Geschäftsbericht 2012

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Inhalt

1. Inhaltsverzeichnis ... 3

2. Vorwort der Geschäftsführung ... 5

3. Bericht des Aufsichtsrates ... 7

4. Neues von den Bahnen der Stadt Monheim

4.1. In Bewegung zu den Menschen hin ... 8

4.2. Rendezvous bis morgens um drei ... 13

4.3. Gutes Gefühl der Sicherheit ... 14

4.4. Auftakt für JobTicket-Initiative ... 15

4.5 Die Zeichen stehen auf Zukunft ... 16

4.6 Besser nach Leverkusen – und zurück ... 17

4.7 Diese Zahlen sind echte Leckerbissen ... 18

5. Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012 ... 21

6. Jahresabschluss 2012 ... 24

6.1. Bilanz ... 24

6.2. Gewinn- und Verlustrechnung ... 25

6.3. Anhang zum Jahresabschluss 2012 ... 26

6.4. Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers ... 30

Vorwort

Liebe Leser,

misst man den Erfolg eines Unternehmens am Wirtschaftsergebnis, so haben die Bahnen der Stadt Monheim ein sehr positives Jahr 2012 abgeschlossen. Der Unternehmensverlust in Höhe von -1.720 T€ bedeutet einen Kostendeckungsgrad von knapp 83% - ein Wert, der in den letzten 20 Jahren lediglich zweimal übertroffen wurde.

Misst man den Erfolg eines Unternehmens an der Höhe der im Berichtsjahr getätigten Investitionen, haben die BSM mit ca. 2,2 Mio. € Jahresetat eines der höchsten Investitionsvolumen der Unternehmensgeschichte getätigt.

Misst man den Erfolg der Sparte Güterverkehr an der abgearbeiteten Jahrestonnageleistung, wurde mit 223 Tt der höchste Umschlagswert der Firmengeschichte erzielt.
Misst man den Erfolg der Sparte „Öffentlicher Personennahverkehr“ (ÖPNV) an der Zahl der im Jahr 2012 registrierten Fahrgäste, bedeuten 5,8 Mio. Nutzer im Linienverkehr den höchsten Wert der letzten Jahre.

Ein Unternehmen lässt sich aber nicht allein auf eine Aussage anhand einiger Zahlen, Kennziffern oder Statistikwerte bemessen - ein Unternehmen ist sehr viel mehr als dieses. Für unsere traditionsreiche BSM bedeutet dies, im Mittelpunkt des Unternehmens steht die Dienstleistung unserer Mitarbeiter für unsere Kunden und unsere Eigentümerin. Diese Dienstleistungen sind ausgesprochen vielschichtig. Der Fahrgast erkennt lediglich den letzten Baustein unseres Handelns, den pünktlichen oder ggf. unpünktlichen Bus an der Haltestelle. Was und wer alles notwendig ist um diese vom Kunden wahrgenommene Dienstleistung zu erbringen, davon möchten wir Ihnen in der Folge dieses Berichtes einen Einblick geben.

Natürlich finden Sie auch die für die BSM im Jahr 2012 prägenden Ereignisse wieder. In einer etwas anderen Präsentation, eng angelehnt an die Presseberichterstattung im Jahresverlauf, hoffen wir einen kurzweiligen und informativen Einblick in das „alltägliche Geschäft“ geben zu können.

Besonders bedanken wir uns bei unseren Kunden, die wir von unseren Leistungen überzeugen konnten; bei unseren Mitarbeitern, die den wesentlichen Teil zur Erfüllung unserer Unternehmensaufgaben beigetragen haben und unserer Eigentümerin, der MVV GmbH bzw. der Stadt Monheim am Rhein, die eine auskömmliche Finanzierung unserer Aufgaben sichergestellt haben.

Monheim am Rhein, im Juli 2013

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 6 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 2012 wurden durch die von der Gesellschafterversammlung als Abschlussprüfer bestellte Integritas Gesellschaft für Revision und Beratung mbH, Langenfeld geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

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

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

Monheim am Rhein, im Juli 2013

Daniel Zimmermann
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Bürgermeister

Flexibles Spezialisten-Team erarbeitet sich gemeinsam die Zukunft

Die Bahnen der Stadt Monheim – kurz BSM – ein unbekanntes Wesen? Im Prinzip kaum vorstellbar, denn wer begegnet nicht täglich vor allem den Bussen der Monheimer Verkehrsbetriebe auf der Straße? Klar, das sind die Busse. Aber eigentlich kommt das „B“ doch von „Bahnen“? Rätsel über Rätsel. Soviel ist Fakt: Die BSM sind ein Unternehmen mit über 100-jähriger Tradition – und kein Buch mit sieben Siegeln. Wer fragt, erhält gerne Auskunft. Wie in diesem Interview mit der Unternehmensleitung, repräsentiert von Geschäftsführer Detlef Hövermann sowie den Prokuristen Michael Hamann und Stefan Kunig.

In Bewegung zu den Menschen hin

Herr Hövermann, wenn Sie es auf wenige Sätze zusammenfassen müssten: Wer sind denn die BSM überhaupt?

Detlef Hövermann: Wir sind ein kleines, aber modernes und enorm leistungsfähiges Verkehrsunternehmen mit vielen Besonderheiten.Im Kreis der großen Verkehrsunternehmen Rheinbahn, KVB (Kölner Verkehrs-Betriebe) und KWS (Kraftverkehr Wupper-Sieg) spielen wir auf Augenhöhe mit und sind als zuverlässiger Partner in den Verkehrsverbünden Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) anerkannt. Das hat bestimmt auch damit zu tun, dass die Großen wissen: Die BSM müssen mit geringeren Kapazitäten eigentlich die gleichen Aufgaben von Planung über Betrieb bis hin zu kaufmännischen Arbeiten erledigen wie wir. Nur eben mit einem ganz kleinen, aber kreativen und hochmotivierten Team.

Sie betonen den Aufgabenbereich der „Planung“ besonders – was kann man sich darunter vorstellen?

Hövermann: Nehmen wir einmal an, wir erfahren von einem neuen Wohngebiet. Klar ist, dass die dorthin ziehenden Menschen zu Recht eine optimale Anbindung über das öffentliche Personen-Nahverkehr-System erwarten – das gehört zu den hervorragenden „weichen Faktoren“ des Standorts Monheim am Rhein untrennbar dazu. Für uns als BSM heißt es: das neue Wohngebiet muss in unserer strategischen Bedarfsplanung berücksichtigt werden. Wieviel Nachfrage ist zu erwarten, welche Linien können zum Einsatz kommen, wie müssen unsere Busse eingesetzt werden, um für den hinzukommenden und den schon bestehenden Bereich optimale Verbindungen zu schaffen? Welcher Takt ist notwendig, wie können die neuen Anforderungen in den Fahrplan eingebaut werden – das alles muss ganz sorgfältig analysiert werden, damit es nachher auch in den Personal- und Fahrzeugpark passt und in Dienstplänen **verlässlich umgesetzt** werden kann. Bis hin zum „Plan B“, wenn aktuelle Anforderungen von Mitarbeiter-Verfügbarkeit bis technischer Zuverlässigkeit der Fahrzeuge flexibles Handeln **erfordern – und dies alles unter möglichst wirtschaftlichen Gesichtspunkten.**

Eine Sisyphus-Aufgabe, insbesondere wegen der Lage auf der Verbundgrenze zwischen VRR und VRS?

