Geschäftsbericht 2013

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Bahnen der Stadt Monheim

Bahnen der Stadt Monheim – im Team stark

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 3

Vorwort der Geschäftsführung 5

Bericht des Aufsichtsrates 7

Bahnen der Stadt Monheim – im Team stark

Keine Nummer, sondern ein Mensch 8

Im Traumberuf angekommen 10

Ausbildung in familiärer Atmosphäre des Vertrauens 12

Viel lieber Monheim als Mannheim 14

Die singende Busfahrerin zaubert ein Lächeln in jedes Gesicht 16

Mit Volldampf auf den Weihnachtsmarkt 17

Dreemol Helau beim Wagenbau! 18

Jahresabschluss 2013

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2013 21

Bilanz 24

Gewinn- und Verlustrechnung 25

Anhang zum Jahresabschluss 2013 26

Bestätigungsvermerk 29

Entwicklung des Anlagevermögens 30

Vorwort der Geschäftsleitung

Liebe Leser,

im Jahr 2013 fanden Ereignisse statt, die für unser Unternehmen sehr bedeutsam waren.

Endlich gelang es, die lang anhaltende Auseinandersetzung zwischen Mitarbeitervertretung und Geschäftsführung über Regelungen zur Pausen- und Wendezeit einvernehmlich beizulegen. Dieser Umstand war insbesondere deshalb so wichtig, weil damit der Grundstein für ein wirtschaftliches Arbeiten in unserem Unternehmen gelegt wurde und unsere Eigentümerin, die Stadt Monheim am Rhein, sich mit dem Abschluss einer Anwendungsvereinbarung zum Tarifvertrag TV-N NW ausdrücklich zu ihrer BSM bekennen konnte!

Weiterhin prägten leider insbesondere zwei große Unfallereignisse in der Güterverkehrssparte das Geschäftsjahr 2013 der Bahnen der Stadt Monheim; Unfälle mit hohem Sachschaden, die eine Neubewertung von Chancen und Risiken des Eisenbahngeschäftes unumgänglich machten. Die Auswirkungen dieser Ereignisse werden sicherlich erst im Jahr 2014 in aller Deutlichkeit sichtbar werden, sind aber auch schon im Berichtsjahr spürbar. Die Risikobewertung der Güterverkehre muss nach diesen Ereignissen einen anderen Stellenwert erhalten, als dies noch vor den Unfällen der Fall war.

Alle Entwicklungen des Unternehmens spiegeln sich im Zahlenwerk wider, haben aber einen gemeinsamen Ursprung: unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit ihrem täglichen Arbeitseinsatz bestimmen sie die Geschicke unseres Unternehmens, der BSM GmbH. Nicht der Einzelne, sondern das Zusammenspiel vieler Menschen im Unternehmen erbringt die vom Kunden wahrgenommenen Leistungen: die Transporte im Güterverkehr und die Busfahrten im Öffentlichen Personen-Nahverkehr.

Um einen Einblick in dieses fein abgestimmte Zusammenspiel zu geben, befasst sich der Geschäftsbericht 2013 mit den Prozessen in unserem Unternehmen und mit Personen, die sie steuern und ausführen. Neben den rein logistischen Aufgaben, die zweifelsfrei in beiden Unternehmenssparten die Grundlagenarbeit bedeuten, ist der Kontakt mit den Nutzern der Leistungen – unseren Kundinnen und Kunden – besonders sensibel und sorgsam zu gestalten.

Wir danken an dieser Stelle allen Kolleginnen und Kollegen, die sich im abgelaufenen Geschäftsjahr für unser Unternehmen eingesetzt haben, herzlich. Unseren Kundinnen und Kunden danken wir für das uns entgegengebrachte Vertrauen. Auch zukünftig möchten wir täglich beweisen, dass dieses Vertrauen gerechtfertigt ist. Unserer Eigentümerin danken wir dafür, dass sie es mit ihrer Finanzkraft erst ermöglicht, diesen Betrieb am Markt erfolgreich zu gewährleisten.

Monheim, im Oktober 2014

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 fünf 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 2013 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 Oktober 2014

Daniel Zimmermann
Bürgermeister

Yasmin Hentrich (35) und Michael Kolodziej (56) halten als neue Verkehrsmeister den Kontakt zu den Busfahrerinnen und -fahrern

„Hier ist man keine Nummer, sondern ein Mensch“ – für Yasmin Hentrich und Michael Kolodziej ist das ein wesentlicher Faktor ihrer Arbeit bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM). Seit 1986 lebt der deutschstämmige, im polnischen Hindenburg geborene Kolodziej mit seiner Familie in der BRD. „Leute müssen immer transportiert werden, habe ich mir gedacht, also habe ich einen Busführerschein gemacht“, so der heute 56-Jährige.

Zuhause hatte er sich zum Betriebsschlosser ausbilden lassen, dann im Kohlenbergbau unter Tage gearbeitet. Kran und Stapler fahren lernte er dort, über Tage brachte er es bis zum Cheffahrer in der Verwaltung der Zeche. In Deutschland begann er seine berufliche Laufbahn in einem Getränke-Abfüllbetrieb, bevor Michael Kolodziej mit der Beförderungserlaubnis in der Tasche seinen Wunschberuf als Busfahrer zunächst bei einem privaten Unternehmen ergreifen konnte. Ein zu den Bahnen der Stadt Monheim gewechselter Kollege sprach ihn an, dass in Monheim noch Fahrer gesucht würden. „Eigentlich bin ich 1996 ohne große Hoffnung hingefahren, aber die Chance wollte ich mir doch nicht entgehen lassen. Ich hatte aber ehrlich gesagt nicht mal eine Bewerbungsmappe mit“. Dennoch fand er sofort freundliche Aufnahme und Unterstützung bei der Zusammenstellung der nötigen Unterlagen – „da habe ich mich gleich willkommen gefühlt“.

Regelrechte „Fanclubs“

Schon einige Wochen später war es wirklich soweit: Kolodziej konnte bei den BSM anfangen und steuerte fortan jahrelang Busse durch Monheim und Umgebung. Im November 2013 dann der nächste Schritt – seither ist er offiziell Verkehrsmeister: „Meine Erfahrung hilft mir dabei, ich kenne die Linien, habe aber auch viele Sonderfahrten ausgeführt und unser Aktionsgebiet so sehr gut kennengelernt“. Die neue Aufgabe sei eine Herausforderung, auch wenn alles organisch an die schon erworbenen Kenntnisse anschließe: „Man entwickelt sich natürlich weiter, fängt aber nicht völlig von vorne an – eigentlich kann den Job niemand von außerhalb machen“, weiß der mit seiner Familie in Leverkusen Lebende. Ein mehrtägiges Seminar sorgte unter anderem für die nötigen rechtlichen Grundlagen als verlässliches Bindeglied zwischen dem Betriebshof und den Fahrerinnen und Fahrern auf den Linien.

Yasmin Hentrich ist 35 Jahre alt. Sie hat nach einer Ausbildung zur Verkäuferin und einer Tätigkeit auf einem Flughafen ebenfalls als Fahrerin bei den BSM angefangen. Einem Praktikum im Zuge der Umschulung zur Berufskraftfahrerin folgend wurde sie 2002 von den BSM als Busfahrerin eingestellt. Wie ihr Kollege ist sie seit November 2013 Verkehrsmeisterin. „Ich fahre gerne Bus“, sagt sie, „auch heute noch. In unserem nicht allzu großen Gebiet kennen sich die Fahrgäste und die Fahrer ja persönlich, die Leute vermissen einen richtig, wenn man eine Weile nicht auf der Linie unterwegs ist – manche haben einen regelrechten Fanclub“, schmunzelt die Langenfelderin.
Wenn Ausfälle entstehen, springen die Verkehrsmeister selbstverständlich ein. Und im Arbeitsalltag halten sie über die Leitstelle Kontakt zu den zum Teil seit vielen Jahren vertrauten Kolleginnen und Kollegen. „Weil wir uns gut kennen, merken wir oft schon beim Funken an der Stimme, dass etwas nicht stimmt oder sogar, was der andere gerade auf dem Herzen hat“. Dabei hilft es, dass sich vor allem die Kommunikationstechnik über die Jahre extrem verbessert hat: „Über GSM haben wir heute einwandfreie Verständigung, wo wir früher mit dem analogen Funk Reichweiten-Probleme und Funklöcher hatten“.

