Geschäftsbericht

2010

Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Daimerstraße 10a
40789 Monheim am Rhein

Telefon 0 21 73 / 95 74 0
Telefax 0 21 73 / 95 74 20
E-Mail info@bahnen-monheim.de

www.bahnen-monheim.de

Fotos: u.a. Temme

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

1. **Inhaltsverzeichnis** 3

2. **Vorwort** 4

3. **Bericht des Aufsichtsrates** 5

4. **Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2010** 6

5. **Das Linienkonzept 2010** 12

6. **Jahresabschluss 2010** 14

   6.1. Bilanz 14

   6.2. Gewinn- und Verlustrechnung 15

   6.3. Anhang zum Jahresabschluss 2010 16

   6.4. Testat des Wirtschaftsprüfers 22

Vorwort

Das Jahr 2010 kann als ausgesprochen prägnantes Jahr in der über 100-jährigen Unternehmensgeschichte der Bahnen der Stadt Monheim GmbH bezeichnet werden. In den beiden Unternehmensbereichen der Gesellschaft, der Sparte „Güterverkehr" einerseits und der Sparte „Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV" andererseits, ergaben sich im Berichtsjahr erhebliche Leistungsveränderungen, die eine nicht unerhebliche Herausforderung bezüglich der Umgestaltung der bisherigen betrieblichen Abläufe darstellte.

Im Güterverkehr erhöhte sich im abgelaufenen Wirtschaftjahr der Jahres-Tonnagewert von ca. 19.000 Tonnen im Vorjahr auf ca. 122.000 Tonnen. Diese enorme Auftragssteigerung stellte unser Unternehmen bzw. unsere Mitarbeiter vor eine große Herausforderung im Rahmen der Organisation neuer betrieblicher Abläufe. Der deutliche Mehrverkehr auf der zur Verfügung stehenden eingleisigen Strecke erfordert einerseits höherwertige Mitarbeiterqualifikationen und andererseits einen anderen Umgang mit Betriebsressourcen. Aus diesem Grund waren Mehraufwendungen im Bahnbereich notwendig.

Diese Anlaufkosten sind jedoch als einmalig zu bezeichnen, und wir sind sicher, dass wir in den Folgejahren weitere Schritte in Richtung Ergebniskonsolidierung der Bahnsparte gehen werden.

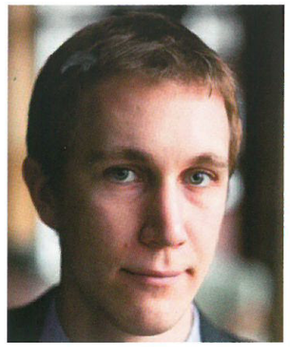
Ab dem 29. August 2010 änderte sich das Fahrplanangebot im ÖPNV-Bereich der BSM GmbH auf 5 Nahverkehrslinien bei einem Bestand von insgesamt 8 Linien. Im Stadtgebiet Monheim und Langenfeld bedeutete dies für unsere Fahrgäste eine erhebliche Notwendigkeit zur Umorientierung im Schüler-, Berufs-, sowie Freizeitverkehr. Neben den Neuerungen für unsere Fahrgäste durch veränderte Linienverbindungen und Anschlussbeziehungen war das Fahrplankonzept 2010 eine logistische Herausforderung für unsere Mitarbeiter. Nur mit Unterstützung moderner, neu eingeführter EDV-Systeme, konnte diese Aufgabe in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit bewältigt werden. Doch der Kraftakt hat sich u. E. gelohnt. Wir sind zuversichtlich, dass das neue Linienkonzept die Akzeptanz unserer Kunden findet, da es viele Vorteile bringt.

Die Auswirkungen des Fahrplankonzeptes 2010 auf das Unternehmensergebnis werden jedoch erst in den Folgejahren hinsichtlich Kundenakzeptanz und Kostenentwicklung spürbar werden. Für das abgeschlossene Wirtschaftjahr war die zeitliche Wirkung zu gering, um deutliche Tendenzen erkennen zu lassen.

Insgesamt stellt sich das Unternehmensergebnis 2010 sehr erfreulich dar, konnte doch eine deutliche Verlustreduzierung auf 1,8 Mio. € Gesamtdefizit erzielt werden. Ohne das Vertrauen der Kunden in unser Unternehmen und der Mitarbeiter, die die Veränderungsprozesse mit großem Engagement unterstützt haben, wäre dies nicht möglich gewesen, so dass ihnen unser ganz besonderer Dank gilt. Ebenso bedanken wir uns bei unserer Muttergesellschaft, der MVV GmbH, unserem Eigentümer, der Stadt Monheim am Rhein, ohne deren Engagement die finanzielle Situation der BSM GmbH nicht sichergestellt wäre sowie dem Aufsichtsrat, der uns bei allen Prozessen intensiv begleitet hat.

Detlef Hövermann
Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates



Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung während des Berichtsjahres in der durch Gesetz und Gesellschaftsvertrag vorgeschriebenen Form überwacht.

Es fanden 8 Sitzungen statt, in denen die erforderlichen Beschlüsse gefasst wurden. Der Geschäftsführer hat den Aufsichtsrat laufend über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet.

Die Buchführung, der Jahresabschluss und der Geschäftsbericht für das Jahr 2010 wurden durch die von der Gesellschafterversammlung als Abschlussprüfer bestellte Integritas Gesellschaft für Revision und Beratung mbH, Langenfeld geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss und empfiehlt der Gesellschafterversammlung in Übereinstimmung mit der Geschäftsführung die Feststellung.

Der Verlust wird nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH unter Beachtung der Zulässigkeit nach EU-Kriterien ausgeglichen.

