Geschäftsbericht

2014

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Geschäftsführers 2

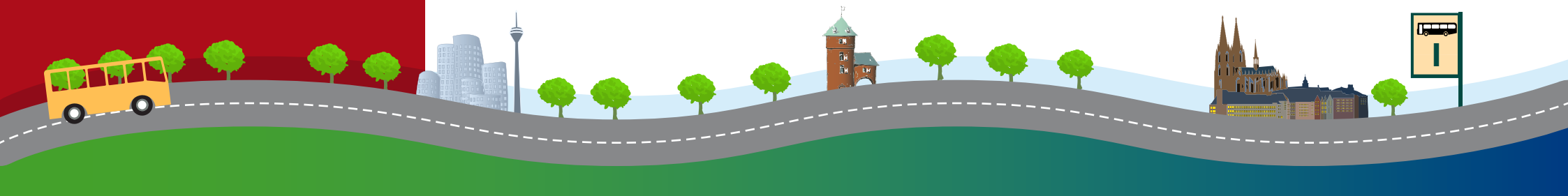
Bericht des Aufsichtsrates 4

Vorwort der Geschäftsführung 5

Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014 10

Jahresabschluss 2014 12

- Bilanz 12
- Gewinn- und Verlustrechnung 13
- Anhang zum Jahresabschluss 2014 14
- Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers 17



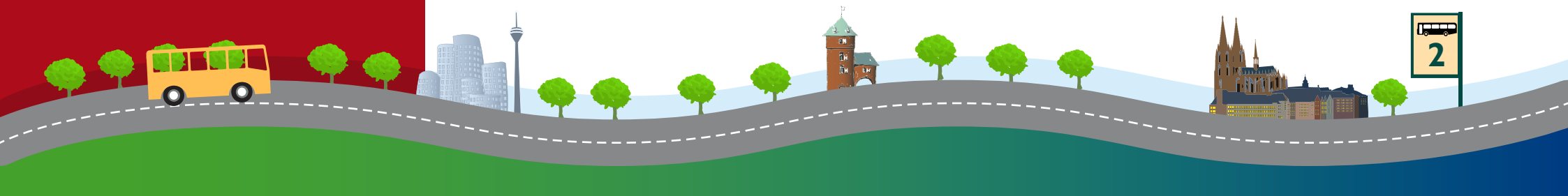
Vorwort des Geschäftsführers

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

nach über 100 Jahren Bahnbetrieb rollte der letzte – von den Bahnen der Stadt Monheim gezogene Zug – am 22. Dezember 2014 über Monheimer Gleise. Mit dieser Fahrt endete jedoch nicht das gesamte Engagement unseres Unternehmens im Bereich Schienenverkehr. Als Betreiber und Eigentümer der Schieneninfrastruktur auf dem Gebiet der Stadt Monheim am Rhein werden die BSM auch weiterhin für den uneingeschränkten Zugang zum Streckennetz Sorge tragen.

Den Beschluss zur Aufgabe des Bahnbetriebes fasste der Rat der Stadt Monheim bereits im Februar des abgelaufenen Jahres. Trotz der bis zum Dezember 2014, dem avisierten Ende des Betriebes, verbleibenden Zeitspanne, prägten die mit der Abwicklung verbundenen Aufgaben sowohl den wesentlichen Arbeitsinhalt unserer Mitarbeiter als auch die Zahlen der Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres. Mit unseren Kunden war über die Fortführung der Eisenbahnverkehrsleistung ohne BSM zu sprechen, für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Eisenbahnsparte war über zukünftige Aufgabengebiete im ÖPNV-Bereich des Unternehmens zu beratschlagen – denn allen Mitarbeitern der Eisenbahn wurde der Verbleib im Unternehmen angeboten.

Insoweit ist bereits ein wesentlicher Einflussfaktor des Jahresergebnisses genannt: Die mit der Betriebsaufgabe Eisenbahn zusammenhängenden nicht direkt abbaubaren Kosten beziehungsweise fehlenden Erträgen aufgrund von wahrzunehmenden Kündigungsfristen. Ein zweiter wesentlicher Ergebnisfaktor liegt in der Entwicklung der Pensionslasten des Unternehmens begründet. Aufgrund des lang anhaltenden Zinsrückganges der letzten Jahre erhöhte sich die von den BSM für Pensionsverpflichtungen notwendige Rückstellungserfordernis für die BSM beträchtlich. Für die nähere Zukunft geht die Finanzbranche nicht von einer kurzfristigen Zinswende aus, so dass aufgrund der geschätzten weiteren Zinsentwicklung intelligente alternative Finanzierungsmöglichkeiten der Pensionsverpflichtungen unserer Mitarbeiter zu prüfen sein werden.



Vorwort des Geschäftsführers

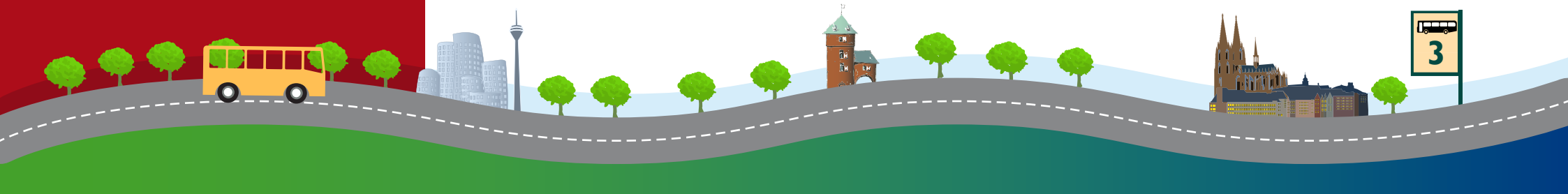
Eine weitere zukunftsorientierte Herausforderung für unser Unternehmen wird die Qualitätssicherung der Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs sein. Vorausschauend wurden zu diesem Zweck in den letzten Jahren bereits die Weichen mit der Installation eines hochmodernen Betriebsleitsystems *(Intermodal Control System)* gestellt. Seit Oktober 2014 erfasst dieses System alle Daten zur Fahrplanlage unserer Linien. Hierauf aufbauende Auswertungen versetzen uns in die Lage, Analysen mit objektiven Aussagen zu erstellen und diese zum Beispiel zur Verbesserung unserer Pünktlichkeit in neue Fahrpläne einzuplanen. Aber auch die tägliche Arbeit verdient jetzt den Namen „Verkehrssteuerung“: Unsere Mitarbeiter in der Verkehrszentrale haben zu jeder Zeit den Überblick über die aktuelle Verkehrslage auf den Straßen unseres Bedienungsgebietes. Probleme im Streckennetz werden sofort erkannt, und ein aktiver Eingriff zum Zweck einer Anschlusssicherung ist möglich.

