am 10. Februar 2011 übergab der zuständige Zuschussgeber Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) den entsprechenden Zuwendungsbescheid an die KVB. Unter anderem durch den Austausch der veralteten Technik soll eine weitere Verbesserung der betrieblichen Qualität sowie des Fahrgastservice und der Kundenkommunikation erreicht werden. Im Detail ist unter anderem geplant, eine neue Multimediawand zu errichten, das Bedienplatzkonzept zu verbessern und ein umfassendes Störungs- und Ereignismanagement einzuführen.

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens für 2010 von besonderer Bedeutung wären, sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

Um 5,3 %

erhöhte Fahrgelderlöse
und leicht gestiegene
Fahrgastzahlen lassen das
Geschäftsjahr 2011 gut
beginnen.

Auch aus diesem Grund sind wir optimistisch, dass die KVB ihre Wirtschaftsplanvorgabe für das Jahr 2011 erreichen wird.

Ausblick – Prognosebericht

Konjunkturelle Entwicklung

Die Erholung der Weltwirtschaft macht unerwartet gute Fortschritte: Während es vor wenigen Wochen noch quasi als ausgemacht galt, dass der starke Aufschwung des abgeschlossenen Jahres in 2011 deutlich an Fahrt verlieren dürfte, mehren sich inzwischen die Stimmen, dass die Wirtschaft auch 2011 – zumindest in Deutschland – deutlich zulegen kann. Das BIP wird 2011 nach Expertenmeinung um etwa 2,5 % ansteigen und die Arbeitslosenzahl sich auf unter drei Millionen bewegen.

ÖPNV-Nachfrage

Für das Jahr 2011 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 Neukunden gestützten Anstieg unserer Fahrgastzahlen aus – nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit den 2010 in Betrieb genommenen Verbesserungen im Bahn- und Busnetz.

Unternehmensentwicklung

Wegen der zum 1. Januar 2011 vorgenommenen Tarifierpassung seitens des Zweckverbandes des VRS von durchschnittlich 2,7 %, die begründet ist durch die hohe Kostenbelastung wegen gestiegener Lohn-, Material- und Energiekosten, rechnen wir für das Geschäftsjahr 2011 gemäß dem aktuellen Wirtschaftsplan mit Verkehrserlösen von rund 203 Mio. €.

Unsere Umsatzerlöse im Jahr 2011 dürften ohne periodenfremde Verkehrserlöse bei ca. 216 Mio. € liegen.

Das 2010 geplante Unternehmensergebnis für 2011 von -94,1 Mio. € kann die KVB wegen der erwarteten Erlös-/Kostenentwicklung wahrscheinlich unterschreiten.

Investitionen

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2011 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen von rund 218,5 Mio. € ab. Dabei handelt es sich bei den geplanten Investitionen in die Infrastruktur und die Beschaffung von Fahrzeugen zum Großteil um die Fortführung bereits begonnener Maßnahmen. Neu initiierte Maßnahmen sind die Stellplatzerweiterung auf dem Betriebshof West, die Beschaffung von neuen Ticket-Verkaufsautomaten sowie die bereits erwähnte Sanierung der Leitstelle.

Die nachfragebedingten Angebotserweiterungen der letzten Jahre führten über realisierte und geplante Streckenausdehnungen und Fahrzeugparkvergrößerungen letztlich zu dem angedachten Ausbau der Fahrzeug-Abstellanlage auf unserem Betriebshof West. Ganz konkret führt bereits die Auslieferung der 15 K 5200-Stadtbahnwagen, die für die Linie 5 und die Teillinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn vorgesehen sind, zu der Notwendigkeit, die Abstellkapazität auf dem Betriebshof West von derzeit 60 Stadtbahnen deutlich zu erhöhen. Neben der Gleiserweiterung bietet der Umbau die Chance, die mittlerweile veraltete Anlage von Grund auf zu modernisieren. Da eine abschließende Entscheidung noch aussteht, wird mit einem Baubeginn nicht vor 2013 gerechnet.

2,7%ige

VRS-Tarifierpassung
wird unsere erwarteten
Aufwandssteigerungen
ausgleichen.

Zudem ist die KVB optimistisch, das geplante Unternehmensergebnis wegen der erwarteten Erlös-/Kostenentwicklung wahrscheinlich unterschreiten zu können.

Wir planen, die im Rahmen der Euroumstellung beschafften Verkaufsautomaten aufgrund der mittlerweile hohen Störraten sukzessive zu ersetzen. Dabei gehen wir davon aus, dass für die Beschaffung aller mobilen (763) und stationären (131) Ticketautomaten Investitionsausgaben von 17,3 Mio. € anfallen werden. In einem ersten Lieferlos werden 2011 die stationären Geräte ersetzt.

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 die Beschaffung von neuen Fahrzeugen. Von den für 2011 eingeplanten Betriebsinvestitionen betreffen allein 118,5 Mio. € (54,2 %) den Nord-Süd Stadtbahn-Bau.

Da die Investitionen voraussichtlich nur zu 15,4 % aus eigenen Mitteln finanziert werden können, kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 29,4 % eine besondere Bedeutung zu. 3,9 % werden durch Eigenkapitalzuführung finanziert. Die verbleibenden 51,3 % 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.

Unter effizientem und vorausschauendem Risikomanagement verstehen wir nicht die Vermeidung aller Risiken, sondern die Identifizierung der Risiken, die das Ergebnisziel oder den Fortbestand unseres Unternehmens gefährden und, darauf aufbauend, ihre aktive Steuerung sowie die Nutzung der sich bietenden Chancen.

In diesem Sinne haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr unser Risikomanagementsystem zu einem Controlling-/Führungsinstrument weiterentwickelt.

Wie in den Vorjahren hat die KVB auch im Geschäftsjahr 2010 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen und die sich bietenden Chancen abgewogen. Im Rahmen unserer quartalsweisen Aktualisierung beziehungsweise Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer direkten Ergebniswirkung beziehungsweise ihrer Auswirkung auf den Cash flow und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit. Ergänzend leiteten wir Gegensteuerungsmaßnahmen zur Vermeidung/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, zum Beispiel 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 zum Beispiel 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 oder Ähnlichem 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 Dritte beziehungsweise die Stadt Köln gegenüberstehen.