Hövermann: Nein, aber Tag für Tag eine Herausforderung, der sich unsere ganze Mannschaft mit Freude stellt. Wir sind mit großem Einsatz und entsprechendem Erfolg gemeinsam bei der Sache.

Und die Fahrgäste? Haben sie Nachteile durch die hohen Anforderungen an das BSM-Team zu befürchten?

Hövermann: Ganz im Gegenteil. Sagen wir mal so: Die Fahrgäste profitieren an vielen Stellen von unserer besonderen Situation, denn sie können sich das Beste aussuchen. Einige Beispiele sind günstige Übergangstarife oder Tickets für Auszubildende, die es so nur hier gibt. Wir haben zum Beispiel auch durchsetzen können, dass das seit 2012 erstmals durchgängig verfügbare SozialTicket nicht nur für einen, sondern für beide Verbünde gilt.

Das klingt gar nicht einfach...

Michael Hamann: Vielleicht kann man es so formulieren: Die Arbeit für den Fahrgast ist

eine tägliche Herausforderung, die wir gerne annehmen! Denn wir bewegen uns ja nicht nur etwa im Tarifausschuss und im Ausschuss für wirtschaftliche Angelegenheiten immer auf zwei Bühnen statt nur einer, sondern müssen unsere Anliegen auch in die Politik transportieren. Und das nicht nur innerhalb der Stadt Monheim am Rhein, sondern zusätzlich in den Kreis Mettmann.

Das ist aber nicht das einzige Alleinstellungsmerkmal der BSM, oder?

Stefan Kunig: Keineswegs: Unseren Güterverkehr hat in dieser Form auch kein angrenzendes Unternehmen. Eigene Lokomotiven und eigenes Streckennetz sind schon etwas Besonderes und ein echter Beitrag zur Wirtschaftsförderung für unsere Stadt Monheim am Rhein.

Ein Bereich, der manchmal nicht so stark wahrgenommen wird?

Kunig: Immerhin ist der Schienenverkehr die Keimzelle unseres Unternehmens. Die in diesem Bereich geschaffenen Grundlagen haben uns bis heute getragen und führen uns auch gemeinsam mit der Bus-Sparte in die Zukunft.

Was ist das Besondere an dem von Ihnen verantworteten Eisenbahn-Betrieb?
Kunig: Ein passendes Bild ist vielleicht, dass ein Zug relativ langsam in Fahrt gelangt, aber, wenn er einmal auf Touren kommt, auch nur noch schwer zu bremsen ist. Im Eisenbahn-Betrieb gibt es viele Lasten, die man als Unternehmen selber tragen muss: Zum Beispiel Schienen, Bahnhöfe, Brücken und so weiter.

Klingt anstrengend. Aber lohnend?

Kunig: Ja, denn wir haben das Tonnageaufkommen im Vergleich zu 2011 mit 122.900 Tonnen fast verdoppelt auf 223.500 Tonnen. Natürlich muss man dafür über Monheim und Langenfeld hinaus schauen – wir haben schließlich die Eintrittskarte, um in der ganzen Bundesrepublik zu fahren oder zumindest unser Know-how einzusetzen, um bundesweit Geschäft zu generieren.

Sie sprachen eingangs von hohen investiven Maßnahmen – war dafür überhaupt noch Gelegenheit gegeben?
Kunig: Absolut! In 2012 haben wir nicht nur den dringend erforderlichen Umbau des Umsetzgleises in Monheim zur Optimierung des Betriebsablaufes begonnen, sondern am Übergabebahnhof Langenfeld auch noch vier nebeneinander liegende Gleise erneuert, von denen eines noch aus dem Jahr 1935 stammte. Dieses Beispiel zeigt: Unser Unternehmen hat immer hochwertig und auf Zukunft gerichtet gebaut, es ist aber auch wichtig, immer weiter in die Zukunft zu investieren.

Herr Hamann, Sie zeichnen als Betriebsleiter für den Omnibusverkehr verantwortlich. Hatten Sie ebensolche Herausforderungen zu meistern?
Michael Hamann: Wir freuen uns sehr, dass wir 2012 unser Dynamisches Fahrgastinformationssystem an den Start bringen konnten. Am Monheimer Busbahnhof, dem Langenfelder S-Bahnhof und sieben weiteren Haltestellen mit hohen Fahrgastaufkommen wird jetzt die tatsächliche Abfahrtszeit der nächsten Busse angezeigt. Für die Fahrgäste ist es wichtiger zu wissen, dass der Bus verlässlich in drei Minuten kommt, als dass er laut Fahrplan eigentlich in zwei oder fünf Minuten da sein müsste.

Im Zeitalter von Satelliten-Navigation in fast jedem PKW kein Problem, oder doch?

Hamann: Unsere 28 Omnibusse sind natürlich keine normalen Privatautos. Unser neues Fahrgastinformations-System musste mit einer aus dem Jahr 2001 stammenden Ausrüstung unserer Fahrzeuge zusammengeführt werden. Angesichts der rasanten Entwicklungsfortschritte im Computerbereich und bei der verwendeten Software kann man sich vorstellen, dass das kein Kinderspiel war. Unsere von externen Spezialisten unterstützte Haupterrungenschaft war, einen sauberen EDV-Kompromiss zu finden, mit dem wir den Grundstein für die 2013 geplante Ausbaustufe legen konnten. Dazu war unter anderem der mutige Schritt einer BSM-eigenen Ausschreibung nötig, um das Verfahren zu beschleunigen.

Wie reagieren die Fahrgäste auf den neuen Service?

Hamann: Sehr positiv. Wie schon gesagt: Als Fahrgast möchte man vor allem wissen, wie lange man noch bis zur Ankunft des Busses warten muss. Man will einfach sicher sein, dass der Bus wirklich kommt – und wann. Diese Information wird schon jetzt gegeben – mit sehr guten Rückmeldungen von den Fahrgästen. Unser Ziel ist es aber, dass die gewünschten Details nicht nur an der Haltestelle angezeigt werden, sondern künftig auch im Internet und damit auch über Smartphones und so weiter abrufbar sind.

Das war nicht billig, oder?

