

Lagebericht

Die KVB blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2013 zurück. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich zum siebten Mal in Folge positiv. Mit insgesamt 276,6 Mio. Fahrgästen, die die Busse und Stadtbahnen der KVB nutzten, – ein Anstieg um gut 1,4 Mio. Fahrgäste oder 0,5 % gegenüber dem Vorjahr – wurde erneut ein Fahrgastrekord erzielt. Die hieraus und aus den Preisanpassungen resultierende Steigerung der Fahrgelderlöse wurde durch höhere Betriebsaufwendungen überkompensiert. Insgesamt stellte sich deshalb vor organschaftlichem Verlustausgleich durch den Gesellschafter Stadtwerke Köln GmbH ein Jahresfehlbetrag von 86,9 Mio. € ein; 5,4 Mio. € mehr als im Vorjahr, aber 2,4 Mio. € geringer als geplant.

Wirtschaftliches Umfeld

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Auch wenn die deutsche Wirtschaft durch die schwache Weltkonjunktur gebremst wurde, stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im vergangenen Jahr preisbereinigt um moderate 0,4 %. Das Wachstum fiel damit deutlich schwächer aus als in den Jahren 2012 und 2011, in denen ein Zuwachs von 0,7 % beziehungsweise 3,0 % zu verzeichnen war. Wichtigster Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft im vergangenen Jahr war der kräftige Inlandskonsum. Die privaten Konsumausgaben stiegen preisbereinigt um 0,9 %, die staatlichen um 1,1 %. Negative Einflüsse auf das BIP kamen dagegen von den Investitionen und dem Außenhandel – sonst ein zuverlässiger Wachstumstreiber für die deutsche Wirtschaft. Der Arbeitsmarkt erwies sich als robust. Die Arbeitslosenquote lag zum Ende des Jahres saisonbereinigt bei 6,9 % und die Arbeitslosenzahl somit deutlich unter der Grenze von drei Millionen.

9,8 Mrd.

Fahrgäste beförderten die Mitglieder des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen im Geschäftsjahr 2013.

Damit nahmen die Fahrgastzahlen dieser Betriebe gegenüber dem Vorjahr um 0,8 % zu. Mit der Entwicklung setzte sich bei den deutschen ÖPNV-Unternehmen ein seit Jahren andauernder Zuwachs weiter fort.

Im IHK-Bezirk Köln hat die Zufriedenheit der Unternehmen mit ihrer derzeitigen Geschäftslage weiter zugenommen. Insgesamt verlief die konjunkturelle Entwicklung 2013 auch in der Wirtschaftsregion Köln nach einem eher verhaltenen Start stabil. Die Arbeitslosenquote in Köln hat dagegen um 0,5 Prozentpunkte zugenommen.

ÖPNV-Entwicklung in Deutschland und Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Fahrgastzahlen der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen organisierten Unternehmen stiegen im letzten Jahr erneut an. Insgesamt wurden rund 9,8 Mrd. Kunden mit Bussen und Bahnen befördert; das waren 0,8 % mehr als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung der deutschen ÖPNV-Unternehmen stieg leicht auf 92,5 Mrd. gefahrene Personenkilometer.

Mit den zunehmenden Fahrgastzahlen erhöhten sich auch die Erträge. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen im Jahr 2013 auf über 11 Mrd. €. Das entspricht einem Zuwachs von 3,3 %. Bei einem Kostendeckungsgrad von 77,1 % bleibt der finanzielle Aufwand pro Fahrgast aber deutlich höher als der Nettoertrag.

Auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg konnte ein Fahrtenzuwachs verzeichnet werden, der mit 1,7 % oder 8,95 Mio. Fahrten erneut über dem Bundestrend lag. Insgesamt 535,4 Mio. Fahrten wurden 2013 im VRS mit Bussen und Bahnen unternommen. Die hieraus erzielten Fahrgelderlöse der VRS-Unternehmen verbesserten sich um knapp 27,6 Mio. € oder 4,9 % auf 586,6 Mio. €.

Geschäftsverlauf

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN BEI DER KVB

Die Entwicklung unserer Fahrgastzahlen im Jahr 2013 – zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen – zeigt die nachfolgende Tabelle:

Fahrgäste			
in Mio.			
	2013	2012	Veränderung in %
BarTickets	24,5	25,2	-3,0
ZeitTickets Erwachsene	136,7	131,4	4,1
ZeitTickets Auszubildende	83,2	81,4	2,2
Sonstige Tickets	11,6	9,4	23,4
Entgeltlicher Linienverkehr	256,0	247,4	3,5
Übriger Verkehr	20,6	27,8	-25,8
Gesamt	276,6	275,2	0,5

276,6 Mio.

Fahrgäste beförderte die KVB 2013 mit ihren Bussen und Bahnen. Das entspricht einem Plus von 1,4 Mio. Fahrten beziehungsweise 0,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Mit diesem Ergebnis stellte sich erneut ein Fahrgastrekord ein. Niemals zuvor in der Geschichte des Unternehmens nutzten mehr Bürger die KVB.

Die konstant positive Entwicklung der letzten Jahre, die sich in einem regelmäßigen Zuwachs an Fahrgästen zeigte, setzte sich auch 2013 fort: 276,6 Mio. Fahrten wurden mit den Bussen und Bahnen der KVB 2013 unternommen. Mit einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mio. Fahrten oder 0,5 % stellte sich somit ein erneuter Fahrgastrekord ein. Seit sieben Jahren steigen die Fahrgastzahlen der KVB ohne Unterbrechung.

Dieses abermals gute Ergebnis zeigt, dass die breit gefächerten, kundenorientierten Angebote der KVB bei der wachsenden Kölner Bevölkerung gut ankommen und sich der Trend zu mehr ÖPNV auch in Köln weiter fortsetzt. Die KVB trägt durch ihre Leistung dazu bei, den Verkehrsfluss in Köln zu verbessern, denn mehr Fahrgäste in Bus und Bahn bedeuten eine Entlastung des Verkehrsträgers Straße.

Die Zunahme der Fahrgastzahlen ist auch auf die verbesserte Kommunikation mit dem Kunden zurückzuführen. So hat die KVB in den vergangenen Jahren die Services QR-Code, Twitter und Facebook eingeführt und mit dem KundenCenter Südstadt eine weitere Einrichtung zur Kundenberatung eröffnet. Daneben wurde das Leistungsangebot mit der Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen den Haltestellen „Breslauer Platz“ und „Heumarkt“, dem durchgehenden Nachtverkehr der Stadtbahn im Halbstunden-Takt in den Nächten am Wochenende und der Verbesserung des Rendezvous-Verkehrs im Abend- und Nachtverkehr kontinuierlich weiterentwickelt.

Besonders erfreulich verlief die Entwicklung des entgeltlichen Linienverkehrs. Hier verzeichnete die KVB einen Zuwachs von 8,6 Mio. Fahrgästen (+3,5 %) auf 256,0 Mio. Fahrgäste; das sind 5,8 Mio. (+2,3 %) Fahrgäste mehr als im Wirtschaftsplan angesetzt waren. Auch 2013 bestätigte sich dabei wieder, dass unsere Fahrgäste verstärkt unsere ZeitTicket-Angebote nutzen und zu Stammkunden werden.

79,4 %

der Fahrgäste nutzen die besonders attraktiven ZeitTicket-Angebote.

Die übrigen Fahrgäste nutzen BarTickets (8,9 %) und sonstige Tickets (4,2 %). Der Rest (7,5 %) sind unentgeltlich beförderte Fahrgäste einschließlich „Schwarzfahrer“ und Fahrgäste im Sonderverkehr.

Die Nutzung von BarTickets war dagegen – entsprechend dem Trend der vergangenen Jahre – leicht rückläufig (-3,0 %). Hierdurch hat sich ihr Anteil am gesamten Fahrgastaufkommen der KVB 2013 auf knapp 8,9 % weiter reduziert. Unverändert positiv entwickelte sich dabei aber der Verkauf von Handy-Tickets. Die Nutzung dieses modernen und flexiblen Vertriebswegs ist im abgeschlossenen Geschäftsjahr weiter gestiegen. Insgesamt nutzten 0,9 Mio. Fahrgäste diese Tickets; ein Zuwachs um über 50 %.

Hoch im Kurs – wie eh und je – standen die ZeitTicket-Angebote. Die Zahl der Nutzer dieser besonders attraktiven Ticketformen konnte noch einmal um insgesamt 7,1 Mio. (+3,4 %) gesteigert werden. ZeitTickets wurden 2013 damit von 219,9 Mio. Fahrgästen, das sind fast 80 % aller Fahrgäste, genutzt. Spitzenreiter waren dabei mit 32 % die MonatsTickets, gefolgt von den Job-/Großkundentickets mit 19 % und den SchülerTickets mit 16 %. Der Anteil der SemesterTicket-Nutzer erhöhte sich – infolge stetig steigender Studentenzahlen in Köln – mit 12 % gegenüber 2012 noch einmal; Wochen-, Jahres- und übrige Tickets machten unverändert knapp 1 % aus.

Die mit rund 4.200 Unternehmen abgeschlossenen Verträge umfassen mittlerweile 104.900 Arbeitnehmer, die mit Job-/GroßkundenTickets ihre täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte zurücklegten. Mit ihren Semester-Tickets waren in Köln rund 57.700 Studenten als KVB-Kunden unterwegs. 59.500 Schüler von weiterführenden Schulen, die im Besitz von Schüler-Tickets bzw. PrimaTickets sind, nutzten Busse und Bahnen für den Schulweg und ihre Freizeitfahrten. Die Zahl der Individual-Abonnements summierte sich 2013 auf 62.400. Insgesamt profitierten damit rund 285.500 Kunden von den Vorteilen dieser Angebote.