Immer jemand an der Seite

Es ist ein beruhigendes Gefühl für die Busfahrerinnen und Busfahrer, die Leitstelle immer an ihrer Seite zu wissen: „Sie sind da draußen nicht allein, wir haben den direkten Draht zu Feuerwehr und Polizei und können in Notfällen sofort reagieren. Und über die hochmoderne, stetig weiter entwickelte Leittechnik ist immer klar, wo welcher Bus gerade ist“, so Yasmin Hentrich und Michael Kolodziej. „Das wird nicht als Kontrolle, sondern als beruhigendes Hilfsmittel empfunden – nicht nur in Bezug auf die Sicherheit, sondern auch bei allen anderen Fragen, bei Verkehrshindernissen oder Verspätungen.“
Bei im Schnitt rund 120 Kilometern pro Tag und Person könne immer etwas Unvorhergesehenes eintreten. Gegenseitige Unterstützung sei da nötig und selbstverständlich. „Gute Zusammenarbeit ist wichtig“, betonen die Verkehrsmeister. „Alles hängt von den Menschen ab, es ist ein schönes Gefühl, wenn sich ein wirkliches Team bildet. Und selbst, wenn es wie überall auch mal kleine Reibereien gibt, ist hier keiner nachtragend“.

Keine Nummer, sondern ein Mensch

Verkehrsmeister: Am „Heißen Draht“ den Betriebsablauf fest im Griff

„Verkehrsmeister“ sind jene Kolleginnen und Kollegen, die den operativen Verkehrsablauf wesentlich mitbestimmen und den „Heißen Draht“ nach innen und nach außen fest im Griff haben. Das moderne BSM-Leitsystem gibt ihnen im Leitstand den kompletten Überblick. So können die Verkehrsmeister per Funk direkt Einfluss auf das Verkehrsgeschehen nehmen und die Fahrerinnen und Fahrern in kniffligen Situationen unterstützen – von der Zentrale aus, bei Bedarf aber auch „vor Ort“. Weil sie jederzeit wissen, wo die Fahrzeuge gerade unterwegs sind, leisten sie wesentliche Beiträge zur Sicherheit der Fahrgäste. Insbesondere kann mit diesem Verfahren die größmögliche Anschlusssicherung von weiteren Linienverbindungen für unsere Kunden erreicht werden.
Verspätungen, Baustellen, Hochwasser, Unfallsituationen – da braucht es einen kühlen Kopf und umfassende Erfahrung, um alles im Fluss zu halten sowie Anschlüsse und Umsteigebeziehungen trotz Hindernissen zu sichern. Und genaue Kenntnisse nicht nur sämtlicher Linien, sondern auch der örtlichen Umgebungen, um sinnvolle, für die Busse wirklich nutzbare Umfahrungen festlegen zu können. Langjährige Busfahrpraxis hat den Verkehrsmeistern zusätzlich gezeigt, wo die meisten Fahrgäste umsteigen und welche besonderen Anforderungen sich daraus ergeben.
Als Bindeglied zu Polizei, Feuerwehr, städtischen Stellen und anderen Verkehrsunternehmen wie der Rheinbahn AG, der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG und so weiter sind die Verkehrsmeister nicht nur die „Augen und Ohren“, sondern auch die Repräsentanten des Unternehmens. Gute Kooperation zahlt sich aus: So können zum Beispiel Baustellen von Grund auf so eingerichtet werden, dass die Busse gut durchkommen, etwa mit der Festlegung der nötigen Kurvenradien.
In mehrtägigen Verkehrsmeister-Seminaren haben die Verkehrsmeister das nötige technische und rechtliche Rüstzeug für ihre anspruchsvolle Aufgaben erhalten und konnten auch mit Kolleginnen und Kollegen aus anderen Unternehmen Erfahrungen austauschen.

Im Traumberuf angekommen

Rainer Görgens (59) und Floriano Rodriguez (24): Kopf und jüngstes Mitglied der BSM-Werkstatt-Truppe

„Menschlich, solide, zuverlässig" – das sagt Rainer Görgens, wenn er gebeten wird, seinen Arbeitgeber in kurzen Worten zu beschreiben. „Hier zu arbeiten, ist nicht nur ein Job, das ist eher wie ein zweites Zuhause, wie eine Familie – nicht umsonst habe ich fast mein halbes Leben hier verbracht".

Der heute 59-jährige gebürtige Monheimer wohnt in Hitdorf. Nach Abitur und Bundeswehr arbeitete er in Monheimer Firmen und entschied sich dann, Fahrzeugtechnik an der Fachhochschule Köln zu studieren. Dabei ging es um Landfahrzeuge aller Art. „Bis heute hat mich auch noch niemand in ein Flugzeug bekommen", lacht er. Das Studium schloss Rainer Görgens als Diplom-Ingenieur ab.

„Das waren damals Anfang bis Mitte der 1980er Jahre harte Zeiten für Jungingenieure", erinnert er sich, ließ sich seinerzeit aber von 50 erfolglosen Bewerbungen und einem Jahr Arbeitslosigkeit nicht entmutigen. „Denn ich hatte mein Ziel vor Augen, ich wollte unbedingt in dieses Unternehmen, hier zu beginnen, war kein Zufall". Gewusst, wie, und notfalls auch auf einem Umweg: Rainer Görgens machte den LKW- und Busführerschein, startete als Busfahrer bei der Kölner RVK und begann am 1. März 1986 bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM). Nach vier Jahren Liniendienst war er im Mai 1990 endlich wirklich angekommen: In der Werkstatt des Monheimer Verkehrsdienstleisters. Heute ist er Werkstattleiter und führt ein sechsköpfiges Team.

Besetzung der Werkstatt-Mannschaft 2013:
1 Werkstattleitung
1 Kfz-Elektriker
1 Kfz-Mechaniker
1 Kfz-Mechatroniker
1 Kfz-Mechatroniker-Azubi
1 kaufmännische Mitarbeiter/in

800 Quadratmeter große Werkstatt
mit Platz für vier Gelenkbusse gleichzeitig

Zwei Gruben und fahrbare Hebeanlagen, mit denen die Busse über die einzelnen Räder gehoben werden können

Regelarbeitszeit: 7.30 bis 16.30 Uhr

Treibstoffverbrauch
pro Bus 30 bis 35 Liter/100 km

Wöchentlicher Dieselbedarf der BSM:
15.000 Liter

Tankbunker-Kapazität: 150.000 Liter

Die Nr. 13 läuft genauso gut

Der früher reinrassige Mercedes-Fuhrpark wurde ab 1999 um Busse auch anderer Marken wie MAN, Neoplan oder Solaris ergänzt. Die Technik entwickelte sich immer weiter – vor allem die Elektronik nimmt stetig wachsende Bedeutung ein. „Das bedeutet nicht nur für uns Techniker, sondern auch für unsere Busfahrer immer neue Herausforderungen: sie müssen eine ganze Menge Informationen aufnehmen und verarbeiten, da geht es nicht mehr wie früher hauptsächlich um Kühlwassertemperatur, Öldruck, Bremskreise oder Vorratsdruck", erklärt der Werkstattleiter. Regelmäßige Lehrgänge halten ihn und seine Mannschaft immer auf dem neuesten Stand. „Es hat sich ja auch in Bezug auf Sicherheit und Umwelt viel nach vorne bewegt", sagt er. Als „Verantwortliche Person" und Unterschriftsberechtigter für die Bus-Prüfbücher der BSM ist er bei Kreishandwerkerschaft und Regierungspräsidium Düsseldorf registriert.

Jeder der 32 BSM-Busse durchläuft alle drei Monate eine Sicherheitsüberprüfung und muss jedes Jahr einmal durch den TÜV. Sorgfältiges Kümmern um die Technik gibt Aberglauben keine Chance: Bei den BSM gibt es immer auch einen Bus mit der Nr. 13, und der läuft genauso gut wie alle anderen. Die gewissenhafte Wartung macht sich natürlich auch in Sachen Haltbarkeit bezahlt: Denn im Schnitt bringt es ein Bus auf eine Gesamtlaufleistung von nicht weniger als rund 700.000 Kilometern. „Jede Marke hat ihre Macken", schmunzelt Rainer Görgens auf die Frage nach einer persönlichen Präferenz. „Aber wenn es einem Spaß macht, mit den Bussen und ihrer Technik umzugehen, dann kommt man mit etwas Geduld und Findigkeit sogar hinter versteckte Fehler – und das ist dann ein wirklich gutes Gefühl".