Hamann: Nein, aber gut investiertes Geld. Wie auch das für die Videoschutzausstattung am modernen Busbahnhof. Wir bieten unseren Fahrgästen optimierte Sicherheit im öffentlichen Raum. Es freut uns auch, dass wir unserer Polizei zum Beispiel bei schweren Verkehrsunfällen mit Hilfe unser aus fünf Perspektiven festgehaltenen Aufzeichnungen Aufklärungs-Unterstützung bieten können.

Herr Hövermann, es wurde also viel getan in 2012. Wie lautet Ihre Gesamtbewertung?

Hövermann: 2012 war ein ganz wichtiges Jahr für die BSM. Wir haben in beiden Sparten im Vergleich zu den Vorjahren intensiv investiert. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch hinweisen auf die kontinuierliche Fortbildung unserer Mitarbeiter. Wir streben an, dass unser Team aus lauter Experten besteht – denn nur so können wir mit der recht kleinen Truppe einen in der Qualität mit den umliegenden Städten mindestens gleichwertigen ÖPNV sicherstellen.

Das hat etwas von dem kleinen gallischen Dorf inmitten des Römer-Terrains...?

Hövermann (schmunzelt): Ein schönes Bild. Unverkennbar ist auf jeden Fall: Wir setzen fortlaufend neue Standards. Man sieht nicht immer, was hinter den den Kunden

zukommenden Verbesserungen an organisatorischem Voraufwand nötig ist. Aber andererseits ist es auch eine schöne Bestätigung, wenn alles reibungs-, ja fast geräuschlos funktioniert.

Hamann: Als flexibles Team erarbeiten wir uns gemeinsam die Zukunft . Das geht nur, wenn wir uns auch alle Tag für Tag kritisch überprüfen.

Kunig: Aber es lohnt, denn so sichern wir nicht nur einen wichtigen Teil des Bus- und Bahnverkehrs in Monheim am Rhein und Umgebung, sondern auch Arbeitsplätze.

Hövermann: Als Geschäftsführer bin ich jedenfalls froh, mit hochmotivierten Teamplayern arbeiten zu dürfen: Mit Generalisten, die vieles können, aber auch gleichzeitig als Spezialisten ihre individuellen Aufgaben mit Herzblut wahrnehmen. Täglich begegnen wir alle unzähligen Menschen und bringen sie sicher von A nach B. Das ist eine grandiose Leistung. Wir freuen uns über alle bestehenden Beziehungen zu und alle neuen Kontakte mit unseren Kunden – kurz: wir sehen uns als BSM in einer fortlaufenden, Nutzen und Freude schaffenden Bewegung zu den Menschen hin.

Rendezvous bis morgens um drei

Nachtschwärmer kommen mit BSM, Rheinbahn und KWS sicher nach Hause

Gute Nachricht gleich zu Jahresbeginn 2012: Mit der Einrichtung des „Rendezvous-Punktes“ am S-Bahnhof Langenfeld gibt es seit Januar eine deutliche Verbesserung für die sichere Heimkehr vornehmlich junger Leute in den Nachtstunden. „Rendezvous-Punkt“ heißt, dass am von vielen Nachtschwärmern genutzten S-Bahnhof bis 3 Uhr morgens, fein abgestimmt auf die S-Bahnen der Linie S 6 aus Düsseldorf und Köln, Busse zur Weiterfahrt nach Monheim, Hilden, Langenfeld und über Opladen auch nach Leverkusen bereitstehen. Die Bahnen der Stadt Monheim (BSM) setzen dafür ihren NachtExpress NE13 ein, die Rheinbahn die Linie 785 und die Kraftverkehr Wupper-Sieg (KWS) die Nachtlinie 20.
Kommt die S-Bahn ein bisschen zu spät, wartet der Bus. Gestoppt wird wie gewohnt an den normalen Haltestellen. Bei Bedarf und wo es gefahrlos möglich ist, können die Fahrgäste aber auch auf der Strecke aussteigen. Wie wichtig die Kooperation den Verkehrsunternehmen und den von ihnen versorgten Kommunen ist, zeigte die prominente Runde beim offiziellen Start des neuen Services: Leverkusens Oberbürgermeister Reinhard Buchhorn und das Langenfelder Stadtoberhaupt Frank Schneider reichten sich symbolträchtig mit Helmuth Höhn von der Rheinbahn, Mark Kretkowski von der KWS und BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann die Hände.

Bustraining

Beim „Bustraining“ geht es nicht um Fahrstunden oder Übungen zum Umgang mit der Bustechnik. Bustraining ist aber mindestens genauso wichtig, denn es richtet sich an Schulkinder der fünften Klassen. Richtiges und sicheres Busfahren will gelernt sein, das gilt vor allem bei dem hohen Schüleraufkommen der BSM – pro Tag fahren rund 8.000 Mädchen und Jungen mit dem Bus. Und die Menschen am Steuer der Busse wie auch die Fahrgäste haben ein gemeinsames Interesse: Sie wollen gut, schnell und sicher an der Schule und später wieder zu Hause ankommen.
Das 45-minütige Training findet im und am Bus statt. In einem theoretischen Teil erfahren die Schülerinnen und Schüler, welche Gefahren beim Busfahren auftreten können und wie man sie vermeiden kann.
Dann geht es an die Praxis: Wie und wo genau stellt man sich richtig an der Bushaltestelle auf? Wie steigt man richtig ein, was kann man dabei alles falsch machen? Wie sitzt man sicher, und wo gehören Ranzen oder Schultasche hin? Welche Sicherheitseinrichtungen gibt es im Bus?
Das Bustraining kommt gut an: Die Schülerinnen und Schüler nehmen mit Feuereifer teil, berichten von eigenen Erfahrungen und können Fragen stellen. Zum Abschluss wird es spektakulär. Ein Bremstest sorgt für Nervenkitzel und zeigt, wie wichtig das zuvor mit Spaß Gelernte ist: Bewusst wird ein Tornister in den Mittelgang des Busses gelegt. Bei der Vollbremsung schießt er haltlos mehrere Meter nach vorne – das klarste Argument für sicheres Sitzen und Festhalten bei der Fahrt. „Wahnsinn! Was da alles passieren kann. Da hätten wir ja nie mit gerechnet. Ein Glück, dass wir das heute mal so krass selber erleben konnten“, heißt es immer wieder aus Kindermund.

Gutes Gefühl der Sicherheit

Es ist einfach ein gutes Gefühl: Videokameras sorgen seit dem Jahr 2012 am im November 2011 eröffneten Monheimer Busbahnhof für mehr Sicherheit von Mensch und Material. Die Übertragung der Bildsignale zur Leitstelle auf dem BSM-Gelände an der Daimlerstraße lässt zum einen die Fahrgäste und Passanten am zentralen Knotenpunkt in der Monheimer Innenstadt nicht allein, zum anderen beugt sie auch der Verschmutzung oder Beschädigung der noch jungen und hochwertigen Anlagen vor. Selbst die Monheimer Polizei weiß die moderne Technik zu schätzen und nimmt etwa bei Zusammenstößen im Bereich des Busbahnhofs gerne Einsicht in die gestochen scharfen Aufzeichnungen, um den jeweiligen Unfallhergang aufzuklären.