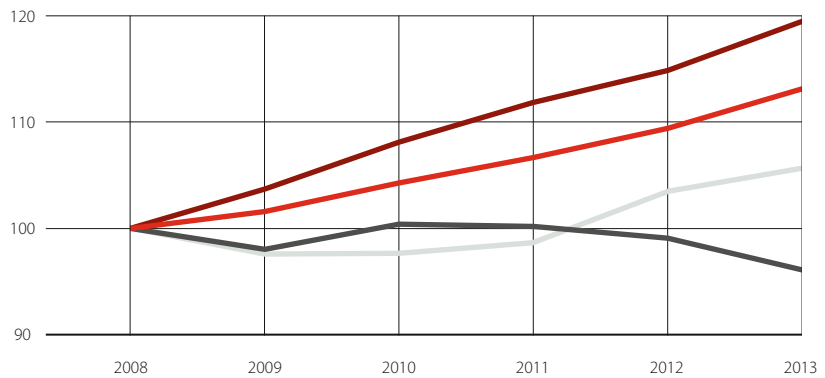
Zuzüglich der Kunden, die regelmäßig das Angebot der KVB mit Wochen- und MonatsTickets nutzten, umfasste der Stammkundenkreis damit inzwischen über 300.000 Nutzer.

Die sonstigen Tickets mit ihrem Anteil von 4,2 % enthalten Sonderangebote, Kooperationen, Übergangstarife und verbundübergreifende Tickets.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im entgeltlichen Linienvkehr 2008 – 2013 zeigt die nachfolgende Grafik:

Fahrgäste im entgeltlichen Linienvkehr 2008 – 2013

Index 2008 = 100



● Zeitkarten Erwachsene ● Insgesamt ● Barfahrausweise ● Zeitkarten Auszubildende

301.100

Stammkunden – mehr als jeder vierte Kölner – vertrauen inzwischen auf das Angebot der KVB und nutzen das engmaschige Liniennetz in Köln und der Region.

Mit diesem Erfolg geben wir uns nicht zufrieden. Für die KVB bleibt die Stammkundenbindung und -gewinnung auch in den nächsten Jahren ein wesentliches Ziel.

Im übrigen Verkehr werden die unentgeltlich beförderten Fahrgäste einschließlich derjenigen ohne gültigen Fahrausweis sowie die Fahrgäste im Sonderverkehr ausgewiesen. Hier ist ein Rückgang von 7,2 Mio. Fahrgästen (-25,8 %) zu verzeichnen; ihr Anteil am gesamten Fahrgastaufkommen reduzierte sich dadurch von 10,1 % auf 7,5 %.

Ursächlich für diesen Rückgang waren die gegenüber dem Vorjahr deutlich niedrigeren Quoten bei der Beförderung von Schwerbehinderten und der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis, sogenannte „Schwarzfahrer“. Da der gesetzliche Schwerbehindertenquotient 2013 für das Land NRW zum Zeitpunkt der Jahresabschlusserstellung noch nicht vorlag, wurde die statistisch ermittelte Zahl der schwerbehinderten Fahrgäste für 2013 mit dem Quotienten des Jahres 2012 (3,79 %) berechnet.

Die Schwarzfahrerquote der KVB lag 2013 bei 3,28 %; sie liegt damit im Bundesdurchschnitt. Im Jahr 2012 war noch eine Schwarzfahrerquote von 3,78 % zu verzeichnen. Als Ergebnis ermittelt sich für das Jahr 2013 eine Zahl von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis von „nur noch“ 9,1 Mio. (Vorjahr 10,4 Mio.). Dieser erfreuliche Rückgang ist ein Beweis für die Wirksamkeit der konsequenten Kontrollmaßnahmen.

ENTWICKLUNG DER BETRIEBSLEISTUNG

Die Betriebsleistungszahlen, die der beschriebenen Entwicklung der Fahrgastzahlen zugrunde liegen, zeigt die folgende Übersicht:

Betriebsleistung				
		2013	2012	Veränderung in %
Stadtbahnbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	34.598	34.347	0,7
Platzkilometer	in Mio. km	6.227	6.181	0,7
Fahrten je Einwohner		158	157	0,6
Omnibusbetrieb				
Wagenkilometer	in Tsd. km	19.206	19.196	0,1
Platzkilometer	in Mio. km	1.655	1.639	1,0
Fahrten je Einwohner		50	50	–
Gesamt				
Wagenkilometer	in Tsd. km	53.804	53.542	0,5
Platzkilometer	in Mio. km	7.882	7.819	0,8
Fahrten je Einwohner		208	207	0,5

Die insgesamt gefahrenen Wagen- und Platzkilometer veränderten sich geringfügig. Die Abweichungen bewegen sich im Rahmen eines üblichen Betriebsablaufes und sind unter anderem auf Baumaßnahmen, die Einführung eines durchgehenden Nachtverkehrs der Stadtbahn im Halbstunden-Takt in den Nächten am Wochenende, die Verbesserung des Rendezvous-Verkehrs im Abend- und Nachtverkehr sowie Optimierungen in den Linienverläufen zurückzuführen.

ENTWICKLUNG DER UMSÄTZE

Umsatzerlöse

in Mio. €

	2013	2012	Veränderung in %
BarTickets	51,8	51,3	1,0
ZeitTickets Erwachsene	125,4	116,9	7,3
ZeitTickets Auszubildende	40,3	38,3	5,2
Sonstige	7,7	5,9	30,6
VRS-Ausgleich	-13,5	-12,2	-11,1
Landeszuschüsse NRW Sozialticket	2,5	1,3	96,5
Mindererlöse KölnPass	-0,9	-0,5	-77,0
Fahrgelderlöse	213,3	201,0	6,1
Abgeltungszahlungen	11,2	10,3	9,1
Periodenfremde Verkehrserlöse	1,6	-1,1	-
Übrige Verkehrserlöse	2,6	2,5	5,0
Verkehrserlöse gesamt	228,7	212,7	7,6
Sonstige Umsatzerlöse	11,4	12,9	-11,9
Gesamt	240,1	225,6	6,5

Die gesamten Umsatzerlöse erhöhten sich um 14,5 Mio. € (+6,5 %) vor allem aufgrund der gestiegenen Fahrgelderlöse.

Die positive Entwicklung der Fahrgelderlöse ist nicht nur auf die steigende Zahl unserer Fahrgäste im entgeltlichen Linienverkehr (+3,5 %) zurückzuführen, sondern auch auf die zum 1. Januar 2013 erfolgte allgemeine Tarifierhöhung im VRS um durchschnittlich 3,9 %. Unter Berücksichtigung der Mindererlöse KölnPass, die dadurch entstehen, dass Sozialtickets an KölnPass-Inhaber nicht zum genehmigten VRS-Tarif, sondern zu einem nochmals rabattierten Preis verkauft werden, erzielten wir im Jahr 2013 aus dem Ticketverkauf Einnahmen von 224,3 Mio. € (+5,9 %). Von diesen Einnahmen waren gemäß der derzeitigen gültigen Einnahmeverteilung an den Verkehrsverbund Rhein-Sieg 13,5 Mio. € als Ausgleichszahlung abzuführen.

Als Anreizfinanzierung für das Angebot eines rabattierten Sozialtickets stellt das Land NRW Zuschussmittel bereit. Im VRS werden Sozialtickets in Form von 4er-Tickets und Monatstickets angeboten. Durch den Landeszuschuss, der über den VRS ausgezahlt wird, sollen die Mindererlöse kompensiert werden, die aus der Differenz eines sogenannten „erlösneutralen“ Preises des jeweiligen Tickets zum genehmigten VRS-Sozialtickettarif entstehen. Dabei ist zu beachten, dass kein Anspruch auf vollständigen Ausgleich der Mindererlöse besteht, wenn die vom Land bereitgestellten Mittel hierfür nicht ausreichen.

213,3 Mio. €

Fahrgelderlöse erzielte die KVB im Berichtsjahr, eine Steigerung um 6,1 % gegenüber 2012.

Mit einem Anteil von 125,4 Mio. €, also einem Plus von 7,3 % gegenüber dem Vorjahr, erwiesen sich die ZeitTickets Erwachsene als Hauptumsatzträger – gefolgt von ZeitTickets Auszubildende.

Im Ergebnis konnten 2013 Fahrgelderlöse von insgesamt 213,3 Mio. € vereinnahmt werden. Dies war eine Verbesserung um 12,3 Mio. € oder 6,1 %. Der Durchschnittserlös je Fahrgast im entgeltlichen Linienverkehr – nach VRS-Ausgleich – verbesserte sich gleichzeitig um 2,1 €-Cent auf 83,3 €-Cent (Vorjahr 81,2 €-Cent).