Fazit

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind uns keine operativen Risiken bekannt, die zu einer Gefährdung einzelner Betriebsbereiche oder sogar des gesamten Unternehmens führen könnten. Nach Prüfung der derzeitigen Risikosituation kommen wir zu dem Ergebnis, dass die KVB 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 III 2 GO NRW

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

3

JAHRESABSCHLUSS

- ⇒ Gesamtleistung übersteigt Vorjahreswert deutlich
 - ⇒ Personalaufwand im Geschäftsjahr 2010 leicht reduziert
 - ⇒ Eigenkapital erneut erhöht
-

Seite

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

Bilanz

Bilanz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
zum 31. Dezember 2010

Aktiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2010 €	31.12.2009 Tsd. €
Anlagevermögen	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		2.624.002	3.500
Sachanlagen		1.105.729.514	1.027.476
Finanzanlagen		10.027.528	10.421
		1.118.381.044	1.041.397
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	15.852.941	15.250
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	37.036.734	111.616
Flüssige Mittel	4	2.183.774	769
		55.073.449	127.635
Rechnungsabgrenzungsposten		35.907	70
		1.173.490.400	1.169.102

Passiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2010 €	31.12.2009 Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	5	78.300.000	78.300
Kapitalrücklage	6	157.848.120	149.348
Andere Gewinnrücklagen	7	163.052	–
		236.311.172	227.648
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	8	549.036.332	522.964
Rückstellungen	9	109.914.181	109.203
Verbindlichkeiten	10	265.110.002	295.239
Rechnungsabgrenzungsposten	11	13.118.713	14.048
		1.173.490.400	1.169.102

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2010 (1. Januar – 31. Dezember 2010)

	Textziffer im Anhang	2010 €	2009 Tsd. €
Umsatzerlöse	12	214.975.239	201.915
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		299.704	-574
Andere aktivierte Eigenleistungen	13	5.562.360	4.608
Gesamtleistung		220.837.303	205.949
Sonstige betriebliche Erträge	14	33.007.842	36.362
Materialaufwand	15	-100.797.158	-96.779
Personalaufwand	16	-169.496.608	-170.901
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	-33.445.323	-36.275
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-23.567.715	-23.635
Beteiligungsergebnis	19	751.846	-54
Zinsergebnis	20	-11.899.291	-10.899
Abschreibungen auf Finanzanlagen	21	-386.076	-529
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-84.995.180	-96.761
Außerordentliches Ergebnis	22	-1.626.871	0
Sonstige Steuern	23	-302.517	-284
Unternehmensergebnis		-86.924.568	-97.045
Erträge aus Verlustübernahme		86.924.568	97.045
Jahresüberschuss		-	-

Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagenachweis der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2010 (1. Januar – 31. Dezember 2010)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2010
	1.1.2010	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	20.638	754	0	100	21.492
Geleistete Anzahlungen	140	393	0	-100	433
	20.778	1.147	0	0	21.925
Sachanlagen					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	199.922	4.714	9.462	8.901	204.075
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	42.968	2.924	296	102	45.698
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	242.890	7.638	9.758	9.003	249.773
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	631.650	15.740	4.299	17.779	660.870
Fahrzeuge für den Personenverkehr	691.795	3.391	1.214	14.000	707.972
Maschinen und maschinelle Anlagen	39.958	1.404	240	603	41.725
Technische Anlagen und Maschinen	1.363.403	20.535	5.753	32.382	1.410.567
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	88.742	3.097	1.644	274	90.469
Fertige Anlagen	1.695.035	31.270	17.155	41.659	1.750.809
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	712.287	104.001	0	-41.659	774.629
	2.407.322	135.271	17.155	0	2.525.438
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.195	0	0	219	1.414
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.656	0	222	0	1.434
Beteiligungen	11.583	0	0	-219	11.364
Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen	490	0	0	0	490
Sonstige Ausleihungen	8.096	567	777	0	7.886
	23.020	567	999	0	22.588
Anlagevermögen gesamt	2.451.120	136.985	18.154	0	2.569.951

* In der Spalte Zuschreibungen sind 234.700,87 € Neubewertung nach BilMoG enthalten.

	Kumulierte Investitionszuschüsse	Zuschreibungen*	Kumulierte Abschreibungen	Buchwerte 31.12.2010	Buchwerte 31.12.2009	nachrichtlich: Abschreibungen des lfd. Jahres
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	749	0	18.552	2.191	3.360	2.023
	0	0	0	433	140	0
	749	0	18.552	2.624	3.500	2.023
	101.536	0	60.688	41.851	32.164	1.613
	34.220	0	6.194	5.284	2.761	116
	135.756	0	66.882	47.135	34.925	1.729
	400.440	0	149.806	110.624	101.186	8.220
	331.747	0	232.773	143.452	148.864	15.800
	12.005	0	23.566	6.154	5.292	1.146
	744.192	0	406.145	260.230	255.342	25.166
	15.560	0	51.173	23.736	24.922	4.527
	895.508	0	524.200	331.101	315.189	31.422
	0	0	0	774.629	712.287	0
	895.508	0	524.200	1.105.730	1.027.476	31.422
	0	0	688	726	507	0
	0	0	0	1.434	1.656	0
	0	0	8.787	2.577	2.796	342
	0	0	0	490	490	0
	0	358	3.444	4.800	4.972	386
	0	358	12.919	10.027	10.421	728
	896.257	358	555.671	1.118.381	1.041.397	34.173

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	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Periodenergebnis	0	0
Saldo aus Zu-/Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	33.473	36.605
Zunahme der Rückstellungen	712	3.373
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-957	-957
Gewinn (Vorjahr Verlust) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.158	39
Abnahme (Vorjahr Zunahme) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	74.012	-75.696
Zunahme (Vorjahr Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	7.543	-183
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	113.625	-36.819
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	1.275	121
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-157.765	-131.102
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	51.483	109.504
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-1.147	-795
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-568	-1.042
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	999	725
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-105.723	-22.589
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	8.500	10.619
Kapitaleinstellungen aus Neubewertung BilMoG	163	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	0	60.000
Auszahlungen aus der Tilgung von Ausleihungen und Krediten	-15.150	-12.378
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	-6.487	58.241
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	1.415	-1.167
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	769	1.936
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	2.184	769

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 Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde bei der Erstellung beachtet.

Im Interesse einer besseren Klarheit und Übersichtlichkeit werden die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Vermerke ebenso wie die Vermerke, die wahlweise in der Bilanz beziehungsweise Gewinn- und Verlustrechnung anzubringen sind, weitestgehend im Anhang aufgeführt.

Ferner 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.

Das am 29. Mai 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts, das so genannte Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG), wurde in Bezug auf Ansatz- und Bewertungsvorschriften erstmals auf den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 angewendet (Art. 66 Abs. 3 Satz 1 EGHGB). Von der Möglichkeit einer vorzeitigen Anwendung (Art. 66 Abs. 3 Satz 6 EGHGB) wurde kein Gebrauch gemacht.