Kanzel

„Kanzeln“ kennt man als erhöhte Orte in Gotteshäusern, von denen aus sich Geistliche gut sicht- und hörbar an ihre Gemeinden wenden. Auch im Wald gibt es Kanzeln, von denen aus Jäger wildlebende Tiere bejagen.
Die Kanzel bei den BSM hat einen anderen Zweck: Es ist die „Leitstelle“, der Arbeitsplatz des Verkehrsmeisters, von dem aus er Funkkontakt mit den Fahrerinnen und Fahren der Busse herstellt und zum Beispiel Umleitungen koordiniert. Der Begriff hat sich sicherlich aus der besonderen, aus dem Gebäudekörper herausragenden Form der Leitstelle und ihrer Rundum-Verglasung ergeben.
Dort gehen auch Notrufe ein; gleichzeitig werden die Videobilder vom Betriebsgelände und vom Monheimer Busbahnhof im Auge behalten. Alle Ein- und Ausfahrten vom und auf das Betriebsgelände müssen der Kanzel gemeldet werden – und nicht zuletzt laufen hier die Standortinformationen aller Fahrzeuge zusammen, mit denen die (Linien-)wege nachvollzogen und das Dynamische Fahrgast-Informationssystem gespeist werden

Auftakt für JobTicket-Initiative

Neue Linie 795 bindet Rheinpark und Ecolab an S-Bahnhof Langenfeld-Berghausen an

Wie bringt man eingefleischte Autofahrer dazu, künftig den ÖPNV zu nutzen? Indem man zur richtigen Zeit passende Angebote macht. So geschehen im Jahr 2012: Im Juli beschloss der Aufsichtsrat der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, mit der neugeschaffenen BSM-Linie 795 die Firma Ecolab zeitoptimiert an den S-Bahnhof Langenfeld-Berghausen anzubinden. Um die an rund 260 Werktagen pro Jahr vorzuhaltende Lösung wirtschaftlich zu ermöglichen, wurde die Linie 789 clever integriert: Aus hohen Leerkilometeranteilen zwischen Baumberg und Düsseldorf-Hellerhof wurden durch die Verknüpfung Nutzkilometer. Montags bis freitags zwischen 6.22 und 8.42 Uhr gibt es seit Juli 2012 das direkte und nur vier Minuten beanspruchende Bindeglied zwischen S-Bahnhof Berghausen und der Ecolab-Allee in Baumberg; ebenso zwischen 16.01 und 18.41 Uhr in umgekehrter Richtung.

Auf eine Anpassung zu dem morgens und nachmittags vorherrschenden 20-Minuten-S-Bahntakt aus Düsseldorf und Köln wurde sorgfältig geachtet. Der neue Rundverkehr startet morgens „Am Kielsgraben“ und führt über die Fröbel- und die Stauffenbergstraße zum Hellerhofer S-Bahnhof, zum S-Bahnhof in Berghausen, zu den Haltestellen „Bowlingcenter“ und „Rheinpark“. Bis dorthin brauchen die Busse vom S-Bahnhof Berghausen gerade einmal elf Minuten. Nachmittags wird der Rundverkehr in entgegengesetzter Richtung von der Haltestelle „Hellerhof S“ über die Stauffenberg-, Hegel- und Griesstraße zum Rheinpark, zur Haltestelle „Bowlingcenter“ und zum S-Bahnhof Langenfeld-Berghausen geführt.
Mit der neuen Linie 795 und der Anbindung von Ecolab startete die BSM auch eine ambitionierte JobTicket-Initiative: Durch Rahmenverträge mit großen Firmen kann das Monheimer Verkehrsunternehmen deren Mitarbeitern besonders günstige Konditionen anbieten. Umfassende Öffentlichkeitsarbeit und Information sowie sogar regelmäßige BSM-Sprechzeiten an den Betriebsstätten sorgen dafür, dass immer mehr potenzielle Fahrgäste von den Vorteilen der ÖPNV-Nutzung erfahren und sich zum Beispiel mit „Schnupperangeboten“ selbst davon überzeugen können. Im Rahmen der Kampagne werden zum Beispiel auch die Unternehmen an der Alfred-Nobel-Straße – Bayer und die Nutzer des „Creative Campus“ – angesprochen.

Die Zeichen stehen auf Zukunft

Seit August Echtzeit-Daten am Monheimer Busbahnhof sichtbar – auch S-Bahnhof Langenfeld an Informationssystem angebunden

Ende August 2012 ging das „Dynamische Fahrgast-Informationssystem“ (DFI) auf Monheimer Stadtgebiet an den Start. Seit der offiziellen Inbetriebnahme durch Bürgermeister Daniel Zimmermann und BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann sind auf den vier Informationsanzeigern am Busbahnhof die tatsächlichen Abfahrtszeitpunkte der Busse aller Linien abzulesen – orange auf schwarz und auf die Minute genau. Im Januar 2011 war die Ausschreibung für das neue System erfolgt, im Juni desselben Jahres konnte der Auftrag für die Installation vergeben werden. Schon im Rahmen des Umbaus des im November 2011 eröffneten Busbahnhofs waren die Informationsanzeiger unter dem Dach angebracht worden, hatten zunächst aber „nur“ die Soll-Fahrplandaten angezeigt.

Um dynamisch die wirklichen Abfahrtszeiten anzeigen zu können, musste ein ausgeklügeltes technisches System erdacht, entwickelt und umgesetzt werden: Die Busse übertragen ihre aktuellen Positionen über das DFI an den auf dem BSM-Betriebshof installierten Leitstellencomputer. Dieser errechnet eine aktuelle Abfahrtsprognose für jedes Fahrzeug. Ab der Erstanmeldung der Busse im System wird diese Prognose immer wieder aktualisiert und an den mit Displays ausgerüsteten Haltestellen auf die Minute genau angezeigt.

Dafür wurden auf Monheimer Stadtgebiet stark frequentierte und von vielen Umsteigern genutzte Haltestellen wie „mona mare“, Treptower Straße, Kulturzentrum, Opladener Straße, Holzweg und Stauffenbergstraße ausgewählt. Neue Software in den Bussen und Fahrerschulung sorgen dafür, dass DFI an einer Vielzahl von Meldepunkten – allein zwischen „mona mare“ und Busbahnhof sind es zum Beispiel zehn Stück – die richtigen Informationen erhält und in die minutengenaue Abfahrtszeit des jeweiligen Fahrzeugs umrechnen kann.