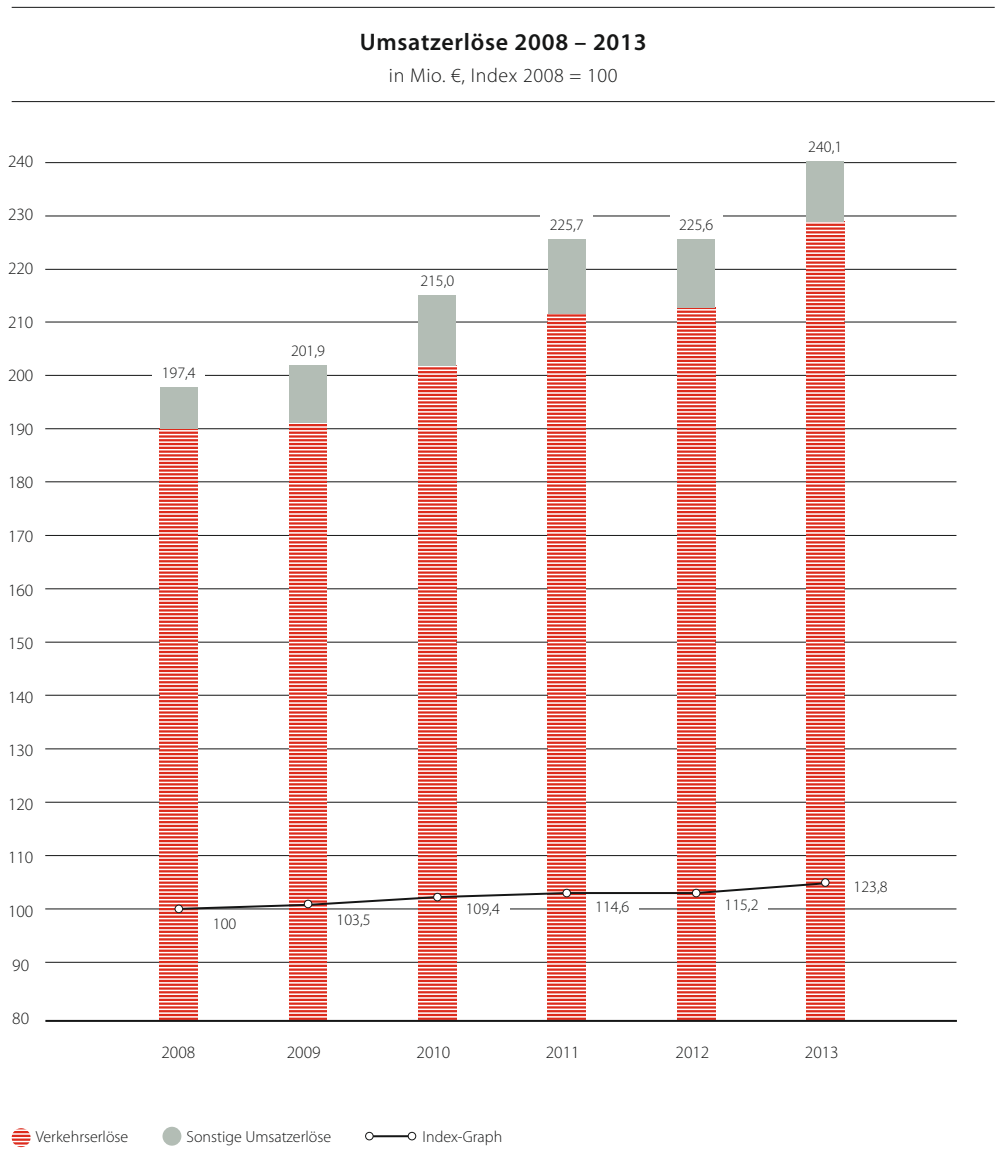
Die Summe der Abgeltungszahlungen liegt mit 11,2 Mio. € um gut 0,9 Mio. € oder 9,1 % über dem Vorjahreswert. Der Anstieg verteilt sich etwa hälftig auf die Abgeltungszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 11a Abs. 2 und § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW, die 3,1 Mio. € nach 2,6 Mio. € im Vorjahr ausmachen, und die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten. Hier war eine Zunahme um 0,5 Mio. € auf 8,2 Mio. € zu verzeichnen. Bei der Ermittlung des Ausgleichsanspruchs wurde – wie im Vorjahr – der gesetzliche Schwerbehindertenquotient des Landes NRW für 2012 von 3,79 % angewendet, da der Quotient für 2013 zum Zeitpunkt der Jahresabschlussstellung noch nicht veröffentlicht war. Die Abweichung zum Vorjahr resultiert deshalb nur aus dem Anstieg der als Bemessungsgrundlage angesetzten Fahrgelderlöse.

Die periodenfremden Verkehrserlöse sind insbesondere auf den VRS-Spitzenausgleich für frühere Jahre zurückzuführen. Nachdem die KVB im Vorjahr Nachzahlungen von 1,1 Mio. € zu leisten hatte, konnten im Berichtsjahr per saldo 1,6 Mio. € insbesondere aus der Abrechnung für das Jahr 2012 vereinnahmt werden. Die übrigen Verkehrserlöse betrafen mit 2,1 Mio. € erhöhte Beförderungsentgelte und im Übrigen den Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

Insgesamt hat die KVB im Geschäftsjahr 2013 Verkehrserlöse von 228,7 Mio. € erzielt; sie machen 95,3 % (Vorjahr 94,3 %) des Gesamtumsatzes aus. Hier errechnet sich ein Durchschnittserlös über alle Fahrgäste und Verkehre von 82,7 €-Cent (Vorjahr 77,3 €-Cent).

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen vor allem Leistungen für Dritte, Kostenerstattungen der Stadt Köln für die Unterhaltung der U-Bahn-Anlagen und Reklameerlöse. Ihr Rückgang um 11,9 % auf 11,4 Mio. € ist maßgeblich auf die geringeren Leistungen für Dritte im Baubereich zurückzuführen.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse 2008 bis 2013 zeigt die folgende Grafik:



ERGEBNIS- ENTWICKLUNG

Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung)

in Mio. €

	2013	2012	Veränderung in %
Gesamtleistung	248,2	231,6	7,2
Sonstige betriebliche Erträge	36,2	43,3	-16,5
Materialaufwand	-113,1	-108,4	4,3
Personalaufwand	-180,6	-177,3	1,9
Abschreibungen	-35,3	-33,3	5,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-29,4	-23,8	23,3
Finanzergebnis	-12,5	-13,3	-5,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-86,5	-81,2	6,4
Steuern	-0,4	-0,3	47,8
Unternehmensergebnis	-86,9	-81,5	6,6

86,9 Mio. €

lautet der Jahresfehlbetrag der KVB für das Geschäftsjahr 2013 – 2,4 Mio. € besser als geplant.

Der Ergebnisrückgang gegenüber dem Vorjahr begründet sich vor allem mit den gewachsenen Kosten für die Risikovorsorge. Die deutlich erhöhten Aufwendungen ließen sich durch die gestiegenen Erträge nicht vollständig kompensieren.

Das gute Unternehmensergebnis des Vorjahres konnte die KVB im Geschäftsjahr 2013 nicht mehr erreichen. Mit 86,9 Mio. € stieg der Jahresfehlbetrag 2013 um 5,4 Mio. € beziehungsweise 6,6 %, fiel aber um 2,4 Mio. € besser als geplant aus. Die deutliche Zunahme der Erträge reichte nicht aus, um den Anstieg der Aufwendungen, insbesondere bei Materialaufwand und sonstigen betrieblichen Aufwendungen, auszugleichen. Hierdurch verschlechterte sich auch der Aufwanddeckungsgrad von 77,2 % im Jahr 2012 um 0,5 Prozentpunkte auf 76,7 %. Nach dem Organschaftsvertrag wird das Unternehmensergebnis durch die Muttergesellschaft, die Stadtwerke Köln GmbH, ausgeglichen.

Die Gesamtleistung nahm im Berichtsjahr um 16,6 Mio. € beziehungsweise 7,2 % auf 248,2 Mio. € zu. Neben den um 14,5 Mio. € angestiegenen Umsatzerlösen waren hierfür höhere aktivierte Eigenleistungen – vor allem für die Nord-Süd Stadtbahn und die Sanierung von Stadtbahnwagen – ausschlaggebend.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge um 7,1 Mio. € (-16,5 %) auf 36,2 Mio. € geht unter anderem darauf zurück, dass 2013 weniger Erträge aus der Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen und andere periodenfremde Erträge zu vereinnahmen waren.

Der Materialaufwand hat 2013 insgesamt 113,1 Mio. € betragen und stieg um 4,3 % beziehungsweise 4,7 Mio. € gegenüber 2012. Sein Anteil an der Gesamtleistung lag bei 45,6 % (Vorjahr 46,9 %). Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe veränderten sich nur geringfügig um 0,7 % beziehungsweise 0,3 Mio. € auf 46,5 Mio. €. Ursache hierfür waren vor allem höhere Energiekosten. Für bezogene Leistungen wurden im Berichtsjahr 66,6 Mio. € aufgewendet; das waren 4,4 Mio. € oder 7,0 % mehr als im Jahr 2012. Mehraufwendungen entstanden vor allem bei den Fremdleistungen für den Betrieb und hier insbesondere für die Fahrtreppeninstandhaltung und die Instandhaltung der Stadtbahnfahrzeuge.

Der Personalaufwand, der in der Regel bei Verkehrsunternehmen wegen der hohen Personalintensität der bedeutendste Aufwandsposten ist, erhöhte sich im Berichtsjahr um 1,9 % oder 3,3 Mio. € auf 180,6 Mio. €. Ursache hierfür waren vor allem die Tariferhöhungen im Januar und August 2013 und der im Vergleich zum Vorjahr im Jahresdurchschnitt gestiegene Personalbestand. Die Entgelte für Mitarbeiter/-innen in der Freizeitphase der Altersteilzeit wurden mit den hierfür gebildeten Rückstellungen verrechnet. Der Anteil des Personalaufwandes an der Gesamtleistung ging um 3,9 Prozentpunkte auf 72,7 % (Vorjahr 76,6 %) zurück.

