

# DA SEIN FÜR KÖLN.

---

GESCHÄFTSBERICHT 2011





# WIR SORGEN FÜR MOBILITÄT IN KÖLN UND IM UMLAND:

---



## **BUS**

---

Etwa 300 Busse sind jeden Tag im Liniennetz der KVB unterwegs, hiervon zirka 100 Fahrzeuge mittelständischer, privater Unternehmen, die im Auftrag der KVB knapp ein Drittel der Fahrten übernehmen. Insgesamt fahren die Buslinien der KVB 696 Haltestellen an. Seit April 2012 sind zwei Hybridbusse im Testbetrieb: Sie kombinieren klassische Dieselmotoren mit Elektromotoren. Beim Bremsen fungiert der Elektromotor als Generator und wandelt die Reibungsenergie in Strom um. Bei der Anfahrt an Haltestellen und Ampeln treiben sie den Bus dann rein elektrisch an – abgasfrei und fast lautlos.



## **STADTBahn**

---

Elf Stadtbahn-Linien verbinden die Veedel Kölns und verschiedenen Umlandgemeinden mit der Kölner Innenstadt. Verschiedene Achsen durchqueren die Stadt, andere verlaufen auch als Ringbahnlinien. Die Stadtbahn ist das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in Köln. Das Kölner Stadtbahn-Netz zeichnet sich dadurch aus, dass die Bahnen in erheblichem Umfang über einen eigenen Bahnkörper fahren können. Die Strecken werden weitgehend oberirdisch und abschnittsweise unterirdisch geführt. Die Linien 7, 16 und 18 nutzen zum Teil die Eisenbahnstrecken der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

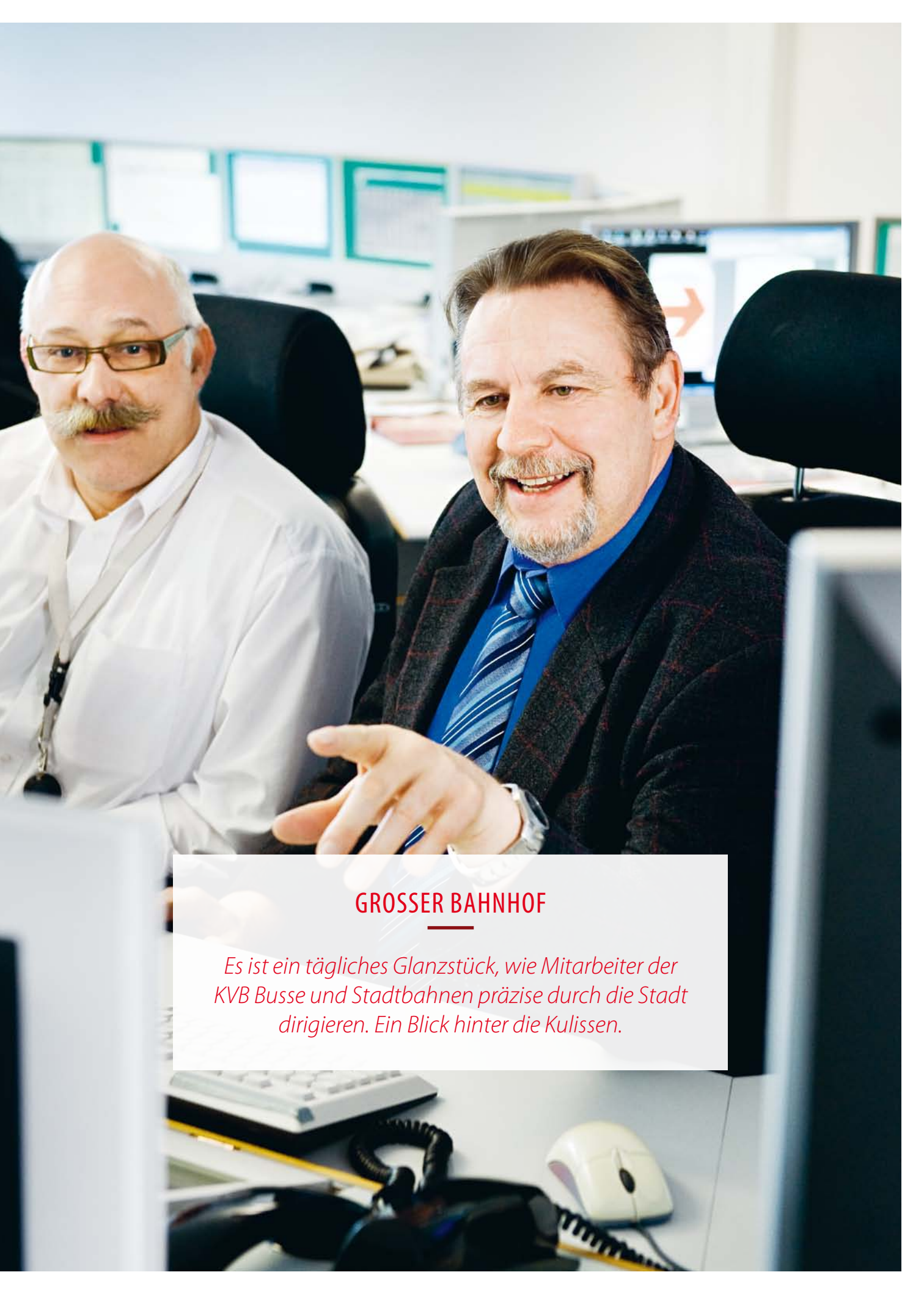


## **FAHRGASTINFORMATION**

---

Per Satellitennavigation ermittelt die Informationstechnik, wo sich Busse und Bahnen gerade auf ihrem Linienweg befinden – daraus errechnen sich die Ankunftszeiten an den nächsten Haltestellen. Fahrgäste können sich unter anderem über die Anzeigetafeln an den Haltestellen über Ankunftszeiten informieren. Seit Ende 2011 geht das auch per Smartphone. Auf den Aushangfahrplänen der Haltestellen sind QR-Codes abgedruckt. Wer sie per Handy erfasst, erhält die tatsächlichen Abfahrtszeiten direkt auf sein Telefon.





## GROSSER BAHNHOF

---

*Es ist ein tägliches Glanzstück, wie Mitarbeiter der KVB Busse und Stadtbahnen präzise durch die Stadt dirigieren. Ein Blick hinter die Kulissen.*

---

*Ob zu Großveranstaltungen wie einem FC-Heimspiel, an Karneval oder an einem ganz normalen Tag: Für den Bürger unsichtbar sorgt ein gut eingespieltes Team der KVB dafür, dass Busse und Bahnen möglichst pünktlich kommen. Und dass Probleme schnell gelöst werden.*

---

## GESPANNTE RUHE IN DER LEITSTELLE

Halb fünf Uhr morgens, seit gut 30 Minuten ist die Frühschicht der KVB-Leitstelle im Dienst. Auf Spezial-Drehstühlen, die wie Auto-Sportsitze aussehen, haben die Experten vor einem Wald von Flachbildschirmen Platz genommen. Es herrscht gespannte Ruhe, nur dann und wann greift einer der Verkehrsmeister zum Telefon, stellt den Kollegen draußen im Netz mit leiser Stimme eine Frage. Und fährt dabei mit dem Finger auf seinem Terminal Zahlen entlang, die unablässig vor ihm aufblinken.

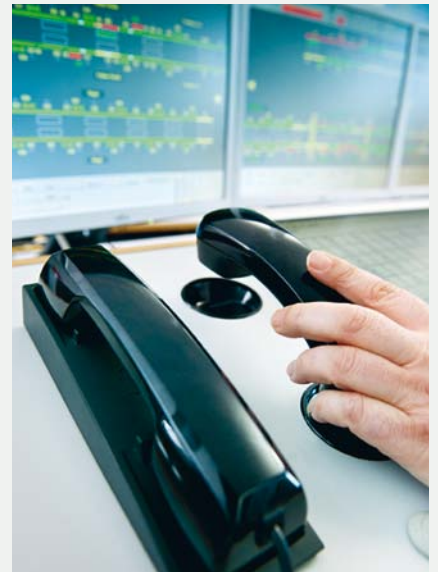
Einer der Verkehrsmeister hat das Zentralstellwerk besetzt, beobachtet aufmerksam, wie grüne, gelbe und rote Balken über eine digitale Karte vorrücken – sie stehen für die Stadtbahnen, die gerade in Köln unterwegs sind, und die Weichen, die sich automatisch vor ihnen stellen. Ein anderer überwacht



**ALLES IM BLICK:** Die Mitarbeiter der KVB-Leitstelle überwachen genau, wo sich Busse und Bahnen gerade befinden.







KONTAKT HALTEN: Immer wieder melden sich die Verkehrsmeister per Funk bei Kollegen draußen im Netz.

das Funktionieren der Energieversorgung. Weitere Kollegen koordinieren den Funkverkehr. Aus der Leitstelle steuert die KVB die Fahrgastinformation, zum Beispiel die Durchsagen an den Bahnsteigen, hat per Video die Betriebslage an allen Haltestellen im Blick. Und nimmt im Notfall mit Polizei, Feuerwehr und anderen Kontakt auf.

„Es ist eine hoch technisierte Einrichtung, aber kein Vergleich zu unserer neuen Anlage“, sagt Werner Fuchs, Bereichsleiter Betriebssteuerung. Das Schaltzentrum in der Scheidtweilerstraße wird nämlich gerade von Grund auf renoviert. Einige Monate lang steuern Fuchs und seine Kollegen das Netz aus einem einfachen Großraumbüro im Betriebshof Nord in Niehl, bis dann die neue Leitstelle Ende des Jahres zu einer der modernsten Europas

umgebaut sein wird. Fuchs lässt den Blick schweifen. „Im Idealfall schauen wir die ganze Zeit nur zu, wie alles von selbst funktioniert“, sagt er. Wirklich? Er lacht: „Na ja, irgendwas passiert eigentlich immer.“

Der Normalbetrieb beginnt um vier Uhr morgens. Dann rückt ein Geschwader von Omnibussen aus dem Depot direkt neben der Ersatzleitstelle aus, quasi unter den Augen der Netz-Operateure. Insgesamt 180 Busse machen sich allmorgendlich auf den Weg, sie sind mit Satellitenfunk-Peilsendern ausgestattet – so können Fuchs und seine

---

**DEN NORMALBETRIEB  
GIBT ES EIGENTLICH NIE**





Kollegen genau verfolgen, wo sie sich gerade befinden. Die Information geht auch an die dynamischen Anzeiger und automatischen Durchsagen an den Haltestellen, die dann die voraussichtliche Ankunftszeit des nächsten Busses anzeigen.

Weichen per Fernsteuerung. Oder einer der 50 Mitarbeiter, die in vier bis fünf Funkwagen das KVB-Netz abfahren, bedient die Weiche manuell vor Ort.

Besonders wichtig werden die Verkehrsmeister im Außendienst – erkennbar an ihren schwarzen Dienstmützen –, wenn Großereignisse anstehen. „Sondertage“ nennt Fuchs das. Die KVB bewältigt rund 100 hiervon jedes Jahr: Das Feuerwerk zu den „Kölner Lichtern“ gehört dazu, wenn 380.000 Schaulustige zu den besten

## DIE WEICHEN STELLEN SICH GANZ VON SELBST

Auch die Stadtbahnen sind über das Intermodale Transport Kontrollsystem (ITCS) mit der Leitstelle in Niehl verbunden. Die Fahrer stellen Linie und Ziel ein, über Funkempfänger im Gleis erkennen die Weichen, wer sich nähert, und geben automatisch den Weg frei – wenn nicht eine andere Bahn Vorfahrt hat. Falls das nicht funktioniert, stellt der zuständige Verkehrsmeister in der Leitstelle die



**ARMADA RÜCKT AUS:** Morgens um vier Uhr machen sich die ersten von insgesamt 180 Bussen der KVB auf den Weg ins Kölner Stadtgebiet.



## GELENKIGE RAUMWUNDER

*Wegen steigender Fahrgastzahlen schafft die KVB künftig vor allem Gelenkbusse an. Bis 2013 werden sie zwei Drittel der Flotte stellen.*

Jeden Tag machen sich vom Betriebshof Nord der KVB in Riehl zwischen vier und acht Uhr morgens 180 Linienbusse auf den Weg zum Einsatz auf ihren Linien quer durch Köln. Sie fahren insgesamt 696 Haltestellen im Stadtgebiet an. Weil ständig mehr Fahrgäste mitfahren wollen, sind die Standard-Omnibusse mit ihren zwölf Metern Länge, die 34 Passagieren einen Sitzplatz bieten, immer öfter zu klein.

Deshalb schafft die KVB nun meist Gelenkbusse an, wenn ein Fahrzeug außer Dienst genommen wird, 2012 allein 15 Fahrzeuge – für insgesamt 4,5 Millionen Euro. Bis zum Jahr 2013 sollen schon zwei Drittel aller 209 KVB-Busse in der Flotte solche Gelenkfahrzeuge sein.

Die großen Busse sind 18 Meter lang, 2,90 Meter hoch und 2,65 Meter breit – damit bieten sie genügend Fläche für etwa 50 Sitz- und 110 Stehplätze. Das Gelenk sorgt für einen im

Vergleich zur enormen Länge des Busses äußerst geringen Wendekreis. So kommen die Fahrzeuge problemlos durch enge Kurven in der Innenstadt. Innen sind sie auch für Kinderwagen, Rollatoren etc. komfortabel, weil sie sehr viel Platz bieten. So werden die Gelenkbusse mehr und mehr zum Standardfahrzeug der KVB in Köln.

Alle Busse der KVB haben die grüne Feinstaubplakette und sind selbstverständlich Niederflurfahrzeuge. Das bedeutet, dass ihr Boden an der vorderen Tür während der Fahrt nur 32 Zentimeter über dem Straßenniveau liegt und an der hinteren 34 Zentimeter. An der Haltestelle kann der Fahrer den Bus dank der Hydraulik noch einmal acht Zentimeter absenken – dann können Fahrgäste auch mit Kinderwagen, Gepäck oder Rollstuhl bequem ein- und aussteigen. Für Rollstuhlfahrer gibt es seit 2001 zusätzlich in allen neuen Bussen eine Rampe an der zweiten Tür.







AUFPASSEN AM BAHNSTEIG: Verkehrsmeister Uwe Oberbörsch behält Fans vom 1. FC Köln und Hamburger Sportverein im Auge, die zu Hunderten am RheinEnergieStadion aussteigen.



## ZUM FUSSBALL ROLLEN ZUSÄTZLICHE STADTBAHNEN AN

Plätzen am Rhein pilgern, auch der Christopher Street Day mit seinen bis zu 900.000 Besuchern. Oder die Heimspiele des 1. FC Köln im RheinEnergieStadion in Müngersdorf.

So wie das Spiel gegen den Hamburger Sportverein Mitte Februar: Verkehrsmeister Uwe Oberbörsch steht bei Eiskälte auf dem Bahnsteig vor dem Stadion und hat ein Auge auf die ankommenden Fans. Zwischendurch meldet er sich per Funk bei den Kollegen in der Leitwarte, einem Betonturm, zwei Stockwerke über dem Bahnsteig. Der Hochstand ist der einzige Außenposten dieser Art, den die Leitstelle unterhält. Bei Fußballspielen und großen Konzerten steigen KVB-Mitarbeiter die Wendeltreppe aus Metall hinauf. Heute behält Einsatzleiter Sven Klügge oben die Zugzielanzeigen und Standorte der Stadtbahnen im Blick. An den wichtigsten Umsteige-Bahnhöfen sind Kollegen postiert, die per Funk durchgeben, wie

viele Fans auf eine Bahn warten. So können die Verkehrsmeister bei Bedarf weitere Züge losschicken, insgesamt 32 haben die Planer für das Fußballspiel zusätzlich ausrücken lassen. Rund 18.000 Fans sollen schließlich sicher zum Stadion und zurück gelangen.

Wie am Schnürchen fährt eine Stadtbahn nach der anderen in die Haltestellenschleife unterhalb der Leitwarte ein. Gut gelaunte FC- und HSV-Fans strömen auf den Bahnsteig. „Bei Vereinen, mit denen sich unsere Fans nicht so gut verstehen, trennt die Polizei die Gruppen“, erklärt Klügge. Erzrivale Mönchengladbach zum Beispiel. Dann hält der Einsatzleiter im



EINFAHRT IM SEKUNDENTAKT: Die Stadtbahnen halten vor dem Stadion. In der Leitwarte überwacht Sven Kligge den Ablauf.



Übersichtsturm Kontakt mit seinen Kollegen von den Ordnungskräften – und dirigiert die Züge mit Kölnern und gegnerischen Fans abwechselnd zum Stadion.

Wenn alle Fans da sind, nehmen die leeren Stadtbahnen Aufstellung auf dem Vorfeld des Stadion-Bahnhofs mit seinen sieben Gleisen – insgesamt passen 18 Züge darauf. Einsatzleiter Kligge rechnet aus, wie viele Fahrgäste die Stadtbahnen zum Stadion befördert haben und welche Kapazitäten er folglich für den Rücktransport braucht. Nun haben er und seine Kollegen Pause. Im Aufenthaltsraum der Leitwarte gibt es Würstchen und Kaffee für die Fahrer, auf dem Fernseher läuft das Spiel. Kurz vor Spielende müssen alle

wieder in ihren Fahrzeugen sein. „Wenn die Fans alle mit einem Mal zurück nach Hause wollen, kann es hektisch werden“, erklärt Kligge. Bahn für Bahn fährt im Stadion-Bahnhof vor. Und nach anderthalb Stunden sind alle wieder sicher auf dem Heimweg. Ein FC-Heimspiel gehört für die KVB zu den mittelgroßen Sondertagen. Die meiste Planung erfordert alljährlich der Auftakt des Straßenkarnevals an Weiberfastnacht. Den Donnerstag vor Rosenmontag plant



GELENKTE FAHRGASTSTRÖME: Die Planer der KVB wissen, an welchen Haltestellen bei einem FC-Heimspiel besonders viele Fußballfans umsteigen und wie sie die Sonderfahrten am besten einsetzen. Über Funk halten Mitarbeiter der Leitstelle Kontakt mit ihren Kollegen – und melden, wenn sie irgendwo einen Extra-Zug brauchen.







ANSTURM DER JECKEN: Die Verkehrsmeister der KVB organisieren den Ablauf an Weiberfastnacht 2012. Zum Auftakt des Straßenkarnevals wird die Haltestelle Heumarkt zum wichtigen Umsteigepunkt.



## KARNEVAL BEDEUTET AUSNAHMEZUSTAND

die KVB Monate im Voraus, erklärt Bereichsleiter Werner Fuchs. „Es ist der anspruchsvollste Tag des Karnevals.“ Auf dem Alter Markt wird der Straßenkarneval eröffnet, um 13 Uhr zieht das Reitercorps Jan von Werth über die Severinstraße, hunderttausende Menschen strömen in die Stadt, um in den Kneipen zu feiern.

Vor allem auf der Zülpicher Straße, mitten im studentischen Quartier Lateng, herrscht der Ausnahmezustand. Fuchs und seine Kollegen stellen sich auf den Ansturm von mehreren Hunderttausenden zusätzlichen Fahrgästen ein. Ein Sonderfahrplan sieht 432 Extrafahrten allein für Weiberfastnacht vor. „Da bringen wir alles an Personal raus, was wir haben“, sagt Fuchs. In der Leitstelle hilft ein zusätzlicher Kollege, die Masse an Funksprüchen zu protokollieren. Mehr Ordner, Sicherheitskräfte und Verkehrsmeister als sonst sind unterwegs – etwa 80 bis 100 Kollegen.

Alles beginnt am Heumarkt. Rolf Schauer- mann stellt den KVB-Funkwagen ab, heute ist er Einsatzleiter des Bereichs Fahrgastservice. Seit sechs Uhr in der Früh ist er schon unterwegs, gleich ist es 11:11 Uhr, der Straßenkarneval der Session 2012 startet. Aus dem Kofferraum schenkt Schauer- mann mit einer großen Thermoskanne heißen Kaffee für die Kollegen aus. „Ich bleibe den ganzen Tag im Gespräch mit den Leuten“, erklärt er. „So stelle ich fest, wie die Lage ist, wo es gerade besonders voll wird und wo die Kollegen Verstärkung brauchen.“ Unablässig schaufeln die Linien 7 und 9 neue kostümierte Jecken herbei, Grüpp- chen in rosa Röckchen und Pelzjacken marschieren an Schauer- mann vorbei, Bauarbeiter, ein weiblicher Vampir. Jedes Jahr können die KVB-Planer besser einschätzen, was auf sie zukommt. Vor vier





WARTEN AUF DIE PARTY: Einsatzleiter Rolf Schauerermann (links) gibt seinen Kollegen die Lage an der Zülpicher Straße durch.

## ROLLGITTER AM HEUMARKT SCHÜTZEN DIE FEIERNDEN

Jahren haben sie am Fußgängerübergang über die Gleise am Heumarkt erstmals spezielle Rollgitter installiert. Schauermanns Kollegen schieben sie nun zu, wenn eine Bahn kommt. „Der Andrang ist irgendwann so groß, dass die Leute sich nicht mehr von den Ordnern allein zurückhalten lassen.“

Die ausgelassen feiernden Menschenmassen werden kurz darauf wie erwartet auch anderswo zur Herausforderung.