Die Gesellschaft hat gemäß Art. 67 Abs. 8 Satz 2 EGHGB die gemäß § 265 Abs. 2 Satz 1 HGB anzugebenden Vorjahreszahlen nicht an die geänderten Bewertungsmethoden angepasst.

Soweit bei der Erstanwendung des BilMoG erfolgswirksame Anpassungen vorzunehmen waren, werden diese nach Art. 67 Abs. 7 EGHGB im außerordentlichen Ergebnis ausgewiesen.

Erstmals in 2010 werden Aufwendungen aus Abzinsungen entsprechend § 275 Abs. 5 HGB im Finanzergebnis gezeigt.

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 beziehungsweise 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 im Wesentlichen linear. Die von 1996 bis einschließlich 2007 in Betrieb genommenen Stadtbahnwagen werden degressiv abgeschrieben. Sofern hier die lineare Abschreibung zu höheren Beträgen führt, wird ein Wechsel von der degressiven zur linearen Abschreibungsmethode vorgenommen.

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

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 markt-konformen Zinsfußes 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 werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Methode) unter Berücksichtigung eines Durchschnittszinssatzes sowie zukünftiger Renten- und Gehaltssteigerungen ermittelt.

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 unter Berücksichtigung von Gehalts- beziehungsweise Kostensteigerungen und eines Durchschnittszinssatzes berechnet.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Rückzahlungsbetrag passiviert.

Corporate Governance

Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG bekennt sich insoweit zu der im Deutschen Corporate Governance Kodex enthaltenen Aussage, dass Unternehmen verantwortungsvoll und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtet zu leiten und zu kontrollieren sind.

Im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Landtag NRW Ende 2009 das Gesetz zur Schaffung von mehr Transparenz in öffentlichen Unternehmen im Land NRW (Transparenzgesetz) beschlossen, welches eine individualisierte Offenlegung der Vergütungen von Mitgliedern des Vorstands, des Aufsichtsrates und ähnlicher Organe im Anhang des Jahresabschlusses vorsieht. In 2010 wurde diese Vorgabe durch eine entsprechende Änderung der Satzung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG umgesetzt. Die individualisierte Offenlegung der Vergütungen schließt Angaben zu zugesagten Leistungen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit als Vorstand, zu Leistungen, die den Vorständen bei regulärer Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind, sowie sonstige Leistungszusagen ein.

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 2010 nicht getätigt.

Latente Steuern

Die KVB AG ist Organgesellschaft einer ertragssteuerlichen Organschaft mit der SWK. Latente Steuern werden beim Organträger ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Jahr 2010 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 Eisenbahnverkehrs- unternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2009	–
RC Data GmbH, Köln (RC Data)	100,0	29	2009	-5
KSV – Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	613	2009	487
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	49,0	2.049	2009	656
Dienstleistungsgesellschaft für Kommu- nikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	668	2009/2010 (30.9.)	590
RailConsult GmbH, Köln (RC) i.L.	25,0	–	–	–
Regionalverkehr Köln GmbH, Köln (RVK)	12,5	13.117	2009	414
VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG, Kommanditanteil	11,6	1.614	2009	84

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

	31.12.2010 Tsd. €	31.12.2009 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.276	14.969
Unfertige Leistungen	501	202
Waren	76	79
Gesamt	15.853	15.250

3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.707	14.280
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.886	85.987
Sonstige Vermögensgegenstände	11.444	11.349
Gesamt	37.037	111.616

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

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen mit 3,4 Mio. € (Vorjahr 1,2 Mio. €) die Stadt Köln.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 4,2 Mio. € (Vorjahr 7,1 Mio. €) Forderungen gegen die Stadt Köln. Hiervon entfallen 3,5 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, 4,5 beziehungsweise 4,0 Mio. € in die Kapitalrücklage ein.

7 Andere Gewinnrücklagen

Aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG ergaben sich bei den sonstigen Rückstellungen Auflösungsbeträge von 163 Tsd. €, die gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt wurden.

8 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

Dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse wurden 51,5 Mio. € zugeführt; 25,4 Mio. € wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

9 Rückstellungen

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnung nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck und unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5,16 % sowie Gehalts- und Rentensteigerungen von jährlich 2,5 % berechnet. Der Zinssatz entspricht dem sich zum 31. Oktober 2010 ergebenden, von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen, durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre bei einer Restlaufzeit der Pensionsverpflichtungen von 15 Jahren.

Für den Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 wurde ein Zinssatz von 5,15 % veröffentlicht. Eine Berechnung der Rückstellungen mit diesem Zinssatz hätte zu keinen wesentlichen Abweichungen geführt.

Bei der Umstellung der Rückstellungen für ergänzende betriebliche Altersversorgung und Entgeltumwandlung im Rahmen des BilMoG zum 1. Januar 2010 ergab sich ein Zuführungsbetrag im Vergleich zum alten Ansatz zum 31. Dezember 2009 von 0,1 Mio. €, der im außerordentlichen Ergebnis ausgewiesen wird.

Aus der Umstellung der Rückstellungen für Pensionen und Deputate zum 1. Januar 2010 ergab sich insgesamt eine Überdeckung im Vergleich zum alten Ansatz zum 31. Dezember 2009 von 3,5 Mio. €. Diese Rückstellungen wurden unter Anwendung des Wahlrechts des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB mit ihrem Betrag zum 31. Dezember 2009 beibehalten. Zum 31. Dezember 2010 beläuft sich dieser Betrag der Überdeckung auf 2,7 Mio. €.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Versorgungsverpflichtungen	34.306	34.322
Sachleistungsverpflichtungen	12.795	12.795
Gesamt	47.101	47.117

Wie im Vorjahr sind sämtliche Pensionsrückstellungen langfristig.

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiter beträgt Ende 2010 128,5 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Verpflichtungen:

Sonstige Rückstellungen

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
für den Personal- und Sozialbereich	39.118	35.710
für Instandhaltung	11.455	14.696
für Haftpflichtleistungen	962	1.102
für Umweltschutz	460	794
Übrige	10.818	9.784
Gesamt	62.813	62.086

Von den sonstigen Rückstellungen haben 9,9 Mio. € (Vorjahr 6,7 Mio. €) langfristigen Charakter.

Die Rückstellungen für Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Verfahren berechnet. Neben den Richttafeln 2005 G wurde entsprechend der Berechnung der Pensionsverpflichtungen ein Zinssatz von 5,16 %, der von der Deutschen Bundesbank für den 31. Oktober 2010 festgesetzt wurde, angewendet sowie Gehaltssteigerungen von 2,5 % beziehungsweise bei den Beihilfeverpflichtungen Kostensteigerungen von 3 % berücksichtigt. Auch hier hätten sich bei der Berechnung unter Berücksichtigung des sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 ergebenden Zinssatzes von 5,15 % keine wesentlichen Abweichungen ergeben.