Die Zunahme der Abschreibungen um 2,0 Mio. € (+5,9 %) auf 35,3 Mio. € ist auf die Aktivierung der im nördlichen Streckenabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn fertiggestellten Gewerke zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Berichtsjahr bei einem Volumen von 29,4 Mio. € (Vorjahr 23,8 Mio. €) um 23,3 % gestiegen, da 2013 in erheblichem Umfang Risikovorsorge für mögliche Zuschussrückforderungen und drohende Verluste zu treffen war.

Das Finanzergebnis hat sich mit -12,5 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 % beziehungsweise 0,8 Mio. € – im Wesentlichen durch geringere Zinsaufwendungen – verbessert.

Investitionen

Investitionen			
in Mio. €			
	2013	2012	Veränderung in %
Stadtbahn	114,1	119,6	-4,7
Omnibus	5,5	7,9	-30,5
Gemeinsame	9,4	7,4	27,3
Gesamt	129,0	134,9	-4,4

Im Geschäftsjahr 2013 erreichten die Investitionen der KVB, die fast ausschließlich den Ausbau und die Erneuerung des Sachanlagevermögens betrafen, erneut ein sehr hohes Volumen. Die für die Zukunftssicherung und eine weitere, attraktivitätssteigernde Gestaltung des Angebotes notwendigen Investitionsausgaben erreichten dabei mit 129,0 Mio. € (Vorjahr 134,9 Mio. €) in etwa das Niveau des Vorjahres. Das Investitionsprogramm 2013, das im Wesentlichen durch das Nord-Süd Stadtbahn-Bauprojekt, Ausbau und Erneuerungen im bestehenden Streckennetz und die Beschaffung von Stadtbahnwagen und Omnibussen bestimmt war, wird mit aktualisierten Schwerpunkten auch in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Größtes und herausragendes Einzelprojekt war im Berichtsjahr mit einem Volumen von 82,1 Mio. € erneut der Bau der Nord-Süd Stadtbahn. Die unterschiedlichen anderen Infrastruktur-Bauvorhaben machten zusammen 25,1 Mio. € aus.

Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung des Fahrzeugparks hat die KVB für die Beschaffung und Generalüberholung von Stadtbahnwagen 6,9 Mio. € aufgewendet. Außerdem wurde die Beschaffung von 19 Gelenk- und 34 Standardbussen abgeschlossen. Nachdem hierfür bereits im Vorjahr Anzahlungen von 7,2 Mio. € geleistet wurden, waren 2013 noch Restzahlungen von 4,3 Mio. € erforderlich. In die Umsetzung diverser weiterer Projekte und die Ergänzung der Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich neuer Software-Produkte investierte die KVB im zurückliegenden Geschäftsjahr insgesamt weitere 10,6 Mio. €.

Den Investitionen stehen unter dem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse im Jahr 2013 zugewandene und noch nicht vollständig mit dem Anlagevermögen verrechnete Investitionszuschüsse von 49,9 Mio. € gegenüber.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanz (Kurzfassung)

	2013		2012	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Anlagevermögen	996,1	90,1	1.042,9	92,9
Vorräte	19,2	1,7	17,1	1,5
Forderungen, RAP	87,7	7,9	60,3	5,4
Flüssige Mittel	2,9	0,3	2,4	0,2
Gesamtvermögen	1.105,9	100,0	1.122,7	100,0
Eigenkapital	260,7	23,6	253,0	22,5
Sonderposten Investitionszuschüsse	336,9	30,5	426,6	38,0
Rückstellungen	121,3	11,0	111,3	9,9
Finanzschulden	331,3	29,9	285,1	25,4
Andere Verbindlichkeiten	55,7	5,0	46,7	4,2
Gesamtkapital	1.105,9	100,0	1.122,7	100,0

Das bilanzielle Gesamtvermögen nahm im Geschäftsjahr 2013 um 1,5 % oder 16,8 Mio. € auf 1.105,9 Mio. € ab. Dabei reduzierte sich das Anlagevermögen trotz der unverändert hohen Investitionsausgaben um 46,8 Mio. € oder 4,5 %. Ursache für diese Entwicklung ist die Inbetriebnahme des zweiten nördlichen Streckenabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn von der Haltestelle Rathaus bis zur Haltestelle Heumarkt im Dezember 2013. In diesem Zusammenhang waren wieder als Sonderposten passivierte Investitionszuschüsse mit den Anschaffungskosten der fertiggestellten Anlagen zu verrechnen. Auch der restliche Sonderposten für Investitionszuschüsse wird in den kommenden Jahren mit den Anschaffungskosten fertiggestellter Anlagen verrechnet. In einer Netto-Betrachtung ergibt sich deshalb zum Bilanzstichtag ein Anlagevermögen von 659,2 Mio. € nach 616,3 Mio. € im Vorjahr.

Der hohe Anteil des Anlagevermögens von 90,1 % (Vorjahr 92,9 %) am Gesamtvermögen spiegelt den Grad der Anlagenintensität der KVB wider. Das gesamte Anlagevermögen war am 31. Dezember 2013 zu 43,1 % (Vorjahr 44,7 %) durch Eigenkapital einschließlich hälftigem Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse finanziert.

Die bilanzielle Eigenkapitalquote erhöhte sich aufgrund der Kapitalrücklagezuführungen von 7,7 Mio. € und der gesunkenen Bilanzsumme von 22,5 % im Vorjahr auf 23,6 % im Jahr 2013. Da wirtschaftlich betrachtet der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse zur Hälfte dem Eigenkapital zuzurechnen ist, betrug das Eigenkapital insgesamt 429,2 Mio. € (Vorjahr 466,3 Mio. €) und die Eigenkapitalquote 38,8 % (Vorjahr 41,5 %). Dieser Rückgang wird durch die bereits erwähnte Verrechnung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse mit den Anschaffungskosten der fertiggestellten Anlagen verursacht.

Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital belief sich im Berichtsjahr auf 11,0 % (Vorjahr 9,9 %). Die Finanzschulden machten am Ende des Berichtsjahres 331,3 Mio. € (Vorjahr 285,1 Mio. €) aus. Das sind 29,9 % des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung erhöhte sich 2013 auf 328,4 Mio. € (Vorjahr 282,7 Mio. €).

Beim Fremdkapital hatten 388,6 Mio. € (76,5 %) langfristigen Charakter, 119,7 Mio. € (23,5 %) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr stieg das langfristige Fremdkapital um 47,7 Mio. €, während sich das kurzfristige um 17,5 Mio. € erhöhte.

Bilanzstruktur



Finanzierung

Kapitalflussrechnung (Kurzfassung)

in Mio. €

	2013	2012
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-66,3	-46,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-73,7	-80,7
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	140,5	127,3
Veränderung der Zahlungsmittel	0,5	0,5
Zahlungsmittel am Anfang der Periode	2,4	1,9
Zahlungsmittel am Ende der Periode	2,9	2,4

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

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit der KVB ergab sich ein Mittelabfluss von 66,3 Mio. €. Im Vorjahr war ein Mittelabfluss von 46,1 Mio. € zu verzeichnen gewesen.

Aus der Investitionstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 73,7 Mio. € ab. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen von 123,0 Mio. €, denen zugeflossene Investitionszuschüsse von 49,9 Mio. € gegenüberstanden.

Bei der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 140,5 Mio. €. Eigenkapitalzuführungen von 7,7 Mio. €, dem Ausgleich des Jahresfehlbetrages 2012 durch die Konzernmutter von 81,5 Mio. €, Darlehensaufnahmen von 61,0 Mio. € sowie einer um 4,9 Mio. € höheren unterjährigen Konzernfinanzierung standen Auszahlungen für Tilgungen von Darlehen und Ausleihungen von 14,6 Mio. € gegenüber.

Insgesamt konnte die KVB mit dem Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Mittelabflüsse aus dem operativen Geschäft und der Investitionstätigkeit vollständig decken. Der Zahlungsmittelbestand erhöhte sich um 0,5 Mio. €.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen

Personal

Personalbestand (31.12.)

	männlich	weiblich	2013 Gesamt	2012 Gesamt
Arbeitnehmer	2.652	593	3.245	3.182
Auszubildende	107	27	134	139
Gesamt	2.759	620	3.379	3.321
in %	81,7	18,3		

3.379

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Bilanzstichtag bei der KVB beschäftigt.

Vor allem in den Bereichen Fahrdienst, im Fahrausweisprüfdienst und bei der Fahrgastbetreuung/-sicherheit wurden im Berichtsjahr zusätzliche Beschäftigte eingestellt.

Die Zahl der KVB-Mitarbeiter/-innen einschließlich der Auszubildenden nahm zum 31. Dezember 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 58 (1,7 %) zu. Auch im Jahresdurchschnitt erhöhte sich die Mitarbeiterzahl, und zwar um 63 auf insgesamt 3.359, davon 121 Auszubildende.

Im Jahr 2013 wurden insgesamt 160 Arbeitnehmer/-innen und 43 Auszubildende eingestellt. Im gleichen Zeitraum schieden 137 Mitarbeiter/-innen und 8 Auszubildende aus dem Unternehmen aus. Bedarf gab es außer bei den Auszubildenden im Wesentlichen im Fahrdienst sowie im Fahrausweisprüfdienst und bei der Fahrgastbetreuung/-sicherheit. Er ging sowohl auf fluktuationsbedingten Ersatz als auch auf Neubedarf zurück.