Die Stadtbahnen Richtung Sülz sind zusehends voller. „Ruf mal bei der Zülpicher Straße an und frag, wie es da aussieht“, sagt Einsatzleiter Schauerermann zu einem Kollegen. Tatsächlich meldet das KVB-Team per Handy: Die Feiermeile in Uni-Nähe füllt sich. Um 12 Uhr riegelt die Polizei die Straße für den Verkehr ab. Die Stadtbahn wird jetzt umgeleitet. Bis Freitagmorgen wird die Linie getrennt bleiben. Schauerermann und seine Kollegen sind an allen Karnevalstagen im Einsatz. Freitag und



## WACHSENDER ZUSPRUCH

*Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen. Das erfordert einen ständigen Ausbau von Infrastruktur und Service.*

Schon wieder ein neuer Rekord: Im fünften Jahr in Folge sind die Fahrgastzahlen der KVB 2011 gestiegen. Insgesamt fuhren 275 Millionen Menschen mit den Bussen und Stadtbahnen der KVB, das sind 2,0 Millionen mehr als im Vorjahr – ein Plus von 0,7 Prozent. Damit wuchs der Zuspruch für die KVB erneut stärker als im bundesweiten Durchschnitt. Laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen nahmen die Fahrgastzahlen der Mitgliedsunternehmen 2011 im Mittel auch um 0,7 Prozent zu. In den vergangenen zwei Jahrzehnten sind die Fahrgastzahlen der KVB um mehr als 50 Prozent gestiegen.

Für das Unternehmen bedeutet das eine Bestätigung – und gleichzeitig eine enorme Herausforderung. Denn um immer mehr Fahrgäste befördern zu können und gleichzeitig die Qualität zu halten, muss die KVB ihre Angebote weiterentwickeln, durch den Ausbau der Infrastruktur und eine Erweiterung des Service: So wurde Ende 2010 die Stadtbahn-Linie 5 bis zum Butzweilerhof verlängert und im Dezember 2011 die Haltestelle Breslauer Platz wiedereröffnet. 2012 folgt die Eröffnung der neuen U-Bahn-Haltestelle Rathaus und des ersten Streckenabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn. Neue Gelenkbusse und die Sanierung von 28 Stadtbahnen der Serie 2100 als neues Modell 2400, die Modernisierung der Leitstelle im Laufe des Jahres 2012 – all dies sind Investitionen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden.

#### VERLÄSSLICHER BUS- UND BAHNVERKEHR:

Gerade für Pendler ist die pünktliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung unverzichtbar.



Samstag sind wie immer eher ruhig, die KVB fährt im Normalbetrieb, zumal dieses Jahr der Geisterzug am Samstagabend ausgefallen ist. Der Sonntag und Montag dagegen werden wieder arbeitsreich: Die Karnevalsumzüge ziehen durch die Stadt. Der Sonderfahrplan sieht 435 zusätzliche Bahnfahrten vor, wieder ist extra Personal im Einsatz. Mit großer Routine trennen Schauermann und seine Kollegen die Stadtbahn-Strecke zwischen Heumarkt und Neumarkt, damit der Zoch

passieren kann. „Kaum dass der Prinzenwagen darüber gerollt ist“, sagt Schauermann stolz, „schalten die Mitarbeiter der Energieversorgung den Fahrstrom wieder ein. Und der Betrieb geht weiter.“

Zurück in der Leitstelle: Werner Fuchs bespricht mit seinen Kollegen die nächsten Gleisbauarbeiten. Irgendwo im KVB-Netz gibt es – Sondertage und Karneval hin oder her – schließlich immer einen Gleisabschnitt, an dem Reparaturen

IMMER IM EINSATZ: Auch an normalen Tagen ist der Betrieb eine logistische Meisterleistung.







**NACHTSCHICHT:** Ein KVB-Arbeiter repariert in den frühen Morgenstunden ein Gleis an der Haltestelle „Im Weidenbruch“ in der Berliner Straße. Die Linie 4 fährt nicht – es ist Betriebspause. Solche Wartungsarbeiten gibt es irgendwo im Netz fast jede Nacht.





ZURECHTGERÜTTELT: Die Gleisstopmaschine fährt das Gleisbett ab. Sie rüttelt das Schotterbett gezielt durch, damit der Schotter wieder dichter und damit stabiler wird.



## EIN NEUER FAHRPLAN MUSS VIELES BERÜCKSICHTIGEN

anstehen. „Das wissen wir meist Monate im Voraus“, erklärt Fuchs. Ende jeden Jahres wird festgelegt, wie lang im nächsten Jahr wo gearbeitet werden darf. Dann wird disponiert: Die meisten Bauarbeiten finden in der Betriebspause zwischen zwei und vier Uhr morgens statt, wenn sowieso keine Busse und Bahnen fahren. „Zumindest wenn man weiß, wie lange es dauert“, sagt Fuchs. „Solche Aktionen haben wir fast jede Nacht.“

Anderswo arbeitet die Abteilung Gleisbau im laufenden Betrieb. Dann warnt ein KVB-Kollege die Bauarbeiter mit einer Hupe, sobald eine Bahn sich nähert. Dass ein Streckenabschnitt ganz ausfällt und Ersatzbusse die Stelle überbrücken, ist die Ausnahme. „Wir versuchen, es zu vermeiden“, sagt Fuchs.

Er zeigt auf die Zahlenreihe auf einem der Bildschirme. „Hier stehen die Ankunftszeiten, da kann man sehen, wo sich Verspät-

tungen aufbauen.“ Es ist eine Momentaufnahme und doch ist sie wichtig für die Gesamtplanung. Die vielen Megabyte Daten, die solche Analyse-Systeme jeden Tag produzieren, dienen der Abteilung Verkehrsmanagement später als Grundlage, wenn sie neue Fahrpläne entwickelt. „So schließt sich der Kreis“, sagt Fuchs. „Hier eine zusätzliche Bahn, dort ein weiterer Bus. Dabei müssen wir an alles denken: Busgrößen und Wendekreise, Bauvorhaben, Sondertage. Und wir müssen alles flexibel genug halten, damit die Leitstelle bei Bedarf auch einmal einen Ersatzzug ins Netz schicken kann.“ Einfach zuschauen, wie alles von selbst funktioniert? Nein, damit ist es wirklich nicht getan.



# WIE ALTE STADTBAHNEN IN EIN NEUES LEBEN STARTEN

*Bis 2016 saniert ein Team der KVB-Hauptwerkstatt 28 Stadtbahnen, Baujahr 1983.  
Das Modell 2400 ist danach auf dem neuesten Stand der Technik.*

## KLIMAAANLAGE

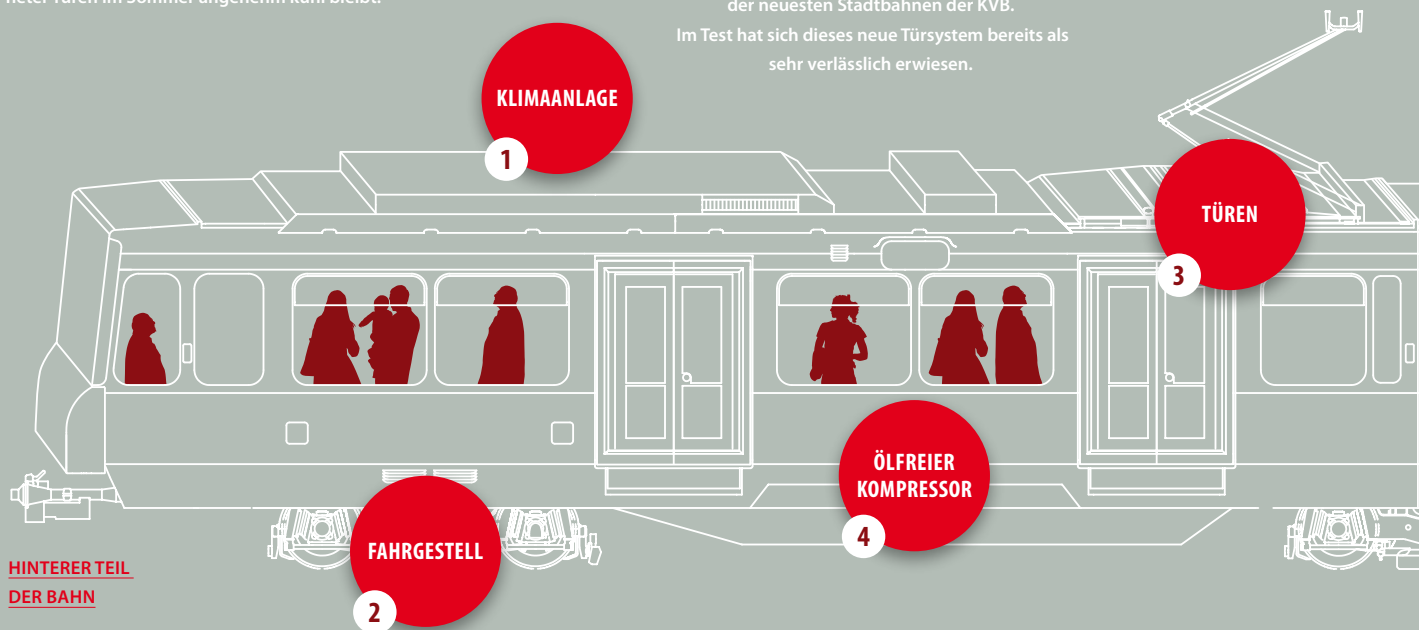
1

Die Firma Vossloh-Kiepe hat im Auftrag der KVB die bis dato flachste Klimaanlage entwickelt, die es für Schienenfahrzeuge gibt. Gerade einmal 25 Zentimeter hoch sind die Module, so dass sie problemlos auf das Dach der 2400er passen. Sie sorgen in der Fahrerkabine und im Fahrgastraum dafür, dass es dort trotz großer immer wieder geöffneter Türen im Sommer angenehm kühl bleibt.

## TÜREN

3

Die Einstiege der neuen 2400er-Stadtbahn lässt das Werkstatt-Team von Spezialisten komplett überarbeiten. Die Experten verstärken den Antrieb und tauschen die Türaufhängung gegen eine aus robusterem Material aus. Die Steuerung übernehmen sie aus dem bewährten Türsystem der neuesten Stadtbahnen der KVB. Im Test hat sich dieses neue Türsystem bereits als sehr verlässlich erwiesen.



HINTERER TEIL  
DER BAHN

## FAHRGESTELL

2

Die Drehgestelle von Siemens/Düweg sind derart stabil, dass sie grundüberholt wieder zum Einsatz kommen. Anbauteile und Leitungen sind neu, und die Bremsen durch KVB-Mitarbeiter überholt – die KVB-Techniker lassen die alte Anlage nachbauen. Ansonsten genügt eine gründliche Revision: Das Gestell wird auf Risse untersucht, das Getriebe überholt, die Achsen ausgetauscht und alles neu lackiert.

## ÖLFREIER KOMPRESSOR

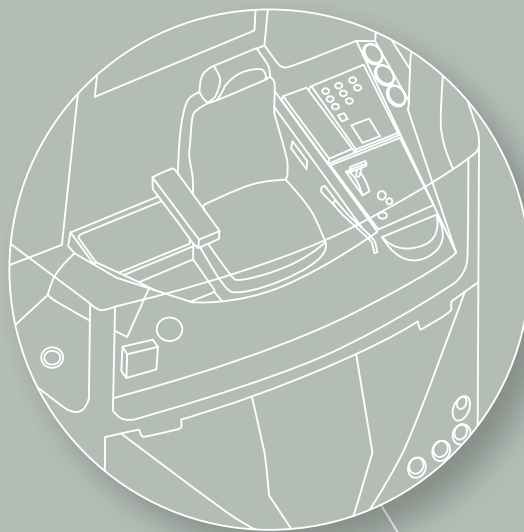
4

Wie bei allen Komponenten haben die KVB-Techniker auch beim Druckluft-Kompressor darauf geachtet, dass die Technik mindestens genauso gut funktioniert wie in anderen Serien-Stadtbahnen. Weil das Unternehmen sich ehrgeizige Umweltziele gesetzt hat, wird der Kompressor im Modell 2400 ohne Öl auskommen. So entsteht weniger Sondermüll, der aufwendig entsorgt werden muss. Diese Bemühungen machen die KVB zum EMAS-zertifizierten Betrieb.

## FAHRERKABINE

8

Die 30 Jahre alte Antriebssteuerung kam noch ohne umfangreiche Elektronik aus, arbeitete über Schaltwerkskontakte – das macht sie so robust. Für die 2400 übernehmen die KVB-Experten das System weitgehend. Die Kabel werden erneuert und nach neuen Normen getrennt vom Starkstrom verlegt. Der Fahrerstand ist aufgebaut wie in den neuesten Stadtbahnen mit einem vereinheitlichten Fahrerarbeitsplatz, inklusive moderner Systeme wie dem Fahrdatenspeicher, Fahrgasthörsprechstelle und Videoüberwachung.



FAHRERKABINE

8

WAGENKASTEN

7

FAHRGASTRAUM

5

TRITTSTUFEN

6

VORDERER TEIL  
DER BAHN

## FAHRGASTRAUM

5

An einem Fahrzeugende nutzt das KVB-Team die frühere Fahrerkabine für acht zusätzliche Sitze. Das erlaubt es, in der Wagenmitte zwischen zwei Türen großzügige und breitere Durchgänge zu schaffen. Mit luftigerem Grundriss und neu gewonnenen Stehplätzen kann die 2400 so mindestens genauso viele Passagiere transportieren wie der alte Stadtbahnwagen und bietet mehr Stellplätze für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder.

## TRITTSTUFEN

6

Die Trittstufen der 2400er klappen unter den Türen ab. Damit Rollstuhlfahrer leichter ein- und aussteigen können, baut das Werkstatt-Team die Trittstufen nach Absprache mit Behindertenverbänden um: Die Trittstufen werden mit einer Neigung zum Bahnsteig versehen, damit wird der Einstieg für Rollstuhlfahrer erleichtert.

## WAGENKASTEN

7

Die Karosserie des neuen Stadtbahnwagens hat den Zeitläufen gut widerstanden, die Substanz der Fahrzeuge ist in bestem Zustand. Sie wird für den Umbau zum Modell 2400 entkernt, gesandstrahlt, KVB-Techniker schweißen Verstärkungen in den Wagenkasten ein, schließlich wird alles neu lackiert.



# KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG AUF EINEN BLICK

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

Wir verstehen uns als Dienstleistungsunternehmen für die Bürger der Stadt Köln und ihres Umlandes. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befördern mit Bussen und Bahnen werktäglich rund 900.000 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.



		2011	2010	Veränderung in % <sup>1)</sup>
Umsatzerlöse	Mio. €	225,7	215,0	5,0
Wagenkilometer	Mio.	53,6	53,6	-0,1
Platzkilometer	Mio.	7.819	7.777	0,7
Fahrgäste	Mio.	274,4	272,4	0,7
Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt (ohne Auszubildende)		3.122	3.082	1,3
Personalaufwand	Mio. €	171,4	169,5	1,2
Bilanzsumme (zum 31.12.)	Mio. €	1.244,5	1.173,5	6,1
Anlagevermögen				
- Investitionen	Mio. €	113,3	137,0	-17,3
- Abschreibungen	Mio. €	32,9	33,4	-1,8
Cashflow	Mio. €	-42,5	-49,4	-14,0
Unternehmensergebnis	Mio. €	-73,0	-86,9	-16,1
Jahresüberschuss	Mio. €	-	-	-

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

## INHALTSVERZEICHNIS

---

- 2 Vorwort des Vorstandes
- 4 Bericht des Aufsichtsrates

### DAS UNTERNEHMEN

- 8 Unternehmensorgane
- 10 Unternehmensstruktur
- 11 Unternehmensbeteiligungen
- 12 Unternehmenszweck
- 13 Unternehmensleitbild
- 14 Unternehmensstrategie
- 15 Nachhaltigkeitsbericht

### LAGEBERICHT

- 18 Wirtschaftliches Umfeld
- 19 Geschäftsverlauf
- 25 Investitionen
- 26 Vermögens- und Kapitalstruktur
- 28 Finanzierung
- 29 Personal
- 33 Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
- 37 Ausblick – Nachtragsbericht
- 39 Risiken/Chancen
- 40 Berichterstattung gemäß § 108 III 2 GO NRW

### JAHRESABSCHLUSS

- 44 Bilanz
- 45 Gewinn- und Verlustrechnung
- 46 Anhang – Anlagenachweis
- 48 Anhang – Kapitalflussrechnung
- 49 Anhang – Erläuterungen

### BESTÄTIGUNGSVERMERK

- 64 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

### ANLAGEN

- 68 Glossar/Stichwortverzeichnis
- 77 Abkürzungsverzeichnis
- 78 Zehnjahresübersicht



## Sehr geehrte Damen und Herren,

erneut kann die Kölner Verkehrs-Betriebe AG auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Im Jahr 2011 wurde mit 274,4 Mio. Fahrgästen wiederum ein neuer Fahrgastrekkord erzielt. Die Fahrgastzahlen der KVB stiegen damit seit 2000 um ca. 19 %. Das Unternehmensergebnis konnte zum Vorjahr (-86,9 Mio. Euro) mit einem Verlust von nun 73 Mio. Euro deutlich verbessert werden. Der Aufwanddeckungsgrad liegt mit 79 % erheblich über dem Vorjahreswert von 74,9 %. Wir möchten unseren Kunden für das große Vertrauen in unsere Leistung danken. Wir wissen, dass wir dieses Vertrauen durch eine gute Betriebs- und Servicequalität rechtfertigen müssen. Zugleich motiviert uns der Fahrgastzuwachs, den Nahverkehr in Köln weiterzuentwickeln.

So konnten wir im Stadtbahnbereich am 11. Dezember 2011 die neue Haltestelle Breslauer Platz in Betrieb nehmen. Die alte Haltestelle wurde abgebrochen und eine neue, dreigleisige und weitläufigere Station gebaut, die unter anderem als Eingangstor zur neuen Nord-Süd Stadtbahn fungiert. Ende 2012 steht dann die Eröffnung der neuen Haltestelle Rathaus und damit des ersten Streckenabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn an. Leider wird sich die Inbetriebnahme der kompletten Nord-Süd Stadtbahn aufgrund der langwierigen Klärung der Ursache des tragischen Unglücks am Waidmarkt voraussichtlich bis 2019 verzögern. 2012 wird am Waidmarkt zwecks gutachterlicher Aufklärung der Schadensursache mit der Errichtung eines Besichtigungsbauwerks begonnen.

Mit der Einführung des halbstündigen Taktes wird seit Dezember 2011 der durchgehende Nachtverkehr der Stadtbahnen am Wochenende verdoppelt. Im Busbereich wurden unter anderem im September 2011 die Bus-Linie 106 bis zum Breslauer Platz und die im Jahr 2009 eingeführte Uni-Linie bis zum Chlodwigplatz verlängert. Um die Kunden über die Ist-Abfahrtszeiten zu informieren,



„Die KVB hat im Geschäftsjahr 2011 erneut einen Fahrgastrekkord erzielt. Wir bedanken uns bei unseren Kunden. Auch unser Unternehmensergebnis und der Aufwanddeckungsgrad verbesserten sich. Dies ist Ansporn, den Nahverkehr in Köln weiterzuentwickeln.“

**Jürgen Fenske**

wurden in 2011 insgesamt 84 neue dynamische Fahrgastinformationsanzeigen an Bus-Haltestellen installiert. Im Jahr 2012 sind 35 weitere Anzeigen geplant.

Auch spielt die Barrierefreiheit für einen Großteil unserer Kunden eine bedeutende Rolle. Aus diesem Grunde baut die Stadt Köln zusammen mit der KVB den barrierefreien Zugang zum ÖPNV in Köln weiter aus. In 2012 ist der Um- bzw. Neubau von fünf barrierefreien Haltestellen geplant.

Verbunden mit einem guten Angebot der KVB werden steigendes Umweltbewusstsein und kletternde Benzinpreise sowie eine sich verändernde Einstellung zum Auto voraussichtlich auch künftig für einen nachhaltigen Fahrgastzuwachs sorgen. Aus diesem Grunde ist eine stetige Kapazitätserhöhung unseres Fahrzeugparks erforderlich. Dies erreichen wir zum einen durch die Beschaffung neuer Gelenkbusse mit einer größeren Mehrzweckfläche. Zum anderen



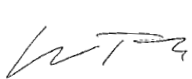

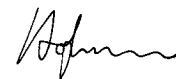

führt die Sanierung der Stadtbahnwagenseerie 2100 insbesondere durch den Wegfall eines Fahrerplatzes zu zusätzlichen Plätzen pro Fahrzeug. Voraussichtlich im Herbst 2012 wird das erste umgebaute Fahrzeug aus unserer Hauptwerkstatt rollen.

Motivierte und zufriedene Mitarbeiter sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die KVB. Bei unserer im Jahr 2011 durchgeführten Mitarbeiterbefragung haben sich die Mitarbeiter in einem Großteil der Fragestellungen positiver geäußert als bei der letzten Befragung in 2007. Dies ist für uns ein Indikator, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden. Gleichwohl werden wir die Veränderungsimpulse der Mitarbeiter konstruktiv aufnehmen.

Die KVB ist sich ihrer hohen Bedeutung für Köln und die Region bewusst. Auf Basis einer durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfohlenen Methodik wurde anhand der Daten des Jahres 2010 durch externe Gutachter jüngst festgestellt, dass für jeden Euro, der in den Betrieb der KVB fließt, in Köln ein Nutzen von mehr als fünf Euro entsteht. Durch jeden der rund 3.200 Arbeitsplätze wird in der Region Köln ein weiterer Arbeitsplatz gesichert. Zudem fließen von jedem Euro, den die KVB verausgabt, rund 82 Cent in die Region. Dies bestätigt uns, dass das leistungsfähige, attraktive und zuverlässige Mobilitätsangebot der KVB substanziell erhalten und weiter ausgebaut werden muss.

Köln, im Juni 2012

**Mit freundlichen Grüßen**

     
Fenske                      Schwarze                      Hofmann                      Weber



„Wir werden die Voraussetzungen schaffen, unsere Kapazitäten den weiter steigenden Fahrgastzahlen anzupassen.“

**Jörn Schwarze**

---



„Für jeden Euro, der in den Betrieb der KVB fließt, entsteht in Köln und der Region ein Nutzen von mehr als fünf Euro.“

**Peter Hofmann**

---



„Wir wissen, dass wir das Vertrauen unserer Kunden durch eine gute Betriebs- und Servicequalität rechtfertigen müssen.“

**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 2011 haben fünf Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem:

- die Aufarbeitung des Unglücks am Waidmarkt
- die vorzeitige Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn und der weitere Fortschritt des Gesamtprojekts
- die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie
- die Erhöhung der Beförderungskapazitäten
- die Videoüberwachung an Haltstellen und in Fahrzeugen
- Vorstandsangelegenheiten
- die möglichen Auswirkungen aktueller Gesetzesvorhaben auf die KVB AG
- die Berichte über die finanzielle Entwicklung der KVB AG im laufenden Geschäftsjahr.