Diese Möglichkeiten der Qualitätssicherung, die für unsere Kunden unsichtbar in der Zentrale unseres Unternehmens betrieben werden, beschreiben auch die neuen Anforderungen an unsere Mitarbeiter. Die Arbeitsplätze haben sich gewandelt zum Wohle unserer Fahrgäste, die – wenn wir gut arbeiten – eigentlich nur feststellen, dass der Bus pünktlich kommt und gegebenenfalls der Übergang zur S-Bahn tatsächlich wie versprochen funktioniert. Diesen Wandel in unserem Unternehmen beschreibt auch der diesjährige Geschäftsbericht. Wir hoffen, es ist uns gelungen, Ihnen die Vielschichtigkeit unserer Bemühungen in interessanter Art und Weise näherzubringen.

Wir danken an dieser Stelle allen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich im abgelaufenen Geschäftsjahr für unser Unternehmen eingesetzt haben, recht herzlich. Unseren Kunden danken wir für das uns entgegengebrachte Vertrauen und hoffen, dies auch zukünftig immer wieder aufs Neue rechtfertigen zu können. Und unserer Eigentümerin danken wir, dass sie es mit ihrer Finanzkraft erst ermöglicht, diesen Betrieb, – mit unseren Mitarbeitern, für unsere Kunden –, erfolgreich zu gewährleisten.

Monheim, im September 2015

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 sechs ordentliche 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 2014 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.

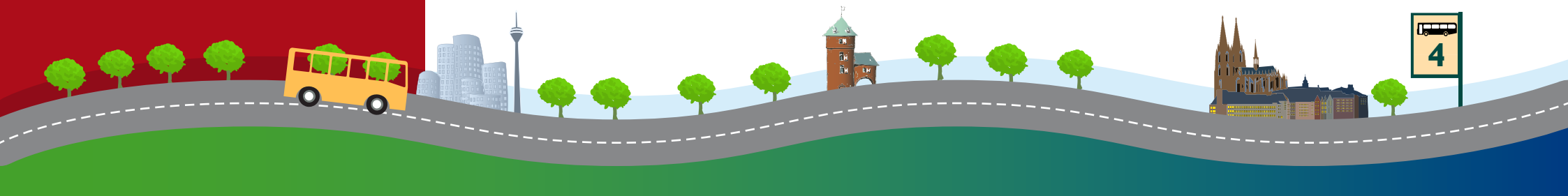
Der Verlust wird nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH unter Beachtung der Zulässigkeit nach EU-Kriterien ausgeglichen.

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

Monheim am Rhein, im September 2015

Zimmermann

Daniel Zimmermann
Bürgermeister



Vorwort der Geschäftsführung

Detlef Hövermann und Michael Hamann

Quantensprung für Qualität

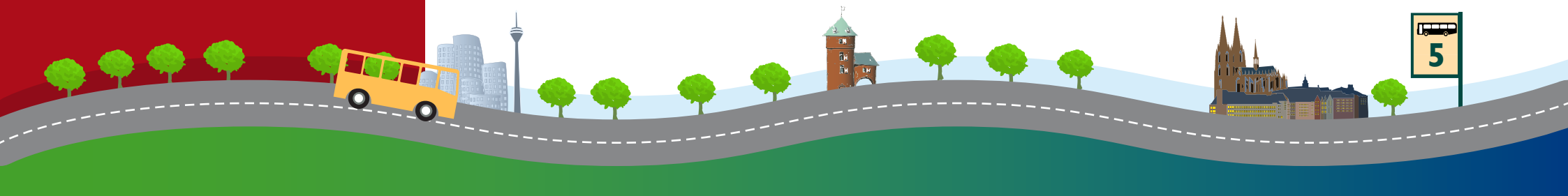
Hochmodernes Betriebsleitsystem installiert

„*Intermodal Transport Control System*“ oder kurz „*ITCS*“ – was verbirgt sich hinter dieser Abkürzung? „Nicht weniger als ein Quantensprung in Sachen Qualitätssicherung bei den Bahnen der Stadt Monheim, in Sachen Sicherheit und Verlässlichkeit“, sind Geschäftsführer Detlef Hövermann und Prokurist Michael Hamann überzeugt.

In den dreißig Bussen der BSM sind neue Ticketdrucker eingebaut worden. Diese können aber nicht nur Fahrscheine produzieren, sondern viel mehr: Sie stellen die Verbindung zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle in der Zentrale dar. Ein eingebauter Bordrechner gibt genau jene Informationen an die Daimlerstraße weiter, die für eine tiefgreifende Optimierung der Fahrpläne gebraucht werden: Wie lange braucht ein Bus zu welcher Tageszeit von A nach B? Stimmen die Intervalle zwischen den Bushaltestellen? Muss der Fahrer warten, um nicht zu früh loszufahren, oder wird es gerade im Berufsverkehr manchmal knapp? Funktionieren die Anschlüsse an andere Busse? Um hier verlässliche Informationen zu gewinnen, sammelt das System Daten, die nach Rückkehr auf den Betriebshof ausgelesen und umfangreich ausgewertet werden.