Bei der Umstellung der sonstigen Rückstellungen ergaben sich zum 1. Januar 2010 im Rahmen des BilMoG Zuführungsbeträge von insgesamt 1,8 Mio. €, die im außerordentlichen Ergebnis gezeigt werden.

Die sich aus der Neubewertung ergebenden Auflösungsbeträge von insgesamt 0,2 Mio. € wurden gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Bei den Rückstellungen für Jubiläen ergab sich aus der Umstellung zum 1. Januar 2010 eine Überdeckung von 0,2 Mio. €. Unter Anwendung des Wahlrechts des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB wurde diese Rückstellung mit dem Betrag zum 31. Dezember 2009 beibehalten. Zum 31. Dezember 2010 beläuft sich der Überdeckungsbetrag ebenfalls auf 0,2 Mio. €.

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

10 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	37.980	42.747	130.258	210.985	221.242
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	547	–	–	547	107
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.628	–	–	22.628	39.931
davon gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(395)	–	–	(395)	(228)
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(25)	–	–	(25)	(–)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.346	13.671	955	16.972	22.118
Sonstige Verbindlichkeiten	9.551	4.427	–	13.978	11.841
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1.000)	(–)	(–)	(1.000)	(1.478)
davon aus Steuern	(1.307)	(–)	(–)	(1.307)	(1.319)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	12	(–)	(–)	(12)	(17)
Gesamt	73.052	60.845	131.213	265.110	295.239
Vorjahr	65.532	71.206	158.510		

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 5,3 Mio. € (Vorjahr 5,0 Mio. €) Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 5. Vermögensbildungsgesetzes enthalten.

11 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 178,1 Mio. €, davon 120,7 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden. Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die 2010 9,9 Mio. € betragen.

Aus Leasingverträgen für sechs Dienstwagen ergeben sich Zahlungsverpflichtungen von 103 Tsd. €.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Fahrgelderlöse	184.474	172.703
Abgeltungszahlungen	13.882	13.145
Periodenfremde Verkehrserlöse	1.013	909
Übrige Verkehrserlöse	2.629	4.375
Verkehrserlöse gesamt	201.998	191.132
Sonstige Umsatzerlöse	12.977	10.783
Gesamt	214.975	201.915

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

13 Andere aktivierte Eigenleistungen

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

14 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 33,0 Mio. € (Vorjahr 36,4 Mio. €) enthalten im Wesentlichen Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre, Zuschüsse, Schadenersatzleistungen sowie Miet- und Pachteinahmen.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen sind 2,9 Mio. € (Vorjahr 8,2 Mio. €) periodenfremd.

15 Materialaufwand

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	41.404	40.515
Bezogene Leistungen	59.393	56.264
Gesamt	100.797	96.779

16 Personalaufwand

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Löhne und Gehälter einschl. sonstiger Personalaufwendungen	130.598	125.576
Soziale Abgaben	25.651	23.564
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	13.248	21.761
davon Altersversorgung	(12.181)	(20.779)
Gesamt	169.497	170.901

Im Jahresdurchschnitt betrug die Anzahl der Arbeitnehmer 3.082 (Vorjahr 3.043); einschließlich der 106 (Vorjahr 101) Auszubildenden betrug die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr 3.188 (Vorjahr 3.144).

17 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen von 33,4 Mio. € entfallen 31,4 Mio. € (Vorjahr 34,0 Mio. €) auf Sachanlagen und 2,0 Mio. € (Vorjahr 2,3 Mio. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände.

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr mit 23,6 Mio. € nicht verändert. 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.

19 Beteiligungsergebnis

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	729	239
davon aus verbundenen Unternehmen	(407)	(-)
Erträge aus Gewinnabführungen	106	65
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-83	-358
Gesamt	752	-54

Ausgewiesen sind hier im Wesentlichen die Erträge aus den verbundenen Unternehmen DKS von 145 Tsd. € (Vorjahr 141 Tsd. €) und KSV von 262 Tsd. € (Vorjahr 0), aus der Beteiligung an der SOV von 321 Tsd. € (Vorjahr 98 Tsd. €), die Gewinnabführung der KSG sowie die Übernahme des Verlustes der Westigo.

20 Zinsergebnis

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	112	120
davon aus verbundenen Unternehmen	(72)	(80)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	52	55
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(4)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.063	-11.074
davon an verbundene Unternehmen	(-1.715)	(-1.656)
davon Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen nach BilMoG	(-1.376)	(-)
Gesamt	-11.899	-10.899

21 Abschreibungen auf Finanzanlagen

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

22 Außerordentliches Ergebnis

Umstellungseffekte aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilMoG sind im außerordentlichen Ergebnis erfasst. Hier stehen außerordentlichen Erträgen von 235 Tsd. € aus der Neubewertung der sonstigen Ausleihungen außerordentliche Aufwendungen aus der Neubewertung der Rückstellungen von 1.862 Tsd. € gegenüber.

23 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten vor allem Grund- und Kraftfahrzeugsteuer.

Sonstige Angaben

Honorar des Abschlussprüfers

Für das Honorar des Abschlussprüfers 2010, WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, wurden Rückstellungen für die Jahresabschlussprüfung von 119 Tsd. € und für sonstige Prüfungen und Testate im Zusammenhang mit der Jahresabschlussprüfung von 18 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 Prozent der Aktien. Der befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht, die von der Stadtwerke Köln GmbH aufgestellt werden, werden im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

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

Weitere Angaben

Die aufgrund des § 6 e Abs. 2 AEG in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 der ersten Verordnung Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft (EG) auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen 2010:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2010	Restausgleich aus Vorjahren	Summe der Ausgleichsbeträge
	€	€	€
§ 45a PBefG (Ausbildungsverkehr BOStrab)	2.320.000	60.604	2.380.604
§ 6a AEG (Ausbildungsverkehr EBO)	180.000	855	180.855
§ 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG (Ruhegelder u. Renten)	348.000	107.369	455.369
Gesamt	2.848.000	168.828	3.016.828

Mitglieder und Bezüge des Aufsichtsrates

Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Kölner Verkehrs-Betriebe AG erhalten für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung je teilgenommene Sitzung des Aufsichtsrates. Gleiches gilt für die Mitglieder des nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildeten Ausschusses.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Dezember 2000 erhalten