In der Sitzung am 16. Juni 2011 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2010 ausführlich beraten und gebilligt.

In der Aufsichtsratssitzung am 8. Dezember 2011 wurde der Wirtschaftsplan 2012 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 2011 neun Mal getagt. Die Mit-

glieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit Vorstands- und Personalangelegenheiten befasst und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorbereitet.

Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Aufsichtsrates in ständiger Verbindung mit dem Vorsitzenden 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 2011 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 2011 am 21. Juni 2012 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 2011 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 2011 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2012

**Der Vorsitzende des Aufsichtsrates**



Wilfried Kuckelkorn



Wilfried Kuckelkorn



---

„Wir sind stolz darauf, dass die Kölner unsere Angebote von Jahr zu Jahr mehr in Anspruch nehmen. Dieser nachhaltige Trend bestätigt uns darin, dass wir mit unseren Dienstleistungen richtig aufgestellt sind, um die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger bestmöglich zu erfüllen. Die KVB wird sich jedoch nicht auf den erreichten Erfolgen ausruhen. Unser Ziel ist, die Partnerschaft mit Köln und seinen Einwohnern immer weiter zu stärken.“

**Jürgen Fenske, Vorsitzender des Vorstandes**

---

# Das Unternehmen

---

- > *Zum fünften Mal in Folge einen Fahrgastrekkord erzielt*
  - > *Leistungsangebot kontinuierlich weiter ausgebaut*
  - > *Nachhaltigkeit prägt das unternehmerische Handeln*
- 

8	Unternehmensorgane
10	Unternehmensstruktur
11	Unternehmensbeteiligungen
12	Unternehmenszweck
13	Unternehmensleitbild
14	Unternehmensstrategie
15	Nachhaltigkeitsbericht

# Aufsichtsrat

<b>Wilfried Kuckelkorn</b>	Pensionär Vorsitzender		
<b>Peter Densborn *)</b>	Kaufmännischer Angestellter Stellvertretender Vorsitzender		
<b>Hermann-Josef Doerfner *)</b>	Kaufmännischer Angestellter	<b>Peter Meyer *)</b>	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln, Aachen-Düren-Erft und NRW-Süd
<b>Susana dos Santos Herrmann, MdR</b>	PR-Beraterin, Die PR-Berater GmbH	<b>Lars Möller</b>	Pensionär, Beigeordneter a.D.
<b>Leo Hambloch *)</b>	Stellvertretender Geschäftsführer, ver.di Bezirk Köln	<b>Karsten Möring, MdR</b>	Schulleiter, Land NRW
<b>Stefan Heimlich *)</b>	Gewerkschaftssekretär, ver.di Bundesvorstand Berlin	<b>Robert Stockhausen *)</b>	Betriebsratsvorsitzender
<b>Gerd Hösbacher *)</b>	Schlosser	<b>Bernd Streitberger</b>	Beigeordneter der Stadt Köln
<b>Manfred Juchem *)</b>	Bereichsleiter Personalmanagement	<b>Bettina Tull, MdR</b>	Mitarbeiterin Pressestelle, Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen NRW
<b>Werner Kircher *)</b>	Busfahrer	<b>Michael Weisenstein</b>	Sozialarbeiter, Arbeiterwohlfahrt „Der Sommerberg“
<b>Christtraut Kirchmeyer, MdR</b>	Kaufmännische Angestellte, Galeria Kaufhof GmbH	<b>Andreas Wolter, MdR</b>	Controller, Brunata Wärmemesser-Gesellschaft Schultheiss GmbH & Co
<b>Harald Kraus *)</b>	Freigestelltes Betriebsratsmitglied		
<b>Peter Kron, MdR</b>	Finanzbeamter, Land NRW		

\*) Arbeitnehmervertreter/-in

MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln



# Vorstand

---

**Jürgen Fenske**

Vorstandsvorsitzender,  
Vorstandsbereich I

**Peter Hofmann**

Vorstandsbereich III

**Jörn Schwarze**

Vorstandsbereich II

**Kuno Weber**

Vorstandsbereich IV

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	Bereich III Hr. Hofmann	Bereich IV Hr. Weber
<div>101 Unternehmenskommunikation Hr. Ramien</div> <div>102 Vorstandsbüro Hr. Schneeloch</div>	<div>202 Projekt Nord-Süd Stadtbahn Hr. Heinrichs</div>		<div>201 Umweltschutz / Umwelttechnik Fr. Marschall-Schmitz</div> <div>401 Datenschutzbeauftragter Hr. Schmitt</div> <div>402 Arbeitssicherheit Hr. Krumbé</div> <div>403 Organisator. Grundsatzfragen Hr. Densborn</div>
<div>11 Stadtbahn / Betriebsleiter BO Strab Hr. Miebach</div> <div>12 Bus / Betriebsleiter BO Kraft Hr. Schroeteler</div> <div>16 Betriebssteuerung Hr. Fuchs</div>	<div>26 Gebäudemanagement Hr. Dr. Orschall</div> <div>27 Fahrweg Hr. Jacobs</div> <div>33 Materialwirtschaft Hr. Kroner</div>	<div>13 Absatz Hr. Burggraf</div> <div>15 Nahverkehrsmanagement Hr. Höhn</div> <div>31 Finanz- und Rechnungswesen Hr. Füssgen</div> <div>32 Controlling Hr. Sieberath</div>	<div>14 Fahrgastservice Hr. Friesenhahn</div> <div>41 Personalmanagement Hr. Juchem</div> <div>42 Informationsmanagement Hr. Brabender</div> <div>43 Inhouse Consulting / Organisation Hr. Ophoven</div>

Stand: 31.12.2011

# Unternehmensbeteiligungen

## STADT KÖLN





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

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

# Unternehmensleitbild

Wir, 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  
MOBILITÄT IN STADT  
UND UMLAND**

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.

Dies gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Aufgabenbereichen. Technik und Anlagen sind auf die Anforderungen unserer Fahrgäste ausgerichtet.

---

**WIR ORIENTIEREN  
UNS AN DEN  
WÜNSCHEN  
UNSERER KUNDEN**

Zufriedene Kunden sichern unsere Marktposition und bilden die Basis für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

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

---

**WIR HANDELN  
WIRTSCHAFTLICH**

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

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

---

**WIR SIND  
MOTIVIERT UND  
ENGAGIERT**

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. Wesentlicher Bestandteil dieses Strategiekonzeptes sind Kernaussagen zu unseren Konsolidierungs- und Wachstumsstrategien.

Diese werden aufgrund der sich laufend verändernden rechtlichen, wirtschaftlichen und marktbezogenen Rahmenbedingungen kontinuierlich weiterentwickelt.

So wurde unser Strategiepapier „Profil Zukunft“ seitdem im Hinblick auf den demografischen Wandel, den SPNV sowie Sicherheits- und Umweltaspekte aktualisiert. Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel die neue Gemeindeordnung NRW, das ÖPNV-Gesetz NRW und die EU-Verordnung 1370/2007, machten ebenfalls Anpassungen erforderlich.

Innerhalb der Konsolidierungsstrategie wurde nach dem vorzeitigen Erreichen des Ziels der Restrukturierung<sup>1</sup> zur weiteren Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit das Restrukturierungsprogramm<sup>2</sup> auf den Weg gebracht.

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

Zur erfolgreichen Umsetzung des Strategiekonzeptes „Profil Zukunft“ ist der Zielprozess, das heißt die Konkretisierung der unternehmerischen Gesamtstrategie durch die Festlegung von Unternehmens- und Bereichszielen, 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 hoch verdichteten Großstädte und Metropolen Europas und der Welt haben einen gut funktionierenden ÖPNV entwickelt, der einen erheblichen Anteil der innerstädtischen Verkehrsnachfrage bedient und so die knapp bemessene Straßeninfrastruktur entlastet. Darüber hinaus gewährleistet der ÖPNV eine stadtverträgliche, umweltfreundliche und verkehrssichere Erfüllung der urbanen Mobilitätsbedürfnisse und entwickelt mit seinen unbestrittenen Vorzügen quantifizierbaren Nutzen für die kommunalen Systeme.“ (Auszug aus dem Abschlussbericht einer Kosten-Nutzen-Analyse, die das Institut Intraplan Consult GmbH in Zusammenarbeit mit der FHS Worms nach anerkannter Methodik des Bundesverkehrsministeriums im Auftrag der KVB erstellt hat.)

---

„Der zunehmende Trend, Alternativen zu herkömmlicher Mobilität, also Autos, zu suchen und zu nutzen, bietet der KVB hervorragende Chancen. Mit innovativen kundenorientierten und ökologisch-hochwertigen Angeboten können wir langfristig neue Potenziale erschließen. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die KVB mit ihrer Angebotspalette richtig aufgestellt ist, um die Wünsche und Bedürfnisse der Kölner zu erfüllen.“

**Peter Hofmann, Jörn Schwarze, Kuno Weber, Vorstandsmitglieder**

---

# Lagebericht

---

- > *Umsatzerlöse liegen auch 2011 über dem Vorjahr*
  - > *Zahl der Stammkunden nimmt weiterhin deutlich zu*
  - > *Optimistischer Ausblick auf das Geschäftsjahr*
- 

<b>18</b>	Wirtschaftliches Umfeld
<b>19</b>	Geschäftsverlauf
<b>25</b>	Investitionen
<b>26</b>	Vermögens- und Kapitalstruktur
<b>28</b>	Finanzierung
<b>29</b>	Personal, Logistik, Umwelt und Innovationen
<b>33</b>	Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres
<b>37</b>	Ausblick
<b>39</b>	Risiken / Chancen
<b>40</b>	Berichterstattung gemäß § 108 III 2 GO NRW



# Lagebericht

*Der fünfte Fahrgastrekord in Folge: 274,4 Mio. Fahrgäste fuhren 2011 mit unseren Bussen und Bahnen. Bei einem Fahrgastzuwachs von 2,0 Mio. erreichten wir Umsatzerlöse von insgesamt 225,7 Mio. €. Das Unternehmensergebnis verbesserte sich auf einen Jahresfehlbetrag vor dem organschaftlichen Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH von 73,0 Mio. € (-16,1 %) und erreichte damit einen Aufwanddeckungsgrad von 79,0 %.*

## Wirtschaftliches Umfeld

### KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Die deutsche Konjunktur entwickelte sich 2011 besser als erwartet – vor allem durch den kräftigen Export, der die robuste Inlandsnachfrage noch unterstützte. Auf dem Arbeitsmarkt hatte dies zur Konsequenz, dass die offenen Stellen kräftig zulegten, die Drei-Millionen-Arbeitslosenmarke unterschritten wurde und eine Arbeitslosenquote von unter 6,5 % erreicht werden konnte. Doch auch wenn die Angst vor einer Staatsschuldenkrise das Wachstum nur ganz allmählich schwächte, zeigte sich, dass die deutsche Konjunktur sich nicht dauerhaft von den euro- und weltpolitischen Turbulenzen abkoppeln lässt: Nach -0,3 % Wirtschaftswachstum im 4. Quartal war der Aufschwung, der uns 2011 insgesamt immerhin noch einen Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes von 3,0 % bescherte, zunächst ausgebrems.

Auch wenn der konjunkturelle Höhepunkt in Deutschland bereits im Frühjahr 2011 überschritten war, war ein Großteil der Unternehmen im Kölner Raum anhaltend guter Stimmung, was sich auch auf den regionalen Arbeitsmarkt sehr positiv auswirkte: Die Arbeitslosenquote im IHK-Bezirk Köln erreichte mit 7,5 % den niedrigsten Wert seit Jahren. Drei Viertel der befragten Kölner Unternehmen hegen die Erwartung, 2012 gleichbleibend oder besser zu meistern.

## 9,7 Mrd.

**Fahrgäste beförderte der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen organisierte ÖPNV im Jahr 2011.**

Das ist ein neuer Rekord und ein Plus von 70 Mio. Fahrten mit Bussen und Bahnen gegenüber dem Vorjahr. Seit 2002 sind damit die Fahrgastzahlen um fast acht Prozent gestiegen.

### ÖPNV-Entwicklung in Deutschland und Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Auch 2011 setzte sich die positive Fahrgastentwicklung im ÖPNV fort. Der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierte öffentliche Personennahverkehr in Deutschland konnte auch 2011 wieder die Vorjahreszahlen übertreffen. 9,7 Mrd. Personen wurden mit Bus und Bahn befördert, das sind 70 Mio. mehr Fahrten (+0,7 %) als im Vorjahr. Der Anteil der Stadt- und Straßenbahnen lag bei einem Zuwachs von 1,3 % bei 36 %, auf Busse entfielen bei einem leichten Rückgang 44 %.

Auch die Verkehrsleistung der ÖPNV-Unternehmen verbesserte sich erneut. 2011 fuhren Busse und Bahnen insgesamt 91,4 Mrd. Personenkilometer und damit 1,0 % oder 874 Mio. Kilometer mehr als 2010. Hier zeigt sich ein Zuwachs bei den Stadt- und Straßenbahnen von 1,5 % – im Vergleich zu einem leichten Rückgang beim Bus (-0,5 %).

Auch die Erträge stiegen weiter: Erneut verzeichneten die deutschen ÖPNV-Unternehmen mehr als 10 Mrd. € Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung. Im Geschäftsjahr 2011 war ein Zuwachs um 280 Mio. € oder 2,7 % auf 10,3 Mrd. € zu verzeichnen.

Der Bundestrend – bezogen auf die Entwicklung des ÖPNV-Fahrgastaufkommens – konnte im Berichtsjahr von den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS GmbH) tendenziell bestätigt, wenn auch nicht in vollem Umfang erreicht werden: Die Zunahme der Fahrgastzahlen betrug mit 3,5 Mio. knapp 0,7 %, womit insgesamt 506,9 Mio. Fahrgäste das VRS-Beförderungsangebot nutzten. Die Fahrgeldeinnahmen verbesserten sich um 21,6 Mio. € oder 4,2 % auf insgesamt 531,9 Mio. €. Damit war der Verkehrsverbund Rhein-Sieg auch 2011 wieder sehr erfolgreich.

## Geschäftsverlauf

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 2011 fort: 274,4 Mio. Fahrten – abermals ein neuer Fahrgastrekord – wurden mit unseren Bussen und Bahnen 2011 unternommen. Das sind 2,0 Mio. oder 0,7 % mehr als im Vorjahr – ein Wert, der exakt bei den im Bund gemeldeten erzielten Zuwächsen liegt. Wir freuen uns über dieses abermals gute Ergebnis, zeigt es doch, dass unsere breit gefächerten, kundenorientierten Angebote bei der Kölner Bevölkerung gut ankommen.

In den Jahren von 2001 bis 2011 beförderte unser Unternehmen insgesamt knapp 2,8 Mrd. Menschen. Eine Zahl, die deutlich macht, dass der Bedarf in Köln da ist und bei entsprechend guten Angeboten die Nachfrage steigt, wenn das erforderliche Vertrauen in die Leistung da ist.

Die gesamte Entwicklung unserer Fahrgastzahlen 2011 – zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen – zeigt die nachfolgende Tabelle:



**Fahrgäste**  
in Mio.

	2011	2010	Veränderung in %
BarTickets	25,5	25,6	- 0,2
ZeitTickets Erwachsene	127,9	123,7	3,4
ZeitTickets Auszubildende	77,6	76,8	1,0
Sonstige Tickets	10,3	9,8	5,6
Entgeltlicher Linienverkehr	241,3	235,9	2,3
Übriger Verkehr	33,1	36,5	- 9,6
<b>Gesamt</b>	<b>274,4</b>	<b>272,4</b>	<b>0,7</b>

### ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

**2,0 Mio.**

**mehr Fahrgäste transportierte  
die KVB im Geschäftsjahr 2011  
mit ihren Bussen und Bahnen.**

Mit einer Zuwachsrate von 0,7 % bewegt sich die KVB damit exakt in der durchschnittlichen Fahrgastentwicklung im Bund. In den Jahren 2001 bis 2011 haben wir insgesamt rund 2,8 Mrd. Menschen befördert.

Nach dem letztjährigen, atypischen Zuwachs beim BarTicketverkauf hat sich 2011 der langjährige Trend von den Einzel- und ViererTickets hin zu ZeitTickets wieder eingestellt. Einschließlich Gruppen- und HandyTickets hat sich der Anteil der BarTickets am Gesamtverkauf 2011 auf 9,3 % reduziert.

Hoch im Kurs – wie eh und je und mit eindrucksvollen Zuwachsraten – stehen unsere attraktiven ZeitTicket-Angebote, deren Verkaufszahlen wir abermals um insgesamt 2,5 % gegenüber dem Vorjahr steigern konnten. Sie machen mit 205,5 Mio. rund 75 % unserer insgesamt abgesetzten Tickets aus. Spitzenreiter sind dabei mit 31 % die MonatsTickets, fast gleichauf gefolgt von den Job- und den SchülerTickets mit 17 und 16 %. Die Anzahl der SemesterTicket-Nutzer hat sich bei rund 10 % stabilisiert; Wochen-, Jahres- und übrige Tickets haben mit 1 % leicht Anteile eingebüßt. Den MonatsTicket-Kunden zugeordnet sind auch die Benutzer von SozialTickets, die für KölnPass-Inhaber eingeführt wurden und zum Erwerb rabattierter Tickets berechtigen.

Die sonstigen Tickets mit ihrem Anteil von 3,8 % enthalten Sonderangebote, Kooperationen, Übergangstarife 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 2011 zu mehr als 1,1 Mio. Fahrten von Studierenden der Kölner Hochschulen geführt. Aufgrund des allgemeinen NRW-Tarifs wurde uns ein Anteil von 2,5 Mio. Fahrten zugeschrieben.

Im übrigen Verkehr, der den verbleibenden Anteil von 12,0 % unserer Kunden zusammenfasst, werden die unentgeltlich beförderten Fahrgäste, die Fahrgäste im Sonderverkehr sowie diejenigen ohne gültigen Fahrausweis ausgewiesen. Die Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste, von denen 18,7 Mio. (Vorjahr 18,6 Mio.) Schwerbehinderte waren, stieg auf 19,5 Mio. (Vorjahr 19,3 Mio.).

Unsere verstärkten Fahrausweiskontrollen – 2,1 Mio. anstatt 1,6 Mio. im Vorjahr –, die teilweise durch von der Polizei begleitete Aktionen ergänzt werden, haben offenbar ebenso Eindruck gemacht wie der Vorder-Buseinstieg nach 20 Uhr mit der Kontrolle durch den Fahrer, führten sie doch 2011 zu 3,7 Mio. weniger Schwarzfahrern. Durch die gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunkene Schwarzfahrerquote von 4,9 % (Vorjahr 5,7 %) ergibt sich eine Zahl von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis von „nur noch“ 12,9 Mio. (Vorjahr 16,6 Mio.).

Die mit rund 3.500 Unternehmen abgeschlossenen Verträge umfassen mittlerweile 96.100 Arbeitnehmer, die mit JobTickets ihre täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte zurücklegen. Mit ihren SemesterTickets sind in Köln rund 46.400 Studenten als KVB-Kunden unterwegs. 58.300 Schüler von weiterführenden Schulen, die im Besitz von SchülerTickets sind, nutzen unsere Busse und Bahnen für den Schulweg und ihre Freizeitfahrten. Die Zahl der Abonnements für Einzelkunden addierte sich 2011 auf 63.900. Insgesamt nutzen damit unter Einbeziehung der 5.300 Starter- und 21.300 Aktiv60Tickets sowie 37.300 Regel-Abonnenten 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 dritte Kölner ...“) alsbald zu erreichen.

# 300.000

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

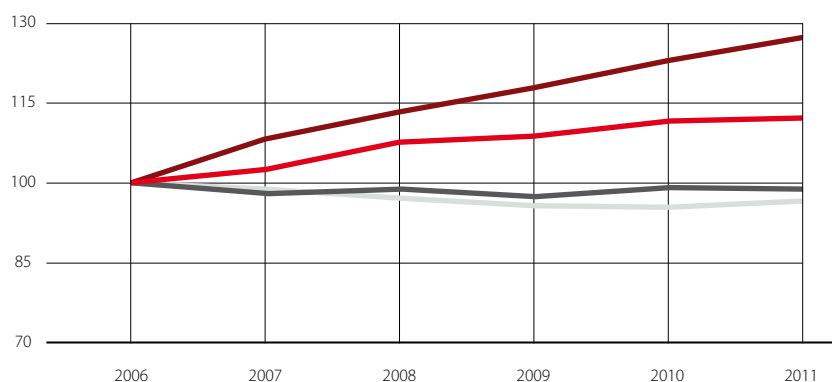
Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten intensiv daran, dass es schon bald heißt: „jeder dritte Kölner ist KVB-Stammkunde“. Schon heute unternimmt durchschnittlich jeder Kölner jährlich 266 Fahrten mit der KVB.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im entgeltlichen Linienverkehr 2006 – 2011 zeigt die nachfolgende Grafik:



### Fahrgäste im entgeltlichen Linienverkehr 2006 – 2011

Index 2006 = 100



● Zeitkarten Erwachsene ● insgesamt ● Barfahrausweise ● Zeitkarten Auszubildende

Die langjährige Tendenz, dass sich Fahrgäste vorzugsweise als Stammkunden an ihr Verkehrsunternehmen binden, hat sich damit bei uns auch 2011 wieder bestätigt: Ihr Anteil an unseren Tarif-Fahrgästen blieb – trotz zum Beispiel moderner, flexibler Handy- und InternetTicket-Offerten – mit 85,1 % nahezu unverändert und geht – laut einer detaillierten Kundenbefragung – unter anderem auch auf das hohe Maß an Zufriedenheit bei diesen Kunden zurück.



## ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE



### Umsatzerlöse

in Mio. €

	2011	2010	Veränderung in %
Bartarif	50,1	48,0	4,5
ZeitTickets Erwachsene	110,4	103,4	6,8
ZeitTickets Auszubildende	35,6	34,9	2,2
Sonstige	5,7	5,7	-1,9
VRS-Ausgleich	-7,9	-7,5	5,4
Fahrgelderlöse	193,9	184,5	5,1
Abgeltungszahlungen	14,6	13,9	5,0
Periodenfremde Verkehrserlöse	0,1	1,0	-86,1
Übrige Verkehrserlöse	3,0	2,6	14,0
Verkehrserlöse gesamt	211,6	202,0	4,8
Sonstige Umsatzerlöse	14,1	13,0	8,3
<b>Gesamt</b>	<b>225,7</b>	<b>215,0</b>	<b>5,0</b>

## 225,7 Mio. €

**Umsatzerlöse erzielte die KVB im Geschäftsjahr 2011 – ein Plus von 5,0 % gegenüber dem Vorjahr.**

Dieser deutliche Zuwachs ist im Wesentlichen auf die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen und die erfolgte Tarifsteigerung um durchschnittlich 2,7 % zurückzuführen.

Die Zuwächse bei den Fahrgelderlösen gehen teilweise auf die allgemeine Tarifierhöhung um durchschnittlich 2,7 % zum 1. Januar 2011 zurück, machen aber gleichzeitig auch unsere Erfolge bei der Akquisition neuer Fahrgäste, insbesondere beim Verkauf von ZeitTickets für Erwachsene, deutlich: Allein in diesem Bereich – maßgeblich getragen von zusätzlichen Aktiv60- und KölnPassTicket- sowie Job-Ticket-Erträgen – wurden 7,0 Mio. € (+ 6,8 % im Vergleich zum Vorjahr) mehr Erlöse erzielt. Mit immerhin plus 2,1 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreserlös verbesserten sich die Einnahmen aus dem Barverkauf – bei fast unveränderten Fahrgastzahlen. Die erzielten Verkehrserlöse aus ZeitTickets für Auszubildende verbesserten sich aufgrund von Zuwächsen bei Schüler- und SemesterTickets um 0,7 Mio. € (+ 2,2 %). Bei den sonstigen Fahrgelderlösen haben sich 2011 um 0,2 Mio. € geringere Kooperationserträge eingestellt. Ursächlich hierfür sind – trotz hinzugewonnener Flugkooperations-Fahrgäste – die gesunkenen Durchschnittserlöse. Insgesamt ergab sich bei den Fahrgelderlösen eine positive Ergebnisentwicklung um 9,4 Mio. € (+ 5,1 %) auf 193,9 Mio. €, bei der die zu leistenden VRS-Ausgleichszahlungen von 7,9 Mio. € bereits berücksichtigt sind.

Die Summe der erhaltenen Abgeltungszahlungen ist mit 14,6 Mio. € im Vorjahresvergleich um 5,0 % gestiegen. Während sich die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten um 0,6 Mio. € erhöhten, liegen die Zahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 11a Abs. 2 und § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW (früher § 45a PBefG bzw. § 6a AEG) mit 0,1 Mio. € leicht über dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der periodenfremden Verkehrserlöse ist insbesondere auf den VRS-Spitzenausgleich früherer Jahre zurückzuführen. Nach 1,0 Mio. € in 2010 machen sie im Berichtsjahr 2011 0,1 Mio. € aus.

Die übrigen Verkehrserlöse decken sich aus dem erhöhten Beförderungsentgelt, das einen Anteil von rund 88 % ausmacht, und den Sonder- und Gelegenheitsverkehrs-Einnahmen und belaufen sich 2011 auf 3,0 Mio. €.

Der Zuwachs bei den sonstigen Umsatzerlösen um 8,3 % auf 14,1 Mio. € ist maßgeblich auf die mehr erbrachten Leistungen für Dritte im Baubereich zurückzuführen.

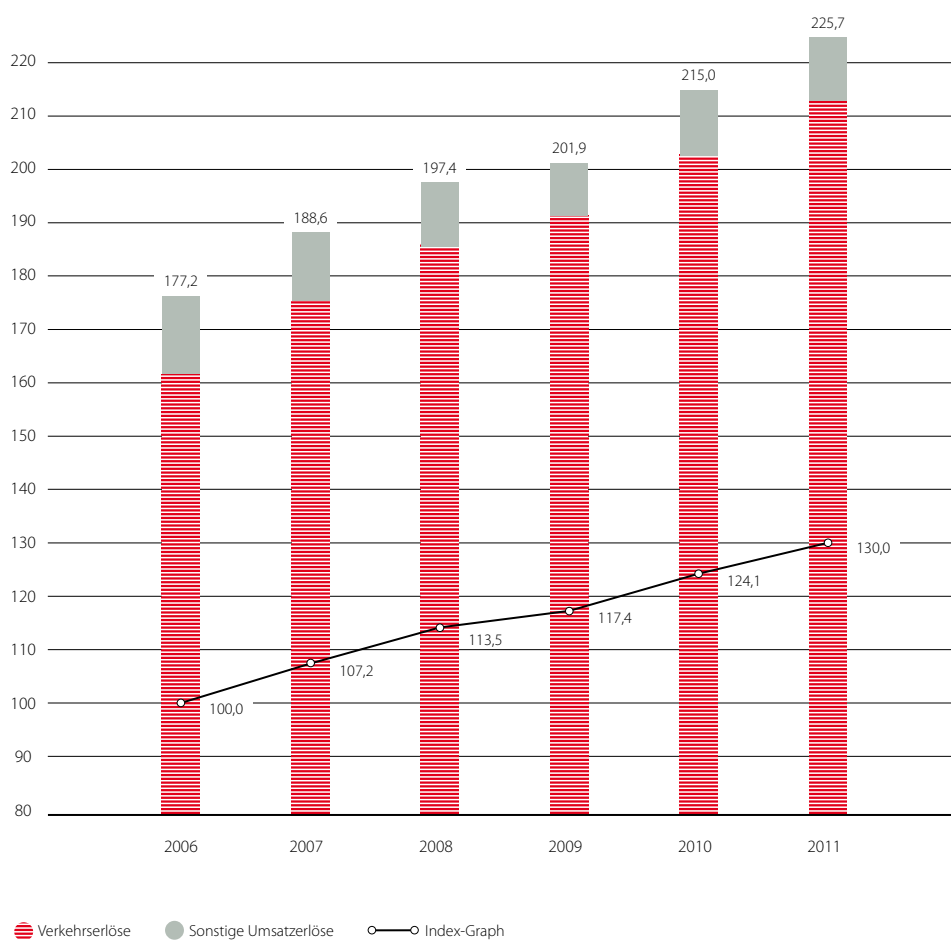
Im Wesentlichen war es die positive Verkaufsentwicklung, die unsere Umsatzerlöse 2011 insgesamt um 5,0 % auf 225,7 Mio. € verbesserte. Der Anteil der Verkehrserlöse macht dabei 93,8 % (Vorjahr 94,0 %) aus.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse 2006 bis 2011 zeigt die folgende Grafik:



### Umsatzerlöse 2006 – 2011

in Mio. €, Index 2006 = 100



Der Durchschnittserlös je Fahrgast – nach VRS-Ausgleich – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 €-Cent auf 80,3 €-Cent (Vorjahr 78,2 €-Cent).

**ERGEBNIS-  
ENTWICKLUNG**

**Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung)**

in Mio. €

	2011	2010	Veränderung in %
Gesamtleistung	230,2	220,8	4,2
Sonstige betriebliche Erträge	42,6	33,0	29,2
Materialaufwand	-103,4	-100,8	2,6
Personalaufwand	-171,4	-169,5	1,2
Abschreibungen	-32,9	-33,4	-1,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-25,5	-23,6	8,2
Finanzergebnis	-12,3	-11,5	6,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-72,7	-85,0	-14,5
Außerordentliches Ergebnis	0	-1,6	•
Steuern	-0,3	-0,3	-6,5
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>-73,0</b>	<b>-86,9</b>	<b>-16,1</b>

# Um 13,9 Mio. €

verbesserte sich unser  
Unternehmensergebnis im  
Jahr 2011 und erreichte  
-73,0 Mio. €.

Gegenüber dem Planansatz für das Berichtsjahr ergibt sich sogar ein Anstieg um 21,1 Mio. €, der sich maßgeblich durch die bessere Ertragsentwicklung begründet.

Das Unternehmensergebnis verbesserte sich im Geschäftsjahr 2011 um 16,1 % bzw. 13,9 Mio. € auf -73,0 Mio. €.

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

Die positive Entwicklung der Erträge sowie die konsequente Umsetzung unseres Restrukturierungsprogrammes führten dazu, dass wir trotz verschiedenster Aufwandssteigerungen 2011 ein gutes Ergebnis erzielen konnten.

Die Gesamtleistung nahm im Berichtsjahr um 4,2 % beziehungsweise 9,4 Mio. € auf 230,2 Mio. € zu. Ausschlaggebend hierfür war die bereits beschriebene sehr gute Entwicklung der Umsatzerlöse im Berichtsjahr, denen um 1,4 Mio. € geringere Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen gegenüberstehen.

Die positive Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2011, mit einem Anstieg von 9,6 Mio. € (+ 29,2 %) auf 42,6 Mio. €, geht ganz überwiegend auf Zahlungen gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sowie Zuschüsse für bereits abgeschlossene Projekte zurück.

Der Materialaufwand betrug 2011 insgesamt 103,4 Mio. € und erhöhte sich um 2,6 % beziehungsweise 2,6 Mio. € gegenüber 2010. Sein Anteil an der Gesamtleistung lag bei 44,9 % (Vorjahr 45,6 %). Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nahmen preisentwicklungsbedingt, unter anderem durch weitere Dieselveeruerungen, um 6,8 % beziehungsweise 2,8 Mio. € auf 44,2 Mio. € zu. Der leichte Anstieg bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen kann mit 0,4 % vernachlässigt werden.

Der Personalaufwand, der in der Regel bei Verkehrsunternehmen wegen der hohen Personalintensität der bedeutendste Aufwandsposten ist, erhöhte sich bei uns im Berichtsjahr leicht um 1,2 % oder 1,9 Mio. € auf 171,4 Mio. €. Neben den Tarifierhöhungen war hierfür der höhere jahresdurchschnittliche Personalbestand verantwortlich. Der Anteil des Personalaufwandes an der Gesamtleistung nahm um 2,3 %-Punkte auf 74,5 % (Vorjahr 76,8 %) ab.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Berichtsjahr bei einem Volumen von 25,5 Mio. € (Vorjahr 23,6 Mio. €) um 8,2 % erhöht.

Unser Finanzergebnis hat sich mit -12,3 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 % beziehungsweise 0,8 Mio. € leicht verschlechtert. Dem um 1,1 Mio. € schlechteren Zinsergebnis stehen ein leicht verbessertes Beteiligungsergebnis und geringere Abschreibungen auf Finanzanlagen gegenüber.

Der Aufwanddeckungsgrad erhöhte sich von 74,6 % im Jahr 2010 um 4,4 %-Punkte auf 79,0 %. Die deutlich verbesserte Ertragssituation bewirkt in Verbindung mit der nur mäßig gestiegenen Summe der Aufwendungen, dass die Summe aller Erträge die Aufwendungen in sichtlich größerem Umfang abdecken als im Vorjahr.

**79 %**

**Aufwanddeckungsgrad im Geschäftsjahr 2011 erreicht. Das entspricht einem Plus von 4,4 %-Punkten.**

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

## Investitionen

Im Geschäftsjahr 2011 erreichten wir erneut ein sehr hohes Investitionsvolumen, das fast ausschließlich unser Sachanlagevermögen verstärkte. Die für die Zukunftssicherung der KVB und eine weitere, attraktivitätssteigernde Gestaltung unseres Angebotes notwendigen Investitionsausgaben erreichten dabei mit 113,3 Mio. € (Vorjahr 137,0 Mio. €) allerdings einen deutlich geringeren Umfang als noch im Vorjahr. Unser Investitionsprogramm, das 2011 im Wesentlichen durch unser Nord-Süd Stadtbahn-Bauprojekt, die Beschaffung von Hochflur-Stadtbahnwagen der Serie K 5000 und diverse Fahrtreppenerneuerungen sowie den Neu- und Umbau unseres Omnibusbetriebshofes Nord und die Beschaffung von Niederflur-Gelenkbussen bestimmt war, wird mit aktualisierten Schwerpunkten auch in den nächsten Jahren fortgesetzt.



### Investitionen

in Mio. €

	2011	2010	Veränderung in %
Stadtbahn	99,9	124,0	- 19,4
Omnibus	8,5	7,6	11,8
Gemeinsame	4,9	5,4	- 9,3
<b>Gesamt</b>	<b>113,3</b>	<b>137,0</b>	<b>- 17,3</b>



Größtes, herausragendstes Einzelprojekt war im Berichtsjahr mit einem Volumen von 80,3 Mio. € erneut der Bau der Nord-Süd Stadtbahn. Die verschiedenen anderen Infrastruktur-Bauvorhaben einschließlich der diversen Fahrtreppenerneuerungen machten zusammen 15,7 Mio. € aus.

Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wendeten wir für die Beschaffung von 15 Hochflur-Stadtbahnwagen und neun neuen Niederflur-Gelenkbussen insgesamt 10,6 Mio. € auf. Auf den Neu- und Umbau des Omnibusbetriebshofes Nord entfielen im Berichtsjahr noch 1,2 Mio. €. In die Umsetzung der diversen weiteren Projekte und die Ergänzung der Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich neuer Software-Produkte investierten wir im zurückliegenden Geschäftsjahr insgesamt weitere 5,5 Mio. €.

Den Investitionen stehen unter dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse im Jahr 2011 zugegangene und noch nicht vollständig mit dem Anlagevermögen verrechnete Investitionszuschüsse von 74,4 Mio. € gegenüber.

## Vermögens- und Kapitalstruktur

**1.244,5 Mio. €**

beträgt das Bilanzvolumen für das Jahr 2011 – ein Anstieg um 6,1 % beziehungsweise 71,0 Mio. €.

Der Anteil des Anlagevermögens am Bilanzvolumen der KVB beläuft sich auf 91,6 % und drückt damit den hohen Grad unserer Anlagenintensität aus.

Das bilanzielle Gesamtvermögen der KVB nahm im Geschäftsjahr 2011 um 6,1 % oder 71,0 Mio. € auf 1.244,5 Mio. € zu. Dabei erhöhten sich sowohl das Anlagevermögen um 21,2 Mio. € oder 1,9 % als auch das Umlaufvermögen, das sich mit 104,8 Mio. € im Vergleich zu den 55,1 Mio. € des Vorjahres annähernd verdoppelte.

Der hohe Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 91,6 % (Vorjahr 95,3 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität unseres Unternehmens wider.

Das gesamte Anlagevermögen ist zu 46,3 % (Vorjahr 45,7 %) durch Eigenkapital einschließlich hälftigem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

Die bilanzielle Eigenkapitalquote verringerte sich trotz der Kapitalrücklagezuführung von 8,1 Mio. € aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme von 20,1 % im Vorjahr auf 19,6 % in 2011. Da wirtschaftlich betrachtet der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zur Hälfte dem Eigenkapital zuzurechnen ist, verbesserte sich unser Eigenkapital insgesamt auf 527,1 Mio. € (Vorjahr 510,8 Mio. €); die Eigenkapitalquote beträgt somit 42,4 % (Vorjahr 43,5 %).

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital beläuft sich im Berichtsjahr auf 8,9 % (Vorjahr 9,4 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 273,8 Mio. € (Vorjahr 227,9 Mio. €) aus. Das sind 22,0 % des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung erhöhte sich 2011 auf 271,9 Mio. € (Vorjahr 225,7 Mio. €).



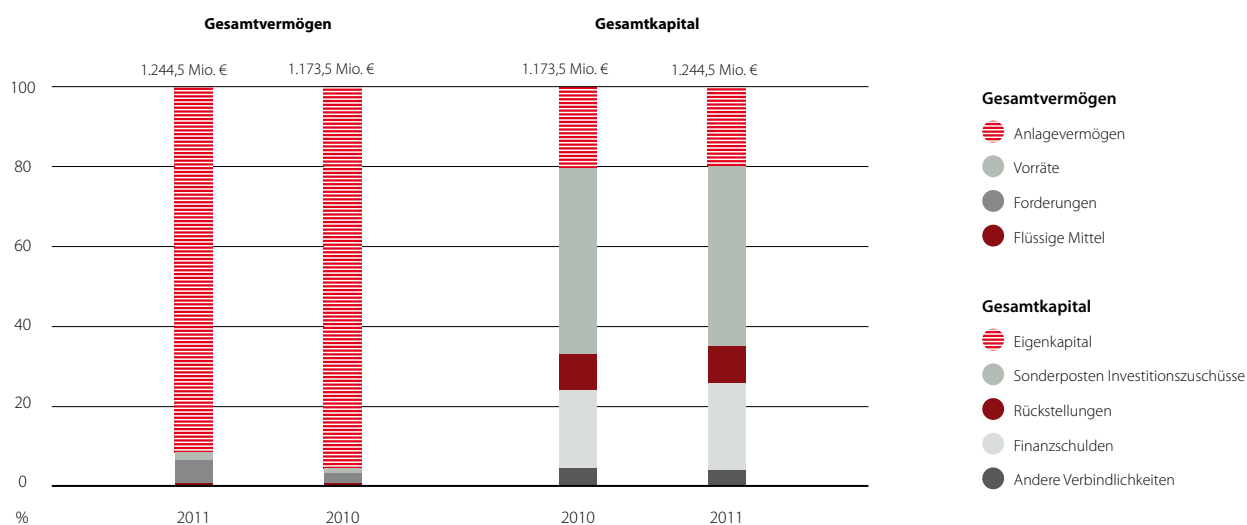
### Bilanzstruktur (Kurzfassung)

	2011		2010	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	1.139,6	91,6	1.118,4	95,3
Vorräte	16,3	1,3	15,8	1,3
Forderungen und RAP	86,7	7,0	37,1	3,2
Flüssige Mittel	1,9	0,1	2,2	0,2
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>1.244,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.173,5</b>	<b>100,0</b>
Eigenkapital	244,4	19,6	236,3	20,1
Sonderposten Investitionszuschüsse	565,4	45,4	549,1	46,8
Rückstellungen	110,3	8,9	109,9	9,4
Finanzschulden	273,8	22,0	227,9	19,4
Andere Verbindlichkeiten	50,6	4,1	50,3	4,3
<b>Gesamtkapital</b>	<b>1.244,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.173,5</b>	<b>100,0</b>

Beim Fremdkapital hatten 326,4 Mio. € (75,1 %) langfristigen Charakter, 108,3 Mio. € (24,9 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich das langfristige Fremdkapital um 66,1 Mio. €, während sich das kurzfristige um 19,5 Mio. € verringerte.



### Bilanzstruktur



## 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 Mittelabfluss von 42,5 Mio. €. Im Vorjahr war ein Mittelabfluss von 49,4 Mio. € zu verzeichnen gewesen.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel von 35,8 Mio. € ab. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 109,6 Mio. €, denen zugeflossene Investitionszuschüsse von 74,4 Mio. € gegenüberstanden.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 77,9 Mio. €. Darlehensaufnahmen von 60,0 Mio. €, Eigenkapitalzuführungen von 8,1 Mio. € sowie der Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2010 durch die Konzernmutter (86,9 Mio. €) standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen von 14,3 Mio. € sowie einer um 62,8 Mio. € geringeren unterjährigen Konzernfinanzierung gegenüber.

Insgesamt konnten mit dem Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Mittelabflüsse aus dem operativen Geschäft und der Finanzierungstätigkeit bis auf 0,3 Mio. € gedeckt werden.



### Kapitalflussrechnung (Kurzfassung)

in Mio. €

	2011	2010
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-42,5	-49,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-35,8	-105,7
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	78,0	156,5
Veränderung der Zahlungsmittel	-0,3	1,4
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	2,2	0,8
Zahlungsmittel am Ende der Periode	1,9	2,2

## Personal

Die Zahl unserer Mitarbeiter/-innen einschließlich der Auszubildenden nahm zum 31. Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 60 (1,9 %) auf 3.278 zu, davon 131 Auszubildende (+ 7). Auch im Jahresdurchschnitt erhöhte sich unsere Mitarbeiterzahl, und zwar um 47 auf insgesamt 3.239, davon 113 Auszubildende.

Mitarbeiterbedarf gab es 2011 außer bei den Auszubildenden im Wesentlichen im Fahr- und Betriebsdienst sowie bei der Verwaltung. Er geht sowohl auf fluktuationsbedingten Ersatz als auch auf Neubedarf zurück.

In den genannten Personalbestandszahlen sind auch Mitarbeiter ohne Bezüge enthalten, beispielsweise wegen Elternzeit oder Langzeiterkrankung, sowie Mitarbeiter, die sich in der Freizeitphase ihrer Altersteilzeit-Regelung befinden. Lässt man diese im Geschäftsjahr 2011 nicht aktiv an der Leistungserstellung beteiligten Mitarbeiter/-innen außer Ansatz, ergibt sich im Jahresdurchschnitt ebenfalls ein Zuwachs bei den aktiven Mitarbeitern einschließlich der Auszubildenden um 47 (1,5 %) auf 3.167 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert von 3.120.

Auch wenn die Zahl der „Inaktiven“ demnach im Vergleich zu 2010 unverändert geblieben ist und sich auch die Krankenquote nur geringfügig reduziert hat, ist die Produktivität – gemessen an der Gesamtleistung unserer Mitarbeiter – erneut weiter deutlich angestiegen, und zwar um 2,5 %.