Ziel: sekundengenau an der Haltestelle

Auch im täglichen Fahrbetrieb können die Mitarbeiter in der Verkehrszentrale Aufschlussreiches erfahren und direkt eingreifen, wenn es irgendwo bei der Umsetzung



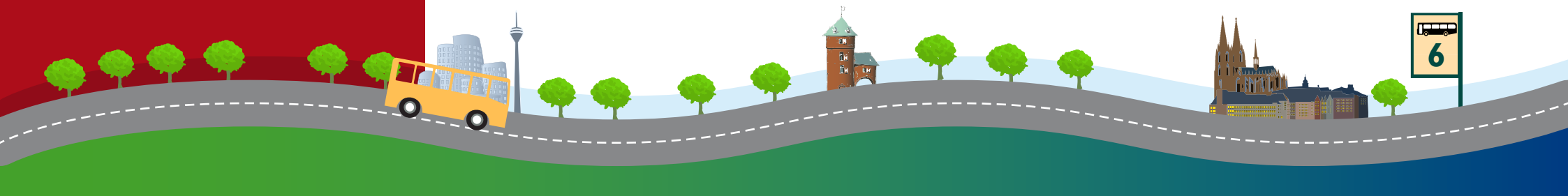
Vorwort der Geschäftsführung

des Fahrplans hakt. „Neben modernen, umweltschonenden Bussen liegt unser Hauptaugenmerk darauf, unseren Fahrgästen quasi auf die Sekunde genau dann zur Verfügung zu stehen, wenn sie mit uns rechnen“, so Detlef Hövermann. Der dafür betriebene Aufwand war und ist erheblich: 400.000 Euro sind in das System investiert worden. Eine Projektgruppe unter der Leitung von Kevin Stanka erarbeitete die spezifischen BSM-Anforderungen, die dann von Fachfirmen umgesetzt wurden.

Werkstatt verkabelte 30 Busse komplett neu

Dabei war auch die BSM-eigene Werkstatt stark gefragt: Um die Bordrechner installieren zu können, wurde innerhalb von nur einem Monat – unterstützt durch Sonderschichten und Wochenenddiensten – die Verkabelung aller 30 Busse komplett ausgetauscht. „Da laufen eine Menge Elektronik-Stränge durch jedes Fahrzeug“ weiß Michael Hamann. „Denken Sie nur zum Beispiel an den Bordfunk, die Außenanzeigen vorne, an den Seiten und hinten, die Bildschirme, an die Fahrscheinentwerter und natürlich an die direkt für den Fahrbetrieb notwendigen Kabelbäume“. Per GPS wird sichtbar, wo welcher Bus gerade ist – ein gutes Gefühl für Fahr-

Geschäftsleitung und Fahrdienstleitung analysieren die Fahrplanlage



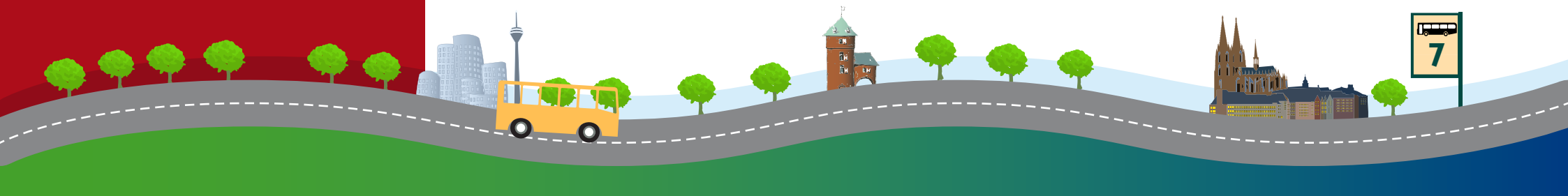
Vorwort der Geschäftsführung

Aktive Verkehrssteuerung durch Leitstellenmitarbeiter

gäste und Personal, dass sie nicht „alleine“ auf der Strecke unterwegs sind. Die Verkehrsmeister Yasmin Hentrich und Michael Kolodziej sowie Verkehrsplaner und Disponent Anefir Destani brachten ihre Erfahrungen und Ideen mit in das *ITCS* ein. „Das ist keinesfalls Technik von der Stange, und auf die ungefähr 85 Prozent ausmachende Basis haben wir rund 15 Prozent individuelle Funktionen und Einstellungen aufgesattelt“, berichtet Kevin Stanka. So konnte zum Beispiel die Position und Farbe der Bedienflächen auf dem Display der Fahrplan-Drucker den Wünschen des Fahrpersonals angepasst werden.

Leitstand: Bildschirme zeigen, wo welcher Bus gerade ist

Nach erfolgreicher Installation unter anderem einer beeindruckenden Palette von Computern und Bildschirmen am Leitstand im Jahr 2014 begann die Daten-Sammlung, die im Jahr 2015 fortgesetzt wird. Dann werden auch die wertvollen Rückschlüsse gezogen, was im Sinne und Namen der Fahrgäste noch verbessert werden kann oder soll. In drei Stufen soll dann die Qualität sukzessive gesteigert werden. Das fängt direkt zu Dienstbeginn an und klingt so einfach; die Tücke liegt aber manchmal im Detail: Die Fahrer werden aktiv animiert, pünktlich loszufahren. Die im System enthaltene Computeruhr fordert unmissverständlich auf, den Bus dann zu starten, wenn es Zeit ist – nicht früher, aber auch nicht eine halbe oder ganze Minute später, die dann auf der Strecke nicht mehr herausgeholt werden kann. Von den ersten Metern auf dem Betriebshof an geht so die Pünktlichkeit mit auf den Weg.