Werkstatt: Bester Service für sicheren Fahrbetrieb

Die Werkstatt ist nicht einfach eine Abteilung der BSM – sie bietet einen Rundum-Service für das Fahrpersonal und damit auch für die Fahrgäste. Funktioniert im Sommer die Klimaanlage, macht es die Heizung im Winter mollig warm im Bus? Sind die Reifen und die gesamte Technik gut in Schuss? Schließlich sollen sich die Fahrerinnen und Fahrer mit einem rundum sicheren Gefühl ans Steuer setzen können.

Von wegen „Schmuddelimage": Im Zeitalter der Elektronik und der immer weiter entwickelten Busse dürfen die Werkstatt-Mitarbeiter zwar nach wie vor keine Angst davor haben, sich einmal die Finger schmutzig zu machen und XXL-Werkzeuge in die Hand zu nehmen. Sie müssen aber vor allem mit der diffizilen, häufig computergesteuerten Technik, den unterschiedlichen Marken und Macken der Fahrzeuge umgehen können. Dabei geht es heutzutage weniger um Mechanik als vielmehr darum, mit Hilfe moderner Diagnose-Systeme Fehler zuverlässig aufzuspüren und nachhaltig zu beheben. Ordnung und Sauberkeit sind wesentliche Voraussetzungen für einen gut funktionierenden Werkstatt-Betrieb. Auch kaufmännische Abläufe sind zu bewältigen: Dazu gehören zum Beispiel die Bestellung, Abrechnung und Lagerhaltung von Ersatzteilen und Betriebsmitteln.

Besonders wichtig ist die unternehmensinterne Kommunikation: Werkstatt und Fahrdienst können und müssen sich gegenseitig informieren, Fragen beantworten oder Ratschläge geben – immer im Sinn perfekt gewarteter Busse, die einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf gewährleisten.

Gemeinsam stark und hart im Nehmen

Noch einer, der gerne mit Bussen umgeht, ist Floriano Rodriguez: „Hier ist einfach mehr Technik drin, das ist spannender, als etwa an einem Pkw zu schrauben". Der 24-Jährige mit portugiesischen Wurzeln ist in Neuss geboren und wohnt noch heute dort. Im August 2010 begann er seine Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker, die bis zum Januar 2014 dauert. „Man fühlt sich wohl hier, und ich bin eh kein Typ, der gerne zu Hause rumsitzt", beschreibt er, warum er sich auch immer wieder für Bereitschaftsdienste meldet. Ihm gefällt der Teamgeist der BSM-Werkstatt-Truppe: „Hier lässt niemand den anderen im Stich, wir helfen uns alle gegenseitig", so Rodriguez. Hat jemand Geburtstag, werden Brötchen ausgegeben. Man nimmt sich die Zeit, gemeinsam eine Tasse Kaffee zu trinken. „Und bei der Weihnachtsfeier wird man uns ebenfalls meistens zusammen an einem Tisch finden", berichtet er.

Die Kameradschaft bringt im Arbeitsalltag viele Vorteile: „Weil wir hier gemeinsam gut zurecht kommen, sind wir alle hart im Nehmen und haben einen sehr geringen Krankenstand" – eine Situation, auf die auch Werkstatt-Chef Rainer Görgens stolz ist. Mit dem Auszubildenden teilt er einen Traum: „Einen voll ausgerüsteten Werkstattwagen mit Werkbank, Generator und so weiter, mit dem wir 'draußen' noch besser an den Bussen arbeiten können". Floriano Rodriguez hat einen sogar noch weiter reichenden Traum: „Nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung von den BSM übernommen zu werden – und das möglichst mit einem Festvertrag".

Ausbildung in familiärer Atmosphäre des Vertrauens

Banu Ünlü und Vera Körner (beide 21): „Bei den BSM geht es uns wirklich gut“

Ausbildung bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) – da denkt man unwillkürlich ans Busfahren. Doch auch für die vielen Aufgaben „hinter den Kulissen“ brauchen die BSM junge, ebenso qualifizierte wie motivierte Kräfte. Zum Beispiel Banu Ünlü und Vera Körner: beide wohnen in Langenfeld, beide sind 21 Jahre alt, beide absolvieren zurzeit eine Ausbildung zur Bürokauffrau.

„Hier haben wir Super-Möglichkeiten, lernen das Unternehmen mit all seinen Facetten kennen und können auch im Vergleich mit anderen Leuten auf der Berufsschule feststellen, wie gut es uns bei den BSM geht“, sind sie sich einig. Banu Ünlü absolviert neben ihrer Tätigkeit bei den Bahnen der Stadt Monheim ein Teilzeitstudium in Business Administration an der Fachhochschule für Ökonomie und Management in Düsseldorf. Dreimal innerhalb der Woche abends und zusätzlich samstags morgens drückt sie für zunächst ein Jahr zusätzlich zur Ausbildung die Schulbank. „Einfach nur trocken studieren zu gehen, konnte ich mir nicht vorstellen. Nebenbei nur einen 400-Euro-Job zu machen, war auch nichts für mich“, sagt die junge Frau. „Deswegen habe ich geschaut, wie ich nach dem Fachabitur parallel mit dem Studium etwas machen kann, das gut dazu passt und mich weiterbringt“.

Einfach angerufen

Bei der BSM-Geschäftsführung kam das engagierte Vorhaben gut an. Wie ist Banu Ünlü auf die Ausbildungsmöglichkeit bei den BSM gestoßen? „In der Schulzeit hatte ich schon einmal ein Praktikum bei der Stadt Monheim gemacht und den öffentlichen Dienst kennen und schätzen gelernt“, berichtet sie. „Außerdem arbeitet eine meiner Freundinnen hier im Unternehmen. Was sie von ihrem Job erzählt hat, hat mir gut gefallen“. Deswegen ging sie ins Internet, suchte die BSM-Telefonnummer raus und rief einfach an.

Die Ausbildung bei den BSM: Wirklich ins Team hineinwachsen

Im einem vergleichsweise kleinen Verkehrsunternehmen wie den BSM müssen relativ wenige Leute jeweils viel können – das stellt auch im Bereich „Ausbildung“ besondere Herausforderungen. Es gilt, junge Menschen dafür zu begeistern, ihre berufliche Zukunft hier zu suchen und zu finden. Haben sie sich für die BSM als Ausbildungsbetrieb entschieden, können sie ihre Flexibilität und Aufgeschlossenheit unter Beweis stellen: Denn sie durchlaufen sämtliche Abteilungen des modernen Unternehmens, um überall entscheidende Einblicke zu gewinnen, sämtliche Kolleginnen und Kollegen persönlich kennen zu lernen und die Unternehmenszusammenhänge von der Pike auf sowie aus ganz unterschiedlichen Perspektiven zu studieren.
Ziel ist es, dass sich die Auszubildenden nicht nur fachlich qualifizieren, sondern in ein modernes, Hand in Hand arbeitendes, schlagkräftiges Team wirklich hineinwachsen. Dazu gehört ein abteilungsübergreifendes gegenseitiges Verständnis für die jeweils besonderen Aufgaben und Herausforderungen.

Ähnlich direkt war der Weg von Vera Körner: Nach dem Abitur und einem sozialen Jahr „habe ich eigentlich nur eine Bewerbung geschrieben – an die BSM – und hatte gleich Erfolg“, sagt sie. „Den Schulweg ins benachbarte Opladen habe ich früher von Langenfeld aus meist mit dem Bus gemacht, da kennt man dann schon die Linien und hat einen Eindruck davon, was alles hinter dem reibungslosen Betrieb eines Verkehrsunternehmens stecken muss. Das hat mich gereizt“. Aus dem unmittelbaren Erleben am Arbeitsplatz weiß sie: „Disposition ist ein wesentlicher Faktor, der Bereich gefällt mir sehr gut“.

Mit dem Bus über den Hof

Ebenfalls zufrieden sind die beiden jungen Frauen mit der vertrauensvollen, familiären Arbeitsatmosphäre: „Unsere Chefs haben ein offenes Ohr für alles, und mit den Kolleginnen und Kollegen kommen wir prima zurecht“.
Und dann hat ein Verkehrsunternehmen ja auch noch besondere Erlebnisse in petto: Zum Beispiel, wenn man zum ersten Mal im Leben selbst im Bus eine Runde über den Hof fährt oder hoch über den Schienen von Monheim für kurze Zeit Lokführerin sein kann...