Von den 3.379 Mitarbeitern/-innen am 31. Dezember 2013 hatten 81 einen befristeten Arbeitsvertrag, 509 Mitarbeiter/-innen waren teilzeitbeschäftigt, davon 160 in der Altersteilzeit (38 in der Arbeitsphase und 122 in der Freizeitphase). 72 Mitarbeiter/-innen erhielten aus unterschiedlichen Gründen (Eltern-/Pflegezeit, Langzeiterkrankung, Rente auf Zeit, Sonderurlaub und so weiter) keine Bezüge. Nach Umrechnung der Teilzeitbeschäftigten in Vollzeitkräfte ergibt sich zum Jahresende 2013 ein Personalbestand von 2.942 aktiven Mitarbeitern/-innen (Vorjahr 2.886).

Am 31. Dezember 2013 beschäftigte die KVB 238 (Vorjahr 216) schwerbehinderte Mitarbeiter/-innen (einschließlich der ihnen Gleichgestellten). Die vom Gesetzgeber geforderte Mindestquote von 5 % war im gesamten Geschäftsjahr 2013 mehr als erfüllt.

TARIFSTEIGERUNG 2013

Aufgrund der Tarifeinigung der Tarifvertragsparteien vom 31. März 2012 erhöhten sich die Tabellenentgelte für die unter dem Geltungsbereich des TV-N NW beschäftigten Arbeitnehmer/-innen ab 1. Januar 2013 sowie ab 1. August 2013 um jeweils 1,4 %. Die monatlichen Ausbildungsentgelte stiegen ab 1. August 2013 um einen Festbetrag von 40 €. Als Mindestlaufzeit für die Entgelte wurde der 28. Februar 2014 festgelegt.

Darüber hinaus galt die tarifliche Übernahmeregelung für Auszubildende, die die Tarifvertragsparteien geschaffen haben, auch 2013 unverändert. Auszubildende werden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung bei betrieblichem Bedarf für die Dauer von zwölf Monaten in ein Arbeitsverhältnis übernommen, sofern nicht im Einzelfall Gründe entgegenstehen. Soweit mehr Auszubildende ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben als dauerhaft vorhandene Arbeitsplätze zu besetzen sind, ist seitens des Arbeitgebers eine Auswahlentscheidung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Abschlussprüfung und der persönlichen Eignung zu treffen.

AUSBILDUNG

Auch im Geschäftsjahr 2013 stellte die KVB wieder ein großes Ausbildungsplatzangebot bereit. Die KVB kam damit als bedeutender Arbeitgeber in Köln weiterhin ihrer gesellschaftlichen Verantwortung als kommunales Unternehmen nach, jungen Menschen – über den eigenen Nachwuchsbedarf hinaus – eine qualifizierte Berufsausbildung zu vermitteln.

Am 31. Dezember 2013 befanden sich 134 (Vorjahr 139) Mitarbeiter/-innen der KVB in Ausbildung; davon entfielen 58 (Vorjahr 60) auf kaufmännische und 76 (Vorjahr 79) auf technische Berufe. 58 (Vorjahr 53) Schüler/-innen und Studenten/-innen absolvierten 2013 ein Berufspraktikum bei der KVB. Im Rahmen der Fahrerausbildung schlossen im Berichtsjahr 164 Fahrschüler/-innen (Vorjahr 145) ihre Straßenbahn-, Bus- und Lkw-Fahrerausbildung erfolgreich ab.

AUDIT BERUFUNDFAMILIE

Am 5. Dezember 2012 wurde der KVB das Zertifikat zum Audit berufundfamilie erteilt. Die berufundfamilie gGmbH ist eine Initiative der gemeinnützigen Hertie-Stiftung und gilt als Kompetensträger zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben. Das Audit soll dabei unterstützen, eine familienbewusste Unternehmenskultur zu entwickeln. Die KVB möchte sich als familienbewusster Arbeitgeber positionieren und abheben. Mit diesem Ziel hat sich das Unternehmen in dem Prozess dazu verpflichtet, in den nächsten Jahren Rahmenbedingungen zu schaffen, die zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf führen sollen. Ende 2013 wurde der erste Jahresbericht erfolgreich eingereicht. Die Zertifizierungsstelle hat der KVB bescheinigt, dass sie sich den Themen, die sich in der Auditierung gezeigt haben, ernsthaft stellt und dass sie bezogen auf die Reauditierung 2015 auf einem guten Weg ist. Als konkrete Maßnahmen werden die Themen Home Office, Eltern-Kind-Büro und Pflegezeit umgesetzt.

FORTBILDUNG

Die Fort- und Weiterbildung hat bei der KVB einen hohen Stellenwert. Im Jahr 2013 besuchten insgesamt 1.196 Mitarbeiter/-innen – teilweise mehrmals – die angebotenen Weiterbildungsveranstaltungen. Neben fachlichen Schulungen waren die wichtigsten Themen Führung, Kundenorientierung, Deeskalation und Stressbewältigung. Insgesamt wurden für Fort- und Weiterbildung 0,9 Mio. € aufgewendet.

IDEENMANAGEMENT

Im Geschäftsjahr 2013 haben die Mitarbeiter/-innen 424 Verbesserungsvorschläge eingereicht, von denen insgesamt 114 prämiert werden konnten. Den hierfür ausgeschütteten Geldprämien von 36 Tsd. € steht ein aus der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge erzielter Nutzen von 368 Tsd. € gegenüber. Schwerpunkte bildeten dabei die eingereichten Vorschläge zu den Themenkreisen Verbesserung der Arbeitsabläufe sowie der KVB-Dienstleistungsqualität.

ARBEITSSICHERHEIT

Die Zahl der Arbeitsunfälle – 2013 wurden 290 inklusive 43 Wegeunfälle gemeldet – ist mit 12,4 % zum Vorjahr angestiegen und entspricht einer 1.000-Mann-Quote von 96. Gleichzeitig verringerte sich die Zahl der Ausfallstunden um 10.834 (-23,9 %).

Im Rahmen der medizinischen Vorsorge hat der Betriebsärztliche Dienst der Stadtwerke Köln GmbH im Berichtsjahr 1.778 Mitarbeiter/-innen im Auftrag der KVB arbeitsmedizinisch betreut. Dabei wurden 2.453 Untersuchungen vorgenommen. Eine besondere Gesundheitsaktion für alle Mitarbeiter/-innen fand im Jahr 2013 nicht statt; eine nächste Gesundheitsaktion ist wieder für das kommende Geschäftsjahr 2014 geplant.

DANK DES VORSTANDES

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

Logistik

Im Geschäftsjahr 2013 hat der Bereich Materialwirtschaft ein Bestellvolumen von rund 222 Mio. € bearbeitet. Dabei umfasste der Anteil der Ausschreibungen nach Sektorenverordnung 76 Positionen im Gesamtwert von gut 31 Mio. €. 21 Mio. € entfielen auf Bauleistungen, zirka 7 Mio. € auf Dienstleistungsaufträge und 4 Mio. € auf Lieferaufträge.

Die umfangreichen Prüfungen von Nachträgen zu den Roh- und Ausbaugewerken der Nord-Süd Stadtbahn hat das Nachtragsmanagement 2013 fortgesetzt. Darüber hinaus prüfte und verhandelte das Nachtragsmanagement weitere 78 Nachträge bei Baumaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 2,7 Mio. €.

Der Lagerbestand wuchs im Jahr 2013 im Wesentlichen infolge der Einlagerung von werksneuen Schienen für bevorstehende Baumaßnahmen und der Einlagerung von Ersatzteilen – unter anderem aufgrund des Umbaus der Stadtbahnfahrzeuge der Serie 2400 und der Erhöhung von Beständen für die Stadtbahnfahrzeugserien 4500 und 5000 wegen längerer Lieferzeiten – um rund 1,4 Mio. € auf 17,4 Mio. €. Er umfasst rund 45.800 Artikel. Der Versorgungsgrad innerhalb der Lager lag 2013 wiederum bei 98,9 % und damit im Mittel der letzten sechs Jahre. Die Anzahl der Lagerbewegungen ging dabei um 4,0 % zurück. Die Inventurdifferenzen konnten im Vergleich zu 2012 mehr als halbiert werden; sie betragen weniger als 0,1 %.

Das Aufkommen zu entsorgender fester Reststoffe hat sich im Berichtsjahr deutlich vermindert und belief sich auf insgesamt 1.091 t (2012: 1.679 t). Auch die Anzahl zu verwertender gebrauchter Leuchtstoffröhren reduzierte sich deutlich. Die Menge zu entsorgender Flüssigkeiten betrug 2013 insgesamt 35.934 l nach 37.196 l im Vorjahr.

Umwelt

Mobilität und Umweltschutz in Einklang zu bringen, ist eine der wichtigen Aufgaben unserer Tage – insbesondere in einem Ballungsraum wie Köln mit mehr als einer Million Bewohnern und rund 200.000 Pendlern werktäglich. Darum ist die KVB umso mehr gefordert, Mobilität umweltfreundlich anzubieten. Das Unternehmen unternimmt seit langem vielfältige Anstrengungen – vom Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge bis hin zu attraktiven Beförderungsangeboten, mit denen die Mobilität der Bevölkerung auch unter verschärften Umweltschutzbedingungen gewährleistet wird –, um Immissionen zu reduzieren, ressourcenschonend vorzugehen und trotzdem jährlich mehr Fahrgäste zu befördern. Dies gelingt mit wachsendem Erfolg.

Seit 1998 wendet die KVB erfolgreich EMAS (Eco Management and Audit Scheme) an. Darüber hinaus ist das Unternehmen 2003 der internationalen UITP Charta für eine nachhaltige Entwicklung beigetreten.