Der Aufsichtsrat spricht dem Geschäftsführer für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und allen Beschäftigten des Unternehmens seinen Dank für die im Berichtsjahr geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

Monheim am Rhein, im Juli 2011

Daniel Zimmermann
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Bürgermeister

Geschäftstätigkeit

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) sind in den Konzernkreis der städtischen Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (MVV) integriert. Als 100%iges Tochterunternehmen ist die BSM für Planung und Durchführung des „Öffentlichen Personennahverkehr" (ÖPNV) in der Stadt Monheim am Rhein und den angrenzenden Gebietskörperschaften zuständig. Neben der ÖPNV-Sparte tritt das Unternehmen als Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Markt auf.

Mit ihrer Mitgliedschaft in den beiden größten Verkehrverbünden Nordrhein-Westfalens, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), nehmen die Bahnen der Stadt Monheim GmbH eine besondere Rolle im regionalen ÖPNV ein.

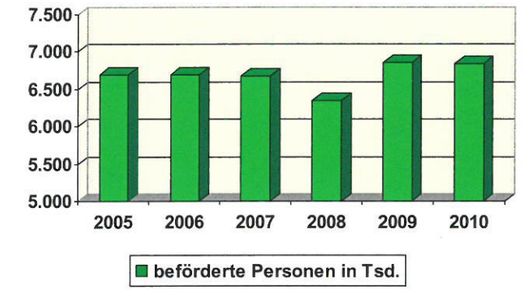
Neben der BSM bilden das Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH (100%), die SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein GmbH (100%), die MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgung GmbH (50,1%), die Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim GmbH & Co KG (35,6%) und die Verbandswasserwerk Beteiligungs-GmbH (35,6%) den MVV-Konzernverbund.

Geschäftsentwicklung

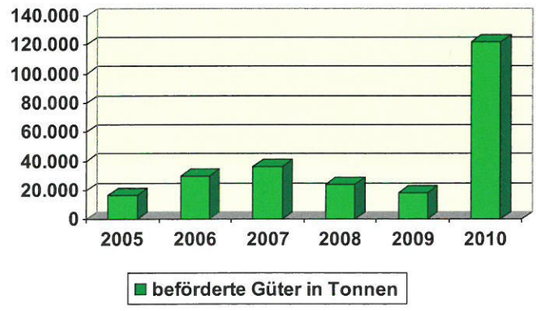
Die deutsche Wirtschaft hat 2010 den stärksten Aufschwung seit der Wiedervereinigung erlebt. Das Bruttoinlandsprodukt stieg um 4,2% zum Vorjahr. Die Staatsverschuldung stieg im Jahr 2010 mit 3,5% deutlich an und überschritt damit die Schuldengrenze des EU-Stabilitätspaktes erstmals wieder seit dem Jahr 2005. In Aufholeffekten im Anschluss an das Krisenjahr 2009 ist der Hauptgrund des starken Aufschwungs in fast allen Wirtschaftssektoren für 2010 zu sehen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg verzeichnete im Aufschwungjahr einen deutlichen Fahrgast- und Einnahmenzuwachs. 503 Millionen Fahrgäste in 2010 bedeuten einen Zuwachs in Höhe von +1,3%. Die Tariferlöse stiegen bedingt durch eine 3,0%-ige Preiserhöhung zum 01.01.2010 auf 510 Millionen EUR, ein Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr von 5,1%. Beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hingegen gingen im Berichtsjahr die Fahrgastzahlen auf 1,1 Milliarden Fahrten zurück. Analog zu den sinkenden Schülerzahlen ist weiterhin ein Rückgang der Abonnenten in diesem Segment (SchokoTicket) festzustellen. Des Weiteren registrierte die Kundengruppe der Ticket1000- und Ticket2000-Nutzer erstmalig seit 1995 einen Rückgang von 1,1%. Die Einnahmen erhöhten sich um ca. 13,8 Millionen EUR (+1,4%) auf insgesamt 969,4 Millionen EUR.

Für das Streckennetz der BSM waren mit dem Fahrplanwechsel zum 30. August 2010 gravierende Änderungen verbunden; immerhin erfuhren zum Schuljahreswechsel 2010/2011 5 von 8 Linienkonzessionen Änderungen. Aufgrund der Vorteile des zum 30. August 2010 umgesetzten Linienkonzeptes konnte der in den Vorjahren festzustellende rückläufige Fahrgasttrend nicht nur gestoppt, sondern umgekehrt werden. Ergab sich für die Monate Januar bis August 2010 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum noch ein Fahrgastrückgang von -0,4%, nutzten die Fahrgäste der BSM im Zeitraum September bis Dezember 2010 das Unternehmensangebot um +0,3% zum Vorjahr. Im Vergleich 2. Berichtshalbjahr zum 1. Berichtshalbjahr bleibt somit ein kumulierter Fahrgastzuwachs in Höhe von +0,7% festzuhalten.



Bedingt durch die Gewinnung eines Großauftrages ab Jahresanfang steigerte sich das Frachtaufkommen im Güterverkehr erwartungsgemäß von 18.514 Tonnen im Vorjahr auf 121.915 Tonnen im Berichtsjahr.