Vorwort der Geschäftsführung

Fahrscheindrucker mit integriertem Bordrechner für die Fahrzeugsteuerung

Qualitäts-Offensive in drei Schritten

„Durch die Auswertungen werden wir auch sehen, an welchen Stellen in den Fahrplänen sich Schwierigkeiten häufen“, erklärt Anefir Destani Qualitäts-Schritt Nr. 2: „Bushaltestelle für Bushaltestelle kann genau betrachtet und optimiert werden“. Das Sahnehäubchen als Stufe 3 kombiniert die Einschätzung der Fahrer zu Hindernissen auf der Straße oder Verbesserungssmöglichkeiten im Fahrplan. Dieser Schritt könnte sogar bis hin zu Umbauten der Verkehrswege führen oder etwa Beschleunigungsmaßnahmen zum Beispiel durch funkbeeinflusste Ampelanlagen mit Vorrangschaltung für Busse nahe legen. Ein umfangreiches Programm also, „eine echte Herausforderung, die wir aber – da bin ich sicher – im Team und immer im Sinne unserer Fahrgäste gemeinsam hervorragend bestehen werden“, sagt Geschäftsführer Hövermann.

Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014

Geschäftstätigkeit

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) sind in den Konzernkreis der städtischen Monheimer Verkehrs- und Versorgungs- GmbH (MVV) integriert. Als 100 %-iges Tochterunternehmen sind die BSM für Planung und Durchführung des „Öffentlichen Personennahverkehrs" (ÖPNV) in der Stadt Monheim am Rhein und den angrenzenden Gebietskörperschaften zuständig. Neben der ÖPNV-Sparte trat das Unternehmen 2014 als Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Markt auf.

Mit ihrer Mitgliedschaft in den beiden größten Verkehrsverbünden 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 GmbH bilden das Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH (99 %), die SEG-Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein (100 %), die MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgung GmbH (100 %), die Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim GmbH & Co. KG (35,6 %) und die Verbandswasserwerk Beteiligungs-GmbH (35,6 %) den MVV-Konzernverbund.

Geschäftsentwicklung

Das gesamtwirtschaftliche Wachstum Deutschlands in 2014 betrug preisbereinigt 1,6 % (Vorjahr: 0,4 %). Im gleichen Zeitraum betrug das Wirtschaftswachstum in der Eurozone 0,9 % (Vorjahr -0,7 %). Es lässt sich feststellen, dass als Folge einer starken Binnennachfrage die deutsche Wirtschaft auf ihren mittleren Wachstumskurs zurück gefunden hat. Diese Entwicklung schlug sich, wie bereits in den Vorjahren, in der gesamtdeutschen Staatsneuverschuldung nieder, die weiterhin um Null tendiert.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) verzeichnete im Jahr 2014 einen Fahrgast- und Einnahmenzuwachs über das gesamte Ticketsortiment. So stiegen die Fahrgastzahlen von 2013 nach 2014 um 2,1 Millionen Fahrgäste bzw. 0,4 %. Parallel hierzu erhöhten sich die VRS-Einnahmen u.a. aufgrund einer 3,6 %-igen Preiserhöhung zum 1. Januar 2014 um 21,6 Millionen Euro bzw. 3,7 % zum Vorjahr.

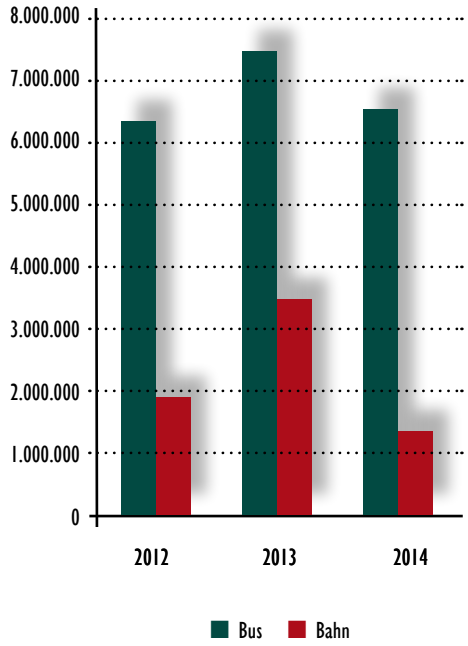
Für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hingegen war 2014 ein schwieriges Jahr. Schüler- und Bevölkerungsrückgang führten folgerichtig zu geringeren Fahrgastzahlen (-3,8 Millionen bzw. -0,3 %). Dies spiegelt sich auch in den VRR-Einnahmen 2014 wider, da sich trotz einer 3,3 %-igen Preiserhöhung zum 1. Januar 2014 die VRR-Gesamteinnahmen – inkl. der Landesmittel für SozialTickets – nur um 27,5 Millionen Euro bzw. 2,5 % gegenüber 2013 erhöhten.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

BSM weist zum 31. Dezember 2014 eine Bilanzsumme von 17.451 TEUR (Vorjahr: 17.634 TEUR) aus. Die Eigenkapitalquote des Berichtsjahres lag fast unverändert zum Vorjahr (15,6 %) bei 15,8 %. Im Geschäftsjahr 2014 lagen liquide Mittel in ausreichendem Maße vor, so dass die Liquidität jederzeit gesichert war.

Die prägenden Ereignisse des Geschäftsjahres 2014 bestanden einerseits in der Wirkung des Gesellschafterbeschlusses vom 5. Februar 2014 zur Aufgabe des Eisenbahnbetriebes der BSM zum 31. Dezember 2014. Andererseits belastete das Unternehmen die Entwicklung der unternehmenseigenen Pensionskasse, ausgelöst durch die seit mehreren Jahren anhaltende, sinkende Zinsentwicklung.

Erträge in EUR



Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014

Insoweit verschlechterte sich das Ergebnis vor Verlustübernahme um 486 TEUR auf -2.683 TEUR. Es setzt sich aus einem Betriebsergebnis unter Einbezug der sonstigen Steuern von -2.111 TEUR (Vorjahr: -1.293 TEUR), einem Finanzergebnis von -475 TEUR (Vorjahr: -457 TEUR) und einem außerordentlichen Ergebnis von -97 TEUR (Vorjahr: -447 TEUR) zusammen.