EMAS ist ein Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes und das weltweit anspruchsvollste System für nachhaltiges Umweltmanagement. Das auf EMAS basierende Umweltmanagementsystem sieht vor, dass jährlich die Auswirkungen der Tätigkeiten und Dienstleistungen des Unternehmens auf die Umwelt systematisch untersucht werden. Aus den Ergebnissen leitet die KVB konkrete Umweltziele und -programme ab. Die Umweltauswirkungen sowie die umgesetzten und neuen Umweltziele und -programme werden in der alle drei Jahre zu erstellenden Umwelterklärung detailliert dargestellt. In den Jahren dazwischen wird die Umwelterklärung aktualisiert. Umwelterklärungen und aktualisierte Umwelterklärungen werden unter anderem im Internet veröffentlicht.

Ein unabhängiger Umweltgutachter überprüft jährlich, ob das Unternehmen den umweltrechtlichen Vorschriften und den strengen Anforderungen, die EMAS an ein Umweltmanagementsystem stellt, gerecht wird. Auch im Jahr 2013 hat die KVB erfolgreich am Umweltaudit nach EMAS teilgenommen.

Seit 1998

ist die KVB EMAS (Eco Management and Audit Scheme)-zertifiziert. EMAS verpflichtet das Unternehmen, jährlich die Auswirkungen seiner Tätigkeit und Dienstleistungen auf die Umwelt zu untersuchen.

Die KVB gehört zu den ersten Unternehmen, die das Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung des Umweltschutzes nutzen. Außerdem hat sich die KVB 2003 der internationalen UITP Charta für nachhaltige Entwicklung angeschlossen.

Innovation

Forschungs- und Entwicklungsprojekte im klassischen Sinne gab es bei der KVB im Berichtsjahr keine.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

BETRAUUNG DURCH DEN RAT DER STADT KÖLN

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

Die für die dargelegten konkreten gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu gewährenden EU-konformen Ausgleichszahlungen werden anhand der nicht über die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens hinausgehenden Erstattungen nachgewiesen und gelten damit als beihilfefrei. Hinsichtlich der im jährlichen Lagebericht geforderten Tendenzaussage zur Einhaltung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrages ist festzustellen, dass auf Basis des Jahresabschlusses 2013 und der von uns vorgenommenen überschlägigen Ermittlung der Ist-Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die in der Betrauungsregelung vorgegebenen Soll-Werte für das Jahr 2013 eingehalten werden können.

TEILINBETRIEBNAHME DER NORD-SÜD STADTBAHN

Aufgrund des Unglücks am Waidmarkt verzögert sich die Inbetriebnahme der 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. Pünktlich zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wurde die letzte nördliche Teilstrecke mit der neuen unterirdischen Haltestelle „Heumarkt“ eröffnet. Sie ist die größte und tiefste Station der Nord-Süd Stadtbahn und bildet einen neuen, wichtigen Knotenpunkt im Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehrs in Köln. Bis zur Gesamtinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn wird sie von der Linie 5 von Ossendorf kommend im 10-Minuten-Takt als Endhaltestelle angefahren.

Die Arbeiten am südlich der Unglücksstelle liegenden Streckenabschnitt sind ebenfalls weit fortgeschritten. In seiner Sitzung am 30. April 2013 hat der Rat der Stadt Köln deshalb auch die südliche Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn beschlossen. Ab 2016 soll zunächst die neue Linie 17 von der Haltestelle „Severinstraße“ nach Rodenkirchen beziehungsweise nach Sürth fahren.

URSACHENFORSCHUNG AM WAIMARKT

Im Oktober 2012 begannen am Waidmarkt die Arbeiten zur Herstellung der Besichtigungsbaugrube, die für die Ermittlung der Unglücksursache notwendig ist. Inzwischen ist die Baugrubenumschließung fertiggestellt und an die Schlitzwand des Gleiswechselbauwerks angeschlossen. Momentan wird das Erdreich in der Baugrube ausgehoben und im Sommer 2014 können Taucher die Schlitzwand, in der in 25 bis 28 Meter Tiefe ein Defekt vermutet wird, untersuchen. Maßgeblich für die Dauer der Untersuchungen sind die Anforderungen des vom Gericht bestellten Gutachters und der Staatsanwaltschaft, die den Ablauf des Beweissicherungsverfahrens den jeweiligen Erfordernissen anpassen werden.

Um die am 3. März 2014 andernfalls eintretende Verjährung rechtzeitig zu unterbrechen, hat die Staatsanwaltschaft nunmehr präzisiert, gegen wen sich das Ermittlungsverfahren richtet. Zu den insgesamt 109 Beschuldigten gehören nicht nur Mitarbeiter/-innen der mit dem Projekt befassten Firmen. Rein vorsorglich wurden auch Mitarbeiter/-innen der Stadt Köln und der KVB einbezogen.

Nach Abschluss der Beweissicherung wird das beschädigte Bauwerk saniert und die Nord-Süd Stadtbahn vollständig fertiggestellt. Die Gesamtinbetriebnahme könnte dann voraussichtlich 2019 erfolgen.

SCHALLBRÜCKE ZWISCHEN U-BAHN-TUNNEL UND DOMSCHATZKAMMER

Nachdem Ende 2012, im Zuge der Inbetriebnahme der Haltestelle „Rathaus“, die Linie 5 in einen im Jahr 1968 erstellten, aber bislang nicht regelmäßig genutzten Tunnelabschnitt in der Nähe des Doms verlegt worden war, wurden im Innern des Doms Vibrationen und Schallübertragungen aus dem Tunnel festgestellt. Ursache hierfür ist vermutlich eine Schallbrücke zwischen dem Tunnel und den Fundamenten der im Jahr 2000 eröffneten Domschatzkammer.

Als Sofort-Maßnahme reduzierte die KVB die Fahrtgeschwindigkeit im fraglichen Tunnelbereich von 30 auf 20 km/h. Ein kurzfristig hinzugezogener Gutachter stellte fest, dass die gemessenen Vibrationswerte deutlich unter der Grenze für historische Gebäude liegen. Um die Situation im Dom dennoch zu verbessern, verständigten sich die Beteiligten darauf, dass die Auflagerung der Schienen geändert wird. Im Dezember letzten Jahres wurden daraufhin im entsprechenden Tunnelabschnitt 500 sogenannte Delta-lager – hierbei handelt es sich um ein hochelastisches Schienenlagerungssystem – auf einer Gleislänge von 150 m eingebaut.

INFRASTRUKTUR- INITIATIVE

Die deutschlandweite Infrastrukturinitiative unter dem Titel „Damit Deutschland vorne bleibt“ wurde vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ins Leben gerufen. Sie setzt sich für eine Verbesserung der deutschen Verkehrsinfrastruktur ein. Bundesweit beteiligen sich 36 Verkehrsunternehmen – darunter auch die KVB – und Verbünde in 31 Städten. Ziel der Initiative ist es, auf die schlechte finanzielle Situation des ÖPNV aufmerksam zu machen und ein neues Bewusstsein für die Bedeutung und den Finanzierungsbedarf der Infrastruktur im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Bürgern zu schaffen.

MODERNISIERUNG BUSFLOTTE

Zum Ersatz alter Fahrzeuge sind im letzten Jahr 34 Standard- und 19 Gelenkbusse auf dem Betriebshof Nord eingetroffen. Insgesamt wurden etwa 11,5 Mio. € investiert. Die neuen Busse bieten mehr Platz und mehr Service und fahren zudem sehr umweltfreundlich. In allen Bussen sind Monitore eingebaut, auf denen man die Liniennummer, das Ziel und dynamisch wechselnd die nächsten fünf Haltestellen im Verlauf sieht.

Von April 2012 bis Ende September 2013 hat der Bereich Bus zwei Hybridfahrzeuge der Firma MAN erprobt. Seit Oktober liegt der Abschlussbericht vor: Die zunächst geleasten Busse haben sich so gut bewährt, dass sie in den eigenen Bestand übernommen wurden und jetzt dauerhaft zur Fahrzeugflotte gehören.

Die Hybridtechnik kombiniert den Antrieb über einen klassischen Dieselmotor mit dem Antrieb eines Elektromotors. Der Vorteil ist, dass die bei den Bremsvorgängen entstehende Reibungsenergie nicht als Abwärme verloren geht, sondern wieder zum Antrieb genutzt wird. Die Busse sind sowohl bei den Kunden als auch bei den KVB-Busexperten gut angekommen. Das umweltfreundliche Image wird genauso geschätzt wie die geringe Wartungsintensität. Im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen hat sich im Schnitt eine Kraftstoffeinsparung von 5 % ergeben.

E-BUSLINIE

Die KVB beabsichtigt, im Rahmen eines Pilotprojektes die innerstädtische Buslinie 133 ausschließlich mit batterieelektrisch betriebenen Gelenkbussen zu betreiben. Hierfür werden acht Fahrzeuge benötigt. In einer EU-weiten Ausschreibung hat die KVB die Firma VDL Bus und Coach GmbH aus den Niederlanden als Partner für die Entwicklung und Beschaffung ausgewählt. Die Busse werden ohne Oberleitung auskommen. Energiespeicherung und -bereitstellung finden ausschließlich im Fahrzeug statt.

Parallel zur Entwicklung und Beschaffung von E-Bussen wird die Frage der Infrastruktur mit Ladesystem und Ladestationen im Betriebshof und im Liniennetz betrachtet. Als Partner für den Bau und Betrieb von Ladestationen konnte die RheinEnergie AG gewonnen werden.