In 2010 erfolgten Anlageinvestitionen in Höhe von 1.087 TEUR, die insbesondere die Anschaffungen von drei neuen Bussen und elektronische Einstiegskontrollen betrafen. Für die Investitionen erhielt die Gesellschaft Zuschüsse in Höhe von 272 TEUR.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

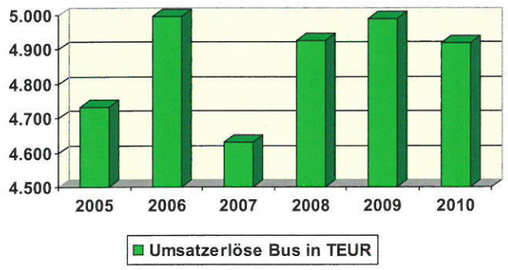
BSM weist zum 31. Dezember 2010 eine Bilanzsumme von 12.281 TEUR (Vorjahr: 12.210 TEUR) aus. Die Eigenkapitalquote beträgt 22,4% (Vorjahr: 22,6%). Im Geschäftsjahr 2010 lagen liquide Mittel in ausreichendem Maße vor, sodass die Liquidität jederzeit gesichert war.

Das Ergebnis vor Verlustübernahme verbesserte sich um -343 TEUR auf -1.884 TEUR. Die deutliche Verbesserung des Ergebnisses begründet sich insbesondere aus niedrigeren Personalaufwendungen (-836 TEUR), verminderten Abschreibungen auf

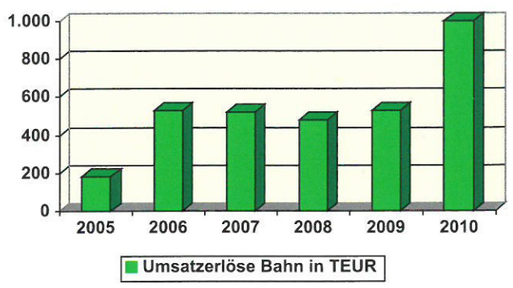
Sachanlagen (-95 TEUR) aufgrund einer Anpassung der Abschreibungsdauer für Busse auf 12 Jahre und höheren sonstigen betrieblichen Erträgen (+166 TEUR). Bedingt durch die erstmalige Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) ergaben sich Umschichtungen der Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung zu den Finanzaufwendungen und den außerordentlichen Aufwendungen von insgesamt 682 TEUR. Auch unter Berücksichtigung dieser Umschichtungen stellten sich die Personalaufwendungen trotzdem rückläufig dar.

Aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrags mit der MVV wird der Jahresverlust von der MVV übernommen. BSM weist nach der Verlustübernahme ein ausgeglichenes Jahresergebnis von null aus.

Die Umsatzerlöse im Personenverkehr der BSM sanken insbesondere aufgrund von Rückstellungsnotwendigkeiten, die im Zusammenhang mit der noch nicht endgültigen Fahrgeldzuweisung der Verbünde für die Jahre 2009/2010 stehen, im Berichtsjahr um -1,4%. Eine 3%ige Preiserhöhung zum 1. Januar 2010 im Verkehrsverbund Rhein-Sieg kompensierte den tatsächlichen Umsatzrückgang teilweise. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erfolgte im Berichtsjahr keine Preisanpassung.



Im Güterverkehr kompensierten erhöhte betriebliche Anlaufkosten für die Bearbeitung eines ab Januar 2010 laufenden Großauftrages teilweise die zum Vorjahr um ca. 88% höheren Umsatzerlöse. In diesem Projekt liegt auch hauptsächlich die Begründung für die deutliche Erhöhung der Position „Aufwendungen für bezogene Leistungen".



Aufgrund von nicht mehr benötigten Rückstellungen, einer Verringerung des Fahrzeugparks für den Personenverkehr und Schadenersatzabrechnungen aus Unfällen, erhöhten sich die „Sonstige betrieblichen Erträge" um 166 TEUR auf 727 TEUR.

Die Veränderungen der Personalkosten um 836 TEUR sind bereits größtenteils mit der Wirkung der erstmaligen Berücksichtigung des BilMoG erklärt. Die Umsetzung des Fahrplankonzeptes zum 30. August 2010 senkte die Personalkosten zusätzlich. Gegenläufig führte die nominelle Tarifsteigerung 2010 - in Höhe von durchschnittlich 1,2% - zu höheren Personalkosten.

Risiken und Chancen der zukünftigen Entwicklung

Das bei der BSM bestehende Risikomanagementsystem wird in enger Abstimmung mit dem Mutterunternehmen Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (MVV) geführt und in regelmäßigen Zeitabständen aktualisiert. Bei der Aktualisierung werden die bereits bekannten Risiken auf Aktualität geprüft und ggf. neu bewertet. Hinzugekommene Risiken werden analysiert, bewertet und im jährlich aufzustellenden Risikobericht erfasst. Ein verantwortlicher Risikomanager ist im Unternehmen benannt. Im Vergleich zum Vorjahresbericht hat die im 2. Quartal 2010 vorgenommene Risikoanalyse keine wesentlichen Änderungen der Risikoeinschätzungen aufgezeigt, insbesondere bestandsgefährdende Risiken sind nicht erkennbar.

Die sonstigen aufzuzeigenden Risiken werden wie folgt beschrieben:

- Ab dem Jahr 2010 gilt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine veränderte Einnahmenaufteilung. Die BSM ermittelt ab dem Berichtsjahr ihren Einnahmenanspruch nicht mehr im „Fremdnutzerverfahren", sondern wendet aufgrund der Unternehmensgröße das „Anspruchsverfahren" an. Die von der VRR AöR organisierten Fahrgastzählungen wurden vollständig im Berichtsjahr durchgeführt, konkrete Ergebnisse für unser Unternehmen liegen jedoch zurzeit noch nicht vor. Eine mit der Verfahrensumstellung eingeführte Härtefallklausel stellt sicher, dass die BSM bis zum Jahr 2019 nicht von der allgemeinen VRR-Preisentwicklung abgekoppelt wird.
- Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg wird ebenfalls die Einnahmenzuscheidung – hier ab dem Jahr 2009 – überprüft. Obwohl das Zählverfahren sich nicht ändert, werden sich die tatsächlichen Zuscheidungen der Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Zählergebnisse ändern.
- Die Schlüsselwerte der zukünftig zusammengefassten Landeszuschüsse für Kostenerstattungen des Schülerverkehrs (§ 45a PBefG) und Investitionszuschüsse für Fahrzeuginvestitionen werden ab dem Jahr 2011 neu ermittelt. Für die Durchführung eines modernen, attraktiven ÖPNV in der Stadt Monheim ist die Stabilität dieser Landesmittel eine unerlässliche Voraussetzung.