Ausbildungsberufe bei den Bahnen der Stadt Monheim

- Bürokauffrau/mann
- Kauffrau/mann für Verkehrsservice
- Fachkraft im Fahrbetrieb
- Kfz-Mechaniker/in
- Berufskraftfahrer/in

Informationen unter info@bahnen-monheim.de

Viel lieber Monheim als Mannheim

Anefir Destani (51): Nur wer die Menschen gut kennt, kann ein glückliches Team schaffen

Ohne ein Wort Deutsch zu können, kam Anefir Destani vor 24 Jahren nach Deutschland. Er stammt aus dem ehemaligen Jugoslawien, seine Heimat liegt heute in Serbien. Im Eiscafé seiner Eltern lernte er seine Frau kennen, die damals dort zu Besuch war, und folgte ihr, als der Bürgerkrieg das Land ins Chaos riss, ins sichere Deutschland nach Leverkusen.

„Der Anfang war schwer, nicht nur wegen der Sprache“, erinnert er sich in mittlerweile fließendem Deutsch zurück. „Zu Hause hatte ich Elektrotechnik studiert, in Deutschland fing ich mit schmutziger Arbeit auf dem Bau an, war schließlich als Anstreicher tätig. Aber zufrieden machte mich das nicht, selbst dann nicht, als ich mich auf einen Vorarbeiterjob hochgearbeitet hatte“. Das Arbeitsamt organisierte ihm eine Umschulung zum Busfahrer. „Und dann sollte ich ein Praktikum absolvieren – erst dachte ich: oh je, in Mannheim, das ist aber weit – von Monheim hatte ich bis dahin gar nichts gehört“. Seine neue, glücklicherweise heimatnahe Aufgabe nahm Destani von Anfang an sehr ernst: „Ich habe mir direkt sämtliche Linien aufgemalt – den Plan habe ich noch heute im Spind – und bin mit dem Privatauto alles abgefahren, so habe ich mich schnell gut zurechtgefunden“.

Echte „Erfahrung“ zählt

Von 1997 an arbeitete Anefir Destani sich zunächst als Busfahrer bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) hoch. „Ich bekam immer mehr und spannendere Aufgaben, wurde als Kontrolleur eingesetzt und in Richtung Verkehrsmeister weiterqualifiziert. Auf dem Weg dahin konnte ich immer wieder ‘draußen’ Situationen beobachten, für die ich Lösungen finden und vorschlagen durfte“. 2006 übernahm er als Verkehrsmeister die Verkehrsaufsicht in der Leitstelle und verteilte in der Personaldisposition Dienste. „Man muss selbst Busfahrer gewesen sein, um solche Aufgaben gut meistern zu können“, ist Anefir Destani überzeugt. „Denn nur so bekommt man die nötigen Er‘fahrungen’ – im wahrsten Sinn des Wortes“.

Neben langjährig gesammelten Kenntnissen und Routine zählt für den heute 51-Jährigen aber auch der Wille, stets aufgeschlossen für Neues zu bleiben: Zum Beispiel, als mit „Mikrobus“ eine neue Verkehrsplanungs-Software angeschafft werden sollte, in die er sich im Auftrag der BSM mit Intensiv-Seminaren einarbeitete. „Das hat mich stark interessiert, darum habe ich mich aktiv bemüht“ – mit Erfolg, denn heute arbeitet er als Disponent und Verkehrsplaner und hat auf mehreren Bildschirmen wie auch auf Papier alle für perfekte Linienvorbereitung und reibungslose Abwicklung nötigen Details fest im Blick: „Zufrieden macht mich, wenn die Vorarbeit so gut erledigt worden ist, dass von den Kollegen die Rückmeldung kommt: Die Linie ist problemlos zu schaffen, alles ist gut kalkuliert und bereitet keinen Stress“.
Mikrobus wurde zu Destanis täglichem Arbeitsinstrument: „Wir können hier die Fahrten Punkt für Punkt abbilden, die Linien mit allen Haltestellen von Beginn an aufbauen und die Taktungen sowie die Verzahnungen zum Beispiel mit der S-Bahn optimieren“. So hat Anefir Destani maßgeblichen Anteil an der Entwicklung der neuen Linie 795 und der SchnellBus-Linie SB79 nehmen können.

Wie eine große Familie

Moderne Zeiten bringen aktuelle Herausforderungen für das Gesamt-System mit sich: „Es gibt viel mehr Autos als früher, mit denen wir uns die Straße teilen müssen“, berichtet der Disponent. „Tempo-30-Zonen verlangsamen den Verkehr und natürlich auch die Busse, der Schülerverkehr hat stark zugenommen“. Mensch und Material optimal einzusetzen, ist eine besondere Herausforderung: „Wir müssen zum Beispiel gemeinsam überlegen, wo und wann wir Verstärker-Busse möglichst sinnvoll fahren lassen können, und bei der Einteilung der Dienste ist es wichtig, ob man jemand glücklich machen kann oder nicht“, so Anefir Destani: „Dafür muss man die Leute schon gut kennen und sich mit ihnen beschäftigen“. Lohn der Mühe: Glückliche Mitarbeiter sind seltener krank; das Gesamt-Team funktioniert besser, wenn den Einsatzwünschen der rund 60 Fahrerinnen und Fahrer möglichst weitgehend entsprochen werden kann. Für die persönliche Nähe bietet die überschaubare Größe der BSM laut Destani beste Voraussetzungen: „Wir müssen zwar mit wenigen Köpfen alles von A bis Z machen, das ist schon anstrengend. Aber andererseits sind wir auch wie eine große Familie“. Er räumt ein, dass er viel von der Berufs-Familie mit nach Hause nimmt: „Es ist gar nicht so einfach, dort den Kopf abzuschalten. Aber dafür habe ich einen Job mit viel Action, und darauf möchte ich keinesfalls verzichten“.

Disposition und Fahrplan-Gestaltung: Hohe Verantwortung und viel Erfahrung

Eine sehr verantwortungsvolle Position, die den Kollegen viel abverlangt, ist die Tätigkeit als Disponent und Fahrplan-Gestalter. Auf der einen Seite ist der Computer mit entsprechender Software ein wichtiges Hilfsmittel. Auf der anderen Seite spielen die persönlichen Erfahrungen und intensiven Kenntnisse des Unternehmens eine herausragende Rolle, um Fahr- und Dienstpläne zu einem tatsächlich funktionierenden System zu verweben. Was da nicht alles zu beachten ist: Die Palette reicht von den gesetzlichen Bestimmungen wie den Regelungen des Arbeitszeitgesetzes und der Fahrpersonalverordnung bezüglich der Lenk- und Ruhezeiten bis hin zu den internen Betriebsvereinbarungen, die es umzusetzen gilt. Zusätzliche Herausforderungen bilden Urlaubs- und Krankheitszeiten und die individuellen Bedürfnisse und Präferenzen des Fahrdienstes.
Diverse mehrtägige Schulungen und Seminare müssen absolviert werden, um die nötigen Grundlagen zu lernen und zu festigen. Bei der Zusammenführung sämtlicher Faktoren zugunsten eines problemlos laufenden Fahrbetriebs kann die Technik zwar helfen, doch es kommt vor allem auch auf Herz, Hirn und Hand der Koordinatoren an. Dazu gehört es manchmal, unangenehme Entscheidungen treffen zu müssen und Dienstpläne so um- und durchzusetzen, dass Ausfälle vermieden werden können.

Die singende Busfahrerin zaubert ein Lächeln in jedes Gesicht

Eine etwas andere Weihnachtsgeschichte

Diese Frau ist einfach außergewöhnlich: Zum einen ist da ihr Beruf, denn Justina Rietkerk-Daniel ist Busfahrerin. Das Zweite ist ihre Herkunft: Vor 32 Jahren wurde sie in Nigeria geboren und wuchs auch dort auf. Vor 13 Jahren kam die junge Frau nach Deutschland und hat heute einen deutschen Pass.