VIDEOÜBERWACHUNG IN BUSSEN

Seit Ende Januar 2014 sind alle KVB-Busse sowie die Busse der beauftragten Subunternehmer – insgesamt rund 300 Stück – mit Videoanlagen ausgestattet. Ziel ist es, sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl als auch die objektive Sicherheit der Fahrgäste und Beschäftigten zu erhöhen. Diese Sicherheitsmaßnahmen, von denen eine präventive Wirkung erwartet wird, kommen bei den Fahrgästen gut an.

Die neuen Systeme bestehen aus drei (Solobusse) bzw. vier (Gelenkbusse) Kameras, einem zerstörungssicheren Rekorder und einem Monitor am Fahrerarbeitsplatz. Die Aufnahmen erfassen den gesamten Innenraum und den Einstieg bis auf den Fahrerplatz und werden nach 48 Stunden gelöscht. Die Anlagen sind mit der Steuerungstechnik des Busses verbunden, so dass bei Betätigung der Notbremse oder der Alarmtaste durch den Fahrer die Aufzeichnung automatisch gesichert wird. In diesen beiden Fällen oder bei einem Rechtshilfeersuchen von Polizei oder Staatsanwaltschaft können die Aufnahmen bis zu sieben Tage lang aufbewahrt werden.

ALKOHOLKONSUM- VERBOT

Seit 1. September ist das Trinken von Bier, Wein und anderen alkoholischen Getränken in Bussen, Bahnen und auf U-Bahnsteigen der KVB verboten und kann mit einem Bußgeld in Höhe von 40 € geahndet werden. Das Alkoholkonsumverbot ergänzt das generelle Ess- und Trinkverbot, das bereits 2007 für Busse und Bahnen eingeführt wurde. Davon nicht betroffen sind die Verteiler- und Zugangsebenen der U-Bahn und die oberirdischen Haltestellen, weil sie zum öffentlichen Straßenraum zählen. Ziel ist es, das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und die Sauberkeit der Fahrzeuge und Stationen und damit die Qualität insgesamt zu verbessern.

Die Ergebnisse einer Kundenumfrage zum generellen Alkoholkonsumverbot waren sehr positiv. Dessen Einführung kommt den Wünschen einer großen Mehrheit der Fahrgäste und Nutzer der U-Bahnanlagen nach.

CARSHARING UND FAHRRAD- VERLEIHSYSTEM

Die Kombination von Zufußgehen, Fahrradfahren, Bussen und Bahnen, Taxen und Mietwagen steht für umweltfreundliche Mobilität. Sie ist dadurch gekennzeichnet, dass auch die Nutzung des Pkw vor allem dem Zweck folgt und nicht dem Umstand, dass das eigene Auto einfach da ist. Hier setzt das Angebot des Carsharings an, das den Umweltverbund inzwischen erweitert. Derzeit kooperiert die KVB mit insgesamt vier Carsharing-Anbietern. Zu dem langjährigen Partner cambio kamen im vergangenen Jahr DriveNow, Flinkster und Car2go hinzu. KVB-Kunden mit ZeitTickets erhalten attraktive Vorzugspreise. Insgesamt sind mit diesen Partnern rund 5.700 KVB-Kunden clever mobil.

Ab Mitte 2014 will die KVB den Kölnern darüber hinaus die Möglichkeit bieten, über ein Fahrradverleihsystem die Verkehrsmittel Bus, Bahn und Fahrrad noch einfacher zu kombinieren, und so das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs erweitern und attraktiver gestalten.

Das Konzept sieht zwei Möglichkeiten vor: Die Fahrräder können entweder an festen Ausleihstationen oder flexibel im Kölner Straßenraum gemietet werden. Die Vermietung erfolgt per Internet, Telefon oder über die Smartphone-App. Auch das elektronische Ticket soll schrittweise integriert werden. Stammkunden erhalten Vergünstigungen. Für sie ist die erste halbe Stunde kostenfrei. Darüber hinaus soll es für alle Kunden Angebote für Kurz-, Anschluss- und Tagesleihe sowie Monats- und Jahrespreise geben.

Der Start erfolgt in drei Stadtregionen mit insgesamt 900 Fahrrädern. Dazu gehört der Innenstadtbereich einschließlich Deutz, des Gewerbegebiets Braunsfeld und der Universität. Für das gesamte Gebiet wird ein flexibles System eingeführt. Zusätzlich werden in den Stadtregionen Butzweiler und Mülheim ortsfeste Stationen installiert.

SOCIAL MEDIA

Seit Anfang März 2013 nutzt die KVB das soziale Netzwerk Twitter, um betriebliche Informationen zu verbreiten. Bereits nach zwei Wochen gab es fast 500 Follower. Vor allem aktuelle Störmeldungen und Nachrichten über Baustellen und Umleitungen sowie geänderte Fahrzeiten bei Großevents werden hier in Form von Kurznachrichten (maximal 140 Zeichen) im Internet veröffentlicht.

Um noch intensiver in Kontakt mit den Kunden zu kommen, startete die KVB am 21. Oktober 2013 mit einer eigenen Unternehmensseite auf Facebook. Diese wird täglich von rund 500 Facebook-Mitgliedern besucht. Erwartungsgemäß wird die Seite überwiegend für Kritik und Beschwerden genutzt. Sie betreffen betriebliche Themen wie Verspätungen, Umsteigemöglichkeiten, Fahrplankontakt oder Baustellen. Aber auch der „Gefällt mir“-Knopf wird häufig angeklickt: allein im ersten Monat 4.500mal. Der Umgang miteinander ist auf der Seite sehr konstruktiv und angenehm. In den meisten Fällen kann innerhalb von zwei Stunden geholfen werden.

Neben den betrieblichen Informationen hat inzwischen auch die Unterhaltung einen festen Platz auf der KVB-Facebookseite: zum Beispiel Ratespiele, historische Fotos oder nette Anekdoten. Ziel ist es, in einen persönlichen, offenen und transparenten Dialog mit den Kunden zu kommen.

Ausblick – Nachtragsbericht

GUTE GESCHÄFTS- ENTWICKLUNG ZUM JAHRESBEGINN 2014

Die Fahrgastzahlen der KVB haben sich im Januar und Februar 2014 gut entwickelt. Sie nahmen während der ersten beiden Monate des Jahres 2014 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt um 0,4 % auf 46,4 Mio. zu. Sie waren damit um 0,5 Mio. beziehungsweise 1,0 % niedriger als geplant. Vor allem der Verkauf von Bartickets und Zeitfahrausweisen für Auszubildende fiel niedriger aus als erwartet.

Dennoch war bei den entgeltlich beförderten Fahrgästen bis Ende Februar 2014 ein Zuwachs von 1,6 Mio. beziehungsweise 3,9 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Demgegenüber entwickelte sich die Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste und der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis weiter rückläufig.

Durch die gestiegene Fahrgastzahl und die Tarifsteigerung zum 1. Januar 2014 erhöhten sich die Fahrgelderlöse in den ersten beiden Monaten des Jahres im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 % auf 37,9 Mio. €.

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens für 2014 von besonderer Bedeutung sein könnten, sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

Risiken- und Chancenbericht

RISIKO- MANAGEMENTSYSTEM

Das Eingehen von Risiken ist täglicher Bestandteil jeden Handelns und eine notwendige Voraussetzung für unternehmerischen Erfolg. Mit zunehmender Liberalisierung des ÖPNV-Marktes und der weiterhin bestehenden Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte steigen die Risiken, denen die KVB ausgesetzt ist.

Das im Unternehmen implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Risikoinventuren die permanente Überwachung von Risikofaktoren. Damit dient es – über die Erfüllung der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) hinaus – dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gefährden.

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden alle identifizierten Risiken des operativen und strategischen Geschäftes analysiert und dokumentiert, nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft sowie in die Unternehmenssteuerung integriert. In diesen Prozess sind Vorstand, Konzernleitung und Aufsichtsrat durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Die von der KVB verfolgte Risikopolitik ist weniger darauf ausgerichtet, Risiken grundsätzlich zu vermeiden, als vielmehr darauf, Transparenz über die Risikosituation zu schaffen. Darauf aufbauend wird eine aktive Risikosteuerung und somit die Nutzung künftiger Handlungsspielräume ermöglicht.

RISIKEN UND CHANCEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Unter den Risiken und Chancen der zukünftigen Entwicklung der KVB sind folgende hervorzuheben:

Marktrisiken und -chancen

Die weiter anhaltende Dynamisierung struktureller und verhaltensbezogener Entwicklungen – wie der demografische Wandel, der fortwährende Energiepreisanstieg und veränderte Wertvorstellungen vor allem der jüngeren Generation – wird die Bedeutung des ÖPNV weiterhin erhöhen. Dies stellt für die KVB eine wesentliche Chance dar, die zugleich mit neuen Herausforderungen verbunden ist.

Um trotz der rückläufigen Finanzierungsmittel für den ÖPNV Mobilität auf hohem Niveau gewährleisten zu können, hat die KVB sich zum Ziel gesetzt, durch wachsende Einnahmen sowie interne Einsparmaßnahmen die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

In den Folgejahren wird ein Anstieg der Umsatzerlöse erwartet, der sich aus gestärkter Kundennachfrage und Tarifpreisanpassungen im Verkehrsverbund generiert. Zur Erhöhung der Kundennachfrage strebt die KVB stets attraktivitätssteigernde Maßnahmen an, die sowohl Fahrplanangebot und Service als auch das technische Umfeld betreffen. Begleitend betreibt die KVB nach wie vor ein konsequentes Kostenmanagement.