**73.140 €**

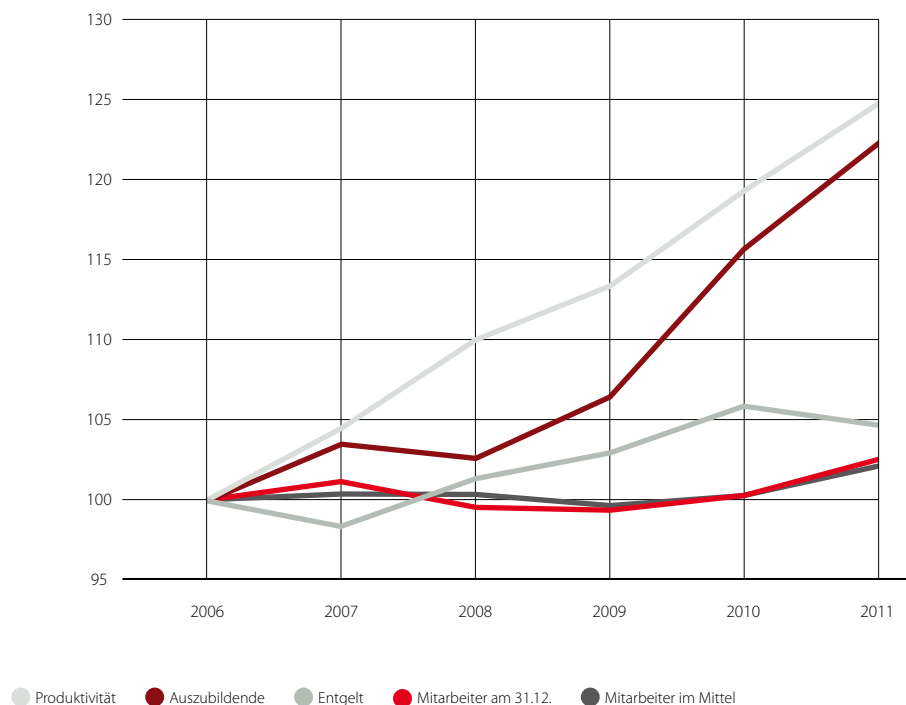
**betrug die Pro-Kopf-Leistung der KVB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Berichtsjahr.**

Das ist ein erneuter deutlicher Anstieg. Die an der Gesamtleistung gemessene Produktivität je Mitarbeiter nahm im Jahr 2011 weiter um 2,5 % zu.



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

Index 2006 = 100





Zum Jahresende 2011 beschäftigten wir einschließlich der Gleichgestellten 214 (Vorjahr 202) schwerbehinderte Mitarbeiter. Die gesetzliche Pflichtplatzquote war damit übererfüllt.

---

## AUSBILDUNG

Mit 131 (Vorjahr 124) Ausbildungsplätzen haben wir auch im Geschäftsjahr 2011 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 52 (Vorjahr 48) auf kaufmännische und 79 (Vorjahr 76) auf technische Berufe. 72 (Vorjahr 35) Schüler und Studenten absolvierten ein Berufspraktikum bei uns. Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 115 Fahrschüler (Vorjahr 132) ihre Straßenbahn-, Bus- und Lkw-Fahrerausbildung erfolgreich ab.

---

## FORTBILDUNG

Die Fort- und Weiterbildung hat in unserem Unternehmen einen hohen Stellenwert. Im Jahr 2011 besuchten insgesamt 2.821 Teilnehmer unsere angebotenen Weiterbildungsveranstaltungen. Neben fachlichen Schulungen waren die wichtigsten Themen Führung, Kundenorientierung, Deeskalation und Stressbewältigung. Insgesamt wurden hierfür 0,7 Mio. € aufgewendet.

---

## IDEENMANAGEMENT

Im Geschäftsjahr 2011 haben unsere Mitarbeiter/-innen 472 Verbesserungsvorschläge eingereicht, von denen insgesamt 118 prämiert werden konnten. Den hierfür ausgeschütteten Geldprämien von 30 Tsd. € steht ein aus der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge erzielter Nutzen von 293 Tsd. € gegenüber. Schwerpunkte bildeten dabei die eingereichten Vorschläge zu den Themenkreisen Verbesserung der Arbeitsabläufe sowie der Dienstleistungsqualität.

---

## ARBEITSSICHERHEIT

Die Zahl der Arbeitsunfälle – 2011 wurden 355 inklusive 53 Wegeunfällen gemeldet – ist mit -21,5 % zum Vorjahr stark rückläufig und entspricht einer 1.000-Mann-Quote von 112. 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 GmbH im Berichtsjahr 852 unserer Mitarbeiter/-innen im Auftrag der KVB arbeitsmedizinisch betreut. Dabei wurden 2.130 Untersuchungen vorgenommen. Eine besondere Gesundheitsaktion für alle Mitarbeiter/-innen galt der Vorbeugung und Linderung von Rückenschmerzen. An den Muskulaturmessungen und Beratungen, die zusätzlich von der Berufsgenossenschaft unterstützt wurden, haben insgesamt 312 Mitarbeiter teilgenommen.

---

## MITARBEITER-BEFragung 2011

Nach 2004 und 2007 hat die KVB im Frühjahr 2011 erneut eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt, bei der wieder alle Beschäftigten aufgefordert waren, ihre Meinung anonym zu äußern. Alle ausgefüllten Fragebögen wurden – ohne jeden KVB-Kontakt – direkt der beteiligten Agentur zugeleitet und dort ausgewertet. Bis zum Ende der Abgabefrist am 8. April 2011 wurde der 147 Fragen umfassende Bo-

gen von 1.642 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern abgegeben, was einer Beteiligungsquote von 52,2 % entspricht. Trotz der rückläufigen Teilnehmerzahl (-4,8 %-Punkte) ist die Unternehmensleitung mit den Auswertungs-Ergebnissen zufrieden, weil im Vergleich zur letzten Umfrage bei zwei Dritteln aller Fragen verbesserte Bewertungen registriert werden konnten; bei nur 5 % fielen die Ergebnisse schlechter aus. Auch im parallel durchgeführten Branchenvergleich hat die KVB – gestützt auf die besseren Benotungen ihrer Mitarbeiter – deutlich Boden gutgemacht und liegt vielfach über dem Branchendurchschnitt. Wie zuvor haben die Fachbereiche die Bereichs- und Unternehmensergebnisse mit ihren Mitarbeitern ausführlich diskutiert und anschließend Maßnahmen benannt, um die Zufriedenheit der Mitarbeiter weiter zu verbessern. Die erfolgreiche Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen wird von Unternehmensseite aufmerksam verfolgt.

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.

---

**DANK DES VORSTANDES**

## Logistik

Im Geschäftsjahr 2011 ist das Bestellvolumen im Bereich unserer Materialwirtschaft um rund 50 Mio. € auf 270 Mio. € angestiegen. Der Anteil der Ausschreibungen nach Sektorenverordnung umfasste 208 Positionen im Gesamtwert von knapp 67 Mio. €, wovon 42 Mio. € auf Bauleistungen entfielen sowie ca. 9 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge und rund 16 Mio. € auf Lieferaufträge. Insbesondere sind hier die Ausschreibungen für die technische Gebäudeausrüstung unserer Nord-Süd Stadtbahn zu nennen sowie der anstehende Umbau der Stadtbahnfahrzeuge der Serie 2400, ferner die Beschaffung von mobilen und stationären Fahrkartenautomaten sowie der Umbau und die Verlegung unserer Betriebsleitstelle.

Unser Nachtragsmanagement hat 2011 neben den umfangreichen Prüfungen von Nachträgen zu den Gewerken der Nord-Süd Stadtbahn auch die Schlussrechnung des 2010er Projekts „Verlängerung der Linie 5“ geprüft.

Die 2010 mit dem Ziel rechtssicherer Vergabeverfahren begonnenen Unterrichtungen der Fachbereiche zu den Bestimmungen des Vergaberechts, der Erstellung von Leistungsverzeichnissen sowie der Durchsetzung von Mängelrügen und Gewährleistungsansprüchen etc., die in den Fachbereichen sehr große Resonanz fanden, wurden 2011 abgeschlossen.

Unser Lagerbestand wuchs im Berichtsjahr im Wesentlichen infolge der Einlagerung von Ersatzteilen eines zusätzlichen Bremsanlagenfabrikates sowie zur Durchführung der Hauptuntersuchungen für die Fahrzeugserien 4000 und 5000 um ca. 0,5 Mio. € auf 15 Mio. € und umfasst 45.000 Artikel. Der Versorgungsgrad innerhalb der Läger stieg auf 99,3 %. Während die Anzahl der Lagerbewegungen um 4,7 % zurückging, erhöhte sich ihr Wert um 10,2 %. Inventurdifferenzen betrugen 0,2 %.

Das Aufkommen zu entsorgender fester Reststoffe hat sich deutlich auf 1.140 Tonnen reduziert, ebenso die Anzahl der Leuchtstoffröhren. Bei zu entsorgenden Flüssigkeiten betrug die Menge 2011 insgesamt 44.400 Liter.

## Seit 1998

ist die KVB bereits EMAS-registriert. Das europäische Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und dessen Prüfung (EMAS) genießt in der Fachwelt hohe Anerkennung.

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

## Umwelt

Im Rahmen der regelmäßig jährlich stattfindenden Umweltaudits wurde nach der 2010 unter Einbeziehung aller Unternehmensbereiche federführend durch unsere Stabsstelle 201 – Umweltschutz/-technik vorgelegten aktuellen Umwelterklärung im Geschäftsjahr 2011 das inzwischen routiniert ablaufende jährliche Audit durchgeführt. Mit ihm weist die KVB jährlich ihr konkretes umweltrelevantes Engagement nach.

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 14 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 erstellen den Umwelterklärung detailliert dargestellt. Im Rahmen der regelmäßigen Prüfungen 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 Verfahrensanweisung ‚Anlagen‘, die Betriebsanweisungen für Gefahrstoffe sowie die generelle Ordnung und Sauberkeit.

Eine besondere Herausforderung – umwelttechnisch betrachtet – ist die ständig weiter wachsende Nachfrage nach Mobilität, deren umweltverträgliche Befriedigung unsere ureigenste Aufgabe ist. Hier sind intelligente Beförderungslösungen gefragt, bei denen der belastende Einfluss auf unsere Umwelt stetig weiter verringert werden soll.

## Innovation

### QR-CODE FÜRS SMART-PHONE

Mit dem Fahrplanwechsel 2011/12 und den damit verbundenen neuen Aushängen bietet die KVB als neuen Service an zahlreichen Haltestellen auch sogenannte „QR-Codes“ an. Mithilfe dieser Technik kann der Fahrgast unterwegs die tatsächliche Ankunftszeit von Bussen und Bahnen abfragen. Voraussetzung dafür ist, dass diese Muster aus Quadraten und Rechtecken, die ähnlich wie Strichcodes, elektronisch verwertbare Informationen enthalten beziehungsweise anstoßen, von Smartphones gelesen werden können. Die Informationen, die aus unseren Leitstellen-Rechnern stammen, werden dem Kunden-Handy bei Bedarf über das Internet zur Verfügung gestellt und kosten – neben den normalen Zugangsgebühren des Netzbetreibers – nicht zusätzlich.

Nach 33 Jahren zuverlässigem Einsatz unserer zentralen Betriebsleitstelle auf dem Stadtbahn-Betriebshof West wird diese nun technisch und gebäudeseitig überholt und damit auf die aktuelle Technik angepasst. Während der eineinhalbjährigen Umbauphase wird der Leitstellenbetrieb in einer auf unserem Bus-Betriebshof Nord eingerichteten Ersatzleitstelle weitergeführt. Diese soll dort, nach Rückführung des Leitstellenbetriebs in das sanierte Leitstellengebäude auf dem Betriebshof West, als redundante Leitstelle dauerhaft weiterbetrieben werden. Die Idee, der im Wesentlichen Sicherheitsaspekte und damit eine möglicherweise drohende Betriebsunterbrechung (zum Beispiel durch Brand und anschließende Wiederherstellung) zugrunde liegt, wurde bislang in der nun in Köln angegangenen Form in Deutschland noch nicht realisiert.

---

## REDUNDANTE BETRIEBSLEITSTELLE

Die für den umfassenden technischen Aus- und Umbau unserer zentralen Leitstelle beantragten Fördermittel für die Gesamtmaßnahme wurden im Februar 2012 bewilligt. Unter anderem soll durch den Austausch der veralteten Technik eine weitere Verbesserung der betrieblichen Qualität sowie des Fahrgastservices und der Kundenkommunikation erreicht werden. Im Detail ist unter anderem vorgesehen, ein umfassendes Störungs- und Ereignismanagement einzuführen, das Bedienplatzkonzept zu verbessern sowie eine neue Großbild-Projektionswand zu errichten.

## Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Auch drei Jahre nach dem Waidmarkt-Unglück sind die Ursachen noch nicht geklärt. Bei dem Unfall am 3. März 2009 stürzten das Historische Stadtarchiv sowie zwei angrenzende Wohngebäude ein und zwei junge Männer fanden den Tod. Es wird 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 Schädstelle an der Beton-Schlitzwand untersucht werden kann. Die Arbeiten für dieses „Beweissicherungsbauwerk“, das nach den Abstimmungen zwischen Gericht, Gutachter, Stadt Köln und KVB nach seiner Fertigstellung eine Außenbesichtigung durch Taucher in rund 30 Metern Tiefe ermöglicht, sollen nach den abgeschlossenen Vorarbeiten und -untersuchungen des Gutachters im Sommer 2012 beginnen. Auf die Beweissicherung, die Ende 2013 abgeschlossen sein soll, folgt dann die Sanierung des beschädigten Gleiswechselbauwerks. Anschließend kann die Nord-Süd Stadtbahn komplett fertiggestellt werden und ihren durchgehenden Betrieb aufnehmen. Dies wird nach derzeitigem Terminplan voraussichtlich im Jahre 2019 der Fall sein.

---

## URSACHENFORSCHUNG AM WAIDMARKT

Aufgrund des Unglücks am Waidmarkt verzögert sich die Inbetriebnahme unserer Nord-Süd Stadtbahn um einige Jahre. Am 7. Oktober 2010 beschloss daher der Rat der Stadt Köln, den nördlich der Unglücksstelle liegenden Streckenabschnitt vorzeitig in Betrieb zu nehmen. In einem ersten Schritt soll mit dem Fahrplanwechsel 2012 die Linie 5 über ‚Dom/HBF‘ hinaus bis zur NSB-Haltestelle ‚Rathaus‘ den Betrieb aufnehmen. Mit dem Fahrplanwechsel 2013 wird dann zudem die Verlängerung der Linie 5 bis zum ‚Heumarkt‘ in Betrieb gehen und dort deren gleichzeitige Verknüpfung mit unserem Ost-West-Netz hergestellt. Im Zusammenhang mit weiteren Verzögerungen bei der Ursachenermittlung am Waidmarkt wird gegenwärtig auch eine möglicherweise vorgezogene Inbetriebnahme des südlichen Teilstücks von Rodenkirchen bis zur Severinstraße geprüft.

---

## TEILINBETRIEBNAHME DER NORD-SÜD STADTBahn



## HALTESTELLE 'BRESLAUER PLATZ' WIEDERERÖFFNET

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wurde die erste von acht Stationen der Nord-Süd Stadtbahn, die Verknüpfungshaltestelle ‚Breslauer Platz‘, in Betrieb genommen. Köln komplettiert damit seinen hochmodernen, leistungsfähigen Innenstadt-Bahnhof und bietet auch den von der Eisenbahn auf die Stadtbahn wechselnden Besuchern ein eindrucksvolles und freundliches Entree. Nach siebenjähriger Bauzeit – gerechnet von den ersten Trassenvorbereitungen und archäologischen Untersuchungen – konnte damit ein einzigartiges Bauwerk seiner Bestimmung übergeben werden, das mit seinen mächtigen V-Trägern, Betonbögen und hohen Decken zu beeindrucken weiß. Modern und offen angelegt, sind Transparenz und Überschaubarkeit die auffälligsten Merkmale. Baulich besticht die tageslichthelle und damit leicht wirkende Größe der neuen Station, die über 225 Meter lang, bis zu 30 Meter breit und rund zwölf Meter hoch ist. Die beiden als Galerien angelegten Verteilerebenen, die durch drei Zugänge über zwölf Fahrtreppen erreichbar sind, führen zu je einem Mittel- und Seitenbahnsteig mit drei Gleisen, auf denen die Linien 5, 16 und 18 verkehren.

## STUDIE ZUR BEDEUTUNG DER KVB

Ein von der KVB beauftragtes Gutachten hat den Nutzen der Verkehrsleistung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG untersucht und dabei beeindruckende Ergebnisse herausgefunden. Für jeden Euro, der in den Betrieb der KVB fließt, entsteht in Köln und Umgebung ein Nutzen von mehr als fünf Euro, so das Ergebnis, das die INTRAPLAN Consult aus München in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Worms aus unseren Betriebsdaten für das Jahr 2010 analysiert hat. Die Untersuchung basiert auf einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfohlenen Methodik.

Die Gutachter konnten nachweisen, dass nur mit einer gleichbleibend hohen Angebotsqualität unseres Unternehmens die Mobilität in Köln kostengünstig gewährleistet werden kann. Würde die KVB nur die Hälfte ihres Linienverkehrs anbieten, müssten viele Menschen auf alternative Verkehrsträger, im Wesentlichen Pkw, umsteigen, was zwangsläufig ein Vielfaches an Staus und Parkplatznot zur Folge hätte.

Das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis stützt sich auf die zugrunde gelegten Mehrkosten der Kommune Köln von 27,1 Mio. € für Straßeninfrastruktur und Parkplätze abzüglich Parkraumbewirtschaftungserlöse, die des Straßenverkehrs von 72,2 Mio. € für Betrieb und Vorhaltung von Pkw und Parkgebühren abzüglich eingesparter ÖPNV-Tickets sowie erhöhte Umwelt- und Unfallschäden von 40,1 Mio. €. Insgesamt entstehen demnach Mehrkosten von 139,4 Mio. €, denen lediglich ein verminderter Zuschussbedarf der KVB von 26,5 Mio. € gegenübersteht.

# 1:5

lautet das Kosten-Nutzen-Verhältnis jedes in die KVB fließenden Euros.

Neben der Einsparung öffentlicher Gelder bescheinigten uns die Gutachter eine erhebliche direkte und indirekte Arbeitsmarktwirkung sowie sehr gute Auswirkungen unserer Aktivitäten auf die Umwelt.

Hinsichtlich der Bedeutung der KVB für den Arbeitsmarkt haben die Gutachter ermittelt, dass durch jeden der 3.200 KVB-Arbeitsplätze in der Region Köln / Bonn ein weiterer Arbeitsplatz gesichert wird. Nicht weniger als 70 % hiervon befinden sich im Stadtgebiet Kölns. Diese Beschäftigungswirkung entsteht unter anderem durch den Einkauf von Gütern und Dienstleistungen durch die KVB mit einem Volumen von 253 Mio. € jährlich. Knapp 60 % dieses Auftragsvolumens fließen an Lieferanten aus Köln.

Auch die Löhne und Gehälter der KVB-Beschäftigten in Höhe von 133 Mio. € jährlich tragen zur Gesamt-Arbeitsmarktwirkung bei. 64 % der Entgeltzahlungen können dem Stadtgebiet Kölns zugeordnet werden. Von jedem Euro, den die KVB verausgabt, verbleiben somit 61 Cent direkt in Köln; in der Region sogar 82 Cent. Rechnet man alle Effekte auf den Arbeitsmarkt zusammen, so hängen mit der KVB-Leistung insgesamt 8.100 Arbeitsplätze zusammen.

Natürlich besitzt die KVB auch für den Klimaschutz eine wichtige Funktion: Wäre die KVB-Leistung nur halb so groß, würden in Köln zum Beispiel jährlich 37.000 Tonnen Kohlendioxid mehr ausgestoßen. Die Erreichbarkeit vieler Unternehmen für ihre Mitarbeiter und natürlich ihre Kunden wird ebenfalls vielfach erst durch die KVB gesichert.

In den letzten 20 Jahren erreichte die KVB einen Fahrgastzuwachs von über 50 % (+ 94,3 Mio. Fahrten). In Anbetracht dieser ständig weiter wachsenden Nachfrage sind die vorhandenen Kapazitäten schon heute fast vollständig ausgeschöpft. Es gilt somit, für die nächsten Jahre die richtigen Voraussetzungen zu schaffen, damit der ÖPNV und damit die KVB ihren Fahrgästen auch in Zukunft die gewohnte Qualität in ausreichender Menge anbieten kann. Zwingend erforderlich hierfür ist die Sicherung der Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV, um dringend erforderliche Kapazitätserweiterungen stemmen zu können.

Im Rahmen der Förderung neuer Technologien wird bei der KVB zurzeit der barrierefreie Einstieg durch bauliche Veränderungen an Stadtbahnwagen erprobt und mit den Behindertenverbänden abgestimmt. Hierzu wurden ab dem Frühjahr 2010 im Rahmen der turnusmäßigen Hauptuntersuchung an insgesamt 56 hoch- und niederflurigen Stadtbahn-Fahrzeugen verschiedener Serien unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt. Hierzu gehören im Wesentlichen Maßnahmen zur Reduzierung von Spaltmaßen und Höhendifferenzen zwischen den Fahrzeugen und der Bahnsteigkante auf unter 5 cm. Seit dem Sommer des Berichtsjahres befinden sich die Fahrzeuge mit den nachgerüsteten Scheuerleisten, den schräg eingebauten Trittstufen und den zusätzlich angebrachten Faltrampen im täglichen Einsatz in der Erprobung zur Ermittlung der Alltagstauglichkeit sowie der Fahrgast-Akzeptanz.

Bei abschließend positiven Ergebnissen sollen weitere Fahrzeuge ebenfalls nachgerüstet werden. Die Wirkungsbreite, die aufgrund der Vielzahl der in das Vorhaben einbezogenen Fahrzeugserien erzielt wird, macht die an sich mit einfachen fahrzeugtechnischen Lösungen erzielten Ergebnisse auch für andere ÖPNV-Unternehmen interessant.