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH hat mit ihrem Eigentümer und mit allen Aufgabenträgern Betrauungsregelungen abgeschlossen und damit die Übergangsregelungen der EU-Verordnung VO 1370/2007 in Anspruch genommen. Zurzeit noch offene genehmigungs- und beihilferechtliche Fragestellungen sollten möglichst rasch durch eine entsprechende Anpassung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes – PbefG – an die erwähnte EU-Verordnung geklärt werden.

Die Europäische Kommission hat im Beihilfeprüfverfahren der Stadt Langenfeld am 24. Februar 2011 eine positive Entscheidung für die beiden am Verfahren beteiligten Unternehmen Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) / Rheinbahn AG (RBG) und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) getroffen. Gemäß dem Kommissionsentscheid verstoßen die kommunalen Verkehrsunternehmen nicht gegen das Beihilferecht. Es wurde festgestellt, dass das VRR Finanzierungssystem vollumfänglich die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 beachtet und einhält.

Weitere Ereignisse von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2010 eingetreten sind, liegen nicht vor.

Ausblick

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erhöht zum 01. Januar 2011 die Fahrpreise um durchschnittlich 3,9%, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum gleichen Zeitpunkt um +2,7%. Die aufgezeigten Preissteigerungen werden die kassentechnischen Einnahmen positiv beeinflussen. Neben den genannten Tarifanpassungen wird die kommende Fahrgastentwicklung erheblichen Einfluss auf die zukünftige Ertragslage des Unternehmens nehmen. Hier wird entscheidend die Akzeptanz der Kunden bezüglich des Fahrplankonzeptes 2010 sein. Die Fahrplananpassungen werden im Jahr 2011 erstmals für ein ganzes Jahr wirken.

Die tatsächlichen Einnahmenzuscheidungen 2011 werden jedoch von den bereits vorgenommenen Fahrgastzählungen der Verbünde in den Jahren 2009 und 2010 abhängen. In beiden Verbünden ist hierzu noch kein Konsens erzielt wurden.

Der im Unternehmen angewandte Tarifvertrag TV-N NRW sieht eine Tarifsteigerung von durchschnittlich 0,6% ab dem 01.01.2011 und von durchschnittlich 0,5% ab dem 01.08.2011 vor.

Im Bereich der Materialbezugskosten ist eine Prognose in Bezug auf die Ölpreisentwicklung aufgrund der Entwicklungen der internationalen Finanzmärkte und der Globalisierung der Märkte bis zum Jahresende nicht möglich. Der Preis für Dieselkraftstoff lag im 1. Quartal 2011 mit ca. +15% deutlich über dem Durchschnittspreis des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes.

Die im Rahmen des Fahrplankonzeptes 2010 nicht mehr benötigten Leistungen in Höhe von ca. 100.000 km jährlich werden sich im Jahr 2011 erstmalig ganzjährig auswirken.

Die Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen auf Basis des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes wird die Aufwandseite auch 2011 beeinflussen, da die Pensionslasten hierdurch realistischer bewertet werden.

Die Transportleistung im Güterverkehr wird sich im Jahr 2011 auf dem erreichten Niveau stabilisieren. Da sich die im Jahr 2010 angefallenen Anlaufkosten für die Bearbeitung und Umsetzung des ab Januar 2010 durchgeführten Großauftrages nicht mehr in vergleichbarem Maße wiederholen werden, ist von einer deutlichen Verbesserung der Ergebnissituation in der Sparte Güterverkehr auszugehen.

Aufgrund der strukturell bedingten defizitären Leistung im ÖPNV wird die BSM auch zukünftig auf den Verlustausgleich durch die MVV nicht verzichten können. Das Ergebnis 2011 wird sich aber im Hinblick auf das Jahr 2010 verbessern.

Die BSM bedient neben Monheim am Rhein und Langenfeld im Rheinland auch große Teile des südlichen Düsseldorf sowie Leverkusen und Solingen. Insgesamt wohnen hier ca. 140 Tsd. Menschen, die die Leistungen der Bahnen der Stadt Monheim GmbH nutzen. Dieses große Bedienungsgebiet zeigt die Bedeutung der BSM für den öffentlichen Personennahverkehr in der Verdichtungsregion südöstlich von Düsseldorf, die darüber hinaus in weiten Teilen ländlich geprägt ist.

Insgesamt betreibt die BSM acht Linien (inkl. des in 2009 eingeführten Nachtexpresses NE13), teilweise in Kooperation mit der Rheinbahn AG in Düsseldorf und der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG in Leverkusen.

In 2010 führte die BSM im Zuge der Einbindung der neu errichteten Fachhochschule bei diversen Fahrgastzählungen auch entsprechende Beobachtungen durch und deckte Handlungsbedarf zur Aktivierung bislang ungenutzter Fahrgastpotentiale auf. Es zeigte sich zum Beispiel, dass die Siedlung „Berliner Ring" aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte eine hohe Bedienungsfrequenz bei einem unregelmäßigen Fahrplantakt aufweist – genauer gesagt, dass mehrere Linienfahrzeuge Haltestellen in Abständen unter einer Minute bedienten, gefolgt von längeren Fahrplanlücken. Auf der anderen Seite zeigte sich aber auch, dass das Fahrgastpotential des „Österreich-Viertels" im Stadtteil Baumberg noch nicht ausgeschöpft ist.