Zum Dritten bringt die dunkelhäutige Schönheit Familie und Arbeitsleben bewundernswert unter den sprichwörtlichen Hut: Denn wenn sie nicht bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) ins Buslenkrad greift, ist sie liebevolle Ehefrau und Mutter von nicht weniger als vier Kindern. Juliana ist zwölf Jahre alt, Joyce sieben, Jessica fünf, und Jarvis wurde vor einem Jahr und sieben Monaten geboren. Die Entscheidung für den Busfahrer-Beruf fiel nach dem dritten Kind. Als Nesthäkchen Jarvis auf die Welt kam, half Justina Rietkerk-Daniel die Möglichkeit, auf Teilzeit umzusteigen, um das turbulente Leben gemeinsam mit Ehemann Livingstone Daniel organisieren zu können. Nach der Fahrschule stieg sie in Monheim ins Praktikum ein und hat seit 2009 einen festen Vertrag.

Doch weiter in der Aufzählung des Besonderen: Unter den Fahrgästen ist die 32-Jährige als „Die singende Busfahrerin" bekannt – und selbst dem größten Morgenmuffel zaubert sie ein Lächeln ins Gesicht, wenn sie beim Anfahren einen Gospel- oder Praise-Song anstimmt. „Ich mag diesen Beruf sehr, ich bin Gott dankbar für unser gutes Leben, für meine Arbeit, meinen Mann und meine Kinder – warum soll ich dann nicht vor Freude singen?" schmunzelt sie. Viele Fahrgäste geben ihr positive Rückmeldungen und lassen sich von der guten Laune und positiven Ausstrahlung ihrer Busfahrerin anstecken.

Ihren Arbeitgeber freut derweil Besonderheit Nr. 5: die vorbildliche Dienst-Auffassung. „Wenn gearbeitet werden muss, muss gearbeitet werden" – so klar bringt Justine Rietkerk-Daniel auf den Punkt, warum sie auch kein Problem damit hat, „zwischen den Tagen" aus der weihnachtlichen Idylle im Familienkreis aufzubrechen, die Uniform anzuziehen und Bus Nr. 29 aus der BSM-Halle und auf die Straßen von Monheim und Umgebung zu steuern. „Die Menschen möchten doch von A nach B gelangen", weiß sie. „Also müssen wir unseren Job machen und sie an ihr Ziel bringen – an Weihnachten, und auch an jedem anderen Tag".

Mit Volldampf auf den Weihnachtsmarkt

Ruckzuck waren alle Tickets weg

Gleich der erste Versuch wurde ein Volltreffer: Drei Tage vor Heilig Abend starteten die BSM eine historische Eisenbahnfahrt zum „Mittelalterlichen Weihnachtsmarkt" nach Siegburg. Die Kombination der nicht alltäglichen Zugreise mit dem attraktiven Zielpunkt hatte Charme – und fand sofort riesigen Zuspruch: Ruckzuck waren die begehrten Tickets vergriffen, kaum dass der besondere Ausflug in den Monheimer Zeitungen und auf der BSM-Internetseite angekündigt worden war.

Denn neben der romantischen Tour auf Schienen lockten in Siegburg Kunsthandwerk, Gaukler, Musiker – als „Kramer-Zunft" so gekleidet wie im Mittelalter. Es gab originelle Last-Minute-Geschenke für den Gabentisch zu entdecken. Für die Kleinsten stand ein Kinderkarussell bereit.

Der Termin kurz vor Weihnachten erwies sich ebenso als goldrichtig: Bei einer Umfrage unter den Fahrgästen stimmten die weitaus meisten im Fall einer Wiederholung für den Zeitraum kurz vor dem Jahreswechsel. Das Fahrtziel bewerteten mehr als 85 Prozent mit „sehr gut" oder „gut", knapp 80 Prozent vergaben genau diese Noten für die Fahrt insgesamt.

Besonderes Lob erhielten die Vertriebsmitarbeiterin Cansu Arsin und die Auszubildende Banu Ünlü, die für ihre Begleitung der Fahrt und das Umsorgen der Gäste von über 52 Prozent ein „sehr gut" und von weiteren gut 32 Prozent ein „gut" bekamen.

„Dreemol Helau“ beim Wagenbau!

Seit rund 20 Jahren bauen Karnevalsfans ihre Wagen bei den Bahnen der Stadt Monheim

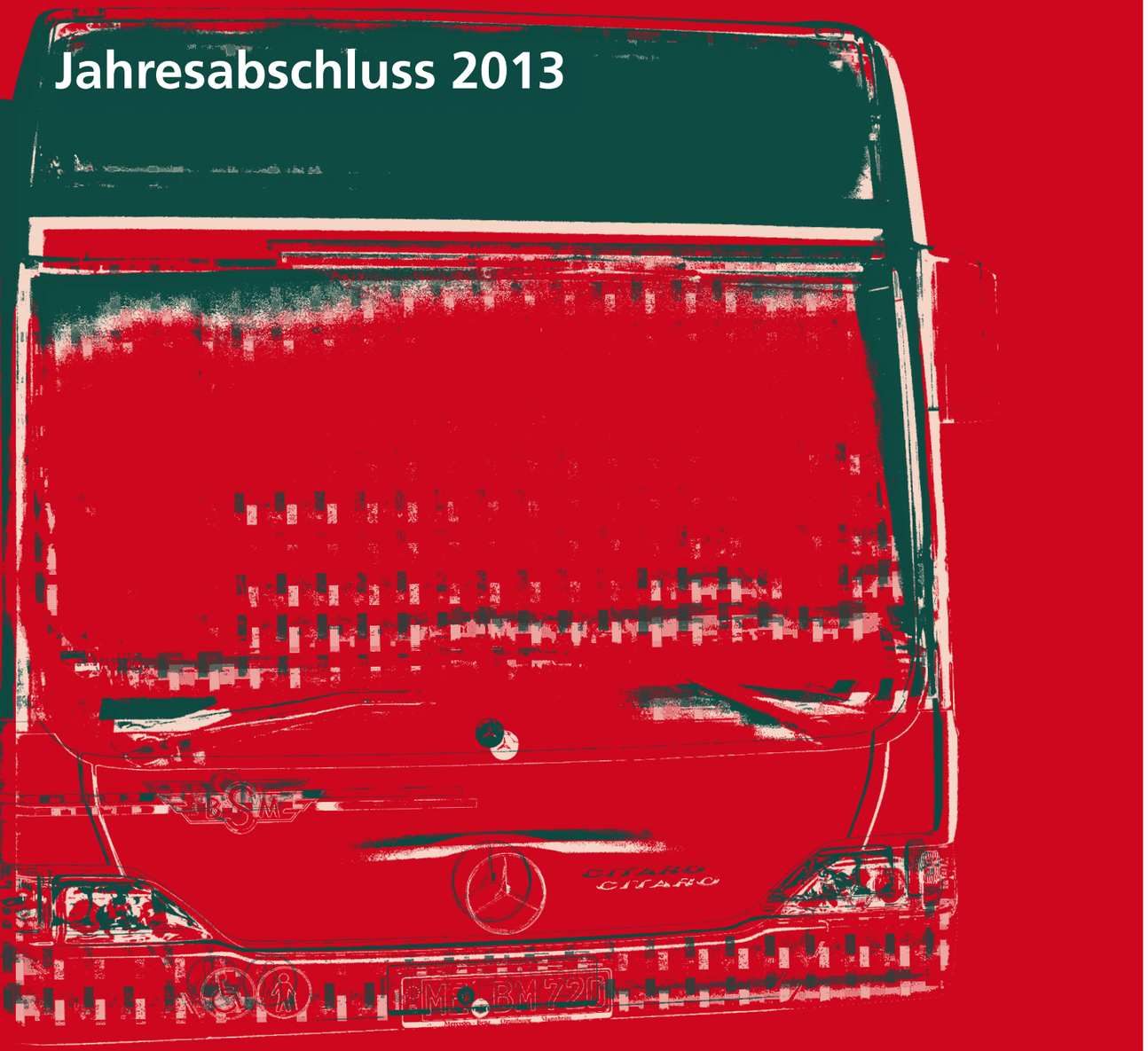
Wenn die „Fünfte Jahreszeit“ mit den Umzügen durch Monheim, Baumberg und Umgebung ihren Höhepunkt erreicht, kehrt bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) seit Jahren kurzfristig Ruhe ein – zumindest auf Spur 6 der Wagenhalle an der Daimlerstraße. Immer wieder zu Jahresbeginn wird hier gesägt, geschraubt, modelliert und gemalt; häufig an Wochenenden, oft bis in die tiefe Nacht hinein. „Der Wagenbau für die Karnevalszüge hat eine schöne Tradition in unserem Unternehmen, wir unterstützen das Brauchtum in Monheim und Baumberg gerne“, erklärt BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann.

