

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft Lagebericht 2016

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die BOGESTRA AG ist als kommunales Verkehrsunternehmen im mittleren Ruhrgebiet tätig. Die wesentliche Aufgabe ist die Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs mit Stadtbahnen, Straßenbahnen und Kraftomnibussen in den Städten Bochum und Gelsenkirchen sowie Herne als auch dem Ennepe-Ruhr-Kreis und dem Kreis Recklinghausen. Bisher war die Gesellschaft börsennotiert. In 2016 erfolgte ein Delisting.

2. Forschung und Entwicklung

Die Gesellschaft betreibt keine Forschung und Entwicklung.

3. Öffentlicher Zweck

Mit der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr für die Städte Bochum und Gelsenkirchen sowie für die angrenzenden Kommunen und Kreise hat die BOGESTRA AG den ihr übertragenen öffentlichen Zweck nachhaltig erfüllt.

II. Wirtschaftsbericht

1. Rahmenbedingungen

Eine stabile Konjunktur und Arbeitsmarktlage, verbunden mit einer niedrigen Inflationsrate, kennzeichneten das Geschäftsjahr 2016. Im Hinblick auf die Fahrgastentwicklung ergaben sich durch die leicht steigenden Einwohnerzahlen und den weiterhin steigenden Zustrom an die Hochschulen im Bedienungsgebiet der BOGESTRA AG tendenziell positive Umfeldbedingungen für den ÖPNV.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und des Geschäftsergebnisses

Ein **sehr zufriedenstellender Geschäftsverlauf** charakterisiert das Jahr 2016. Die Fahrgastzahlen konnten gegenüber dem Vorjahr erheblich gesteigert werden. Damit konnte die zum 1. Januar 2016 erfolgte Preisanhebung vollständig am Markt umgesetzt werden. Das weiterhin negative Ergebnis nach Steuern sank auf -56,78 Mio. Euro (Vorjahr -57,65 Mio. Euro). Gestiegene Umsatzerlöse, ein effektives Kostenmanagement sowie die ertragswirksame Vereinnahmung von Zuschussmitteln gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW trugen zu dem planmäßigen Ergebnis bei. Aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages wird von der Holding für Versorgung und Verkehr GmbH Bochum, Bochum, der ansonsten entstandene handelsrechtliche Verlust in Höhe von -56,99 Mio. Euro (Vorjahr -57,84 Mio. Euro) ausgeglichen.

3. Finanzielle Leistungsindikatoren

Den Regelungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards 20 (DRS 20) folgend, sind ausschließlich die bedeutsamsten Steuerungskennzahlen Bestandteil des Prognoseberichts und des hierauf basierenden Vergleichs mit der tatsächlichen Geschäftsentwicklung im Folgejahr.

Für die BOGESTRA AG stellen die Umsatzerlöse, deren wesentlicher Bestandteil die Einnahmen aus Ticketverkäufen sind, eine wesentliche Steuerungsgröße des operativen Geschäfts dar. Entsprechend ist dies eine der zwei wesentlichen Kennzahlen. Die Einnahmen aus Ticketverkäufen stehen in Abhängigkeit zu den Fahrgastzahlen, die die zweite bedeutsame Kennzahl darstellen.

4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Der Beachtung interner und externer **Umweltschutz- und Sicherheitsauflagen** wird im Unternehmen eine **hohe Bedeutung** zugemessen. Insofern ist entsprechend ausgebildetes Personal für die Überwachung der Einhaltung dieser Auflagen zuständig. Weiterhin werden Umweltauswirkungen der relevanten Betriebsanlagen ermittelt, Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes entwickelt sowie die Unternehmensleitung und die Linienorganisation in verschiedensten Umweltfragen beraten. Hierbei stehen die Sicherheit von Anlagen und Betriebsmitteln, der sichere Umgang mit gefährlichen Stoffen und die vorbeugende Gefahrenabwehr im Vordergrund.

Im Übrigen ist der Umweltschutz als maßgebliches Handlungsfeld ein wesentlicher Bestandteil der BOGESTRA-Compliance.