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 u.a. aufgrund von Rückzahlungsansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilung im VRR um 283 TEUR. Gegenläufig beeinflussten die Fahrpreisanpassungen in den Verkehrsverbünden zum 01. Januar 2014 mit +3,3 % (VRR) bzw. +3,6 % (VRS) die Umsatzerlöse in der Bussparte. Aufgrund des Gesellschafterbeschlusses zur Schließung des Bahnbetriebes wurden die laufenden Transportleistungsverträge im Jahresverlauf fristgerecht gekündigt, mit der Folge geringerer Umsatzerlöse (-277 TEUR) zum Vorjahr.

Die im Vorjahr (3.828 TEUR) durch eine geänderte Darstellung der Schadensabrechnungen einmalig erhöhten sonstigen betrieblichen Erträge wurden im Berichtsjahr (1.427 TEUR) auf ein normales Maß zurückgeführt.

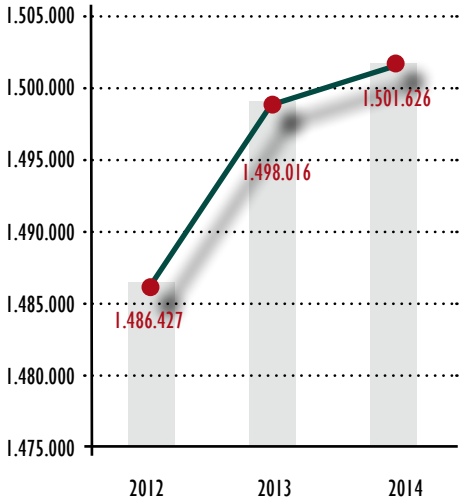
Risiken und Chancen der zukünftigen Entwicklung

Das bei der BSM GmbH 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, für die einzelnen Unternehmensbereiche zeichnen sich Risikobeauftragte verantwortlich. Bestandsgefährdende Risiken sind auch im Berichtsjahr nicht erkennbar.

Die übrigen erfassten Risiken wurden im Wesentlichen im Zusammenhang mit ihrer betrieblichen Tätigkeit ermittelt und liegen im üblichen Rahmen eines Schienengüter- und ÖPNV-Unternehmens. Nachfolgend werden Risiken benannt, die als bedeutsam für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage eingeschätzt werden.

Die tatsächlichen Zuscheidungen der Fahrgeldeinnahmen in den Verkehrsverbünden Rhein-Sieg (VRS) und Rhein-Ruhr (VRR) werden auf Basis von Fahrgastzählungen vorgenommen, die in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren sind. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr stehen zurzeit noch die endgültigen Abrechnungen der Jahre 2013/2014 aus. Die für diese Jahre erwarteten Zuscheidungsergebnisse sind aber aufgrund der bisher vorliegenden Informationen im Jahresabschluss 2014 eingerarbeitet. Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg streiten die Verbundverkehrsunternehmen über die endgültige Einnahmenzuscheidung der Jahre 2009 bis 2014. Hier könnte sich eine Lösung im Jahr 2015 abzeichnen, die Chancen – aber auch Risiken – aufzeigt. Im Falle einer Einigung werden die Jahre ergebniswirksam über den Gesamtzeitraum abgerechnet.

Nutzwagenkilometer



Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014

Es könnten sich finanzielle Nachwirkungen aus der Abwicklung des über 100 Jahre andauernden Bahnbetriebes ergeben. Ebenso sind die Auswirkungen des anhaltend geringen Zinsniveaus auf die BSM-Pensionsverpflichtungen zu nennen.

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH haben mit ihrem Eigentümer und mit allen Aufgabenträgern Betrauungsregelungen abgeschlossen und damit die Übergangsregelungen der EU-Verordnung 1370/2007 in Anspruch genommen.

Weitere Ereignisse von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2014 eingetreten sind, liegen nicht vor.

Ausblick

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat zum 1. Januar 2015 die Fahrpreise um durchschnittlich +3,8 % und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zum gleichen Zeitpunkt um +2,8 % erhöht. Weiterhin ist zum 1. Januar 2015 die Tarifkooperation VRS-Aachener Verkehrsverbund (AVV) mit positiven Wirkungen für unsere Fahrgäste in Kraft getreten. Die aufgezeigten Preissteigerungen werden die kassentechnischen Einnahmen positiv beeinflussen.

Die tatsächlichen Einnahmenzuscheidungen 2015 werden jedoch von den regelmäßig durchgeführten Fahrgastzählungen im VRR bzw. nach einer Einigung zur Einnahmenaufteilungszählung 2009 im VRS abhängen.

Für das Jahr 2015 einigten sich die Tarifparteien des TV-N NRW auf eine durchschnittliche Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,4 % zum 1. März 2015.

Im Bereich der Materialbezugskosten ist eine Prognose der Ölpreisentwicklung aufgrund der Entwicklungen der internationalen Finanzmärkte und der Globalisierung der Märkte bis zum Jahresende nicht möglich.

Aufgrund der strukturell bedingten defizitären Leistung im ÖPNV wird auch das Ergebnis 2015 keinen Gewinn zulassen.