- der Vorsitzende 511,29 €/Sitzung (1.000 DM),
- der stellvertretende Vorsitzende 383,47 €/Sitzung (750 DM) und
- die übrigen Mitglieder 255,65 €/Sitzung (500 DM).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates stellten sich im Jahr 2010 auf 140,4 Tsd. € (Vorjahr 85,1 Tsd. €). Dieser Betrag verteilt sich wie folgt auf die Aufsichtsratsmitglieder der KVB AG:

Wilfried Kuckelkorn	Vorsitzender, Pensionär	26,1 Tsd. €
Peter Densborn*	stellv. Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender, KVB AG	19,2 Tsd. €
Hermann-Josef Doerfner*	kaufmännischer Angestellter, KVB AG	4,3 Tsd. €
Susana dos Santos Herrmann	MdR, PR-Beraterin, Die PR-Berater GmbH	4,6 Tsd. €
Leo Hambloch*	stellv. Geschäftsführer, ver.di-Bezirk Köln	4,1 Tsd. €
Stefan Heimlich*	Gewerkschaftssekretär, ver.di-Bundesvorstand Berlin	2,6 Tsd. €
Gerd Hösbacher*	Schlosser, KVB AG	4,6 Tsd. €
Manfred Juchem*	Bereichsleiter Personalmanagement, KVB AG	4,6 Tsd. €
Werner Kircher*	Busfahrer, KVB AG	4,6 Tsd. €
Christtraut Kirchmeyer	MdR, Kauffrau, Galeria Kaufhof GmbH	4,9 Tsd. €
Harald Kraus*	Signaltechniker, KVB AG	4,9 Tsd. €
Peter Kron	MdR, Beamter, Land NRW	4,6 Tsd. €
Peter Meyer*	Gewerkschaftssekretär, ver.di-Bezirk Köln	12,3 Tsd. €
Lars Möller	Beigeordneter a.D.	4,3 Tsd. €
Karsten Möring	MdR, Schulleiter, Land NRW	4,9 Tsd. €
Robert Stockhausen*	stellv. Betriebsratsvorsitzender, KVB AG	4,9 Tsd. €
Bernd Streitberger	Ingenieur für Stadtplanung, Beigeordneter Stadt Köln	3,8 Tsd. €
Bettina Tull	MdR, Mitarbeiterin der Pressestelle, Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	12,8 Tsd. €
Michael Weisenstein	Sozialarbeiter, Arbeiter-Wohlfahrt „Der Sommerberg“	4,3 Tsd. €
Andreas Wolter	MdR, Controller, Brunata Wärmemesser-Gesellschaft Schultheiss GmbH & Co	4,1 Tsd. €

* Arbeitnehmervertreter/-in

Für Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2010 unverzinsliche Darlehen von 20.020 €. Die Darlehen sind nach sieben tilgungsfreien Jahren mit 4 % jährlich zurückzuzahlen.

Mitglieder und Bezüge des Vorstandes

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für die Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen. Gegenüber Herrn Fenske, Herrn Hofmann und Herrn Schwarze besteht darüber hinaus eine Übergangsgeldzusage.

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden nicht vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 1.161,6 Tsd. € (Vorjahr 1.259,2 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

Vorstandsmitglieder	Festvergütung	Tantieme	Sach- und sonstige Bezüge***	Insgesamt
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Fenske, Jürgen	229,8	111,7	13,4	354,9
Hofmann, Peter	208,9	37,2	11,7	257,9
Reinarz, Walter*	52,9	111,7	5,7	170,3
Schwarze, Jörn**	38,7	–	4,0	42,7
Weber, Kuno	208,9	111,7	15,2	335,8
Vorstand gesamt	739,2	372,4	50,0	1.161,6

* Widerruf der Bestellung am 22.3.2010, Anstellungsvertrag bis 31.10.2013

** Vorstand ab 25.10.2010

*** erfolgsunabhängige Bezüge

Da erstmalig für das Berichtsjahr 2010 individualisierte Angaben gemacht werden, entfallen Vergleichswerte für das Vorjahr.

Im Jahr 2010 wurde durch einen vom Aufsichtsrat beauftragten Gutachter eine vollumfängliche Überprüfung sämtlicher Vergütungsregelungen in den Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder der Kölner Verkehrs-Betriebe AG unter Beachtung des VorstAG mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die Vorstandsvergütungen innerhalb der marktüblichen Spanne liegen.

Es wurden keine Leistungen an frühere Vorstandsmitglieder wegen der Beendigung ihrer Tätigkeit im Laufe des Geschäftsjahres gewährt oder zugesagt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall, bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit sowie im Falle einer Beendigung der Verträge von Herrn Reinarz und Herrn Weber, wenn keine Gründe für eine außerordentliche Kündigung vorliegen.

Die Leistungen für den Fall der regulären Vertragsbeendigung sind aufgrund unterschiedlicher Vertragsregelungen in den Anstellungsverträgen differenziert. Herr Fenske, Herr Hofmann und Herr Schwarze haben bei Nichtverlängerung des Anstellungsvertrages einen Anspruch auf Zahlung eines Übergangsgeldes, wenn die Beendigung oder Nichtverlängerung von der Gesellschaft ausgeht und hierfür kein wichtiger Grund vorliegt. In Abhängigkeit vom erreichten Alter bei Beendigung wird das Übergangsgeld für mindestens 6 Monate, höchstens jedoch für 18 Monate in Höhe der letzten monatlichen Festvergütung gewährt. Ab Vollendung des 62. Lebensjahres wird das Übergangsgeld in Höhe der erreichten Versorgung und bis zum 65. Lebensjahr gezahlt. Herr Reinarz und Herr Weber haben nach Ablauf ihrer Anstellungsverträge einen Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehaltes in Höhe ihres bis dahin erreichten Versorgungsprozentsatzes.

Die Versorgungsleistungen sind in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der festen Vergütung bei Vertragsbeendigung zugesagt (unmittelbare Versorgungszusage). Dieser Prozentsatz steigt beginnend mit 40 % jährlich um 2 % bis zum Höchstprozentsatz von 65 % (Herr Fenske, Herr Hofmann, Herr Schwarze) beziehungsweise 70 % in den älteren Verträgen von Herrn Reinarz und Herrn Weber. Auf die Versorgung werden die Leistungen der gesetzlichen Altersrente angerechnet. Es bestehen darüber hinaus Regelungen zur Anrechnung von Versorgungsansprüchen aus früheren Anstellungsverhältnissen sowie für die Anrechnung von Einkünften bis zum 65. Lebensjahr.