Die KVB hat sich bereits sehr früh mit dem Thema ‚Barrierefreiheit‘ auseinandergesetzt. So wurde beispielsweise der erste Hochbahnsteig bereits im Jahr 1989 in Betrieb genommen und nachdem das weltweit erste Niederflur-Stadtbahnfahrzeug 1990 in Bremen vorgestellt wurde, fuhr bereits 1993 ein erstes Testfahrzeug in Köln. ‚Barrierefrei‘ sind laut dem 2002 geltenden Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel etc., wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Mit der Lieferung der letzten neun Fahrzeuge im Januar 2011 sind die insgesamt 15 neu bestellten umweltfreundlichen MAN-Gelenkbusse NG 323, die ausgemusterte Standard-Solobusse ersetzen, vollständig angeliefert. Da aufgrund der weiter steigenden Fahrgastzahlen der Platzbedarf stetig zunimmt, werden künftig verstärkt Gelenkbusse eingesetzt werden müssen. 2012 sollen noch weitere 19 Fahrzeuge folgen. Die neuen Fahrzeuge bieten 47 Sitz- sowie 115 Stehplätze, das sind 12 bzw. 52, insgesamt 64 Plätze mehr als bei den alten Solobussen. Auch die Sondernutzungsflächen fallen größer aus und bieten mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder und anderes.

## BARRIEREFREIER EINSTIEG DURCH FAHRZEUG- NACHRÜSTUNG

## 1989

**nahm die KVB bereits den ersten Hochbahnsteig in Betrieb und machte damit den barrierefreien Zugang zu ihren Fahrzeugen möglich.**

Maßnahmen wie die Einführung von Niederflur-Technik und die entsprechende Umgestaltung von Bahnsteigen garantieren heute im KVB-Netz grundsätzliche Barrierefreiheit.

## NEUE FAHRZEUGE IM EINSATZ

Nach einem Vortest im Juli haben wir seit Dezember 2011 einen Hybrid-Solobus von MAN, Typ Lion's City Hybrid, in einem rund zweijährigen Test im Linienbetrieb. Wir wollen damit qualifizierte Erkenntnisse darüber gewinnen, ob es sich für uns lohnt, künftig stärker in diese Technologie zu investieren.

Die neue Technik, die beim Antrieb des Busses einen klassischen Dieselmotor mit zwei Elektromotoren mit Energie-Rückgewinnungssystemen kombiniert und dadurch entscheidende Vorteile erzielt, wird derzeit deutschlandweit bei 38 Verkehrsunternehmen getestet und teilweise auch schon eingesetzt. Für die KVB ist neben den wirtschaftlichen und umweltschonenden Zielen, die sich unter anderem durch die zu erwartende deutliche Treibstoff-Ersparnis, die Lärmreduzierung und den weitgehend ruckfreien Betrieb darstellen sollen, entscheidend, ob sich diese Fahrzeuge in die KVB-Busflotte integrieren und sinnvoll in unser Liniennetz einplanen lassen.

Außerdem soll ermittelt werden, welche Veränderungen in den Arbeitsabläufen des Betriebshofes und der Werkstatt für einen sinnvollen Einsatz erforderlich sind und in welchem Umfang Schulungen für das Fahr- und Werkstattpersonal notwendig werden. Durch den Test erhoffen wir uns auch Erkenntnisse über die Zuverlässigkeit der Hybrid-Technologie und das Fahrverhalten der Busse. Im Laufe des Jahres 2012 soll ein weiterer Hybrid-Solobus für zwei Jahre zu Testzwecken geleast werden.

## Ca. 42 Mio. €

**spart die KVB durch die Generalüberholung ihrer 28 Stadtbahnwagen der Serie 2100.**

Die robusten, 30 Jahre alten Fahrzeuge sind danach wie neu und fit für weitere 30 Jahre. Mit Diagnosesystem und Klimaanlage entsprechen sie dann neuestem Standard.

Nach 30-jährigem täglichem Einsatz werden nun 28 DUEWAG-Fahrzeuge unserer Serie 2100 general-überholt und für weitere 30 Jahre fit gemacht. Nicht nur aus Kostengründen hat sich die KVB für diesen Weg und damit gegen eine teure Neuanschaffung entschieden, die mit rund 3,2 Mio. € pro Fahrzeug immerhin fast doppelt so teuer gewesen wäre wie die nun angegangene Generalüberholung. Neben den ganz erheblichen Investitions-Einsparungen ist es aber auch die Zuverlässigkeit der alten Fahrzeuge, die die Entscheidung beeinflusst hat – und natürlich die Auslastung und die beim Umbau gewonnenen Erfahrungen der eigenen Werkstatt. Neben einer neuen Innenausstattung werden alle Antriebskomponenten von Grund auf überholt und die komplette Fahrzeugverkabelung erneuert. Neues Licht, neue Bremsen, neue Türen und zusätzlich ein modernes Fahrzeugdaten-Managementsystem mit integrierter Selbst Diagnosehilfe, das die späteren Wartungsarbeiten erleichtert, runden die Arbeiten an der Technik ab. Um den Komfort für Passagiere und Fahrer deutlich zu erhöhen, werden sowohl die Fahrerkabine als auch der Fahrgastraum vollständig überholt, neu aufgeteilt und mit Klimaanlage ausgestattet. Die neuen, größeren Stellflächen für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle werden im Bedarfsfall auch das Platzangebot für unsere Fahrgäste verbessern. Die ersten neuen 2100er, die jetzt 2400er heißen, an denen auch wegen der Optimierung der technischen Konstruktionen, der Materialbeschaffenheit, der Ablaufplanung der Arbeitsdurchführung und der umfangreichen Dokumentationen fast 22 Monate gearbeitet wurde, werden im November 2012 fertig sein. Nach diesen beiden Prototypen werden in den nächsten Jahren bis zu sieben Fahrzeuge pro Jahr umgebaut, so dass 2016 alle alten ‚Neuen‘ wieder im Einsatz sein können.

## VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Mit Beschluss vom 20. Juli 2011 hat der Aufsichtsrat der KVB AG den bisherigen Sprecher des Vorstandes, Herrn Jürgen Fenske, zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Vorausgegangen war durch Beschluss der Hauptversammlung – ebenfalls vom 20. Juli 2011 – eine entsprechende, ins Handelsregister eingetragene Satzungsänderung.

## Ausblick – Nachtragsbericht

Wie im Vorjahr blieben die sonst zum Beginn eines Jahres typischen moderaten Einbußen bei den Fahrgastzahlen auch im Januar und Februar 2012 aus. Dies begründet sich zum einen neben dem aktuell erneut leicht besseren Absatz von Zeitkarten für Erwachsene und Auszubildende – den Hauptteil haben hier Aktiv60-, KölnPass- und JobTickets sowie Schüler- und SemesterTickets – zum anderen mit dem zum Straßenkarneval grundsätzlich erhöhten Absatz von BarTickets, und zwar EinzelTickets ebenso wie Tages- und GruppenTickets.

So nahm unsere Fahrgastzahl während der ersten beiden Monate des Jahres 2012 insgesamt um 1,8 % auf 46,5 Mio. zu. Wegen dieses Anstiegs und der Tarifierhöhung zum 1. Januar 2012 erhöhten sich unsere Fahrgelderlöse insgesamt während der ersten beiden Monate im Vergleich zu den Vorjahreswerten um 4,4 % auf 35,3 Mio. €.

Nach der Abnahme durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) nahm die auf dem Betriebshof Nord in Köln-Niehl eingerichtete Ersatzleitstelle am 6. Januar 2012 planmäßig ihren Betrieb auf. Für die Umbauzeit der bisherigen Betriebsleitstelle auf dem Betriebshof West in Köln-Braunsfeld wird die gesamte Steuerung des KVB-Betriebes bis zum Frühjahr 2013 vom Betriebshof Nord aus erfolgen.

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens für 2011 von besonderer Bedeutung sein könnten, sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

## Ausblick – Prognosebericht

Während es im Herbst 2011 noch quasi als ausgemacht galt, dass auch der deutschen Wirtschaft eine Rezession droht, mehren sich inzwischen die Stimmen, dass unsere Wirtschaft auch 2012 – gestützt auf Export, Bau und Investitionen sowie eine gesunde Binnennachfrage – messbar zulegen wird, wenn auch von einer echten Erholung wohl erst 2013 gesprochen werden kann. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Eurokrise keine Überraschungen liefert. Das BIP wird 2012 nach Expertenmeinung um unter 1 % ansteigen und die Beschäftigtenzahl weiter zulegen.

Für das Jahr 2012 wird damit gerechnet, dass sich im ÖPNV der beständig leichte Zuwachs der letzten Jahre – zumindest in den Großstädten – weiter 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 leichten Anstieg unserer Fahrgastzahlen aus – nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit den 2011 umgesetzten Verbesserungen in unseren Bahn- und Busnetzen.

---

**GUTE GESCHÄFTS-  
ENTWICKLUNG ZUM  
JAHRESBEGINN 2012**

---

**Um 4,4 %**

**erhöhte Fahrgelderlöse und  
merklich gestiegene Fahrgast-  
zahlen lassen das Geschäfts-  
jahr 2012 gut beginnen.**

---

Auch aus diesem Grund sind wir  
optimistisch, dass die KVB ihre  
Wirtschaftsplanvorgabe für das  
Jahr 2012 erreichen wird.

---

**KONJUNKTURELLE  
ENTWICKLUNG**

---

**ÖPNV-NACHFRAGE**

## UNTERNEHMENS- ENTWICKLUNG

Wegen der zum 1. Januar 2012 vorgenommenen Tarifierung seitens des Zweckverbandes des VRS von durchschnittlich 3,4 %, die begründet ist durch die hohe Kostenbelastung wegen steigender Lohn-, Material- und Energiekosten, rechnen wir für das Geschäftsjahr 2012 gemäß unserem aktuellen Wirtschaftsplan mit Umsatzerlösen von rund 232 Mio. €, wovon die Verkehrserlöse rund 219 Mio. € ausmachen sollen.

Wir gehen davon aus, dass die KVB ihre Wirtschaftsplanvorgabe für 2012 von -88,0 Mio. € erreichen wird.

## INVESTITIONEN

### Positive

**Umsatzentwicklung wird unsere erwarteten Aufwandssteigerungen ausgleichen.**

Auch aus diesem Grund sind wir optimistisch, dass die KVB ihre Wirtschaftsplanvorgabe für das Jahr 2012 erreichen wird.

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2012 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen von 201,1 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 mehrjähriger Maßnahmen. Neu initiierte Maßnahmen betreffen zum Beispiel die Verlängerung der Stadtbahn-Linie 7 bis zur Ranzeler Straße, den Einbau von Videoanlagen in unsere Busse sowie die Einführung von BOS-Funk in der U-Bahn.

Für das Nord-Süd Stadtbahn-Projekt, unsere seit Jahren deutlich herausgehobene Neubaumaßnahme, steht 2012 auf dem Nord-Abschnitt die vorzeitige Teilinbetriebnahme des ersten Teilstücks vom Dom / HBF bis zur Haltestelle ‚Rathaus / Alter Markt‘ an, dem 2013 die Verlängerung bis zum ‚Heumarkt‘ folgen wird.

Gegenwärtig überlegt die KVB gemeinsam mit der Stadt Köln auch eine vorzeitige Teilinbetriebnahme der südlichen Strecke zwischen Rodenkirchen und der Haltestelle Severinstraße.

Von den vorgesehenen Betriebsinvestitionen entfallen außer auf die Nord-Süd Stadtbahn 51,4 Mio. € auf den übrigen Strecken- und Haltestellenausbau sowie 13,8 Mio. € auf zu beschaffende Stadtbahnwagen und Omnibusse; ferner 24,0 Mio. € auf die übrigen Investitionen.

Unsere zukunftsgerichteten Investitionen, die ganz überwiegend der Bindung und Hinzugewinnung von Fahrgästen dienen, konzentrieren sich auch in den kommenden Jahren auf die Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn zur besseren Anbindung des Kölner Südens und Entlastung der Betriebsengpässe in den Innenstadtunneln. Von den für 2012 eingeplanten Betriebsinvestitionen betreffen allein 111,8 Mio. € (55,6 %) dieses Projekt.

## FINANZIERUNG

Da die Investitionen voraussichtlich nur zu 18,8 % aus eigenen Mitteln finanziert werden können einschließlich einer Eigenkapitalzuführung von 5,3 Mio. €, kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 27,0 % eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden 54,2 % der geplanten Investitionsausgaben einschließlich der kurzzeitigen Vorfinanzierung von Zuschüssen (54,3 Mio. €) werden durch Fremdmittel gedeckt.



## Risiken / Chancen

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 in den letzten Geschäftsjahren unser Risikomanagementsystem zu einem Controlling-/Führungsinstrument weiterentwickelt.

Wie in den Vorjahren hat die KVB auch im Geschäftsjahr 2011 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen sowie 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 Risikomanagementsystems 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.

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 10370/2007 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.

---

## RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM

---

## RISIKEN UND CHANCEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

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 steigenden Energiekosten und des demografischen Wandels in Deutschland die Bedeutung des ÖPNV/SPNV in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter zunehmen. Auch darin liegt eine Chance 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 stößt die KVB laufend attraktivitätssteigernde Maßnahmen an, 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 Köln 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 AG zum einen ausreichend versichert ist und zum anderen genügend bilanzielle Vorsorge getroffen hat.

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 12 dieses Geschäftsberichtes abgedruckt.





# Jahresabschluss

---

- > *Gesamtleistung auch im Berichtsjahr spürbar gesteigert*
  - > *Unternehmensergebnis verbessert sich weiterhin*
  - > *Personalaufwand bleibt nahezu auf Vorjahresniveau*
- 

44	Bilanz
45	Gewinn- und Verlustrechnung
46	Anhang – Anlagenachweis
48	Anhang – Kapitalflussrechnung
49	Anhang – Erläuterungen



# Bilanz

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG zum 31. Dezember 2011

Aktiva	Anhangziffer	31.12.2011 €	31.12.2010 Tsd. €
<b>Anlagevermögen</b>	1		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.138.752	2.624
Sachanlagen		1.126.933.789	1.105.730
Finanzanlagen		9.516.958	10.027
		<b>1.139.589.499</b>	<b>1.118.381</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	2	16.289.739	15.853
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	86.685.793	37.036
Flüssige Mittel	4	1.856.505	2.184
		<b>104.832.037</b>	<b>55.073</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		58.223	36
		<b>1.244.479.759</b>	<b>1.173.490</b>

Passiva	Anhangziffer	31.12.2011 €	31.12.2010 Tsd. €
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	5	78.300.000	78.300
Kapitalrücklage	6	165.928.922	157.848
Andere Gewinnrücklagen		163.052	163
		244.391.974	236.311
<b>Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse</b>	7	565.387.056	549.036
<b>Rückstellungen</b>	8	110.252.619	109.914
<b>Verbindlichkeiten</b>	9	311.816.567	265.110
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	10	12.631.543	13.119
		<b>1.244.479.759</b>	<b>1.173.490</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG für das Geschäftsjahr 2011 (1. Januar – 31. Dezember 2011)

	Anhangziffer	2011 €	2010 Tsd. €
Umsatzerlöse	11	225.681.833	214.975
Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen		- 351.358	300
Andere aktivierte Eigenleistungen	12	4.841.258	5.562
<b>Gesamtleistung</b>		<b>230.171.733</b>	<b>220.837</b>
Sonstige betriebliche Erträge	13	42.646.772	33.008
Materialaufwand	14	- 103.383.969	- 100.797
Personalaufwand	15	- 171.448.082	- 169.497
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	16	- 32.859.505	- 33.445
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	- 25.503.753	- 23.568
Beteiligungsergebnis	18	936.629	752
Zinsergebnis	19	- 13.025.086	- 11.899
Abschreibungen auf Finanzanlagen	20	- 203.640	- 386
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>- 72.668.901</b>	<b>- 84.995</b>
Außerordentliches Ergebnis		0	- 1.627
Sonstige Steuern	21	- 282.757	- 303
<b>Unternehmensergebnis</b>		<b>- 72.951.658</b>	<b>- 86.925</b>
Erträge aus Verlustübernahme		72.951.658	86.925
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>-</b>	<b>-</b>

# Anlagenachweis

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG für das Geschäftsjahr 2011 (1. Januar – 31. Dezember 2011)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2011
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	21.492	1.028	0	322	22.842
Geleistete Anzahlungen	433	722	0	- 321	834
	<b>21.925</b>	<b>1.750</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>23.676</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	204.075	2.967	1	0	207.041
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	45.698	557	938	45.800	91.117
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	249.773	3.524	939	45.800	298.158
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	660.870	5.894	2.592	6.900	671.072
Fahrzeuge für den Personenverkehr	707.972	8.356	3.703	24.225	736.850
Maschinen und maschinelle Anlagen	41.725	1.062	613	398	42.572
Technische Anlagen und Maschinen	1.410.567	15.312	6.908	31.523	1.450.494
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	90.469	3.017	2.198	492	91.780
Fertige Anlagen	1.750.809	21.853	10.045	77.815	1.840.432
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	774.629	89.131	0	- 77.816	785.944
	<b>2.525.438</b>	<b>110.984</b>	<b>10.045</b>	<b>-1</b>	<b>2.626.376</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.414	100	0	0	1.514
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.434	0	222	0	1.212
Beteiligungen	11.364	0	0	0	11.364
Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen	490	0	245	0	245
Sonstige Ausleihungen	7.886	463	615	0	7.734
	<b>22.588</b>	<b>563</b>	<b>1.082</b>	<b>0</b>	<b>22.069</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>2.569.951</b>	<b>113.297</b>	<b>11.127</b>	<b>0</b>	<b>2.672.121</b>

	Kumulierte Investitions- zuschüsse Tsd. €	Zuschreibungen Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen Tsd. €	Buchwerte 31.12.2011 Tsd. €	Buchwerte 31.12.2010 Tsd. €	nachrichtlich: Abschreibungen des lfd. Jahres Tsd. €
	749	0	19.788	2.305	2.191	1.236
	0	0	0	834	433	0
	<b>749</b>	<b>0</b>	<b>19.788</b>	<b>3.139</b>	<b>2.624</b>	<b>1.236</b>
	101.777	0	62.541	42.723	41.851	1.854
	70.083	0	6.291	14.743	5.284	184
	171.860	0	68.832	57.466	47.135	2.038
	406.873	0	157.848	106.351	110.624	8.402
	342.892	0	245.991	147.967	143.452	15.531
	12.005	0	24.034	6.533	6.154	1.080
	761.770	0	427.873	260.851	260.230	25.013
	15.560	0	53.547	22.673	23.736	4.572
	949.190	0	550.252	340.990	331.101	31.623
	0	0	0	785.944	774.629	0
	<b>949.190</b>	<b>0</b>	<b>550.252</b>	<b>1.126.934</b>	<b>1.105.730</b>	<b>31.623</b>
	0	0	688	826	726	0
	0	0	0	1.212	1.434	0
	0	0	8.787	2.577	2.577	0
	0	0	0	245	490	0
	0	142	3.078	4.656	4.800	204
	<b>0</b>	<b>142</b>	<b>12.553</b>	<b>9.516</b>	<b>10.027</b>	<b>204</b>
	<b>949.939</b>	<b>142</b>	<b>582.593</b>	<b>1.139.589</b>	<b>1.118.381</b>	<b>33.063</b>

## 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:

	<b>2011</b>	2010
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Periodenergebnis	- 72.952	- 86.925
Saldo aus Zu-/Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	32.921	33.473
Zunahme der langfristigen Rückstellungen	273	345
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	- 957	- 957
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	- 597	- 1.158
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 1.279	- 2.131
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	94	7.911
<b>Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>- 42.497</b>	<b>- 49.442</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	597	1.275
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	- 109.581	- 157.765
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	74.439	51.483
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	- 1.750	- 1.147
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	- 563	- 568
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	1.081	999
<b>Cash flow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>- 35.777</b>	<b>- 105.723</b>
Einzahlungen aus Übernahme Jahresfehlbetrag	86.925	97.045
Konzernfinanzierung	- 62.802	66.022
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	8.081	8.500
Kapitaleinstellungen aus Neubewertung BilMoG	0	163
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	60.000	0
Auszahlungen aus der Tilgung von Ausleihungen und Krediten	- 14.257	- 15.150
<b>Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>77.947</b>	<b>156.580</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>- 327</b>	<b>1.415</b>
<b>Finanzmittelfonds am Anfang der Periode</b>	<b>2.184</b>	<b>769</b>
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>1.857</b>	<b>2.184</b>

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

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

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.

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.

---

**ANGABEN ZU FORM  
UND DARSTELLUNG**

---

**BILANZIERUNGS-  
UND BEWERTUNGS-  
METHODEN**

**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 marktkonformen 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.

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

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 Verkehrsbetriebe 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, das eine individualisierte Offenlegung der Vergütungen von Mitgliedern des Vorstandes, des Aufsichtsrates und ähnlichen Organen im Anhang des Jahresabschlusses vorsieht. 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.

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

Derartige Geschäfte wurden im Jahr 2011 nicht getätigt.

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

---

## CORPORATE GOVERNANCE

---

## SEGMENTBERICHT- ERSTATTUNG

---

## DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE

---

## LATENTE STEUERN

## Erläuterungen zur Bilanz

### 1 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Jahr 2011 ergeben sich aus dem Anlagenachweis auf den Seiten 46-47.

Anteilsbesitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis	
			Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	500	2010	–
Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Köln (Westigo)	100,0	200	2010	–
RC Data GmbH, Köln (RC Data)	100,0	20	2010	-8
KSV - Kölner Schulbusverkehr GmbH, Köln (KSV)	51,0	1.150	2010	1.050
Schilling Omnibusverkehr GmbH, Hürth (SOV)	49,0	1.914	2010	521
Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	25,5	449	2010/11 (30.9.)	371
RailConsult GmbH, Köln (RC) i.L.	25,0	–	–	–
Regionalverkehr Köln GmbH, Köln (RVK)	12,5	16.324	2010	2.791
VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG, Kommanditanteil	11,6	1.517	2010	-55

Eine Beteiligung von nominal 1 Tsd. € besteht außerdem an der beka GmbH, Köln.