Deshalb entschied sich die BSM, das bestehende Liniennetz aus 2004 dahingehend zu überarbeiten, so dass es zu Verbesserungen im Berufsverkehr führt. Zur bedarfsgerechten Entwicklung des neuen Linienkonzeptes setzte sich dabei die BSM die folgenden Ziele:

1) Aufwertung des Busbahnhofs Monheim zum zentralen Knotenpunkt sowie Attraktivitätssteigerung der „Stadtmitte Monheim" durch Linien-Rendezvous im Stadtzentrum;
2) Leistungsergänzungen im Berufs- und Schülerverkehr zur Freisetzung bisher ungenutzter Fahrgastpotentiale durch eine deutlich verbesserte Verkehrssituation zwischen den Stadtteilen Monheim und Baumberg einerseits und Baumberg und S-Bahnhof Berghausen andererseits;
3) Direkte Anbindung der neuen Fachhochschule Monheim und der benachbarten Betriebe an den ÖPNV und den SPNV;
4) Entflechtung der Linienleistungen, Abbau gering genutzter Parallelverkehre sowie deutlich verbesserte Anbindung der Monheimer Altstadt im Freizeitverkehr.

Das durch die BSM erarbeitete Linienkonzept 2010 weist dabei die folgenden Verbesserungen zum alten Linienkonzept aus 2004 auf:

1) Die langjährig nachgefragte, verbesserte Anbindung an den S-Bahnhof Berghausen wird dahingehend erreicht, dass die Linie 777 in der Hauptverkehrszeit im 20-Minutentakt verkehrt. Auf diese Weise wird der direkte S-Bahnanschluss nach Köln und Düsseldorf von einmal auf dreimal pro Stunde erhöht.
2) Durch die Verlängerung der Linie 777 zum Busbahnhof Monheim wird eine dritte stadtteilverbindende Möglichkeit im 20-Minutentakt geschaffen. Des Weiteren erhalten die Schüler der neuen Fachhochschule Monheims mit der Linie 777 eine direkte S-Bahnanbindung über Langenfeld-Berghausen im 20-Minutentakt.
3) Durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erhöht sich die Leistung des NE13. In Verbindung mit der Linie 791 ergibt sich so ein attraktives Nachtnetz unter Einbindung der Monheimer Altstadt. Bis ca. 3:00 Uhr nachts kann das Linienangebot an Wochenenden von den Fahrgästen genutzt werden.
4) Schließlich werden die Linienführungen von 788, 789 und 791 am Berliner Ring dahingehend geändert, dass es zu einer Linien-Entflechtung mit einem regelmäßig gleichmäßigen Fahrplantakt von 20-Minuten kommt.

Zum Fahrplanwechsel im August 2010 trat das neue Linienkonzept der BSM in Kraft, so dass nunmehr die BSM mit ihren 8 Linien auf einem Streckennetz von 114 km 451 Haltestellen bedient.

Der in 2009 eingeschlagene und durch die Einführung des neuen Linienkonzeptes in 2010 verfolgte Weg der strukturellen Erneuerung der Bahnen der Stadt Monheim GmbH hin zu einem innovativen und modernen Verkehrsunternehmen wird in 2011 konsequent weiterverfolgt. Entsprechende Projekte in 2011 sollen eine weitere wirtschaftliche Konsolidierung der BSM bewirken und somit mittel- bis langfristig zu einer Entlastung der Stadt Monheim am Rhein führen.

Hierzu seien u.a. zwei Projekte hervorzuheben: zum einen der Neubau des Busbahnhofs Monheim, in dessen Rahmen der Kundendienst Schritt für Schritt bis 2012 an diesen zentralen Platz verlegt wird, um eine höhere Kundennähe zu erreichen. Zum anderen wird in 2011 die dynamische Fahrgastinformation für die Fahrgäste sichtbar eingeführt werden, beginnend mit dem neuen Busbahnhof im Stadtzentrum von Monheim. Neben der bestehenden Vereinbarung zum dynamischen Fahrgastinformationssystem mit Monheim am Rhein wurde im Dezember 2010 weiterhin eine entsprechende Vereinbarung mit Langenfeld abgeschlossen. Die BSM wird daher in Langenfeld auch das entsprechende System zur dynamischen Fahrgastinformation in 2011/2012 in Betrieb nehmen.

6.1 Bilanz der Bahnen der Stadt Monheim GmbH Monheim am Rhein, zum 31. 12. 2010

Aktivseite

	31.12.2010 €	Vorjahr T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	97.170,20	115
II. Sachanlagen	5.174.801,84	4.923
III. Finanzanlagen	3.469.790,53	3.301
	8.741.762,57	**8.339**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**259.047,48**	**245**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	391.929,80	269
2. Forderungen gegen Gesellschafter	1.655.458,85	2.118
3. Sonstige Vermögensgegenstände	837.628,30	590
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	394.215,14	648
	3.538.279,57	**3.870**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	989,72	1
	12.281.031,86	**12.210**

Passivseite

	31.12.2010 €	Vorjahr T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	2.380.000,00	2.380,0
II. Kapitalrücklage	375.290,87	375,3
	2.755.290,87	**2.755,3**
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	7.776.713,54	7.726
2. Sonstige Rückstellungen	1.316.565,51	1.429
	9.093.279,05	**9.155**
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	238.602,23	174
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	65.509,27	13
3. Sonstige Verbindlichkeiten	109.875,63	112
	413.987,13	299
D. Rechnungsabgrenzungsposten	18.474,81	1
	12.281.031,86	**12.210**