Die Pensionsverpflichtungen im Einzelnen:

Vorstandsmitglieder	Erreichter Vers.-%-Satz	Erreichbarer Vers.-%-Satz	Zuführung zur Pensions- rückstellung	Barwert per 31.12.2010*
	%	%	€	Tsd. €
Fenske, Jürgen	44	62	–	346,4
Hofmann, Peter	42	65	–	137,3
Reinarz, Walter	58	60	–	889,8
Schwarze, Jörn	40	65	–	27,1
Weber, Kuno	50	66	–	1.417,6

* nachrichtlich

Die nachrichtlich angegebenen Werte ergeben sich aus der versicherungsmathematischen Berechnung zum 31. Dezember 2010. Bei den Pensionsrückstellungen ergab sich bei der Umstellung im Rahmen des BilMoG eine Überdeckung. Die Rückstellungen wurden daher unter Anwendung des Wahlrechts des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB mit ihrem Betrag zum 31. Dezember 2009 beibehalten.

Während des Geschäftsjahres wurden keine Änderungen der Zusagen vereinbart.

Leistungen, die dem einzelnen Vorstandsmitglied von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit zugesagt oder im Berichtsjahr gewährt wurden, beziehen sich vor allem auf Aufsichtsrats- und Beiratsmandate sowie auf Geschäftsführer-/Liquidatorentätigkeiten bei Konzerngesellschaften und städtischen Beteiligungsunternehmen. Sie teilen sich wie folgt auf:

Fenske, Jürgen	11,4 Tsd. €
Hofmann, Peter	5,1 Tsd. €
Reinartz, Walter	12,6 Tsd. €
Schwarze, Jörn	–
Weber, Kuno	0,5 Tsd. €

Die Vergütungen beinhalten ausschließlich erfolgsunabhängige Bestandteile.

Für Vorstandsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2010 unverzinsliche Kredite von 12.300 €. Nach sieben tilgungsfreien Jahren beträgt der Rückzahlungsbetrag 4 % pro Jahr.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden an Pensionen 1.439.614 € aufgewendet; für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen von 18.655.644 €.

Köln, den 31. März 2011

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

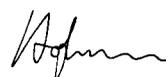
Der Vorstand



Fenske



Schwarze



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 2010 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 19. Mai 2011

WIBERA Wirtschaftsberatung AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Josef Rakel

Wirtschaftsprüfer



Ludger Brinkmann

Wirtschaftsprüfer

4

ANLAGEN

Seite

76	Glossar/Stichwortverzeichnis
85	Abkürzungsverzeichnis
86	Zehnjahresübersicht

Branchenübliche Fachausdrücke

		Seite
Abgeltungszahlungen	Zahlungen der öffentlichen Hand, die die Differenz zwischen einem aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis und den tatsächlichen Aufwendungen beziehungsweise 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.	30, 65, 79
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.	30, 68,76
BarTicket	Fahrausweis, der am Automaten oder in einem KundenCenter gekauft wird und kein ZeitTicket ist.	27, 30
Betrauerung	Festlegung durch die öffentliche Hand, welche Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung finanziert werden.	22, 43
Betriebsleistung	Verkehrsangebot in einem bestimmten Zeitraum, wird in Wagen-km und Platz-km gemessen.	78, 79
Durchschnittserlös	Quotient aus Fahrgelderlösen eines Abrechnungszeitraumes und der Zahl der (entgeltlichen) Beförderungsfälle des gleichen Zeitraumes.	31
Fahrgelderlös	Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.	30, 44, 65, 76, 79
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.	76

		Seite
HandyTicket	Einzelfahrausweis, der per Mobiltelefonat geordert und binnen Sekundenfrist auf dem Handydisplay angezeigt wird; bezahlt wird per Abbuchung.	77
Individualverkehr	Verkehr, der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit privaten Motorfahrzeugen abgewickelt wird.	77
InternetTicket	Fahrausweis, der dem registrierten Nutzer, von dem er via Internet geordert wird, zum Ausdrucken an eine Mail-Adresse gesendet wird; bezahlt wird per Abbuchung.	29
JobTicket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den ein Unternehmen seinen Mitarbeitern für die täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte kostengünstig überlässt.	28, 30, 44
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, 26, 27, 29, 77, 79
Marketing	Sammelbegriff für alle Maßnahmen, die der Absatzförderung dienen.	77
MonatsTicket	Zeitfahrausweis , der einen Monat gültig ist.	27, 28, 44
Nahverkehr	Beförderung von Fahrgästen in einem Umkreis von 50 km um die Ortsmitte, wobei eine Großstadt auch mehrere Ortsmittelpunkte haben kann.	10, 21, 39, 44
Niederflurfahrzeuge	Busse, Stadt- und Straßenbahnen mit abgesenktem Fahrzeugboden, der insgesamt zu einer fahrgastfreundlicheren Einstiegssituation führt und insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die ÖPNV-Benutzung erleichtern soll.	77
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, 20, 24, 26, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 76, 78, 79, 85

		Seite
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.	78
Personenkilometer	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt. (Nachfrageorientierte) Messzahl für die Verkehrsleistung des Personenverkehrs.	86
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.	85
Reiseweite, mittlere	Ein durch Zählung ermittelter und in Kilometern ausgedrückter Mittelwert der von allen Fahrgästen beziehungsweise einer Gruppe, einer Linie, eines Betriebszweiges oder eines Netzes zwischen ihrer jeweiligen Einstiegs- und Zielhaltestelle zurückgelegten Entfernung.	78
Restrukturierung	Steuerung der betrieblichen Erlös- und Kostenentwicklung zur Erreichung beziehungsweise Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit am Markt.	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-Tübbing versteifen zu können.	78
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

		Seite
Schülerverkehr, freigestellter	Schülerverkehr gemäß § 1 Nr. 4 d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungstarifes (Freistellungsverordnung).	28
Schwerbehinderten-Freifahrt	Gemäß § 148 SGB IX erhalten ÖPNV-Unternehmen als Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter, die aufgrund ihrer eingeschränkten Bewegungsfähigkeit kostenfrei befördert werden müssen, Erstattungsleistungen.	79
SemesterTicket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den Studenten für die täglichen Wege von und zur Hochschule erhalten und mit der Einschreibegebühr semesterweise bezahlen.	28, 30
Sonderverkehr	Bedarfsorientiertes Verkehrsangebot außerhalb des Linienverkehrs .	79
Verkehrserlöse	Umsatzerlöse im ÖPNV (Fahrgelderlöse, Abgeltungszahlungen, übrige Verkehrserlöse) .	24, 30, 31, 45, 65, 79
Verkehrsleistung	Die im Verkehr in Anspruch genommene Leistung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Sie wird im ÖPNV in Personenkilometer gemessen.	59, 78, 86
Wagenkilometer	Auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein W. wird geleistet, wenn ein Fahrzeug 1 Kilometer zurücklegt.	78, 86
ZeitTicket	Bezeichnung für Fahrausweis mit unbeschränkter Fahrtanzahl innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.	27, 28, 30, 76