Mit der KSG und der Westigo bestehen Organverträge mit Ergebnisausschlussvereinbarung.

### 2 Vorräte



	31.12.2011 Tsd. €	31.12.2010 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16.071	15.276
Unfertige Leistungen	150	501
Waren	69	76
<b>Gesamt</b>	<b>16.290</b>	<b>15.853</b>

### 3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände



	<b>31.12.2011</b>	31.12.2010
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.844	15.707
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	58.873	9.886
Sonstige Vermögensgegenstände	11.969	11.444
<b>Gesamt</b>	<b>86.686</b>	<b>37.037</b>

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

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

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 6,9 Mio. € (Vorjahr 4,2 Mio. €) Forderungen gegen die Stadt Köln. Hiervon entfallen 4,3 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, 4,0 beziehungsweise 4,1 Mio. € in die Kapitalrücklage ein.

### 7 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

Dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse wurden 74,4 Mio. € zugeführt; 58,1 Mio. € wurden mit dem Anlagevermögen verrechnet.

### 8 Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 47,4 Mio. € (Vorjahr 47,1 Mio. €) sowie sonstige Rückstellungen von 62,9 Mio. € (Vorjahr 62,8 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 5,14 % sowie Gehalts- und Rentensteigerungen von jährlich 2,5 % berechnet. Der Zinssatz entspricht dem sich zum 30. November 2011 ergebenden, von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen, durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre bei einer Restlaufzeit der Pensionsverpflichtungen von 15 Jahren.

Für den 31. Dezember 2011 wurde ebenfalls ein Zinssatz von 5,14 % veröffentlicht, so dass eine Berechnung der Rückstellungen zum Bilanzstichtag zu keinen Abweichungen geführt hätte.

Bei der Umstellung der Rückstellungen für Pensionen und Deputate zum 1. Januar 2010 im Rahmen des BilMoG ergab sich bei beiden Rückstellungen im Vergleich zum alten Ansatz zum 31. Dezember 2009 ein niedrigerer Wert. Diese Rückstellungen wurden unter Anwendung des Wahlrechts des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB mit ihrem Betrag zum 31. Dezember 2009 beibehalten. Auch zum 31. Dezember 2011 wurde der höhere alte Ansatz beibehalten. Hieraus ergibt sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 eine Überdeckung von insgesamt 2,5 Mio. €.



#### Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	<b>31.12.2011</b>	31.12.2010
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Versorgungsverpflichtungen	34.579	34.306
Sachleistungsverpflichtungen	12.795	12.795
<b>Gesamt</b>	<b>47.374</b>	<b>47.101</b>

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 2011 127,6 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Verpflichtungen:



#### Sonstige Rückstellungen

	<b>31.12.2011</b>	31.12.2010
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
- für den Personal- und Sozialbereich	39.731	39.118
- für Instandhaltung	8.809	11.455
- für Haftpflichtleistungen	1.037	962
- für Umweltschutz	311	460
- Übrige	12.991	10.818
<b>Gesamt</b>	<b>62.879</b>	<b>62.813</b>

Von den sonstigen Rückstellungen haben 9,3 Mio. € (Vorjahr 9,9 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 5,14 %, der von der Deutschen Bundesbank für den 30. November 2011 festgesetzt wurde, angewendet sowie Gehaltssteigerungen von 2,5 % beziehungsweise bei den Beihilfeverpflichtungen Kostensteigerungen von 3,0 % berücksichtigt. Auch hier hätten sich bei der Berechnung zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 keine Abweichungen ergeben, da sich der Zinssatz nicht veränderte.

Bei den Rückstellungen für Jubiläen ergab sich aus der Umstellung im Rahmen des BilMoG zum 1. Januar 2010 ein niedrigerer Wert im Vergleich zum Ansatz zum 31. Dezember 2009. Unter Anwendung des Wahlrechts des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB wurde diese höhere Rückstellung auch zum 31. Dezember 2011 beibehalten. Zum Bilanzstichtag ergibt sich hieraus ein Überdeckungsbetrag von 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.

## 9 Verbindlichkeiten



	Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2011	31.12.2010
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.570	39.601	202.875	259.046	210.985
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	50	–	–	50	547
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.434	–	–	22.434	22.628
davon					
- gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(122)	–	–	(122)	(395)
- gegenüber verbundenen Unternehmen	(33)	–	–	(33)	(25)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.372	12.296	–	14.668	16.972
Sonstige Verbindlichkeiten	10.942	4.677	–	15.619	13.978
davon					
- gegenüber verbundenen Unternehmen	(1.000)	(–)	(–)	(1.000)	(1.000)
- aus Steuern	(1.327)	(–)	(–)	(1.327)	(1.307)
- im Rahmen der sozialen Sicherheit	(–)	(–)	(–)	(–)	(12)
<b>Gesamt</b>	<b>52.368</b>	<b>56.574</b>	<b>202.875</b>	<b>311.817</b>	<b>265.110</b>
Vorjahr	73.052	60.845	131.213		

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 5,6 Mio. € (Vorjahr 5,3 Mio. €) Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 5. Vermögensbildungsgesetzes enthalten.

## 10 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 204,0 Mio. €, davon 119,1 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden. Für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen jährliche Zahlungsverpflichtungen, die 2011 10,0 Mio. € betrugen.

Aus Leasingverträgen für fünf Dienstwagen und einen Omnibus ergeben sich Zahlungsverpflichtungen von 279 Tsd. €.

Am 22. Juni 2011 wurde von der KVB eine Freistellungserklärung gegenüber der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg GmbH i.L. in Höhe von 3,7 Mio. € abgegeben. Für den ergebniswirksamen Teil wurde im Jahresabschluss 2011 eine Rückstellung in angemessener Höhe gebildet.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## 11 Umsatzerlöse



	<b>2011</b> Tsd. €	2010 Tsd. €
Fahrgelderlöse	193.911	184.474
Abgeltungszahlungen	14.578	13.882
Periodenfremde Verkehrserlöse	141	1.013
Übrige Verkehrserlöse	2.997	2.629
Verkehrserlöse gesamt	211.627	201.998
Sonstige Umsatzerlöse	14.055	12.977
<b>Gesamt</b>	<b>225.682</b>	<b>214.975</b>

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

## 12 Andere aktivierte Eigenleistungen

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

## 13 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 42,6 Mio. € (Vorjahr 33,0 Mio. €) enthalten im Wesentlichen Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre, Zuschüsse, Schadenersatzleistungen sowie Miet- und Pachteinnahmen.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen sind wie im Vorjahr 2,9 Mio. € periodenfremd.

## 14 Materialaufwand



	2011 Tsd. €	2010 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	44.203	41.404
Bezogene Leistungen	59.181	59.393
<b>Gesamt</b>	<b>103.384</b>	<b>100.797</b>

## 15 Personalaufwand



	2011 Tsd. €	2010 Tsd. €
Löhne und Gehälter einschl. sonstiger Personalaufwendungen	132.408	130.598
Soziale Abgaben	26.505	25.651
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	12.535	13.248
- davon Altersversorgung	(11.533)	(12.181)
<b>Gesamt</b>	<b>171.448</b>	<b>169.497</b>

Im Jahresdurchschnitt betrug die Anzahl der Arbeitnehmer 3.122 (Vorjahr 3.082); einschließlich der 113 (Vorjahr 106) Auszubildenden betrug die durchschnittliche Gesamtzahl im Berichtsjahr 3.235 (Vorjahr 3.188).

## 16 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Von den handelsrechtlichen Abschreibungen von 32,9 Mio. € entfallen 31,7 Mio. € (Vorjahr 31,4 Mio. €) auf Sachanlagen und 1,2 Mio. € (Vorjahr 2,0 Mio. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände.

## 17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Mio. € auf 25,5 Mio. €. Neben Vertriebs- und Verwaltungskosten sind hier vor allem Umlagen der Konzernunternehmen und Aufwendungen für Versicherungen ausgewiesen. Im Übrigen sind hier unter anderem Mieten, Pachten, Gebühren und Beiträge sowie Aufwendungen für externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiter enthalten.

## 18 Beteiligungsergebnis



	<b>2011</b>	2010
	Tsd. €	Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	715	729
- davon aus verbundenen Unternehmen	(686)	(407)
Erträge aus Gewinnabführungen	264	106
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-42	-83
<b>Gesamt</b>	<b>937</b>	<b>752</b>

Ausgewiesen sind hier im Wesentlichen die Erträge aus den verbundenen Unternehmen DKS von 151 Tsd. € (Vorjahr 145 Tsd. €) und KSV von 535 Tsd. € (Vorjahr 262 Tsd. €), die Gewinnabführung der KSG sowie die Übernahme des Verlustes der Westigo.

## 19 Zinsergebnis



	<b>2011</b>	2010
	Tsd. €	Tsd. €
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	103	112
- davon aus verbundenen Unternehmen	(65)	(72)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	53	52
- davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.181	-12.063
- davon an verbundene Unternehmen	(-2.132)	(-1.715)
- davon Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen nach BilMoG	(-1.394)	(-1.376)
<b>Gesamt</b>	<b>-13.025</b>	<b>-11.899</b>

## 20 Abschreibungen auf Finanzanlagen

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

## 21 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten vor allem Grund- und Kraftfahrzeugsteuer.

# Sonstige Angaben

## Honorar des Abschlussprüfers

Für das Honorar des Abschlussprüfers 2011, WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, wurden Rückstellungen für die Jahresabschlussprüfung von 121 Tsd. € und für sonstige Prüfungen und Testate im Zusammenhang mit der Jahresabschlussprüfung von 19 Tsd. € gebildet.

## Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) mit Sitz in Köln; die SWK hält 90 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.

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



Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates stellten sich im Jahr 2011 auf 50,8 Tsd. € (Vorjahr 140,4 Tsd. €). Dieser Betrag verteilt sich wie folgt auf die Aufsichtsratsmitglieder der KVB AG:

	Gesamtbezüge Tsd. €
Wilfried Kuckelkorn	8,2
Peter Densborn*	6,3
Hermann-Josef Doerfner*	1,8
Susana dos Santos Herrmann	1,5
Leo Hambloch*	1,3
Stefan Heimlich*	2,8
Gerd Hösbacher*	1,8
Manfred Juchem*	1,8
Werner Kircher*	1,8
Christtraut Kirchmeyer	1,8
Harald Kraus*	1,8
Peter Kron	1,8
Peter Meyer*	4,4
Lars Möller	1,5
Karsten Möring	1,3
Robert Stockhausen*	1,8
Bernd Streitberger	1,3
Bettina Tull	4,1
Michael Weisenstein	1,8
Andreas Wolter	1,5

\* Arbeitnehmervertreter/-in

Für Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2011 unverzinsliche Darlehen von 19.640 €, die diesen entsprechend der für alle KVB-Mitarbeiter geltenden „Richtlinie für die Vergabe von Wohnraumdarlehen im Stadtwerke Köln Konzern“ gewährt wurden. 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 1.327,8 Tsd. € (Vorjahr 1.161,6 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung</i>	<i>Tantieme</i>	<i>Sach- und sonstige Bezüge*</i>	<i>Insgesamt</i>
	<i>in Tsd. €</i>	<i>in Tsd. €</i>	<i>in Tsd. €</i>	<i>in Tsd. €</i>
Jürgen Fenske	229,8	123,4	11,4	364,6
Peter Hofmann	208,9	123,4	11,8	344,1
Jörn Schwarze	208,9	23,0	16,0	247,9
Kuno Weber	232,1	123,4	15,7	371,2
<b>Vorstand gesamt</b>	<b>879,7</b>	<b>393,2</b>	<b>54,9</b>	<b>1.327,8</b>

\* erfolgsunabhängige Bezüge

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 des Vertrages von 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 sechs 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 Weber hat nach Ablauf seines Anstellungsvertrages einen Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehaltes in Höhe seines 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 dem älteren Vertrag von 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:

	Erreichter Vers.-%-Satz	Erreichbarer Vers.-%-Satz	Zuführung zur Pensions- rückstellung in Tsd. €	Barwert per <b>31.12.2011*</b> in Tsd. €
Jürgen Fenske	46 %	62 %	163,7	510,1
Peter Hofmann	44 %	65 %	87,7	225,0
Jörn Schwarze	42 %	65 %	128,5	155,6
Kuno Weber	52 %	54 %	277,3	1.694,9

\* nachrichtlich

Die nachrichtlich angegebenen Werte ergeben sich aus der versicherungsmathematischen Berechnung zum 31. Dezember 2011. 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:

	<i>Tsd. €</i>
Jürgen Fenske	17,9
Peter Hofmann	2,2
Jörn Schwarze	3,3
Kuno Weber	0,5

Die Vergütungen beinhalten ausschließlich erfolgsunabhängige Bestandteile.

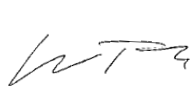
Für Vorstandsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2011 unverzinsliche Wohnungsbaudarlehen von 11.700 €, die diesen entsprechend der für alle KVB-Mitarbeiter geltenden „Richtlinie für die Vergabe von Wohnraumdarlehen im Stadtwerke Köln Konzern“ gewährt wurden. Nach sieben tilgungsfreien Jahren beträgt der Rückzahlungsbetrag 4 % pro Jahr.

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden an Pensionen 1.415.431 € aufgewendet; für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen von 18.655.644 €.

Köln, den 31. März 2012

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft

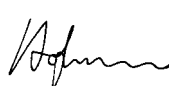
**Der Vorstand**



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 2011 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 14. Mai 2012

WIBERA Wirtschaftsberatung AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Josef Rakel

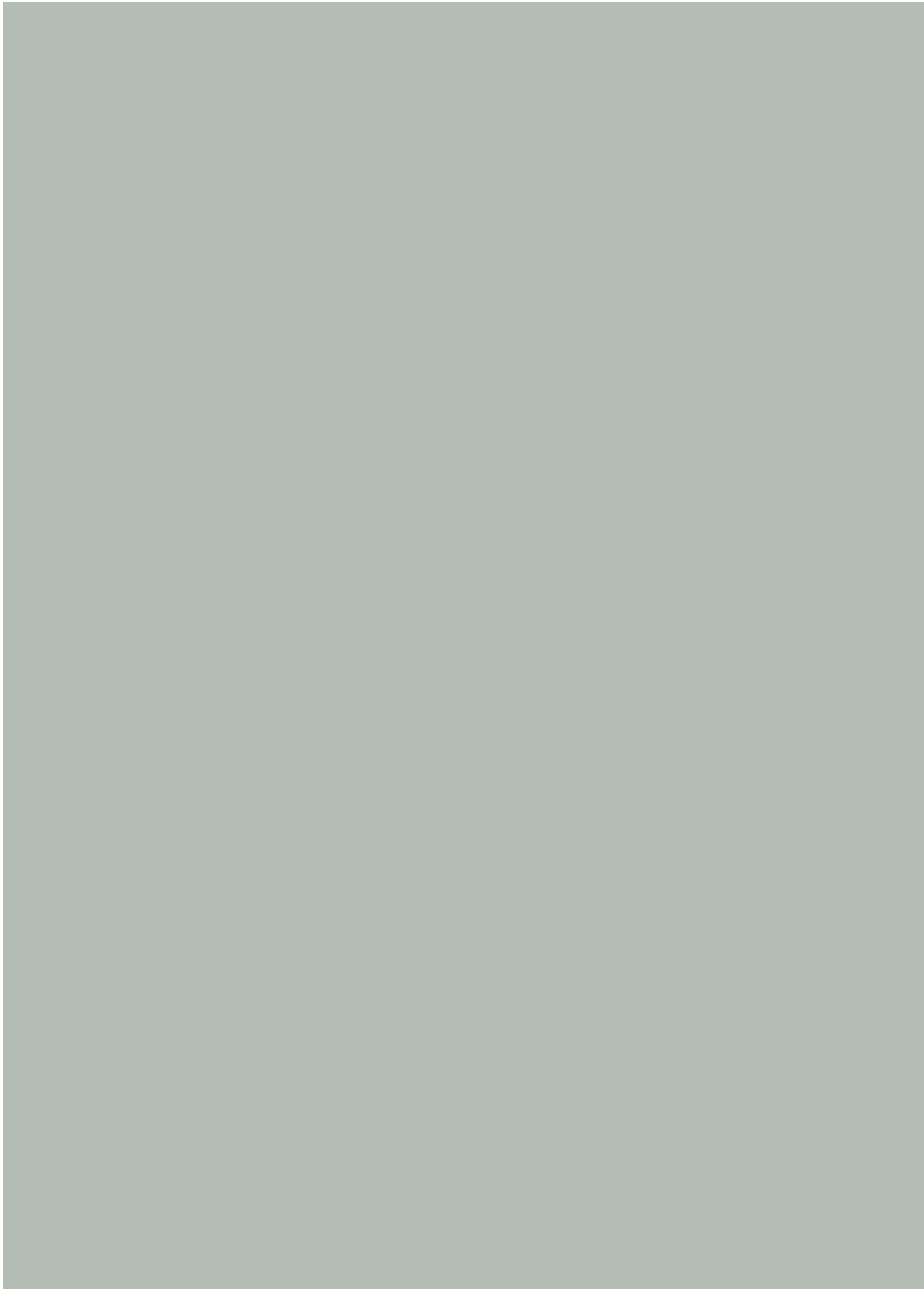
Wirtschaftsprüfer



Ludger Brinkmann

Wirtschaftsprüfer







# Anlagen

---

68	Glossar / Stichwortverzeichnis
77	Abkürzungsverzeichnis
78	Zehnjahresübersichten

## Branchenübliche Fachausdrücke

		Seite
<b>Abgeltungszahlungen</b>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ im Ausbildungsverkehr für die verbilligte Beförderung von Auszubildenden, Schülern und Studenten gem. § 45a PBefG (Personenbeförderungsgesetz)/§ 6a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz),</li> <li>→ für die Freifahrt von Schwerbehinderten im <b>ÖPNV</b> gem. § 148 SGB IX,</li> <li>→ für verbundbedingte Mindererlöse.</li> </ul>	22, 56, 71
<b>Ausbildungsverkehr</b>	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.	22, 68
<b>BarTicket</b>	Fahrausweis, der am Automaten oder in einem KundenCenter gekauft wird und kein ZeitTicket ist.	19, 20, 37
<b>Betrauerung</b>	Festlegung durch die öffentliche Hand, welche Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung finanziert werden.	68
<b>Betriebsleistung</b>	Verkehrsangebot in einem bestimmten Zeitraum, wird in Wagen-km und Platz-km gemessen.	70, 71
<b>Durchschnittserlös</b>	Quotient aus <b>Fahrgelderlösen</b> eines Abrechnungszeitraumes und der Zahl der (entgeltlichen) Beförderungsfälle des gleichen Zeitraumes.	22, 23
<b>Fahrgelderlös</b>	Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.	22, 37, 56, 68, 71
<b>Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen</b>	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.	68

		Seite
<b>HandyTicket</b>	Einzelfahrausweis, der per Mobiltelefonat geordert und binnen Sekundenfrist auf dem Handydisplay angezeigt wird; bezahlt wird per Abbuchung.	20
<b>Individualverkehr</b>	Verkehr, der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit privaten Motorfahrzeugen abgewickelt wird.	69
<b>InternetTicket</b>	Fahrausweis, der dem registrierten Nutzer, von dem er via Internet geordert wird, zum Ausdrucken an eine Mail-Adresse gesendet wird; bezahlt wird per Abbuchung.	21
<b>JobTicket</b>	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den ein Unternehmen seinen Mitarbeitern für die täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte kostengünstig überlässt.	20, 22, 37
<b>Linienverkehr</b>	Regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. <b>L.</b> setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.	12, 19, 21, 34, 69, 71
<b>Marketing</b>	Sammelbegriff für alle Maßnahmen, die der Absatzförderung dienen.	69
<b>MonatsTicket</b>	<b>Zeitfahrausweis</b> , der einen Monat gültig ist.	20
<b>Nahverkehr</b>	Beförderung von Fahrgästen in einem Umkreis von 50 km um die Ortsmitte, wobei eine Großstadt auch mehrere Ortsmittelpunkte haben kann.	2, 10, 13, 32
<b>Niederflurfahrzeuge</b>	Busse, Stadt- und Straßenbahnen mit abgesenktem Fahrzeugboden, der insgesamt zu einer fahrgastfreundlicheren Einstiegssituation führt und insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die ÖPNV-Benutzung erleichtern soll.	25, 26, 35
<b>Öffentlicher Personen- nahverkehr (ÖPNV)</b>	Form der Personenbeförderung mit Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen, Taxen und Wasserfahrzeugen im <b>Linienverkehr</b> und in Sonderformen des Linienverkehrs, bei denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eine Reichweite von nicht mehr als 50 km hat.	2, 12, 13, 15, 18, 19, 22, 32, 34, 35, 37, 39, 40, 51, 68, 69, 70, 71, 76, 77

		Seite
<b>Park + Ride-Platz</b>	Spezieller Parkplatz, in der Regel außerhalb der Innenstädte, zur kombinierten Benutzung von privaten Personenkraftwagen (PKW) und öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei der PKW als Zubringer zur Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels dient und dort auf dem <b>P</b> abgestellt wird.	77, 78
<b>Personenkilometer</b>	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt. (Nachfrageorientierte) Messzahl für die Verkehrsleistung des Personenverkehrs.	18, 78
<b>Platzkilometer</b>	Produkt aus den gefahrenen <b>Wagenkilometern</b> und der (durchschnittlichen) Platzzahl der eingesetzten Fahrzeuge. (Angebotsorientierte) Messzahl für die Betriebsleistung im Personenverkehr.	78
<b>RBBL</b>	Rechnergesteuertes Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem im ÖPNV zur Minimierung von Verlustzeiten sowie zur Erfassung der aktuellen Fahrzeugstandorte zur Berechnung von Fahrplanabweichungen. Beinhaltet auch Technik zur Störungsbeseitigung, Fahrgastinformation sowie zur Beeinflussung von Lichtsignalen.	77
<b>Reiseweite, mittlere</b>	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.	70
<b>Restrukturierung</b>	Steuerung der betrieblichen Erlös- und Kostenentwicklung zur Erreichung beziehungsweise Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit am Markt.	14, 24, 39
<b>Schildvortrieb</b>	Verfahren zur Herstellung von Tunnelstrecken, z.B. im U-Bahnbau, bei dem mithilfe eines lasergesteuerten Schneid- und Fräskopfes das Erdreich gelöst wird, um es anschließend wegspülen und die entstandene Röhre unmittelbar mit Beton-Tübbingen versteifen zu können.	70
<b>SchülerTicket</b>	Stark rabattierter Dauerfahrausweis mit VRS-netzweiter Gültigkeit, den Schüler weiterführender Schulen für die täglichen Wege von und zur Schule erhalten und mit einer monatlichen, nach Teilnehmerquote gestaffelten Gebühr bezahlen.	20