Betriebsleiter Michael Hamann und sein Team sorgen dafür, dass die normalen Tätigkeiten in der Zeit vor und auch nach Karneval reibungslos weiterlaufen können. „Dafür rücken wir in der Bauzeit etwas enger zusammen und stellen einige unserer 30 Busse auch mal in der Werkstatt oder im Außenbereich ab“, sagt Hamann. Nach jedem Zug besteht, geschützt vor Regen und Kälte, in der Halle die Möglichkeit, nötige Reparaturen an den farbenprächtigen Karnevals-Gefährten vorzunehmen. Licht, Strom, Wasser, Toiletten, eventuell auch schon mal ein Gabelstapler verschaffen den Karnevalisten beste Bedingungen. Im Gegenzug gehen sie sorgsam mit Sägemehl, Farbe und so weiter um – „hier wird immer alles blitzblank hinterlassen“, lobt Detlef Hövermann. „Da gibt es nie Probleme“.

„Das ist eine ganz eingespielte Sache“, freut sich auch Markus Gronauer, stellvertretender Wagenbauleiter beim Baumberger Allgemeinen Bürgerverein (BAB). Er kümmert sich gemeinsam mit Susanne Galicki, Assistentin der BSM-Geschäftsleitung, um die Belegung der Bauplätze für die unterschiedlichen Wagenbau-Truppen. Seit rund 20 Jahren unterstützen die BSM den Karneval in der „Alten Freiheit“ auf diese Weise. Ebenfalls schon Tradition hat die „Wagenweihe“ am Karnevalssamstag, zu der natürlich auch das Monheimer Prinzenpaar kommt. Eine zünftige Gulaschsuppe und gut gekühlte Getränke sorgen für den passenden Rahmen.

Ist Rosenmontag erst mal rum, geht alles ganz schnell: Der Abbau funktioniert naturgemäß deutlich schneller als der Aufbau; nach rund einer Woche ist dann auch in Sachen Wagenbau „alles vorbei“ und Spur 6 wieder frei für die Monheimer Busse.

Jahresabschluss 2013



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2013

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 tritt das Unternehmen 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 bilden die Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH (100 %), die SEG-Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH (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

Das gesamtwirtschaftliche Wachstum Deutschlands in 2013 betrug preisbereinigt 0,4 % (Vorjahr: 0,7 %). Im gleichen Zeitraum betrug das Wirtschaftswachstum in der Eurozone - 0,7 % (Vorjahr - 0,4 %). Es lässt sich daher feststellen, dass in einem schwierigen internationalen Umfeld, u.a. beeinflusst durch die anhaltende Eurokrise, und als Folge einer starken Binnennachfrage die deutsche Wirtschaft auf einen moderaten Wachstumskurs zurückgefunden hat. Diese Entwicklung schlug sich wie bereits im Vorjahr auch in der gesamtdeutschen Staatsverschuldung nieder, die um Null tendiert.
Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) als auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verzeichneten im Jahr 2013 einen Fahrgast- und Einnahmenzuwachs über das gesamte Ticketsortiment, während dies im VRS einen Zuwachs von 9,9 Millionen Fahrgästen bzw. +1,9 % bedeutet, sind das im VRR 6,9 Millionen Fahrgäste bzw. 0,6 %. Bedingt durch 3,9 %-ige Preiserhöhungen in beiden Verbünden zum 01.01.2013 stiegen die VRS-Einnahmen um 24,1 Millionen Euro bzw. 4,3 % zum Vorjahr, die Einnahmen im VRR erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 27,5 Millionen Euro bzw. 2,6 %.

Nach Bereinigung der Fahrgastzahlen aufgrund des Wechsels eines Schulträgers zeigt sich auch bei der BSM, dass der bereits seit 2011 zu beobachtende Trend der Fahrgastzahlenstabilisierung im ÖPNV weiterhin anhält.

Mit einem Transportaufkommen in der Bahnsparte in 2012 von 223.552 Tonnen erreichte das Wachstum des Transportvolumens seinen Zenit. In 2013 verzeichnete die Bahnsparte erstmals seit Jahren wieder einen Rückgang des Transportvolumens auf zurzeit 197.141 Tonnen. Dieser Rückgang ist auf die konjunkturelle Rückführung von Verkehren zurückzuführen.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die BSM weisen zum 31. Dezember 2013 eine Bilanzsumme von 17.634 TEUR (Vorjahr: 15.967 TEUR) aus. Die Eigenkapitalquote sank von rd. 17,3 % in 2012 auf 15,6 % in 2013. Im Geschäftsjahr 2013 lagen liquide Mittel in ausreichendem Maße vor, so dass die Liquidität jederzeit gesichert war.

Das Ergebnis vor Verlustübernahme verschlechterte sich um 477 TEUR auf -2.197 TEUR. Es setzt sich aus einem Betriebsergebnis unter Einbezug der sonstigen Steuern von -1.643 TEUR (Vorjahr: -1.168 TEUR), einem Finanzergebnis von -457 TEUR (Vorjahr: -455 TEUR) und einem außerordentlichen Ergebnis von -97 TEUR (Vorjahr: -97 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.

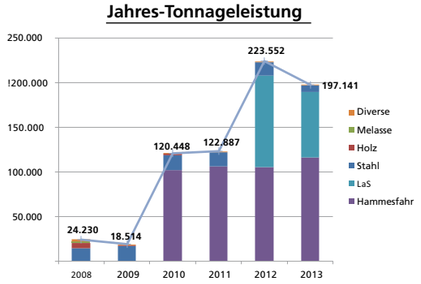
Die Umsatzerlöse im Personenverkehr der BSM stiegen u.a. aufgrund der endgültigen Abrechnung der VRR-Einnahmen für 2010 und 2011 im Berichtsjahr um 6,4 %. Weiterhin beeinflusste eine 3,9 %-ige Preiserhöhung zum 1. Januar 2013 im Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr diesen Zuwachs der Umsatzerlöse im Personenverkehr, wohingegen die Einnahmen von Schulträgern zurückgegangen sind. Im Bahnbereich hingegen führte der zuvor bereits erwähnte Rückgang der Transportleistung zu einem Rückgang der Umsatzerlöse.

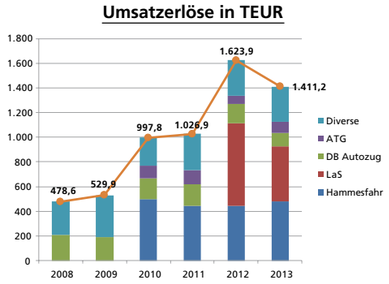
Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge von 2.571 TEUR in 2013 auf 3.828 TEUR ist vor allem auf gestiegene Erträge aus Versicherungsentschädigungen, insbesondere zweier großer Bahnunfälle, zurückzuführen, denen Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstehen.

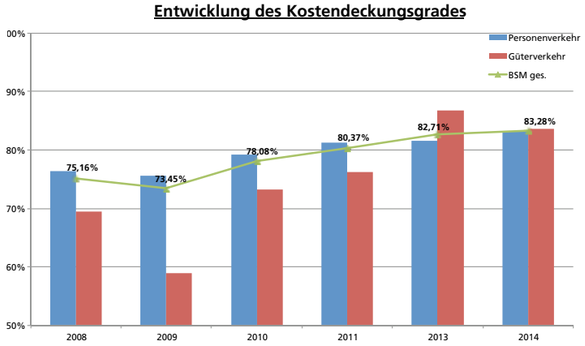
Die um 422 TEUR höheren Abschreibungen beruhen vor allem auf außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 350 TEUR bei den Fahrzeugen für den Güterverkehr infolge der Einstellung der Bahnsparte zum 31.12.2014.

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. Bestandsgefährdende Risiken sind weiterhin nicht erkennbar.







Die sonstigen aufzuzeigenden Risiken werden wie folgt beschrieben:

- Seit dem Jahr 2010 gilt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine veränderte Einnahmenaufteilung. Die BSM GmbH ermittelt ab dem Berichtsjahr ihren Einnahmenanspruch nicht mehr im „Fremdnutzerverfahren", sondern wendet aufgrund der Unternehmensgröße das „Anspruchsverfahren" an. Die Jahre 2010 und 2011 wurden auf Basis der Zählung 2010 zwischenzeitlich ohne negative Wirkungen abgerechnet. Diese Entwicklung wird u.a. durch die Härtefallklausel sicher gestellt, denn hiermit wird die BSM GmbH bis zum Jahr 2019 nicht von der allgemeinen VRR-Preisentwicklung abgekoppelt.