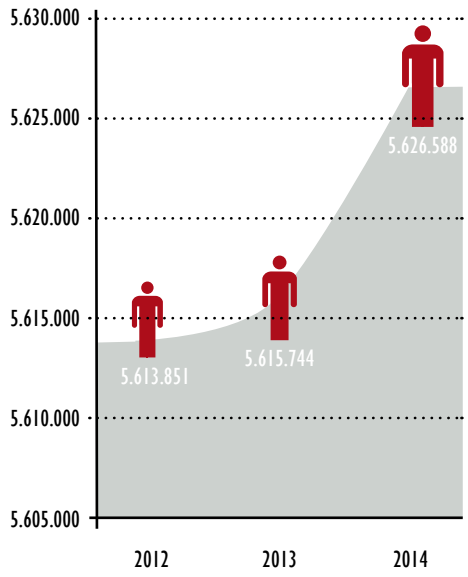
Monheim am Rhein, den 26. Mai 2015

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Detlef Hövermann

Geschäftsführer

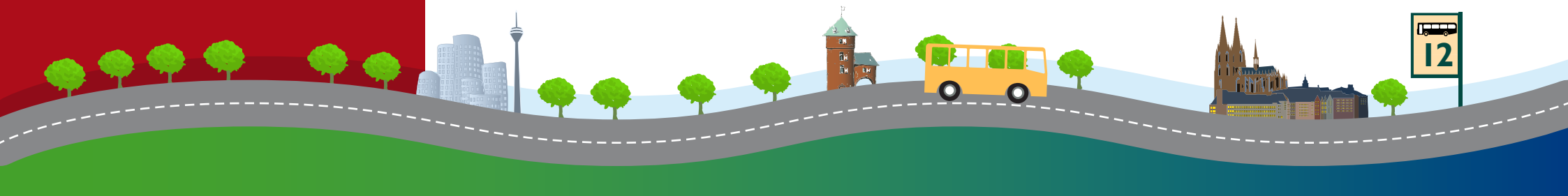
Beförderte Personen



Bilanz
der Bahnen der Stadt Monheim GmbH zum 31.12.2014

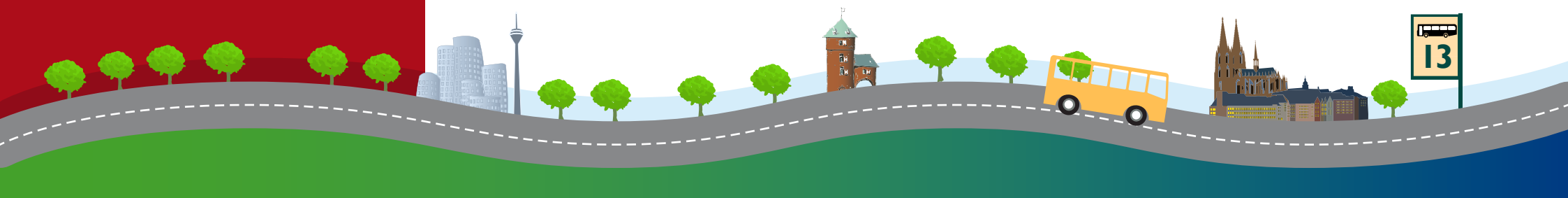
Aktivseite	31.12.2014 in EUR	Vorjahr in TEUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögens-gegenst.	720.015,73	617
II. Sachanlagen	8.840.978,70	8.305
III. Finanzanlagen	2.545.790,81	2.571
	12.106.785,24	11.493
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	288.840,14	299
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.021.269,90	5.787
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	33.552,97	52
	5.343.663,01	6.138
C. Rechnungsabgrenzungs-posten	845,48	2
	17.451.293,73	17.632

Passivseite	31.12.2014 in EUR	Vorjahr in TEUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	2.380.000,00	2.380
II. Kapitalrücklage	375.290,87	375
	2.755.290,87	2.755
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	2.530.956,00	2.190
C. Rückstellungen	11.105.107,00	11.867
D. Verbindlichkeiten	1.042.670,56	810
E. Rechnungsabgrenzungs-posten	17.269,30	11
	17.451.293,73	17.633



Gewinn- und Verlustrechnung
der Bahnen der Stadt Monheim GmbH zum 31.12.2014

Aktivseite		31.12.2014 in EUR	Vorjahr in TEUR
1. Rohergebnis		5.021.429,38	7.811
2. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-3.328.520,13		-3.349
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für			-1.184
Altersversorgung und für Unterstützung	-1.362.943,74		(-488)
(davon für Altersversorgung)	(-698.931,35)	-4.691.463,87	-4.533
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-877.617,60	-1.096
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-1.555.446,40	-3.817
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		17.473,73	33
(davon aus verbundenen Unternehmen)		(2.341,68)	(10)
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-492.827,83	-490
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-2.578.452,59	-2.092
8. Außerordentliche Aufwendungen		-96.854,06	-97
9. Sonstige Steuern		-7.477,57	-8
10. Erträge aus Verlustübernahme		2.682.784,22	2.197
11. Jahresüberschuss / -fehlbetrag		0,00	0



Anhang zum Jahresabschluss 2014

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. Juli 1988 erweitert. Für die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung ist das Gesamtkostenverfahren gewählt worden.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen, die bis zum 31. Dezember 2011 angeschafft wurden, sind mit Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzgl. von Investitionszuschüssen und planmäßigen Abschreibungen bewertet.

Aufgrund des Übergangs vom oben genannten Nettoausweis der Investitionszuschüsse auf den Bruttoausweis, erfolgt die Bewertung der erstellten Anlagen sowie Anlagen im Bau seit dem 1. Januar 2012 auf Basis der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzgl. der planmäßigen Abschreibungen. In Folge dessen werden die im Geschäftsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse für Anlagen im Bau bzw. erstellte Anlagen ab dem oben genannten Zeitpunkt als ein Sonderposten auf der Passivseite der Bilanz dargestellt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Methode vorgenommen. Die Abschreibungen basieren auf betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern. Die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- und Herstellungskosten bis zu 150 EUR werden entsprechend § 6 Abs. 2a EStG im Zugangsjahr aufwandswirksam 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 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 abzgl. 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 4,53 % p.a. und zukünftigen Gehaltanpassungen von 2 % p.a. sowie einem Anstieg der Pensionen von 1 % p.a. angesetzt. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die Richttafeln 2005G von Heubeck verwendet. Der zum 31. Dezember 2014 bestehende Unterschiedsbetrag zwischen den Rückstellungen nach altem und neuem Recht in Höhe von 968 TEUR wird bis spätestens zum 31. Dezember 2024 in jedem Geschäftsjahr abgebaut.

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

Die Verbindlichkeiten 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.