6.2 Gewinn- u. Verlustrechnung der Bahnen der Stadt Monheim GmbH für das Geschäftsjahr 2010

		2010 €	Vorjahr T€
1. Umsatzerlöse		5.915.503,91	5.518
2. Sonstige betriebliche Erträge		726.531,31	561
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh- Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-1.130.256,57		-1.102
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-816.261,09		-497
		-1.946.517,66	-1.599
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-3.541.596,58		-3.696
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-884.380,88		-1.567
(davon für Altersversorgung)	(166.817,97)		(-863)
		-4.425.977,46	-5.263
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-561.399,40	-656
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-968.751,57	-863
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		67.473,08	82
(davon aus verbundenen Unternehmen)		(44.500,00)	(32)
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-506.353,00	0
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-1.699.490,79	-2.219
10. Außerordentliche Aufwendungen		-176.439,00	0
11. Sonstige Steuern		-8.098,52	-8
12. Erträge aus Verlustübernahme		1.884.028,31	2.227
13. Jahresüberschuß/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Allgemeine Angaben

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 und 4 HGB.

Der Jahresabschluss der Gesellschaft wurde unter Beachtung des HGB und des GmbHG aufgestellt.

Die Gliederung der Bilanz nach §§ 266 HGB ist gemäß der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 13.07.1988 erweitert. Für die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung ist das Gesamtkostenverfahren gewählt wurden.

Im Berichtsjahr sind erstmals die geänderten Ansatz- und Bewertungsmethoden nach den Regelungen des am 29. Mai 2009 in Kraft getretenen Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) anzuwenden. Soweit sich durch das BilMoG Änderungen bei Ansatz und Bewertung von Bilanzposten ergeben haben, wurden die Vorjahresbeträge nicht an die geänderten Ansatz- und Bewertungsmethoden angepasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen sind mit Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten abzüglich von Investitionszuschüssen und planmäßigen Abschreibungen bewertet.

Die im Geschäftsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse werden im Anlagenspiegel als erfolgsneutrale Zugänge zu den Abschreibungen dargestellt, weil sie von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgezogen wurden.

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Methode vorgenommen. Die Abschreibungen basieren auf betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern. Die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- und Herstellungskosten bis 150 EUR werden entsprechend § 6 Abs. 3 EStG im Zugangsjahr erfolgswirksam erfasst. Bei Anschaffungs- und Herstellungskosten zwischen 150 EUR und 1.000 EUR erfolgt gemäß § 6 Abs. 2a EStG die Aktivierung auf Sammelposten. Diese werden im Geschäftsjahr der Bildung und in den vier Folgejahren mit jeweils einem Fünftel abgeschrieben.

Die Nutzungsdauer der Busse wurde von 10 auf 12 Jahre verlängert, um den Einblick in die Vermögens- und Ertragslage zu verbessern. Durch diese Maßnahme haben sich die Abschreibungen um rd. 100 TEUR verringert.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten oder den niedrigeren beizulegenden Werten bilanziert.

Die Vorräte werden zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zu Nennwerten abzüglich erforderlicher Einzelwertberichtigungen angesetzt.
Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zu Nennwerten angesetzt.

Die Pensionsrückstellungen sind auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Zugrundelegung eines Rechnungszinsfußes von 5,15 % p.a. und zukünftigen Gehaltsanpassungen von 2 % p.a. sowie einem Anstieg der Pensionen von 1 % p.a. angesetzt. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die Richttafeln 2005G von Heubeck angesetzt. Der zum 1. Januar 2010 ermittelte Unterschiedsbetrag zwischen den Rückstellungen nach altem und neuem Recht in Höhe von 1.453 TEUR wird bis spätestens zum 31. Dezember 2024 in jedem Geschäftsjahr zu mindestens einem Fünfzehntel angesammelt. Die zum 31. Dezember 2010 verbleibende Unterdeckung beläuft sich auf 1.356 TEUR.

Bei den Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten angemessen und ausreichend berücksichtigt. Sie sind mit den nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Die Rückstellungen sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen passiviert.

Erläuterungen zur Bilanz

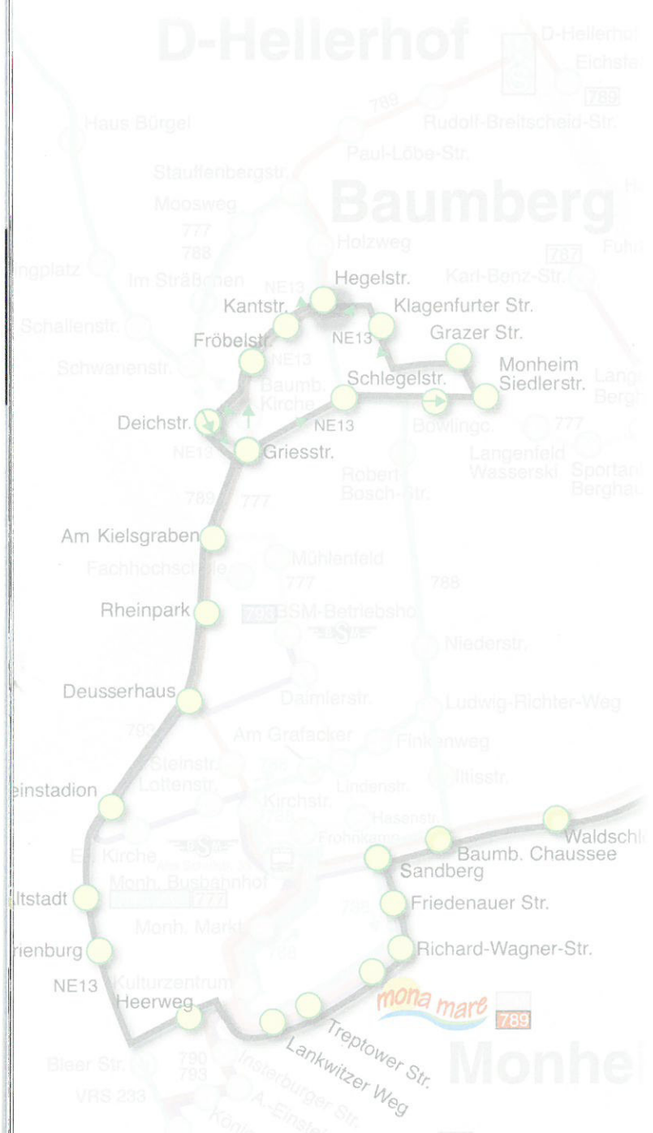
Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagengitter ersichtlich.