„Wir verstehen DFI und die daraus gewonnene Serviceverbesserung für unsere Fahrgäste als wesentlichen Schritt des Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur“, sind sich Detlef Hövermann und Betriebsleiter Michael Hamann einig, unter dessen Ägide die technischen Voraussetzungen für das System geschaffen wurden. „Natürlich sind Fahrpläne wichtig, aber unsere Kunden wollen an den jeweiligen Haltestellen vor allem wissen, ob ihr Bus in zwei, fünf oder acht Minuten kommt – und DFI macht das präzise möglich“.

Das gilt sogar über Monheimer Stadtgrenzen hinweg: Denn auch der S-Bahnhof Langenfeld als wichtiger Verknüpfungspunkt wurde eingebunden. Dahinter stehen enorme Technik- und Abstimmungsleistungen: Schließlich müssen die Daten anderer Verkehrsunternehmen wie der DB, der Rheinbahn und der Kraftverkehr Wupper-Sieg abgerufen und verarbeitet werden, um auch deren Abfahrtszeiten auf den Informationsanzeigern darstellen zu können. Die umfassende Anbindung der Systeme wirkt sich übrigens auch auf Monheimer Stadtgebiet positiv aus: Die Abfahrtszeiten der hier verkehrenden Busse aus Düsseldorf und Leverkusen werden ebenfalls minutengenau dargestellt.

„Mit diesem Projekt haben sich die BSM als modernes, zukunftsorientiertes Dienstleistungsunternehmen bewiesen, dessen Know-how nicht nur vom Eigentümer, der Stadt Monheim am Rhein, geschätzt wird, sondern das auch die Nachbarstadt Langenfeld überzeugte“, so Detlef Hövermann. Die Auftragsvergabe für die DFI-Umsetzung auf Langenfelder Gebiet zeuge von großem Vertrauen der Nachbarstadt in die BSM-Fähigkeiten. 400.000 Euro wurden insgesamt investiert, rund 300.000 davon auf Monheimer und rund 100.000 auf Langenfelder Gebiet. 15 Prozent mussten aus Eigenmitteln der BSM gestemmt werden, 85 Prozent konnten als Landeszuschuss eingeworben werden.

Fahrbrett

Ein Brett mit angeschraubten Rollen zum Fahren? Nein, das „Fahrbrett“ ist bei den BSM weder aus Holz, noch hat es Räder. Dafür hat jede Busfahrerin und jeder Busfahrer eines dieser DIN-A5-Hefte mit meist vier Seiten, denen die eigene Dienstnummer, die Schichtarten sowie die Ein- und Ausfahrzeiten entnommen werden können.
Alle Linien, die in den jeweiligen Diensten vorkommen, sind dort ebenso zu finden wie sämtliche Haltestellen mitsamt planmäßigen Pausen und Fahrtunterbrechungen. So können sich die Busfahrerinnen und Busfahrer optimal orientieren, ob sie auf den richtigen Strecken pünktlich unterwegs sind.

Besser nach Leverkusen – und zurück

Im September einstimmig beschlossen: Deutliche Attraktivierung der Linie 233 ab Dezember

Grünes Licht im September 2012: Der Aufsichtsrat der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH brachte einstimmig eine signifikante Verbesserung der Busverbindungen nach Leverkusen und zurück auf den Weg. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember desselben Jahres fährt die gemeinsam von den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) und der Kraftverkehr Wupper-Sieg (KWS) betriebene Linie 233 immer vom Monheimer Busbahnhof bis zum S-Bahnhof Leverkusen-Mitte, statt wie zuvor zeitweise schon in Leverkusen-Rheindorf zu enden.

BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann fasst die Attraktivierung zusammen: „Die Leistung auf Monheimer Stadtgebiet ist nach wie vor konstant gut, auf Leverkusener Stadtgebiet wurde sie größer – und das zum Beispiel zum Einkaufen attraktive Zentrum von Leverkusen ist seither deutlich komfortabler erreichbar". Dies gelte besonders, weil die Linie zum Beispiel die Haltepunkte „Die Luminaden" und „Rathaus Galerie" mit den vielen dort vorhandenen Shopping-Möglichkeiten direkt anfahre.

Zuvor hatte die Linie 233 montags bis freitags ab 20.30 Uhr, samstags ab 20.38 Uhr und sonn- sowie feiertags in Rheindorf an der Haltestelle Feldtorstraße geendet. „Die Leverkusener Stadtmitte war dann nur noch mit einem Umstieg zu erreichen gewesen", erklärt Hövermann. Seit dem Fahrplanwechsel wird grundsätzlich von Monheim Busbahnhof bis zum S-Bahnhof Leverkusen-Mitte durchgefahren, und zwar montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bis 20.30 Uhr, danach alle 30 Minuten. Samstags, sonn- und feiertags verkehrt die Linie 233 seit Dezember 2012 ganztägig im 30-Minuten-Takt.

Umsteigen müssen nur noch jene Fahrgäste, die zum S-Bahnhof Leverkusen-Chempark an der Kölner Stadtgrenze möchten: ihnen stehen dafür ab Busbahnhof Wiesdorf die Linien 201 und 255 zur Verfügung.

Diese Zahlen sind echte Leckerbissen

Fahrgastzuwächse belegen: Das „Konzept 2010" ist ein voller Erfolg

„Küchenchefs", „Kochprofis" und Co. machen es auf allen Sendern vor: Wo Gäste ausbleiben, hilft weder „Weiter so!" noch Lamentieren. Wohl aber sorgfältige Analyse, Offenheit für Veränderung, frische Ideen sowie – fast immer – eine Bereinigung der Speisekarte. Und neben dem nie verkehrten Streben nach allgemeiner Qualität gerne auch die eine oder andere zusätzliche Spezialität, die dem geschätzten Publikum das Wasser im Munde zusammenlaufen lässt. Kaum anders bei den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) mit ihren gut 30 Bussen: „Generell hatten bis 2009 sinkende Fahrgastzahlen die Entwicklung unseres Unternehmens gekennzeichnet", sagt Geschäftsführer Detlef Hövermann. Mitte 2008 hatte er die Leitung der Monheimer Verkehrsbetriebe übernommen. Schnell war klar geworden: Ein neues Rezept muss her, um die bestenfalls stagnierenden Fahrgastzahlen endlich wieder nach oben zu bringen: Das „Konzept 2010".

„Unser Liniennetz und die Taktung sowie die Anbindungen der einzelnen Wohngebiete in Monheim und Baumberg entsprachen ganz offenbar nicht mehr den Bedürfnissen der Kunden", so Hövermann. An manchen Stellen war das Angebot – siehe ellenlange Speisekarte – übergroß, an anderen fehlte dafür das Salz in der Suppe, sprich: die feine Abstimmung.

Weil das Menü nicht in erster Linie dem Koch schmecken muss, sondern vor allem dem (Fahr-)gast, wurde das BSM-Angebot auf seine Komposition geprüft. Wo gab es sogar Überbedienungen mit weniger als fünf Minuten Taktung, welche Linienverbindungen könnten einen Ausbau vertragen? Fahren die Busse überhaupt auf den richtigen Strecken, oder gibt es bessere Alternativrouten? Sind wichtige Ziele wie die S-Bahnhöfe in Langenfeld-Mitte und -Berghausen gut erreichbar?