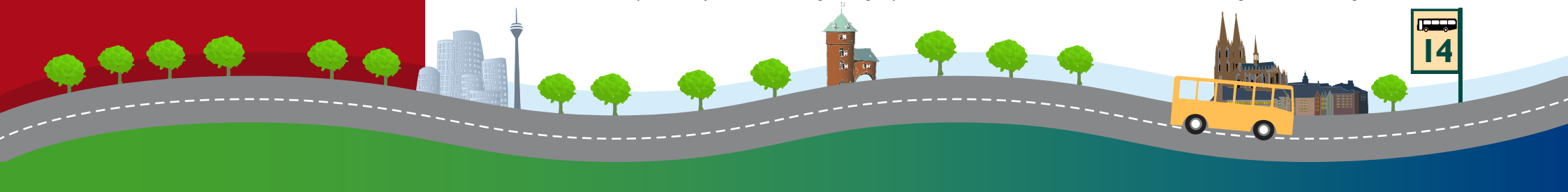
Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten u.a. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten (122 TEUR) und Forderungen aus Unfällen (931 TEUR).

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten v.a. Beträge für Altersteilzeitverpflichtungen, Verpflichtungen aus nicht genommenen Urlaub und aus Vorleistungsstunden, den Übersteigerausgleich sowie für ausstehende Eingangsrechnungen u.a. für Schadensabrechnung.

Der Erfüllungsbetrag der Rückstellung für Altersteilzeitvereinbarungen von 33 TEUR ergibt sich gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB nach Verrechnung mit dem Zeitwert der zu deren Sicherung vorgehaltenen Vermögensgegenstände in Höhe von 289 TEUR zum 31. Dezember 2014. Die verrechneten Erträge aus der Zuschreibung belaufen sich auf 4 TEUR bei (historischen) Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände von 285 TEUR.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr. Wie in den Vorjahren betragen die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten weniger als ein 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 25,81 %.



Anhang zum Jahresabschluss 2014

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

	2014 TEUR	2013 TEUR
Personenverkehr	5.362	5.645
Güterverkehr	1.134	1.411
	6.496	**7.056**

Von den Umsatzerlösen im Personenverkehr sind 119 TEUR (Vorjahr 358 TEUR) periodenfremd. Sämtliche Umsatzerlöse wurden im Inland erwirtschaftet.

Die BSM weisen zum 31. Dezember 2014 andere aktivierte Eigenleistungen in Höhe von 22 TEUR aus.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge von 3.828 TEUR in 2013 auf 1.427 TEUR ist wesentlich auf die Reorganisation der Schadensabrechnung sowie auf die Darstellung zweier großer Bahnunfälle zurückzuführen.

Sonstige Angaben

Im Geschäftsjahr 2014 waren im Durchschnitt 87 (Vorjahr: 89) Mitarbeiter (inkl. zwei Auszubildender und ohne Geschäftsführer) beschäftigt.

Die Aufwendungen für ehemalige Mitarbeiter der Geschäftsführung gemäß § 285 Nr. 9b HGB betragen 134 TEUR (Vorjahr: 133 TEUR), hierfür bestehen Pensionsrückstellungen von 1.185 TEUR (Vorjahr: 1.187 TEUR).

Das vom Abschlussprüfer berechnete Netto-Gesamthonorar für das Geschäftsjahr 2014 beläuft sich auf 33 TEUR; es entfällt mit 28 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und mit 5 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen.

Die BSM ist Tochterunternehmen der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (MVV) mit Sitz in Monheim am Rhein.

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

Die Gesellschaft hat folgende Organe:

→ die Gesellschafterversammlung,

→ die Geschäftsführung.

Alleiniger Geschäftsführer ist Detlef Hövermann.

Im Geschäftsjahr hat er von der Gesellschaft folgende Vergütungen erhalten:

Laufende Vergütung	122 TEUR
Variable Vergütung	23 TEUR
Gesamt	**145 TEUR**
Beitrag zur Altersversorgung	9 TEUR

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

Der Aufsichtsrat, bei der MVV angesiedelt, setzt sich im Jahr 2014 wie folgt zusammen:

→ Daniel Zimmermann, Bürgermeister – Vorsitzender

→ Lisa Pientak, Doktorandin

→ Lucas Risse, Industriekaufmann

→ Janne Koch, Studentin (ab 3. Juli 2014)

→ Holger Radenbach, Polizeibeamter (ab 3. Juli 2014)

→ Günter Bosbach, Pensionär (ab 3. Juli 2014)

→ Werner Goller, Pensionär (ab 3. Juli 2014)

→ Peter Werner, Rechtsanwalt (bis 2. Juli 2014)

→ Heinz-Jürgen Goldmann, Leitender Angestellter (bis 2. Juli 2014)

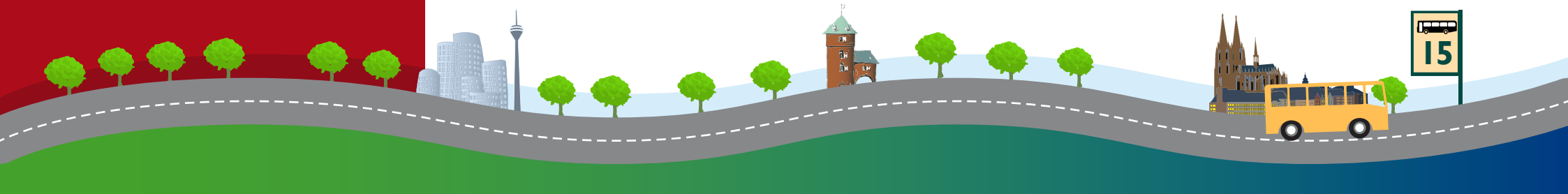
→ Ursula Schlösser, Kommunalbeamtin (bis 2. Juli 2014)

→ Dr. Doris Schröder-Weber, Rechtsanwältin (bis 2. Juli 2014)