Die Forderungen gegen Gesellschafter betreffen Forderungen gegen die MVV und resultieren im Wesentlichen aus dem Verlustausgleich für das abgelaufene Geschäftsjahr.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten vor allem Beträge für Altersteilzeitverpflichtungen, Verpflichtungen aus nicht genommenen Urlaub und aus Überstunden, den Selbstbehalt nach dem Schwerbehindertengesetz sowie für den Übersteigerausgleich.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten u.a. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten (309 TEUR).

Der Erfüllungsbetrag der Rückstellung für Altersteilzeitvereinbarungen von 257 TEUR ergibt sich gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB nach Verrechnung mit dem Zeitwert der zu deren Sicherung vorgehaltenen Vermögensgegenstände in Höhe von 416 TEUR zum 31.12.2010. Die verrechneten Erträge aus der Zuschreibung belaufen sich auf 19 TEUR bei Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände von 397 TEUR.



Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen mit 47 TEUR auf den Gesellschafter MVV.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben, wie im Vorjahr Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr.

Die Verbindlichkeiten haben sämtlich, wie im Vorjahr, Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr.

Es bestehen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen bei den Pensions- und sonstigen Rückstellungen Differenzen, die insgesamt zu einer Steuerentlastung führen. Da die BSM GmbH Organgesellschaft des Organträgers, der MVV GmbH, ist, werden die latenten Steuern dem Organträger zugeordnet. Der zur Berechnung der latenten Steuern verwendete Ertragsteuersatz beträgt 31,06 %.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse in TEUR	2010	2009
Personenverkehr	4.918	4.988
Güterverkehr	998	530
	5.916	5.518

Von den Umsatzerlösen im Personenverkehr sind 151 TEUR (Vorjahr: 8 TEUR) periodenfremd. Die Umsatzerlöse wurden sämtlich im Inland erwirtschaftet.

Ursache für den im Vorjahresvergleich niedrigeren Personalaufwand, vor allem für die Altersversorgung, ist insbesondere der geänderte Ausweis der Zinsaufwendungen betreffend Pensions-, Altersteilzeit und Jubiläumsrückstellungen, der nach dem BilMoG ab 2010 unter den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen erfolgt.

Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 176 TEUR resultieren aus den Anpassungen an die Regelungen des BilMoG zum 01.01.2010.

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2010 waren im Durchschnitt 17 (Vorjahr: 16) Angestellte (ohne Geschäftsführer) und 76 (Vorjahr: 79) Arbeiter beschäftigt.

Die Aufwendungen für ehemalige Mitarbeiter der Geschäftsführung gemäß § 285 Nr. 9 b HGB betragen 129 TEUR (Vorjahr: 128 TEUR), hierfür bestehen Pensionsrückstellungen von 1.171 TEUR (Vorjahr: 1.195 TEUR).

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer berechnete Netto-Gesamthonorar für das Geschäftsjahr 2010 beläuft sich auf 32 TEUR; es entfällt mit 27 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und mit 5 TEUR auf andere Beschäftigungsleistungen.

Konzernverhältnisse

Die BSM ist Tochterunternehmen der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (MVV) mit Sitz in Monheim am Rhein. Die MVV ist größenabhängig von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und eines Konzernlageberichtes befreit.

Wegen des zwischen BSM und MVV geschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages gleicht die MVV den entstandenen Verlust aus.

Die Gesellschaft hat folgende Organe:

- die Gesellschaftersammlung
- die Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer ist Detlef Hövermann.
Auf die Angabe der im Berichtsjahr gezahlten Geschäftsführerabzüge wurde gemäß § 286 Absatz 4 HGB verzichtet.

Die Gesellschaft verfügt über keinen eigenen Aufsichtsrat. Die Zuständigkeit des Aufsichtsrates der MVV erstreckt sich auch auf Angelegenheiten der Gesellschaft.