Das BSM-Team drehte an den nötigen Schrauben und würzte nach, wo das geboten schien. Das Ergebnis gibt den Initiatoren Recht, wie Ende 2012 bilanziert werden konnte: Aus gut 21.655 Menschen, die noch 2009 täglich montags bis freitags im statistischen Schnitt in die BSM-Busse einstiegen, waren schon im ersten vollständigen Jahr nach Einführung des neuen Konzepts – 2011 also – 25.380 Mitfahrer geworden – eine massive Steigerung von 17,2 Prozent! „Die Linienveränderungen führten natürlich auch zu Umorientierungen bei einzelnen Linien", erklärt Detlef Hövermann. „Per Saldo ergab sich jedoch für das Monheimer Stadtgebiet ein Fahrgastzuwachs von über acht Prozent".

Die Auswirkung des Konzepts 2010 zeigen sich am Beispiel der Linie 777 besonders deutlich: Die Verlängerung bis zum Busbahnhof und die Taktverdichtung der Linie 777 zur besseren Anbindung an den S-Bahnhof Berghausen ließen die Nutzungswerte um über 70 Prozent in die Höhe schnellen; im Bereich Österreichviertel ergab sich eine Steigerung um mehr als 40 Prozent. Positive Zuwachsraten verzeichneten auch anderen Monheimer Stadtteile: Monheim-Süd + 29 Prozent, Alt-Baumberg + 19 Prozent, Sandberg + 7 Prozent, Monheim-Zentrum + 6 Prozent und Berliner Viertel + 3 Prozent.

„Neue Angebote setzen sich erfahrungsgemäß in den ersten Jahren nach der Einführung bei den Kunden fest", weiß Betriebsleiter Michael Hamann. Das Konzept 2010 bleibt damit nachhaltig auf Kurs. Hamann hat für das hinter den jetzt ablesbaren Erfolgen nötige repräsentative Zahlenmaterial gesorgt: Mit jährlich bis zu 40 automatischen Fahrgastzählungen von Einzelfahrten, bis zu 1.000 Mal pro Jahr wurden gar die kompletten Linien ausgewertet. „Die Zählgenauigkeit liegt bei etwa 95 Prozent", so Hamann.

Da auch ein Sterne-Menü immer noch einen Zusatzgang vertragen kann, wurde 2012 der weitere bedarfsgerechte Ausbau des BSM-Angebots für das Folgejahr vorbereitet – zum Beispiel mit der Konzeption der SchnellBus-Linie SB 79.

Es ist angerichtet, die Testesser haben Appetit entwickelt und wollen wiederkommen – leckerer Vorgeschmack einer erfolgreichen Zukunft.

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012

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

Nach einem gesamtwirtschaftlichen Wachstum der deutschen Wirtschaft in 2011 um preisbereinigt 2,0 % sank das Wachstum in 2012 im Zuge der Eurokrise auf preisbereinigte 0,7 %. Das Wachstum der EU hingegen lag 2012 bei preisbereinigt -0,3 %. Die deutsche Wirtschaft erwies sich somit in 2012 robuster als die europäische. Dies schlug sich schlussendlich auch in der gesamtdeutschen Staatsverschuldung nieder, die auf nahezu Null zurückging.
Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg verzeichnete im Jahr 2012 einen Fahrgast- und Einnahmenzuwachs über das gesamte Ticketsortiment. Dabei verzeichneten die Einnahmen im Ausbildungsverkehr gar ein überproportionales Wachstum. 515 Millionen Fahrgäste in 2012 bedeuten einen Zuwachs in Höhe von +1,58 %. Die Tariferlöse stiegen bedingt durch eine 3,4 %-ige Preiserhöhung zum 01.01.2012 auf 554,1 Millionen Euro, ein Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr von 4,4 %.

Zum 01.01.2012 wuchs der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr territorial um die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein. Im Berichtsjahr stiegen u.a. hierdurch die Fahrgastzahlen um 26,6 Mio. Fahrten bzw. 2,4 %. Bereinigt um diesen Sondereffekt verbleibt ein Wachstum im alten VRR-Raum von 1,7 %. Die Einnahmen erhöhten sich auch bedingt durch eine 3,9 % Anhebung der Tarife zum 01.01.2012 um ca. 39,5 Millionen Euro (+3,8 %) auf insgesamt 1.078,9 Millionen Euro.

Der bei der BSM bereits in 2011 zu beobachtende Trend der Fahrgastzahlenstabilisierung im ÖPNV durch das Linienkonzept 2010 hält in 2012 an. Mehr noch, durch erhöhte vertriebliche Aktivitäten und den Abschluss eines ersten Großkundenrabattvertrages wuchs die Fahrtenzahl bei der BSM in 2012 leicht um 0,1 % an.

Auch in der Bahnsparte der BSM setzte sich der positive Trend der Vorjahre fort. Wir verzeichneten hier in 2012 ein überproportionales Wachstum des Transportaufkommens auf 223.552 Tonnen (Vorjahr: 122.887 Tonnen). Dieser Sprung in der Tonnage ist auf Neuverkehre zurückzuführen, die seit dem 01.01.2012 erbracht werden.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

BSM weist zum 31. Dezember 2012 eine Bilanzsumme von 15.967 TEUR (Vorjahr: 13.961 TEUR) aus. Die Eigenkapitalquote sank von rd. 19,7 % in 2011 auf 17,3 % in 2012. Im Geschäftsjahr 2012 lagen liquide Mittel in ausreichendem Maße vor, so dass die Liquidität jederzeit gesichert war.
Das Ergebnis vor Verlustübernahme verbesserte sich um

36 TEUR auf -1.720 TEUR. Es setzt sich aus einem Betriebsergebnis unter Einbezug der sonstigen Steuern von
-1.168 TEUR (Vorjahr: -1.238 TEUR), einem Finanzergebnis von -455 TEUR (Vorjahr:
-421 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 Abrechnung der NRW-Bahntarife für 2010 und 2011 im Berichtsjahr um 11,6 %. Weiterhin beeinflussten eine 3,4 %-ige Preiserhöhung zum 01. Januar 2012 im Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie eine 3,9 %-ige Preiserhöhung zum 01. Januar 2012 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr diesen Zuwachs der Umsatzerlöse im Personenverkehr. Durch die zuvor bereits erwähnten Mehrleistungen im Bahnbereich stiegen hier ebenfalls die Umsatzerlöse.