		Seite
<b>Schülerverkehr, freigestellter</b>	Schülerverkehr gemäß § 1 Nr. 4 d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungstarifes (Freistellungsverordnung).	71
<b>Schwerbehinderten-Freifahrt</b>	Gemäß § 148 SGB IX erhalten ÖPNV-Unternehmen als Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter, die aufgrund ihrer eingeschränkten Bewegungsfähigkeit kostenfrei befördert werden müssen, Erstattungsleistungen.	22, 68
<b>SemesterTicket</b>	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den Studenten für die täglichen Wege von und zur Hochschule erhalten und mit der Einschreibegebühr semesterweise bezahlen.	20, 22, 37
<b>Sonderverkehr</b>	Bedarfsorientiertes Verkehrsangebot außerhalb des <b>Linienverkehrs</b> .	20
<b>Verkehrserlöse</b>	Umsatzerlöse im <b>ÖPNV (Fahrgelderlöse, Abgeltungszahlungen, übrige Verkehrserlöse)</b> .	22, 23, 38, 56
<b>Verkehrsleistung</b>	Die im Verkehr in Anspruch genommene Leistung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Sie wird im ÖPNV in Personen-km gemessen.	18, 34, 51, 70, 78
<b>Wagenkilometer</b>	Auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein <b>W.</b> wird geleistet, wenn ein Fahrzeug 1 Kilometer zurücklegt.	70, 78
<b>ZeitTicket</b>	Bezeichnung für Fahrausweis mit unbeschränkter Fahrtenzahl innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.	19, 20, 22, 68

# Finanztechnische Fachausrücke

		Seite
<b>Abschreibungen</b>	Rechentechnisches Verfahren zur Erfassung der Wertminderung von Vermögensgegenständen infolge Alterung oder Verschleiß. Als Begriff des unternehmerischen Rechnungswesens wird zum einen unter <b>A.</b> die Buchung eines Aufwandes zu Lasten eines aktiven Bestandskontos verstanden (bilanzielle <b>A.</b> ). Zum anderen bezeichnet <b>A.</b> die Erfassung und Verrechnung des betriebsbedingten Werteverzehrs mehrjährig zu nutzender Vermögensgegenstände in der Kostenrechnung (kalkulatorische <b>A.</b> ).	24, 25, 45, 47, 48, 49, 50, 57, 59, 75, 76, 80
<b>Anlagevermögen</b>	Vermögensgegenstände, die zur dauerhaften Nutzung bestimmt sind.	26, 27, 44, 45, 46, 52, 53, 57, 73, 76, 80
<b>Aufwanddeckungsgrad</b>	Verhältnis der gesamten Erträge zu den gesamten Aufwendungen des gleichen Zeitraumes.	2, 18, 25, 80
<b>Barwertvorteil</b>	Einmalige, im Voraus zu leistende Zahlung eines Leasingfonds oder Trustes an den Eigentümer von Leasinggegenständen für die Ausübung von Nutzungsrechten an diesen Gegenständen. Der <b>B.</b> ergibt sich aus der Differenz des Barwertes der Mietraten zwischen Hauptmietvertrag und Untermietvertrag.	56, 48
<b>Cash flow</b>	Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Sie zeigt an, welche (freien) Mittel zur Schuldentilgung oder für <b>Investitionen</b> zur Verfügung stehen. Der <b>C.</b> wird als Reingewinn zuzüglich Aufwendungen, die keine Ausgaben sind, vermindert um Erträge, die zu keinen Einzahlungen geführt haben, definiert.	28, 39, 48, 73, 74, 80
<b>Eigenkapital</b>	Gesamtwert des Vermögens eines Unternehmens (Aktiva) abzüglich der vorhandenen Schulden. Das <b>E.</b> setzt sich bei Aktiengesellschaften grundsätzlich zusammen aus dem Grundkapital, der <b>Kapital-</b> und der Gewinn <b>rücklage</b> , dem Gewinn- oder Verlustvortrag sowie dem Jahresüberschuss oder -fehlbetrag. Bei der Ermittlung des <b>E.</b> wurden 50 % des <b>Sonderpostens mit Rücklageanteil</b> mit einbezogen.	26, 27, 44, 52, 73, 74, 80
<b>Eigenkapitalquote</b>	Verhältnis der <b>Eigenkapital</b> summe zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).	26, 27, 80
<b>Finanzschulden</b>	Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Darlehen und Hypotheken.	26, 27, 74, 80

		Seite
<b>Flüssige Mittel</b>	Guthaben in Form von Kassenbeständen und Gutschriften bei Kreditinstituten.	27, 44, 53
<b>Fremdkapital</b>	Teil des Gesamtkapitals, der dem Unternehmen von außen zur Verfügung gestellt wird, getilgt und in der Regel auch verzinst werden muss. Zum <b>F.</b> gehören z.B. Darlehen sowie Bank- oder Lieferantenkredite. Bei der Ermittlung des <b>F.</b> wurden 50 % des <b>Sonderpostens mit Rücklageanteil</b> mit einbezogen.	27, 73, 80
<b>Fremdkapital, kurzfristiges</b>	<b>Fremdkapital</b> mit einer (Rest-)Laufzeit von bis zu einem Jahr.	80
<b>Fremdkapital, langfristiges</b>	<b>Fremdkapital</b> mit einer (Rest-)Laufzeit von über einem Jahr.	73
<b>Gesamtkostenverfahren</b>	Produktionskostenorientierte Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung, bei der die gesamten im Geschäftsjahr angefallenen Erträge und Aufwendungen nach Arten angegeben sind. Der Ausweis der Posten ist periodenbestimmt und unabhängig davon, in welcher Beziehung sie zu den Umsatzerlösen stehen.	49
<b>Gesamtleistung</b>	Summe der Umsatzerlöse, der Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen und der anderen aktivierten Eigenleistungen einer bestimmten Rechnungsperiode.	24, 25, 29, 42, 45, 74, 75, 80
<b>Investitionen</b>	Bindung <b>flüssiger Mittel</b> in Gegenständen des <b>Anlagevermögens</b> . Sie können nach der Art des Objektes (Sach-, Finanz- und immaterielle <b>I.</b> ), nach ihrem Zweck (z.B. Gründungs-, Ersatz-, Rationalisierungs- oder Erweiterungsinvestitionen) oder nach ihrer Funktion (z.B. Forschungs-, Fertigungs- oder Absatzinvestitionen) unterschieden werden.	17, 25, 26, 28, 37, 38, 48, 72, 74, 80
<b>Kapitalflussrechnung</b>	Darstellung der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschafteten und der sonstigen Finanzierungsmittel (Mittelherkunft) und Offenlegung der Mittelverwendung. In der <b>K.</b> gem. DRS2 sind die Zahlungsströme getrennt nach den <b>Cash flows</b> aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit gegliedert.	28, 43, 48
<b>Kapitalrücklage</b>	<b>Rücklage</b> , bei der Vermögenswerte von außen (z.B. Zuzahlungen, die Gesellschafter in das <b>Eigenkapital</b> leisten) zufließen.	44, 53



		Seite
<b>Materialintensität</b>	Verhältnis des Materialaufwandes zur <b>Gesamtleistung</b> .	80
<b>Netto-Finanzierungsquote</b>	Quotient aus <b>Cash flow</b> eines Zeitraumes und <b>Netto-Investitionen</b> im gleichen Zeitraum.	74
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>Investitionen</b> eines Unternehmens nach Absetzung verrechneter Investitions <b>zuschüsse</b> für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge.	74, 80
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>Finanzschulden</b> eines Unternehmens nach Abzug der <b>flüssigen Mittel</b> .	26
<b>Niederstwertprinzip</b>	Vorschrift, nach der am Bilanzstichtag bei Gegenständen des <b>Umlaufvermögens</b> von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dann abgewichen werden muss, wenn der Börsen- oder Marktpreis niedriger ist (§ 255 Abs. 2 HGB).	50
<b>Organschaft</b>	Finanzielle, wirtschaftliche und organisatorische Eingliederung eines Unternehmens in ein anderes, bei der der unternehmerische Wille des anderen Unternehmens (Muttergesellschaft) maßgebend ist. Die <b>O.</b> bildet auch die steuerliche Basis für die bei Verkehrsbetrieben und Energieversorgungsunternehmen häufig anzutreffenden Holdinggesellschaften.	18, 51, 54, 59
<b>Personalintensität</b>	Verhältnis des Personalaufwandes zur <b>Gesamtleistung</b> .	25, 80
<b>Produktivität</b>	Verhältnis von Ausbringung zu Einsatz. Die <b>P.</b> kann durch Mengen- oder Wertgrößen ausgedrückt werden.	13, 29
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	Zahlungen, die schon in der Berichtsperiode im Voraus geleistet (aktiver <b>R.</b> ) beziehungsweise im Voraus erhalten (passiver <b>R.</b> ) wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.	44, 48, 56, 77
<b>Rentabilität</b>	Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital.	74
<b>Richttafeln 2005 G</b>	In der Pensionsversicherungsmathematik verwendete Tabellen von Klaus Heubeck, die über eine Vielzahl von Wahrscheinlichkeiten, so Sterbe- und Invalidisierungswahrscheinlichkeit, getrennt nach Alter und Geschlecht, Aufschluss geben.	54, 55
<b>Rücklage</b>	Teil des <b>Eigenkapitals</b> , der über das gezeichnete Kapital eines Unternehmens hinaus zur Verfügung steht. Die <b>R.</b> dient z.B. dem Gläubigerschutz (Kapitalsicherung) und der Selbstfinanzierung.	73, 75

		Seite
<b>Rückstellungen</b>	Verbindlichkeiten, die am Bilanzstichtag hinsichtlich ihrer Höhe oder/und ihrer Fälligkeit noch ungewiss sind, z.B. für unterlassene Instandhaltungen, Pensionen und sonstige Ansprüche.	26, 27, 44, 48, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 62
<b>Sachanlagenintensität</b>	Verhältnis der Sachanlagen zum Gesamtvermögen (Bilanzsumme).	80
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	Beträge in der Handelsbilanz, die aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften zu Ergebnisminderungen führen. <b>S.</b> sind entweder steuerfreie <b>Rücklagen</b> , die erst bei ihrer Auflösung zu versteuern sind, oder über die handelsüblichen Vorschriften hinausgehende <b>Abschreibungen</b> .	75
<b>Umlaufvermögen</b>	Sammelbegriff für Vermögensgegenstände in der Bilanz, die gewöhnlich nur für einen kurzen Zeitraum im Unternehmen verbleiben. Zum <b>U.</b> gehören z.B. das Vorratsvermögen, Forderungen, Bankguthaben und Kassenbestände.	26, 44, 74, 80
<b>Umsatzrentabilität</b>	Verhältnis des Unternehmensergebnisses (vor Ertragsteuern und Zinsaufwand) zu den Umsatzerlösen.	80
<b>Unternehmensleistung</b>	Zwischensumme der betrieblichen Wertschöpfungsrechnung bezogen auf den Entstehungsteil. Sie ergibt sich aus den um sämtliche Erträge, die sich nicht aus der Verfolgung der Zielsetzung des Unternehmens ergeben, reduzierten Gesamterträgen des Unternehmens im Wirtschaftsjahr.	75
<b>Vorleistung</b>	Abzugsposition der auf den Entstehungsteil bezogenen betrieblichen Wertschöpfungsrechnung. Sie ergibt sich aus den durch andere Unternehmen erbrachten Material- und Dienstleistungen sowie den planmäßigen Abschreibungen und Wertberichtigungen im Wirtschaftsjahr.	75
<b>Wertschöpfung</b>	Maßstab für die volkswirtschaftliche Leistung eines Unternehmens. Sie weist als Bindeglied zwischen der betrieblichen Rechnungslegung und der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung den Beitrag des Unternehmens zur volkswirtschaftlichen Gesamtleistung, dem Sozialprodukt, aus. Bei der Entstehungsrechnung ergibt sich die <b>W.</b> als Differenz zwischen der Unternehmensleistung und den Vorleistungen. Die Verteilungsrechnung ermittelt die <b>W.</b> aus den Einzelkomponenten Arbeit, Staat und Kapital.	51

		Seite
<b>Zuschreibungen</b>	Erhöhung des Buchwertes von Gegenständen des <b>Anlagevermögens</b> als Folge einer Wertzunahme, ohne dass sich die Substanz oder Wesensart des Vermögensgegenstandes geändert hat, oder als Korrektur übermäßiger <b>Abschreibungen</b> früherer Rechnungsperioden.	47
<b>Zuschüsse</b>	Finanzielle Zuwendungen, die nicht in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit einer Gegenleistung des Berechtigten stehen und die nicht oder nur bedingt rückzahlbar sind. <b>Z.</b> werden im ÖPNV-Bereich als <b>Investitionszuschuss</b> , z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, oder zur Deckung eines bestimmten Aufwandes, z.B. für <b>Abgeltungs-</b> oder <b>Ausgleichszahlungen</b> gemäß §§ 45a PBefG/6a AEG, gewährt.	24, 38, 57

# Abkürzungsverzeichnis

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

# Zehnjahresübersicht

	2002	2003	2004	2005	
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)					
Einwohner	1.020.116	1.020.603	1.022.627	1.023.101	
Haushalte	515.761	516.838	523.733	528.823	
Schüler (15.10.)	149.336	150.713	151.385	151.758	
Studenten (31.10.)	85.217	85.183	70.413	71.675	
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.)	466.453	452.782	439.882	435.199	
Arbeitslose (Jahresmittel)	53.633	60.213	60.176	68.313	
zugelassene Kfz	481.867	477.900	475.114	474.578	
Kfz-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	562	557	552	550	
Mitarbeiter (31.12.)					
Arbeitnehmer	3.253	3.111	3.044	3.037	
Auszubildende	98	97	104	107	
Gesamt	3.351	3.208	3.137	3.144	
Veränderung zum Vorjahr (in %)	0,6	-4,3	-2,2	0,2	
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)					
Haltestellen					
Stadtbahn	222	221	221	221	
Bus	653	649	654	657	
Fahrzeuge					
Stadtbahn	359	362	363	369	
Bus	205	207	202	204	
Anzahl der Linien					
Stadtbahn	15	15	15	15	
Bus	40	39	44	44	
Linienlänge (in km)					
Stadtbahn	287	288	288	284	
Bus	469	472	526	525	
Park + Ride-Plätze	4.680	4.680	4.814	4.814	
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)					
Wagenkilometer	53,4	55,0	54,2	53,6	
Platzkilometer	7.541	7.687	7.691	7.674	
Personenkilometer	1.273	1.289	1.280	1.337	
Fahrgäste	238,8	241,9	240,1	247,1	
Veränderung zum Vorjahr (in %)	2,2	1,3	-0,7	2,9	
Platzausnutzung (in %)	16,9	16,8	16,6	17,4	
Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	184	186	184	189	

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	1.024.346	1.025.094	1.019.328	1.020.303	1.027.504	1.036.117
	531.290	532.513	530.429	531.197	537.017	542.261
	150.895	151.057	150.463	150.491	150.152	150.335
	70.793	67.402	68.677	70.027	72.218	n.n.
	434.341	443.668	456.912	460.210	462.582	475.258
	66.504	59.979	54.926	54.005	51.961	49.564
	477.683	480.071	484.153	487.761	496.158	499.909
	552	554	562	565	571	571
	3.070	3.103	3.052	3.041	3.090	3.143
	107	111	110	114	124	131
	3.177	3.214	3.162	3.155	3.214	3.274
	0,1	1,2	-1,6	-0,2	2,0	1,9
	222	222	222	222	223	232
	655	657	664	687	693	696
	380	381	368	367	368	377
	224	211	210	209	210	212
	15	11	11	11	11	11
	44	44	46	49	51	51
	285	237	237	237	240	240
	521	521	523	536	553	548
	5.244	5.244	5.492	5.492	5.492	5.492
	54,3	53,4	53,3	53,5	53,6	53,6
	7.741	7.726	7.697	7.720	7.777	7.818
	1.308	1.337	1.387	1.409	1.442	1.453
	245,5	252,0	261,6	265,8	272,4	274,4
	-0,6	2,6	3,8	1,6	2,5	0,7
	16,9	17,3	18,0	18,3	18,5	18,6
	187	193	201	204	208	208

# Zehnjahresübersicht

in Mio. €	2002	2003	2004	2005	
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>					
Umsatz	169,5	172,0	172,8	171,2	
Veränderung zum Vorjahr (in %)	10,6	1,4	0,5	-1,0	
Gesamtleistung	174,8	175,0	176,4	176,9	
je Mitarbeiter (in €)	53.735	56.252	58.160	58.262	
Materialaufwand	80,3	82,2	85,0	87,9	
Personalaufwand	155,6	162,0	154,4	157,4	
Löhne und Gehälter/Sozialabgaben	145,4	148,0	142,5	145,1	
je Mitarbeiter (in €)	44.697	47.576	46.983	47.777	
Altersversorgung	9,0	13,0	11,2	11,4	
Abschreibungen	31,0	32,9	43,5	32,5	
Betriebliches Ergebnis	-85,9	-83,2	-93,7	-98,1	
Finanzergebnis	-9,4	-10,4	-11,0	-10,4	
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-96,5	-94,4	-104,7	-108,5	
Unternehmensergebnis	-96,8	-94,7	-104,9	-108,8	
Veränderung zum Vorjahr (in %)	-6,2	2,2	-10,9	-3,7	
Jahresüberschuss	-	-	-	-	
<b>Bilanz (31.12.)</b>					
Netto-Investitionen	78,0	20,6	163,8	158,4	
Anlagevermögen	442,3	428,8	548,3	675,4	
Umlaufvermögen	73,4	74,5	62,7	34,6	
Eigenkapital (einschl. 50 % Sonderposten)	206,9	217,2	251,3	300,0	
Fremdkapital (einschl. 50 % Sonderposten)	308,8	286,1	359,7	410,0	
Finanzschulden	150,2	129,8	155,6	126,3	
Bilanzsumme	515,7	503,3	611,0	710,0	
<b>Kennzahlen (in %)</b>					
Umsatzrentabilität	-50,7	-48,4	-54,2	-57,4	
Materialintensität	45,9	47,0	48,2	49,7	
Personalintensität	89,0	92,5	87,5	88,9	
Sachanlagenintensität	82,8	82,0	87,1	92,8	
Eigenkapitalquote	36,8	43,2	41,1	42,3	
Kurzfristiges-Fremdkapital-Quote	18,1	14,8	17,2	19,1	
Aufwanddeckungsgrad	68,6	69,6	66,8	65,4	
Cash flow I nach DRS2 (in Mio. €)	-50,9	-75,5	-51,4	-66,9	

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	177,2	188,6	197,4	201,9	215,0	225,7
	3,5	6,4	4,7	2,3	6,5	5,0
	184,1	194,9	202,7	205,9	220,8	230,2
	59.959	62.803	66.417	67.724	71.376	73.140
	91,2	92,8	97,8	96,8	100,8	103,4
	159,9	158,4	161,4	170,9	169,5	171,4
	146,3	145,1	147,5	149,1	156,2	158,9
	47.668	46.767	48.343	49.043	50.500	50.497
	12,4	12,4	12,8	20,8	12,2	11,5
	32,8	40,7	39,2	36,3	33,4	32,9
	-92,9	-90,5	-89,9	-85,3	-73,5	-60,4
	-12,7	-13,7	-12,7	-11,5	-11,5	-12,3
	-105,6	-104,2	-102,6	-96,7	-85,0	-72,4
	-105,9	-104,5	-102,9	-97,0	-86,9	-73,0
	2,7	1,3	1,5	5,7	10,4	16,1
	-	-	-	-	-	-
	152,3	144,0	87,4	133,8	111,0	54,6
	795,5	896,4	944,0	1.041,4	1.118,4	1.139,6
	53,9	114,1	53,2	127,7	55,1	104,8
	326,0	413,3	432,2	489,1	510,8	527,1
	523,5	597,2	565,1	680,0	662,7	717,4
	226,1	231,9	194,5	243,0	227,9	273,8
	849,4	1.010,5	997,2	1.169,1	1.173,5	1.244,5
	-52,4	-48,0	-45,5	-42,2	-34,2	-26,8
	49,6	47,6	48,2	47,0	45,6	44,9
	86,9	81,3	79,6	83,0	76,8	74,5
	91,6	87,1	93,1	87,9	94,2	90,6
	38,4	40,9	43,3	41,8	43,5	42,4
	16,7	14,0	10,9	10,5	10,9	8,7
	66,9	68,5	69,5	71,4	74,6	79,0
	-64,5	-68,4	-63,4	-60,7	-49,4	-42,5





**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](mailto:vorname.name@kvb-koeln.de)  
KVB im Internet: [www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)

**In Zusammenarbeit mit**

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

**Konzeption und Gestaltung**

Konzeption + Design  
Quass von Deyen / Voss / Schneider GbR, Köln

**Fotografie**

Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 5)  
Christoph Seelbach, Köln (S. 3 und 9)  
Oliver Tjaden, Düsseldorf

---

BESUCHEN SIE UNS IM  
INTERNET UNTER:  
[WWW.KVB-KOELN.DE](http://WWW.KVB-KOELN.DE)