- 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 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 2013 eingetreten sind, liegen nicht vor.

Ausblick

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat zum 01.Januar 2014 die Fahrpreise um durchschnittlich +3,3 %, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum gleichen Zeitpunkt um +3,6 %, erhöht. Die aufgezeigten Preissteigerungen werden die kassentechnischen Einnahmen positiv beeinflussen.
Neben den genannten Tarifanpassungen wird die Fahrgastentwicklung erheblichen Einfluss auf die zukünftige Ertragslage des Unternehmens nehmen. Diese wird durch die strategische Entscheidung der Stadt zur Senkung des Gewerbesteuersatzes und der damit verbundenen erhöhten Bereitschaft zur Ansiedlung neuer Firmen gestärkt. Unter diesem Aspekt wird die schnelle Anpassung des Liniennetzes an die sich verändernde Kundennachfrage entscheidend sein.

Die tatsächlichen Einnahmenzuscheidungen 2014 werden jedoch von den bereits vorgenommenen Fahrgastzählungen der Verbünde in den Jahren 2009 und 2012 abhängen.

Mit der Unterzeichnung der Beschäftigungssicherungsvereinbarung in Februar 2014 wird der Tarifvertrag TV-N NRW im Unternehmen in voller Wirkung wieder angewandt, und die Mitarbeiter profitieren von zukünftigen Lohn- und Gehaltssteigerungen.

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. Der Preis für Dieselkraftstoff lag im 1. Quartal des Jahres 2014 mit ca. -5,7 % unter dem Durchschnittspreis des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes.

Als Folge der Bahnunfälle des Jahres 2013 nahm die Geschäftsleitung eine kritische Kosten-Nutzen-Analyse der Tätigkeiten der Güterverkehrssparte des Unternehmens unter Beachtung und Neueinschätzung der hiermit verbundenen Chancen und Risiken vor. Auf Basis dieser Analyse wurde in 2014 durch den Aufsichtsrat der MVV und die Gesellschafterversammlung sowie den Monheimer Stadtrat beschlossen, den Betrieb der Bahnsparte zum 31.12.2014 einzustellen.

Aufgrund der strukturell bedingten defizitären Leistung im ÖPNV wird auch das Ergebnis 2014 keinen Gewinn zulassen.

Monheim am Rhein, den 30. Mai 2014

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Detlef Hövermann
Geschäftsführer

Bilanz

der Bahnen der Stadt Monheim GmbH zum 31.12.2013

Aktivseite

	31.12.2013 €	Vorjahr T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	616.811,88	237
II. Sachanlagen	8.304.937,56	7.626
III. Finanzanlagen	2.571.540,81	4.240
	11.493.290,25	**12.103**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	299.208,41	301
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.787.297,20	3.476
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	52.076,39	87
	6.138.582,00	**3.864**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.962,79	0
	17.633.835,04	**15.967**

Passivseite

	31.12.2013 €	Vorjahr T€
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	2.189.472,07	2.048
C. Rückstellungen	11.868.536,23	9.824
D. Verbindlichkeiten	809.357,46	1.327
E. Rechnungsabgrenzungsposten	11.178,41	12
	17.633.835,04	**15.967**

Gewinn- und Verlustrechnung

der Bahnen der Stadt Monheim GmbH für das Geschäftsjahr 2013

		2013 €	Vorjahr T€
1. Rohergebnis		7.811.137,94	5.291
2. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-3.348.991,01		-3.354
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.183.659,77		-1.072
(davon für Altersversorgung)	(-487.706,74)		(-390)
		-4.532.650,78	-4.426
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-1.096.192,96	-674
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.817.127,77	-1.351
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		32.870,51	44
(davon aus verbundenen Unternehmen)		(9.771,86)	(20)
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-490.325,07	-499
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-2.092.288,13	-1.615
8. Außerordentliche Aufwendungen		-96.855,46	-97
9. Sonstige Steuern		-8.129,39	-8
10. Erträge aus Verlustübernahme		2.197.272,98	1.720
11. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Anhang zum Jahresabschluss 2013

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 HGBs, des GmbHGs und des HGrG aufgestellt.

Die Gliederung der Bilanz nach §§ 266 ff. 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.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen, die bis zum 31.12.2011 angeschafft wurden, sind mit Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzgl. von Investitionszuschüssen und planmäßigen Abschreibungen bzw. zum niedrigeren beizulegenden Wert 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 01.01.2012 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.

Bei den Finanzanlagen werden die sonstigen Ausleihungen zum Nennwert angesetzt.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zu Nennwerten angesetzt.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zu Nennwerten angesetzt.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen wurde auf Basis des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes durchgeführt. Die Pensionsrückstellungen sind auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der PUC-Methode unter Zugrundelegung eines Rechnungszinsfußes von 4,88 % 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 31.12.2013 bestehende Unterschiedsbetrag zwischen den Rückstellungen nach altem und neuem Recht in Höhe von 1.065 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. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden zum entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst.

Die Verbindlichkeiten sind mit Ihren Erfüllungsbetrag angesetzt.

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 (403 TEUR) und Forderungen aus Unfällen (2.307 TEUR).

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten v.a. Beträge für Altersteilzeitverpflichtungen, Verpflichtungen aus nicht genommenem Urlaub und aus Überstunden, den Selbstbehalt nach dem Schwerbehindertengesetz, den Übersteigerausgleich, für ausstehende Eingangsrechnungen und für Schadensabrechnungen.

Der Erfüllungsbetrag der Rückstellung für Altersteilzeitvereinbarungen von 74 TEUR ergibt sich gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB nach Verrechnung mit dem Zeitwert der zu deren Sicherung vorgehaltenen Vermögensgegenstände in Höhe von 411 TEUR zum 31.12.2013. Die verrechneten Erträge aus der Zuschreibung belaufen sich auf 10 TEUR bei (historischen) Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände von 401 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. Verbindlichkeiten, die durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besichert sind, bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

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 26,33 %.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

	2013 TEUR	2012 TEUR
Personenverkehr	5.645	5.305
Güterverkehr	1.411	1.624
	7.056	6.929

Von den Umsatzerlösen im Personenverkehr sind 358 TEUR periodenfremd und entfallen vor allem auf Ausgleichsbeträge infolge der endgültigen Einnahmenaufteilung im VRR für die Jahre 2010 und 2011. Sämtliche Umsatzerlöse wurden im Inland erwirtschaftet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Beträge in Höhe von 154 TEUR für Versicherungsentschädigungen bzw. 170 TEUR für abgerechneten Schadensaufwand. Bei den Fahrzeugen für den Güterverkehr wurde eine außerplanmäßige Abschreibung wegen voraussichtlich dauernder Wertminderung in Höhe von 350 TEUR auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Sonstige Angaben

Im Geschäftsjahr 2013 waren im Durchschnitt 89 (Vorjahr: 87) Mitarbeiter (inkl. zwei Auszubildenden und ohne Geschäftsführer) beschäftigt.

Die Aufwendungen für ehemalige Mitarbeiter der Geschäftsführung gemäß § 285 Nr. 9b HGB betragen 133 TEUR (Vorjahr: 132 TEUR), hierfür bestehen Pensionsrückstellungen von 1.187 TEUR (Vorjahr: 1.203 TEUR).

Das vom Abschlussprüfer berechnete Netto-Gesamthonorar für das Geschäftsjahr 2013 beläuft sich auf 34 TEUR; es entfällt mit 28 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und mit 6 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen.

Die BSM gehört zu einem Konzern und ist Tochterunternehmen i.S.v. § 290 HGB 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.

Auf die Angabe der im Berichtsjahr gezahlten Geschäftsführerbezüge wurde gemäß § 286 Absatz 4 HGB verzichtet.