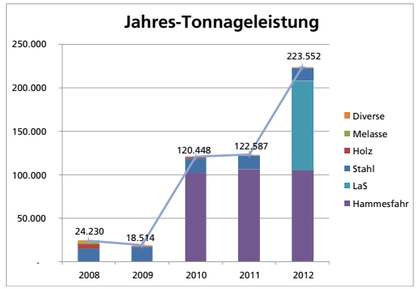
Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge von 61 TEUR in 2012 auf 1.257 TEUR ist zum einen auf einen Grundstücksverkauf in 2011 und zum anderen auf erhöhte Mieteinnahmen sowie sonstige einmalige Erträge zurückzuführen..

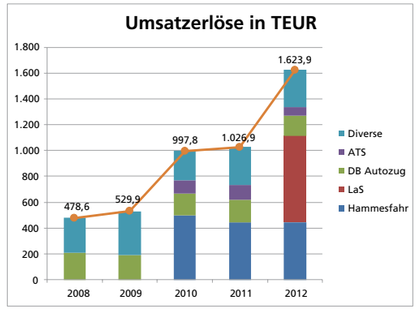
Risiken und Chancen der zukünftigen Entwicklung

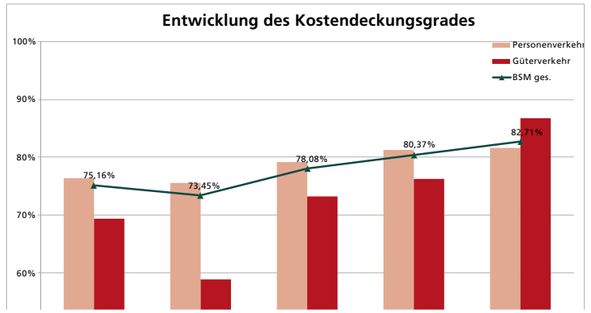
Das bei der BSM GmbH bestehende Risikomanagementsystem wird in enger Abstimmung mit dem Mutterunternehmen Monheimer Versorgungs- und Verkehrs GmbH (MVV) geführt und in regelmäßigen Zeitabständen aktualisiert. Bei der Aktualisierung werden die bereits bekannten Risiken auf Aktualität geprüft und ggf. neu bewertet. Hinzugekommene Risiken werden analysiert, bewertet und im jährlich aufzustellenden Risikobericht erfasst. Ein verantwortlicher Risikomanager ist im Unternehmen benannt. Im Vergleich zum Vorjahresbericht hat die im 2. Quartal 2012 vorgenommene Risikoanalyse zur Aufnahme eines weiteren Risikos geführt. Bestandsgefährdende Risiken sind weiterhin nicht erkennbar.

Die sonstigen aufzuzeigenden Risiken werden wie folgt beschrieben:

• Ab 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. Eine mit der Verfahrensumstellung eingeführte Härtefallklausel stellt sicher, dass die BSM GmbH bis zum Jahr 2019 nicht von der allgemeinen VRR-Preisentwicklung abgekoppelt wird.







• Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg wird ebenfalls die Einnahmenzuscheidung - hier ab dem Jahr 2009 - überprüft. Obwohl das Zählverfahren sich nicht ändert, werden sich die tatsächlichen Zuscheidungen der Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Zählergebnisse ändern.
• Die Schlüsselwerte der zusammengefassten Landeszuschüsse für Kostenerstattungen des Schülerverkehrs (§ 45a PBefG) und Investitionszuschüsse für Fahrzeuginvestitionen werden ab dem Jahr 2011 neu ermittelt. Für die Durchführung eines modernen, attraktiven ÖPNV in der Stadt Monheim ist die Stabilität dieser Landesmittel eine unerlässliche Voraussetzung.

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH 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 2012 eingetreten sind, liegen nicht vor.

Ausblick

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erhöht zum 01.Januar 2013 die Fahrpreise um durchschnittlich +3,9 %, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum gleichen Zeitpunkt um +3,9 %. Die aufgezeigten Preissteigerungen werden die kassentechnischen Einnahmen positiv beeinflussen.
Neben den genannten Tarifanpassungen wird 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 verstärkt. Unter diesem Aspekt wird die schnelle Anpassung des Liniennetzes an die sich verändernde Kundennachfrage entscheidend sein.

Die tatsächlichen Einnahmenzuscheidungen 2013 werden jedoch von den bereits vorgenommenen Fahrgastzählungen der Verbünde in den Jahren 2009 und 2012 abhängen.

Der im Unternehmen in seiner Nachwirkung angewandte Tarifvertrag TV-N NRW sieht eine Tarifsteigerung von durchschnittlich 1,4% zum 01.01.2013 und von durchschnittlich 1,4% zum 01.08.2013 vor.

Im Bereich der Materialbezugskosten ist eine Prognose in Bezug auf die Ölpreisentwicklung aufgrund der Entwicklungen der internationalen Finanzmärkte und der Globalisierung der Märkte bis zum Jahresende nicht möglich. Der Preis für Dieselkraftstoff lag im 1. Quartal des Jahres 2013 mit ca. -2,5 % unter dem Durchschnittspreis des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes.

Die Transportleistung im Güterverkehr wird sich im Jahr 2013 auf dem Vorjahresniveau stabilisieren.

Aufgrund der strukturell bedingten defizitären Leistung im ÖPNV wird auch das Ergebnis 2013 keinen Gewinn zulassen.

Monheim am Rhein, im Mai 2013

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Detlef Hövermann
Geschäftsführer

Jahresabschluss 2012

Bilanz der Bahnen der Stadt Monheim GmbH Monheim am Rhein, zum 31. 12. 2012

Aktivseite

	31.12.2011 €	Vorjahr T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	236.471,18	72
II. Sachanlagen	7.625.637,39	6.400
III. Finanzanlagen	4.240.040,81	4.232
	12.102.149,38	**10.704**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	301.171,37	328
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.476.283,49	2.848
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	87.433,82	80
	3.864.888,68	**3.256**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	94,73	1
	15.967.132,79	**13.961**

Passivseite

	31.12.2012 €	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	2.047.938,33	1.029
C. Rückstellungen	9.824.475,79	9.516
D. Verbindlichkeiten	1.327.151,30	646
E. Rechnungsabgrenzungsposten	12.276,50	15
	15.967.132,79	**13.961**

Gewinn- u. Verlustrechnung der Bahnen der Stadt Monheim GmbH für das Geschäftsjahr 2012

		2012 €	Vorjahr T€
1. Rohergebnis		5.291.073,65	4.885
2. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-3.353.686,35		-3.333
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.072.481,98		-1.087
(davon für Altersversorgung)	(-390.022,24)		(-406)
		-4.419.987,07	-4.420
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-673.505,12	-588
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-1.351.463,89	-1.106
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		44.322,56	77
(davon aus verbundenen Unternehmen)		(20.212,5)	(42)
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-498.939,05	-498
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-1.614.680,18	-1.650
8. Außerordentliche Aufwendungen		-96.855,46	-97
9. Sonstige Steuern		-8.19,79	-8
10. Erträge aus Verlustübernahme		1.719.955,43	1.755
11. Jahresüberschuß/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Anhang zum Jahresabschluss 2012

Allgemeine Angaben

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

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

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

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 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- und Herstellungskosten abzgl. der planmäßigen Abschreibungen. In Folge dessen werden die im Geschäftsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse für Anlagen im Bau bzw. erstellte Anlagen 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. 3 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 5,04 % 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 31.12.2012 bestehende Unterschiedsbetrag zwischen den Rückstellungen nach altem und neuem Recht in Höhe von 1.162 TEUR wird bis spätestens zum 31. Dezember 2024 anteilig 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 sonstigen Vermögensgegenstände enthalten u.a. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten (389 TEUR) und Forderungen aus Unfällen (694 TEUR).