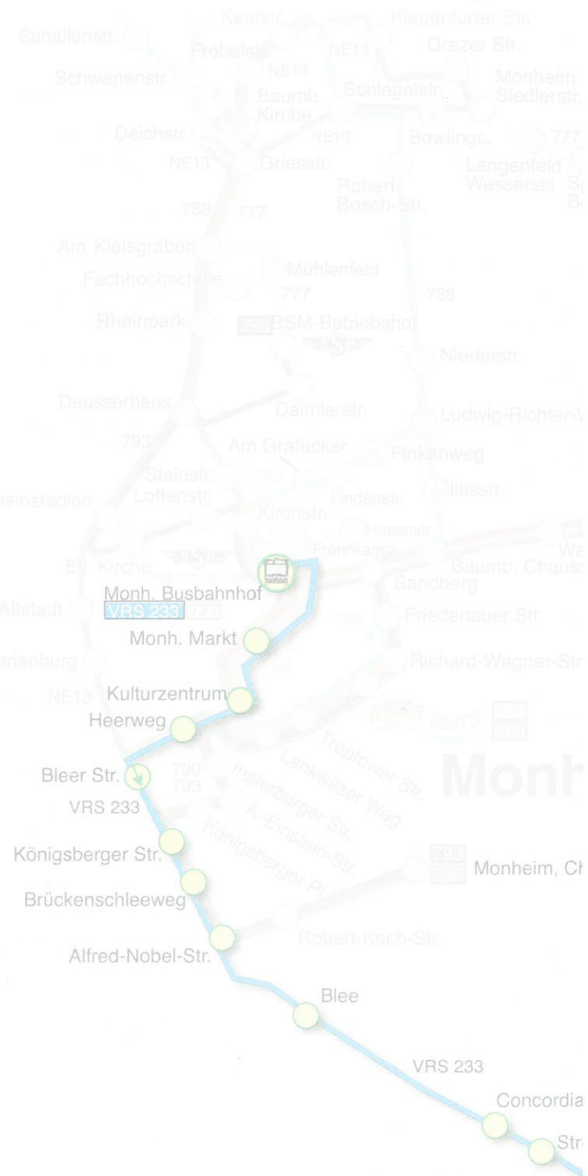
Der Aufsichtsrat, bei der MVV angesiedelt, setzt sich seit dem 27.10.2009 wie folgt zusammen:

- Daniel Zimmermann, Bürgermeister – Vorsitzender –
- Lisa Riedel, Studentin
- Tim Brühland, Rechtsanwalt
- Heinz-Jürgen Goldmann, Leitender Angestellter
- Doris Schröder-Weber, Rechtsanwältin
- Ursula Schlösser, Kommunalbeamtin
- Lucas Risse, Student

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten von der Gesellschaft keine Vergütungen. Die Aufwandsentschädigungen wurden von der MVV an die Aufsichtsratsmitglieder gezahlt.

Monheim am Rhein, im Mai 2011

gez. die Geschäftsführung



Übersicht über die Entwicklung des Anlagevermögens der Bahnen der Stadt Monheim GmbH

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 01.01.2010 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Stand 31.12.2010 EUR	Zugänge EUR	erfolgs-neutral EUR	Abgänge EUR	Stand 31.12.2010 EUR	Stand 31.12.2010 EUR	Stand 31.12.2009 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. Konzessionen und ähnliche Rechte	499.536,72	35.901,49	7.650,00	527.788,21	54.198,50	0,00	7.650,00	453.480,01	74.308,20	92.605,21
2. Geleistete Anzahlungen	22.862,00	0,00	0,00	22.862,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22.862,00	22.862,00
	522.398,72	**35.901,49**	**7.650,00**	**550.650,21**	**54.198,50**	**0,00**	**7.650,00**	**453.480,01**	**97.170,20**	**115.467,21**
II. Sachanlagen										
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	6.275.559,13	37.177,61	0,00	6.312.736,74	35.604,00	0,00	0,00	5.204.697,35	1.108.039,39	1.106.465,78
b) Bahnkörpern und Bauten des Schienenweges	2.081.159,83	3.350,15	0,00	2.084.509,98	126,00	0,00	0,00	1.968.165,02	116.344,96	113.120,81
2. Gleisanlagen und Streckenausrüstung	11.135.996,45	8.372,98	0,00	11.144.369,43	18.799,00	0,00	0,00	10.968.026,04	176.343,39	186.769,41
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	9.820.831,07	815.578,52	1.096.300,73	9.540.108,86	372.373,00	186.246,52	1.095.843,73	6.093.370,63	3.446.738,23	2.186.782,37
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	374.657,96	0,00	0,00	374.657,96	12.126,00	0,00	0,00	326.565,43	48.092,53	60.218,53
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.387.361,12	64.553,79	52.457,85	1.399.457,06	68.172,90	0,00	32.262,35	1.181.585,27	217.871,79	241.686,40
6. geleistete Anzahlung und Anlagen im Bau	27.135,27	122.276,28	0,00	149.411,55	0,00	85.830,00	0,00	88.040,00	61.371,55	27.135,27
	31.102.700,83	**1.051.309,33**	**1.148.758,58**	**31.005.251,58**	**507.200,90**	**272.076,52**	**1.128.106,08**	**25.830.449,74**	**5.174.801,84**	**4.923.422,43**
III. Finanzanlagen										
1. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.100.000,00	0,00	0,00	1.100.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.100.000,00	1.100.000,00
2. Sonstige Ausleihungen	2.200.728,68	1.123.877,73	954.815,88	2.369.790,53	0,00	0,00	0,00	0,00	2.369.790,53	2.200.728,68
	3.300.728,68	**1.123.877,73**	**954.815,88**	**3.469.790,53**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.469.790,53**	**3.300.728,68**
	34.925.828,23	**2.211.088,55**	**2.111.224,46**	**35.025.692,32**	**561.399,40**	**272.076,52**	**1.135.756,08**	**26.283.929,75**	**8.741.762,57**	**8.339.618,32**

Testat des Wirtschaftsprüfers

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Bahnen der Stadt Monheim GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung des gesetzlichen Vertreters 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 des 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 gesetzlichen Vertreters 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 aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. 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.

Langenfeld, 1. Juni 2011

INTEGRITAS Gesellschaft für Revision und Beratung mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Michael Gerhold
Wirtschaftsprüfer

Frank Hüser
Wirtschaftsprüfer