Rahmenbedingungen und rechtliche Risiken

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sieht seit 2005 zur Erhaltung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit eine Begrenzung der EEG-Umlage bei Schienenbahnen vor. Zwischenzeitlich hat die EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Beihilfeprüfverfahren bezüglich der möglichen Vorteilsgewährung im Rahmen des EEG eingeleitet. Von diesem Verfahren sind die Schienenbahnen zunächst ausgenommen. Die Bundesregierung beabsichtigt, das EEG anzupassen. Inwiefern hierdurch die Schienenbahnen betroffen sein werden, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

Des Weiteren haben vier Busunternehmen Ende des Jahres 2013 bei der EU-Kommission die bereits laufende Beihilfebeschwerde gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im VRS auf die KVB ausgeweitet. Die Beschwerdeführer tragen vor, die KVB erhalte nach ihrer Ansicht in diskriminierender Weise Ausgleichsleistungen für die Anwendung des zu niedrigen VRS-Höchsttarifs, welche anderen im VRS tätigen Unternehmen vorenthalten würden. Die Bundesrepublik Deutschland hat mit ihrer Stellungnahme vom 19. Dezember 2013 die vorgetragene Beschwerde zurückgewiesen.

Betriebsrisiken

Ihre Fahrzeuge und technischen Anlagen setzt die KVB mit einem hohen Grad an Zuverlässigkeit und Sicherheit sowie unter Berücksichtigung gegebener Umweltstandards ein. Technischen Ausfallrisiken sowie umweltbezogenen Risiken begegnet das Unternehmen mit einer permanenten Verbesserung des technischen Standards.

Finanzrisiken

Durch den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit dem Stadtwerke Köln Konzern (SWK) sind finanzielle Risiken des operativen Geschäftes für die KVB weitgehend ausgeschlossen. Darüber hinaus sind für Risiken des operativen Geschäftes adäquate Versicherungslösungen vorgesehen, um finanzielle Konsequenzen auf ein tragbares Maß zu reduzieren. Zudem leitet die KVB bei allen erkannten Risiken umgehend geeignete Gegensteuerungsmaßnahmen ein.

Finanziellen Risiken des strategischen Geschäftes, die mit bereits oben genannten Themen beziehungsweise der Änderung gesetzlicher, vertraglicher sowie gesellschaftsstruktureller Rahmenbedingungen verbunden sind, wird damit begegnet, frühzeitig geeignete Strategien zu entwickeln und entsprechende Maßnahmen abzuleiten sowie umzusetzen.

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 keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der KVB gefährden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Unglücksfalls am Waidmarkt.

Soweit Risiken ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit. Gegen alle heute bereits erkennbaren Risiken des operativen und strategischen Geschäftes wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Um auch unvorhergesehene zukünftige Herausforderungen bewältigen zu können, setzt die KVB darauf, das gegebene Potenzial des Wachstums auf der Einnahmenseite auszuschöpfen und die Kostenseite weiter zu optimieren.

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Nach zwei schwächeren Jahren wird für das Jahr 2014 ein Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts von 1,8 bis 1,9 % erwartet. Diese Erwartung gründet sich auf der ungetrübten Konsumfreude im Inland, die vor allem durch die niedrigen Zinsen, die Lage auf dem Arbeitsmarkt, die weiterhin moderaten Inflationserwartungen und die guten Einkommensperspektiven privater Haushalte aufgrund der Tarifabschlüsse begünstigt wird. Vor diesem Hintergrund wird die konjunkturelle Expansion voraussichtlich aus der Binnenwirtschaft getragen. Aber auch das weltwirtschaftliche Umfeld bessert sich und damit wird voraussichtlich die Nachfrage aus dem Ausland wieder anspringen. Im Zuge steigender Exporterwartungen und günstiger Finanzierungsbedingungen werden auch allmählich zunehmende Investitionen in Ausrüstungen prognostiziert.

Die gute konjunkturelle Lage wirkt sich auch positiv auf den Arbeitsmarkt aus. Aufgrund der Produktionsausweitung wird die Zahl der Erwerbstätigen ansteigen und die Arbeitslosenquote leicht zurückgehen.

ÖPNV-NACHFRAGE

Für das Jahr 2014 wird damit gerechnet, dass sich im ÖPNV der beständige Zuwachs der letzten Jahre weiter fortsetzt. Die Planung der KVB geht von einem im Wesentlichen auf Neukunden gestützten leichten Anstieg der Fahrgastzahlen um 0,5 % aus.

UNTERNEHMENS- ENTWICKLUNG

Das Geschäftsjahr 2013 hat die KVB mit einem Unternehmensergebnis vor Verlustübernahme durch die SWK von - 86,9 Mio. € beendet; geplant waren - 89,3 Mio. €. Die positive Abweichung von 2,4 Mio. € ist darauf zurückzuführen, dass die betrieblichen Erträge um 3,4 Mio. € höher waren als geplant, während die betrieblichen Aufwendungen nur um 1,0 Mio. € über dem Planwert lagen. Der Aufwanddeckungsgrad verbesserte sich deshalb gegenüber dem Plan um 0,7 Prozentpunkte auf 76,7 %.

Maßgeblich für die höheren Erträge waren vor allem die Bestandsveränderungen und aktivierten Eigenleistungen, die wegen des hohen Eigenfertigungsanteils um 3,7 Mio. € über dem Plan lagen. Demgegenüber fielen die Umsatzerlöse geringfügig unterplanmäßig (-0,4 Mio. €) aus. Die Zahl der Fahrgäste lag im Jahr 2013 bei 276,6 Mio.; das sind 2,2 Mio. bzw. 0,8 % weniger als geplant. Die Abweichung ist auf die niedrigeren Quoten von schwerbehinderten Fahrgästen und Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis zurückzuführen. Dagegen sind die Fahrgastzahlen im entgeltlichen Linienverkehr vor allem wegen der höheren Nachfrage nach Zeitfahrausweisen im Vergleich zum Plan um 5,8 Mio. bzw. 2,3 % gestiegen. Dies schlägt sich auch in den Fahrgelderlösen inklusive der Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt nieder; sie lagen um 2,1 Mio. € bzw. 0,9 % über dem Plan. Durch den geringeren Abgeltungssatz für die Beförderung Schwerbehinderter (Plan 5,0 %, Ist 3,79 %) wird diese positive Entwicklung aber nahezu neutralisiert. Insgesamt weichen die Verkehrserlöse nur geringfügig (+0,1 %) von der Planung ab.

Bei den betrieblichen Aufwendungen wirkte sich positiv aus, dass die Zahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Mitarbeiter/-innen geringer ausfiel als geplant. Hierdurch konnten aber die nicht geplanten Aufwendungen für die Dotierung von Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten und Drohverluste nicht vollständig ausgeglichen werden.

Für das Geschäftsjahr 2014 plant die KVB unter Berücksichtigung der Erhöhung der VRS-Ticketpreise zum 1. Januar 2014 und der erwarteten Kostensteigerungen für 2014 ein Unternehmensergebnis von -93,7 Mio. € und einen Aufwanddeckungsgrad von 76,0 %. Wie bereits im September des Jahres 2012 von VRS-Beirat und VRS-Zweckverband beschlossen, wurden die Ticketpreise zum Jahresbeginn 2014 zum Ausgleich der hohen Kostenbelastung aus steigenden Lohn-, Material- und Energiekosten durchschnittlich um 3,6 % erhöht. Es werden deshalb für das Geschäftsjahr 2014 Umsatzerlöse von 247,4 Mio. € erwartet. Davon machen die Verkehrserlöse 234,2 Mio. € aus.

INVESTITIONEN

Der Investitionsplan für das Geschäftsjahr 2014 schließt mit Ausgaben für Betriebsinvestitionen in Höhe von 163,3 Mio. € ab. Die geplanten Investitionen betreffen insbesondere die Infrastruktur und die Beschaffung von Fahrzeugen. Es handelt sich zum Großteil um die Fortführung bereits begonnener mehrjähriger Maßnahmen. Einzige neu initiierte Maßnahme ist die Einführung des BOS-Funk (BOS = Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben).

Schwerpunkt der Investitionen der KVB, die ganz überwiegend der Bindung und Hinzugewinnung von Fahrgästen dienen, wird auch in den kommenden Jahren die Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn zur besseren Anbindung des Kölner Südens und zur Entlastung der Betriebsengpässe in den Innentunneln sein. Von den für 2014 eingeplanten Betriebsinvestitionen betreffen allein 71,5 Mio. € (43,8 %) dieses Projekt. Nach der Teilbetriebnahme des nördlichen Streckenabschnittes der Nord-Süd Stadtbahn bis zur Haltestelle „Heumarkt“ Ende 2013 steht nun die vorzeitige Teilbetriebnahme des südlichen Streckenabschnittes von der Haltestelle „Severinstraße“ bis nach Rodenkirchen im Vordergrund.

Von den anderen für 2014 vorgesehenen Betriebsinvestitionen entfallen 44,5 Mio. € auf den übrigen Strecken- und Haltestellenausbau sowie 19,8 Mio. € auf Stadtbahnwagen und Omnibusse; ferner 27,5 Mio. € auf die übrigen Investitionen.

FINANZIERUNG

Da die Investitionen voraussichtlich nur zu 25,6 % aus eigenen Mitteln finanziert werden können – einschließlich einer Eigenkapitalzuführung von 7,1 Mio. € –, kommt den zufließenden Investitionszuschüssen mit 28,0 % eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden geplanten Investitionsausgaben einschließlich der kurzzeitigen Vorfinanzierung von Zuschüssen werden durch Fremdmittel gedeckt.

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 10 dieses Geschäftsberichtes abgedruckt.