Der Erfüllungsbetrag der Rückstellung für Altersteilzeitvereinbarungen von 144 TEUR ergibt sich gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB nach Verrechnung mit dem Zeitwert der zu deren Sicherung vorgehaltenen Vermögensgegenstände in Höhe von 440 TEUR zum 31.12.2012. Die verrechneten Erträge aus der Zuschreibung belaufen sich auf 37 TEUR bei Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände von 403 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.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen.

Sonstige Angaben

Im Geschäftsjahr 2012 waren im Durchschnitt 87 (Vorjahr: 89) Mitarbeiter (ohne Geschäftsführer) beschäftigt.

Die Aufwendungen für ehemalige Mitarbeiter der Geschäftsführung gemäß § 285 Nr. 9b HGB betragen 132 TEUR, hierfür bestehen Pensionsrückstellungen von 1.119 TEUR.

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

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

Die Gesellschaft hat folgende Organe:
die Gesellschafterversammlung,
die Geschäftsführung.

Alleiniger Geschäftsführer ist Detlef Hövermann.

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 2012 wie folgt zusammen:

- Zimmermann, Daniel; Bürgermeister - Vorsitzender
- Brühland, Tim; Rechtsanwalt – Stellvertreter (ausgeschieden am 19.06.2012)
- Goldmann, Heinz-Jürgen; leitender Angestellter – Stellvertreter (ab 03.07.2012)
- Pientak, Lisa; Dipl-Juristin
- Risse, Lucas; Student
- Schlösser, Ursula; Kommunalbeamtin
- Schröder-Weber, Doris; Rechtsanwältin
- Werner, Peter; Rechtsanwalt (eingetreten am 19.06.2012)

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

Monheim am Rhein, im Mai 2013

Detlef Hövermann
Geschäftsführer
Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 01.01.2012	Zugänge in EUR	Abgänge in EUR	Umbuchungen in EUR	Stand 31.12.2012	Stand 01.01.2012	Zugänge in EUR	Abgänge in EUR	Stand 31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Konzessionen und ähnliche Rechte	535.100,21	194.618,26	149.860,47	14.554,25	594.412,25	486.333,71	44.329,18	149.859,82	380.803,07	213.609,18	48.766,50
2. geleistete Anzahlungen/ ITCS	22.862,00	0,00	0,00	0,00	22.862,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22.862,00	22.862,00
	557.962,21	**194.618,26**	**149.860,47**	**14.554,25**	**617.274,25**	**486.333,71**	**44.329,18**	**149.859,82**	**380.803,07**	**236.471,18**	**71.628,50**
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit											
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	6.311.141,89	0,00	0,00	0,00	6.311.141,89	5.243.425,35	40.019,00	0,00	5.283.444,35	1.027.697,54	1.067.716,54
b) Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	0,00	0,00	10.839,83	10.839,83	0,00	1.206,33	0,00	1.206,33	9.633,50	0,00
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	2.084.509,98	179.147,98	0,00	0,00	2.263.657,96	1.968.333,02	168,00	0,00	1.968.501,02	295.156,94	116.176,96
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung											
a) Gleisanlagen	10.847.446,08	0,00	0,00	0,00	10.847.446,08	10.775.269,56	22.024,00	0,00	10.797.293,56	50.152,52	72.176,52
b) Streckenausrüstung, Bus	899.294,12	12.969,89	0,00	618.434,40	1.530.698,41	153.452,61	45.488,00	0,00	198.940,61	1.331.757,80	745.841,51
c) Streckenausrüstung, Bahn	93.477,71	0,00	4.505,70	0,00	88.972,01	66.740,90	2.895,00	1.192,00	68.443,90	20.528,11	26.736,81
3. Fahrzeuge											
a) Personenkraftverkehr	7.153.940,12	400.609,20	245.162,49	0,00	7.309.386,83	4.501.389,52	343.443,00	132.903,98	4.711.928,54	2.597.458,29	2.652.550,60
b) Eisenbahngüterverkehr	2.308.601,46	11.028,00	0,00	0,00	2.319.629,46	1.363.687,15	106.939,00	0,00	1.470.626,15	849.003,31	944.914,31
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	374.657,96	30.280,00	67.710,42	0,00	337.227,54	333.010,43	6.679,00	66.608,42	273.081,01	64.146,53	41.647,53
5. Andere Anlagen											
a) Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.381.149,01	52.805,06	50.428,51	0,00	1.383.525,56	1.204.139,41	43.265,61	49.685,69	1.197.719,33	185.806,23	177.009,60
b) GWGs	68.699,19	16.492,32	0,00	0,00	85.191,51	38.342,00	17.049,00	0,00	55.391,00	29.800,51	30.357,19
6. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	524.585,36	1.283.739,23	0,00	-643.828,48	1.164.496,11	0,00	0,00	0,00	0,00	1.164.496,11	524.585,36
	32.047.502,88	**1.987.071,68**	**367.807,12**	**-14.554,25**	**33.652.213,19**	**25.647.789,95**	**629.175,94**	**250.390,09**	**26.026.575,80**	**7.625.637,39**	**6.399.712,93**
III. Finanzanlagen											
1. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	500.00,00	0,00	500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500.000,00
2. Sonstige Ausleihungen	3.732.181,81	507.859,00	0,00	0,00	4.240.040,81	0,00	0,00	0,00	0,00	4.240.040,81	3.732.181,81
	4.232.181,81	**507.859,00**	**500.000,00**	**0,00**	**4240.040,81**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**4.240.040,81**	**4.232.181,81**
	36.837.646,90	**2.689.548,94**	**1.017.667,59**	**0,00**	**38.509.528,25**	**26.134.123,66**	**673.505,12**	**400.249,91**	**26.407.378,87**	**12.102.149,38**	**10.703.523,24**

Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Bahnen der Stadt Monheim GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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, 5. Juni 2013

INTEGRITAS Gesellschaft für Revision und Beratung mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Michael Gerhold
Wirtschaftsprüfer

Frank Hüser
Wirtschaftsprüfer

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, de Clerque, Morschheuser, Temme
Texte: Ronald Morschheuser, BSM
Herstellung: pfiffige Kommunikation

Ihre moderne Alternative:

Umsteigen auf Bus und Bahn!