Finanztechnische Fachausdrücke

		Seite
Abschreibungen	Rechentechisches 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.).	32, 33, 53, 55, 56, 57, 58, 66, 67, 83, 84, 86
Anlagevermögen	Vermögensgegenstände, die zur dauerhaften Nutzung bestimmt sind.	1, 34, 35, 51, 53, 55
Aufwanddeckungsgrad	Verhältnis der gesamten Erträge zu den gesamten Aufwendungen des gleichen Zeitraumes.	52, 54, 56, 60, 61, 66, 81, 84, 86
Barwertvorteil	Einmalige, im Voraus zu leistende Zahlung eines Leasingfonds oder Trustes an den Eigentümer von Leasinggegenständen für die Ausübung von Nutzungsrechten an diesen Gegenständen. Der B. ergibt sich aus der Differenz des Barwertes der Mietraten zwischen Hauptmietvertrag und Untermietvertrag.	56, 64
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, 46, 56, 81, 82, 88
Eigenkapital	Gesamtwert des Vermögens eines Unternehmens (Aktiva) abzüglich der vorhandenen Schulden. Das E. setzt sich bei Aktiengesellschaften grundsätzlich zusammen aus dem Grundkapital, der Kapital- und der Gewinnrücklage , dem Gewinn- oder Verlustvortrag sowie dem Jahresüberschuss oder -fehlbetrag. Bei der Ermittlung des E. wurden 50 % des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	34, 35, 51, 52, 56, 60, 81, 82, 88
Eigenkapitalquote	Verhältnis der Eigenkapital summe zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).	34, 88
Finanzschulden	Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Darlehen und Hypotheken.	34, 35, 82, 88

		Seite
Flüssige Mittel	Guthaben in Form von Kassenbeständen und Gutschriften bei Kreditinstituten.	35, 52, 61
Fremdkapital	Teil des Gesamtkapitals, der dem Unternehmen von außen zur Verfügung gestellt wird, getilgt und in der Regel auch verzinst werden muss. Zum F. gehören z.B. Darlehen sowie Bank- oder Lieferantenkredite. Bei der Ermittlung des F. wurden 50 % des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	35, 88
Fremdkapital, kurzfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-)Laufzeit von bis zu einem Jahr.	88
Fremdkapital, langfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-)Laufzeit von über einem Jahr.	35
Gesamtkostenverfahren	Produktionskostenorientierte Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung, bei der die gesamten im Geschäftsjahr angefallenen Erträge und Aufwendungen nach Arten angegeben sind. Der Ausweis der Posten ist periodenbestimmt und unabhängig davon, in welcher Beziehung sie zu den Umsatzerlösen stehen.	57
Gesamtleistung	Summe der Umsatzerlöse, der Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen und der anderen aktivierten Eigenleistungen einer bestimmten Rechnungsperiode.	32, 33, 37, 51, 53, 82, 83, 88
Investitionen	Bindung flüssiger Mittel in Gegenständen des Anlagevermögens . Sie können nach der Art des Objektes (Sach-, Finanz- und immaterielle I.), nach ihrem Zweck (z.B. Gründungs-, Ersatz-, Rationalisierungs- oder Erweiterungsinvestitionen) oder nach ihrer Funktion (z.B. Forschungs-, Fertigungs- oder Absatzinvestitionen) unterschieden werden.	1, 25, 33, 34, 36, 45, 46, 56, 80, 82
Kapitalflussrechnung	Darstellung der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschafteten und der sonstigen Finanzierungsmittel (Mittelherkunft) und Offenlegung der Mittelverwendung. In der K. gem. DRS2 sind die Zahlungsströme getrennt nach den Cash flows aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit gegliedert.	1, 36, 51, 56
Kapitalrücklage	Rücklage , bei der Vermögenswerte von außen (z.B. Zuzahlungen, die Gesellschafter in das Eigenkapital leisten) zufließen.	52, 61

		Seite
Materialintensität	Verhältnis des Materialaufwandes zur Gesamtleistung .	88
Netto-Finanzierungsquote	Quotient aus Cash flow eines Zeitraumes und Netto-Investitionen im gleichen Zeitraum.	88
Netto-Investitionen	Investitionen eines Unternehmens nach Absetzung ver-rechneter Investitions zuschüsse für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge.	88, 82
Nettoverschuldung	Finanzschulden eines Unternehmens nach Abzug der flüs-sigen Mittel .	34
Niederstwertprinzip	Vorschrift, nach der am Bilanzstichtag bei Gegenständen des Umlaufvermögens von den Anschaffungs- oder Her-stellungskosten dann abgewichen werden muss, wenn der Börsen- oder Marktpreis niedriger ist (§ 255 Abs. 2 HGB).	58
Organschaft	Finanzielle, wirtschaftliche und organisatorische Eingliederung eines Unternehmens in ein anderes, bei der der unternehmer-ische Wille des anderen Unternehmens (Muttergesellschaft) maßgebend ist. Die O. bildet auch die steuerliche Basis für die bei Verkehrsbetrieben und Energieversorgungsunternehmen häufig anzutreffenden Holdinggesellschaften.	26, 59
Personalintensität	Verhältnis des Personalaufwandes zur Gesamtleistung .	88
Produktivität	Verhältnis von Ausbringung zu Einsatz. Die P. kann durch Mengen- oder Wertgrößen ausgedrückt werden.	21, 37
Rechnungsabgrenzungs-posten	Zahlungen, die schon in der Berichtsperiode im Voraus geleis-tet (aktiver R.) beziehungsweise im Voraus erhalten (passiver R.) wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.	52, 56, 64, 85
Rentabilität	Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital.	82
Richttafeln 2005 G	In der Pensionsversicherungsmathematik verwendete Tabel-len von Klaus Heubeck, die über eine Vielzahl von Wahrschein-lichkeiten, so Sterbe- und Invalidisierungswahrscheinlichkeit, getrennt nach Alter und Geschlecht, Aufschluss geben.	62, 63
Rücklage	Teil des Eigenkapitals , der über das gezeichnete Kapital eines Unternehmens hinaus zur Verfügung steht. Die R. dient z.B. dem Gläubigerschutz (Kapitalsicherung) und der Selbst-finanzierung.	81, 83