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 2013 wie folgt zusammen:

- Zimmermann, Daniel; Bürgermeister – Vorsitzender
- Goldmann, Heinz-Jürgen; ltd. Angestellter – Stellvertreter
- Pientak, Lisa; Dipl.-Juristin
- Risse, Lucas; kaufm. Angestellter
- Schlösser, Ursula; Kommunalbeamtin
- Schröder-Weber, Doris; Rechtsanwältin
- Werner, Peter; Rechtsanwalt

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

Monheim am Rhein, den 30. Mai 2014

Detlef Hövermann
Geschäftsführer

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Bestätigungsvermerk

der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

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 2013 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, 23. Juni 2014

INTEGRITAS Gesellschaft für Revision und Beratung mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Michael Gerhold
Wirtschaftsprüfer

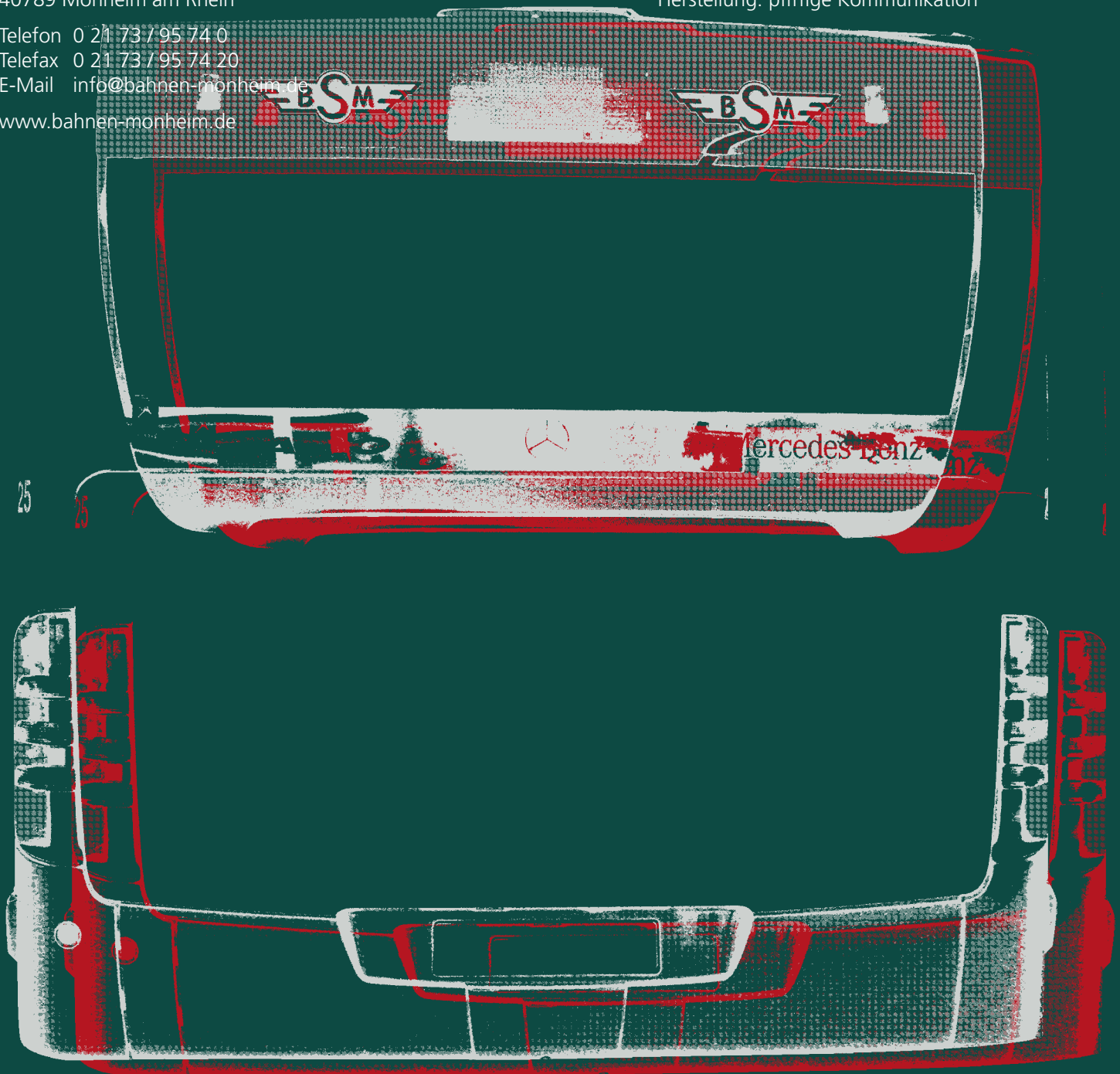
Frank Hüser
Wirtschaftsprüfer

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 01.01.2013	Zugänge in EUR	Abgänge in EUR	Umbuchungen in EUR	Stand 31.12.2013	Stand 01.01.2013	Zugänge in EUR	Abgänge in EUR	Stand 31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Konzessionen und ähnliche Rechte	594.412,25	26.850,00	0,00	266.921,10	888.183,35	380.803,07	35.179,44	0,00	415.982,51	213.609,18	472.200,84
2. geleistete Anzahlungen / ITCS	22.862,00	121.749,04	0,00	0,00	144.611,04	0,00	0,00	0,00	0,00	22.862,00	144.611,04
	617.274,25	**148.599,04**	**0,00**	**266.921,10**	**1.032.794,39**	**380.803,07**	**35.179,44**	**0,00**	**415.982,51**	**236.471,18**	**616.811,88**
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit											
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	6.311.141,89	0,00	0,00	28.606,46	6.339.748,35	5.283.444,35	41.437,79	0,00	5.324.882,14	1.027.697,54	1.014.866,21
b) Bauten auf fremden Grundstücken	10.839,83	0,00	0,00	0,00	10.839,83	1.206,33	507,00	0,00	1.713,33	9.633,50	9.126,50
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	2.263.657,96	0,00	0,00	0,00	2.263.657,96	1.968.501,02	167,41	0,00	1.968.668,43	295.156,94	294.989,53
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung											
a) Gleisanlagen	10.847.446,08	0,00	0,00	2.158.960,03	13.006.406,11	10.797.293,56	14.437,81	0,00	10.811.731,37	50.152,52	2.194.674,74
b) Streckenausrüstung, Bus	1.530.698,41	34.844,25	0,00	0,00	1.565.542,66	198.940,61	103.279,36	0,00	302.219,97	1.331.757,80	1.263.322,69
c) Streckenausrüstung, Bahn	88.972,01	2.213,00	0,00	0,00	91.185,01	68.443,90	2.721,25	0,00	71.165,15	20.528,11	20.019,86
3. Fahrzeuge											
a) Personenkraftverkehr	7.309.386,83	68.727,25	0,00	0,00	7.378.114,08	4.711.928,54	363.967,26	0,00	5.075.895,80	2.597.458,29	2.302.218,28
b) Eisenbahngüterverkehr	2.319.629,46	51.791,17	0,00	0,00	2.371.420,63	1.470.626,15	465.246,33	0,00	1.935.872,48	849.003,31	435.548,15
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	337.227,54	9.468,00	0,00	0,00	346.695,54	273.081,01	9.325,93	0,00	282.406,94	64.146,53	64.288,60
5. Andere Anlagen											
a) Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.383.525,56	52.854,13	4.270,35	318.533,40	1.750.642,74	1.197.719,33	45.925,07	4.270,35	1.239.374,05	185.806,23	511.268,69
b) GWGs	85.191,51	12.569,08	42.812,90	0,00	54.947,69	55.391,00	13.998,31	42.812,90	26.576,41	29.800,51	28.371,28
6. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	1.164.496,11	1.774.767,91	0,00	-2.773.020,99	166.243,03	0,00	0,00	0,00	0,00	1.164.496,11	166.243,03
	33.652.213,19	**2.007.234,79**	**47.083,25**	**-266.921,10**	**35.345.443,63**	**26.026.575,80**	**1.061.013,52**	**47.083,25**	**27.040.506,07**	**7.625.637,39**	**8.304.937,56**
III. Finanzanlagen											
1. Sonstige Ausleihungen	4.240.040,81	0,00	1.668.500,00	0,00	2.571.540,81	0,00	0,00	0,00	0,00	4.240.040,81	2.571.540,81
	4.240.040,81	**0,00**	**1.668.500,00**	**0,00**	**2.571.540,81**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**4.240.040,81**	**2.571.540,81**
	38.509.528,25	**2.155.833,83**	**1.715.583,25**	**0,00**	**38.949.778,83**	**26.407.378,87**	**1.096.192,96**	**47.083,25**	**27.456.488,58**	**12.102.149,38**	**11.493.290,25**

Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Daimlerstraße 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: Altvater, Morschheuser, BSM
Texte: Ronald Morschheuser, BSM
Herstellung: pfiffige Kommunikation