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

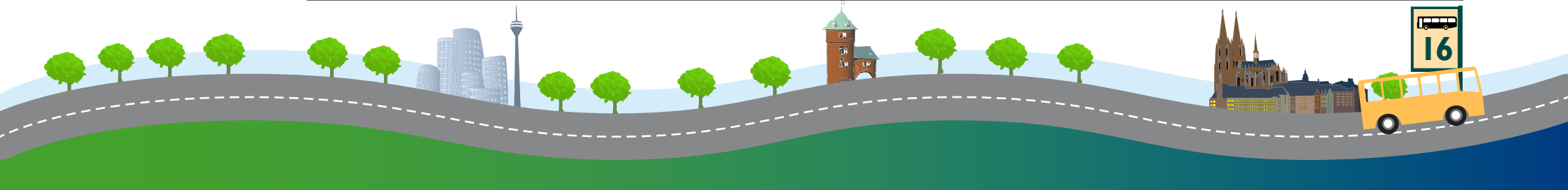
Monheim am Rhein, den 26. Mai 2015

gez. Detlef Hövermann
Geschäftsführer der
Bahnen der Stadt Monheim GmbH



Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 01.01.2014	Zugänge in EUR	Abgänge in EUR	Um-buchungen in EUR	Stand 31.12.2014	Stand 01.01.2014	Zugänge in EUR	Abgänge in EUR	Stand 31.12.2014	31.12.2014	31.12.2013
I. Immaterielle Vermögens-gegenstände											
1. Konzessionen und ähnliche Rechte	887.645,35	27.570,00	680,50	294.156,90	1.208.691,75	415.444,51	73.912,01	680,50	488.676,02	720.015,73	472.200,84
2. geleistete Anzahlungen / ITCS	144.611,04	0,00	0,00	-144.611,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	144.611,04
	1.032.256,39	**27.570,00**	**680,50**	**149.545,86**	**1.208.691,75**	**415.444,51**	**73.912,01**	**680,50**	**488.676,02**	**720.015,73**	**616.811,88**
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit											
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	6.339.748,35	19.798,55	0,00	0,00	6.359.546,90	5.324.882,14	41.607,22	0,00	5.366.489,36	993.057,54	1.014.866,21
b) Bauten auf fremden Grundstücken	10.839,83	0,00	0,00	0,00	10.839,83	1.713,33	507,00	0,00	2.220,33	8.619,50	9.126,50
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	2.263.657,96	0,00	0,00	0,00	2.263.657,96	1.968.668,43	167,40	0,00	1.968.835,83	294.822,13	294.989,53
2. Gleisanlagen, Strecken-ausrüstung											
a) Gleisanlagen	13.006.406,11	4.056,75	0,00	0,00	13.010.462,86	10.811.731,37	78.393,39	0,00	10.890.124,76	2.120.338,10	2.194.674,74
b) Streckenausrüstung, Bus	1.565.542,66	12.772,10	360,00	49.664,21	1.627.618,97	302.219,97	103.717,08	360,00	405.577,05	1.222.041,92	1.263.322,69
c) Streckenausrüstung, Bahn	91.185,01	19.310,00	0,00	0,00	110.495,01	71.165,15	3.043,29	0,00	74.208,44	36.286,57	20.019,86
3. Fahrzeuge											
a) Personenkraftverkehr	7.378.114,08	1.025.288,96	0,00	17.321,08	8.420.724,12	5.075.895,8	394.950,45	0,00	5.470.846,25	2.949.877,87	2.302.218,28
b) Eisenbahngüterverkehr	2.371.420,63	0,00	0,00	0,00	2.371.420,63	1.935.872,48	51.215,54	0,00	1.987.088,02	384.332,61	435.548,15
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	346.695,54	0,00	4.148,00	0,00	342.547,54	282.406,94	9.571,30	725,96	291.252,28	51.295,26	64.288,60
5. Andere Anlagen											
a) Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.751.180,74	4.286,75	43.051,28	110.927,65	1.823.343,86	1.239.912,05	107.625,16	39.657,93	1.307.879,28	515.464,58	511.268,69
b) GWGs	54.947,69	9.623,10	9.625,31	0,00	54.945,48	26.576,41	12.907,76	9.625,31	29.858,86	25.086,62	28.371,28
6. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	166.243,03	400.971,77	0,00	-327.458,80	239.756,00	0,00	0,00	0,00	0,00	239.756,00	166.243,03
	35.345.981,63	**1.496.107,98**	**57.184,59**	**-149.545,86**	**36.635.359,16**	**27.041.044,07**	**803.705,59**	**50.369,20**	**27.794.380,46**	**8.840.978,70**	**8.304.937,56**
III. Finanzanlagen											
1. Sonstige Ausleihungen	2.571.540,81	0,00	25.750,00	0,00	2.545.790,81	0,00	0,00	0,00	0,00	2.545.790,81	2.571.540,81
	2.571.540,81	**0,00**	**25.750,00**	**0,00**	**2.545.790,81**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.545.790,81**	**2.571.540,81**
	38.949.778,83	**1.523.677,98**	**83.615,09**	**0,00**	**40.389.841,72**	**27.456.488,58**	**877.617,60**	**51.049,70**	**28.283.056,48**	**12.106.785,24**	**11.493.290,25**



Bestätigungs-vermerk des Wirtschaftsprüfers

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, Monheim am Rhein, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 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.

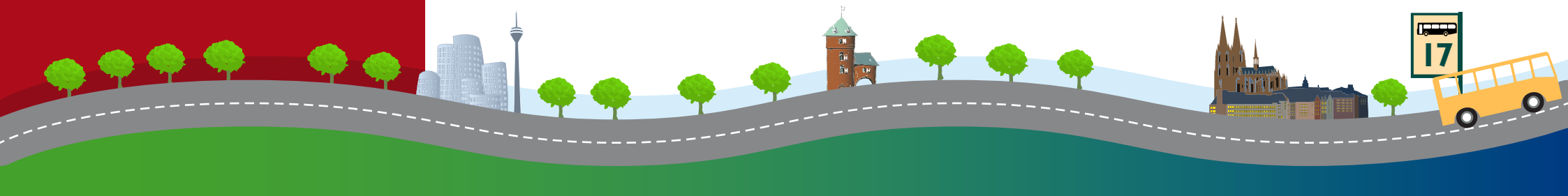
Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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, 29. Mai 2015

INTEGRITAS Gesellschaft für Revision
und Beratung mbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Michael Gerhold
Wirtschaftsprüfer

Frank Hüser
Wirtschaftsprüfer