		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, 33, 34, 35, 52, 56, 59, 61, 62, 63, 67, 68, 71
Sachanlagenintensität	Verhältnis der Sachanlagen zum Gesamtvermögen (Bilanzsumme).	88
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 .	83
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, 52, 82, 88
Umsatzrentabilität	Verhältnis des Unternehmensergebnisses (vor Ertragsteuern und Zinsaufwand) zu den Umsatzerlösen.	88
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.	83
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.	83
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.	59, 83

		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.	54, 55
Zuschüsse	Finanzielle Zuwendungen, die nicht in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit einer Gegenleistung des Berechtigten stehen und die nicht oder nur bedingt rückzahlbar sind. Z. werden im ÖPNV-Bereich als Investitionszuschuss , z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, oder zur Deckung eines bestimmten Aufwandes, z.B. für Abgeltungs- oder Ausgleichszahlungen gemäß §§ 45a PBefG/6a AEG, gewährt.	41, 46, 65, 68

Abkürzungsverzeichnis

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

Zehnjahresübersicht

	2001	2002	2003	2004
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)				
Einwohner	1.021.629	1.020.116	1.020.603	1.022.627
Haushalte	514.268	515.761	516.838	523.733
Schüler (15.10.)	148.995	149.336	150.713	151.385
Studenten (31.10.)	83.678	85.217	85.183	70.413
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	471.811	466.453	452.782	439.882
Arbeitslose (Jahresmittel)	52.465	56.310	60.259	58.733
zugelassene Kfz	481.546	481.867	477.900	475.114
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	563	562	557	552
Mitarbeiter (31.12.)				
Arbeitnehmer	3.235	3.253	3.111	3.044
Auszubildende	95	98	97	104
Gesamt	3.330	3.351	3.208	3.137
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,5	0,6	-4,3	-2,2
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)				
Haltestellen				
Stadtbahn	223	222	221	221
Bus	651	653	649	654
Fahrzeuge				
Stadtbahn	342	359	362	363
Bus	203	205	207	202
Anzahl der Linien				
Stadtbahn	15	15	15	15
Bus	42	40	39	44
Linienlänge (in km)				
Stadtbahn	286	287	288	288
Bus	456	469	472	526
Park + Ride-Plätze	3.859	4.680	4.680	4.814
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)				
Wagenkilometer	52,9	53,4	55,0	54,2
Platzkilometer	7.457	7.541	7.687	7.691
Personenkilometer	1.244	1.273	1.289	1.280
Fahrgäste	233,7	238,8	241,9	240,1
Veränderung zum Vorjahr (in %)	1,2	2,2	1,3	-0,7
Platzausnutzung (in %)	16,7	16,9	16,8	16,6
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	181	184	186	184

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	1.023.101	1.024.346	1.025.094	1.019.328	1.020.303	1.027.504
	528.823	531.290	532.513	530.429	531.197	537.017
	151.758	150.895	151.057	150.463	150.491	150.152
	71.675	70.793	67.402	68.677	70.027	n.n.
	435.199	434.341	443.668	456.912	460.210	462.582
	66.749	60.948	55.984	55.065	54.106	52.029
	474.578	477.683	480.071	484.153	487.761	496.158
	550	552	554	562	565	571
	3.037	3.070	3.103	3.052	3.041	3.090
	107	107	111	110	114	124
	3.144	3.177	3.214	3.162	3.155	3.214
	0,2	0,1	1,2	-1,6	-0,2	2,0
	221	222	222	222	222	223
	657	655	657	664	687	693
	369	380	381	368	367	368
	204	224	211	210	209	210
	15	15	11	11	11	11
	44	44	44	46	49	51
	284	285	237	237	237	240
	525	526	521	523	536	553
	4.814	5.244	5.244	5.492	5.492	5.492
	53,6	54,3	53,4	53,3	53,5	53,6
	7.674	7.741	7.726	7.697	7.720	7.777
	1.337	1.308	1.337	1.387	1.409	1.442
	247,1	245,5	252,0	261,6	265,8	272,4
	2,9	-0,6	2,6	3,8	1,6	2,5
	17,4	16,9	17,3	18,0	18,3	18,5
	189	187	193	201	204	208

Zehnjahresübersicht

in Mio. €	2001	2002	2003	2004
Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatz	153,3	169,5	172,0	172,8
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-4,7	10,6	1,4	0,5
Gesamtleistung	156,2	174,8	175,0	176,4
je Mitarbeiter (in €)	48.618	53.735	56.252	58.160
Materialaufwand	82,7	80,3	82,2	85,0
Personalaufwand	149,8	155,6	162,0	154,4
Löhne und Gehälter/Sozialabgaben	142,9	145,4	148,0	142,5
je Mitarbeiter (in €)	44.491	44.697	47.576	46.983
Altersversorgung	6,8	9,0	13,0	11,2
Abschreibungen	26,7	31,0	32,9	43,5
Betriebliches Ergebnis	-80,4	-85,9	-83,2	-93,7
Finanzergebnis	-9,8	-9,4	-10,4	-11,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-90,8	-96,5	-94,4	-104,7
Unternehmensergebnis	-91,1	-96,8	-94,7	-104,9
Veränderung zum Vorjahr (in %)	1,0	-6,2	2,2	-10,9
Jahresüberschuss	-	-	-	-
Bilanz (31.12.)				
Netto-Investitionen	67,2	78,0	20,6	163,8
Anlagevermögen	395,8	442,3	428,8	548,3
Umlaufvermögen	83,6	73,4	74,5	62,7
Eigenkapital (einschl. 50 % Sonderposten)	187,4	206,9	217,2	251,3
Fremdkapital (einschl. 50 % Sonderposten)	292,1	308,8	286,1	359,7
Finanzschulden	116,8	150,2	129,8	155,6
Bilanzsumme	479,5	515,7	503,3	611,0
Kennzahlen (in %)				
Umsatzrentabilität	-52,4	-50,7	-48,4	-54,2
Materialintensität	53,0	45,9	47,0	48,2
Personalintensität	96,0	89,0	92,5	87,5
Sachanlagenintensität	79,5	82,8	82,0	87,1
Eigenkapitalquote	39,1	36,8	43,2	41,1
Kurzfristiges-Fremdkapital-Quote	17,9	18,1	14,8	17,2
Netto-Finanzierungsquote	54,0	46,7	124,3	33,7
Aufwanddeckungsgrad	69,9	68,6	69,6	66,8
Cash flow, alt	36,3	36,4	-	-
Cash flow I nach DRS2	-	-	25,6	55,2

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

Protex, Köln
Konzeption+Design, Köln

Fotografie

Frank Reinhold, Düsseldorf
Christoph Seelbach, Köln

BESUCHEN SIE UNS IM INTERNET UNTER:
WWW.KVB-KOELN.DE