Die Aufgaben und Befugnisse der Verantwortlichen sind durchgehend in der Aufbau- und Ablauforganisation abgebildet. Mit der Verankerung der Themen Umweltschutz und Arbeitssicherheit in einer Stabsstelle des Vorstandes sowie der Implementierung von sogenannten Umweltkoordinatoren wird nicht nur die Bedeutung des Umweltschutzes und eines wirtschaftlichen Energiemanagements dokumentiert, sondern auch die Unabhängigkeit von den Interessen einzelner Betriebs- und Organisationsbereiche gewährleistet.

5. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Ertragslage

Fahrgäste

Für das Geschäftsjahr 2016 haben wir im Bedienungsgebiet der BOGESTRA AG einen Anstieg der Fahrgastzahlen in einem Korridor von 1,00 % erwartet. Mit einem Anstieg von 1,47 Mio. (1,01 %) auf **146,4 Mio.** konnte ein Zielwert geringfügig oberhalb des Planungskorridors erreicht werden. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrten pro Einwohner im Bedienungsgebiet ist zum Vorjahr (164) auf 165 gestiegen.

Leistungsangebot

Aufgrund nachfragebedingter Anpassungen und im Vorjahresvergleich gesunkener Umleitungsverkehre infolge von weniger Baustellen, Brückensperrungen sowie Veranstaltungen sank das quantitative Leistungsangebot um 0,14 Mio. auf 25,16 Mio. Nutzzug-/Wagen-km sowie die Platz-km um 11,30 Mio. auf 3.091,97 Mio. Platz-km.

Umsatzerlöse

Auf der Einnahmeseite waren Steigerungen um 13,17 Mio. Euro (11,51 %) auf **127,63 Mio. Euro** zu verzeichnen. Ab dem Berichtsjahr wurde die Definition der Umsatzerlöse nach dem BilRUG § 277 Abs. 1 HGB erweitert. Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung sowie Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden unter den Umsatzerlösen anstatt unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Dies hat einen Anstieg der Umsatzerlöse um 8,88 Mio. Euro zur Folge. Ohne diesen Effekt ergibt sich eine Steigerung um 4,29 Mio. Euro.

Trotz festzustellender Abwanderung von Kundengruppen in preiswertere Ticketarten und weiterhin rückläufiger Schülerzahlen konnte die zum 1. Januar 2016 erfolgte Tarifierungsanpassung von 2,9 % vollständig am Markt durchgesetzt werden. Bei dem SozialTicket bzw. MeinTicket ist ein Anstieg der Verkaufszahlen um 21,2 % zu verzeichnen. Zu der positiven Entwicklung trug ebenfalls das zum 1. August 2015 von 40 Euro auf 60 Euro angehobene Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) bei Fahrten ohne gültigen Fahrschein bei, das im Berichtsjahr erstmalig ganzjährig ins Ergebnis mit einfluss. Im Ergebnis wurden die Erwartungen im Bereich des Umsatzwachstums vollständig erfüllt.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge weisen einen Rückgang um 8,25 Mio. Euro auf 10,01 Mio. Euro (Vorjahr 18,26 Mio. Euro) auf. Ursächlich hierfür sind die gesetzlichen Änderungen nach BilRUG, wie bei den Umsatzerlösen erläutert. Ohne Berücksichtigung des Effekts ergibt sich ein leichter Anstieg von 0,63 Mio. Euro (3,44 %).

Materialaufwand

Der **Materialaufwand stieg leicht um 0,14 Mio. Euro** auf 37,50 Mio. Euro. Gestiegenen Materialaufwendungen im Bereich des allgemeinen Materialverbrauchs, der Unternehmer- und Dienstleistungen von Fremdunternehmen sowie der Reparatur und Wartung von Strecken standen Rückgänge im Bereich des Fahrstroms, des Dieselöls und des Materialverbrauchs bei Eigenverbrauch gegenüber.

Personalaufwand

Beim Personalaufwand sind infolge der zum 1. März 2016 wirksamen Anhebung der tariflichen Entgelte um durchschnittlich 2,4 % planmäßige Anstiege zu verzeichnen. Bei einem leichten Rückgang des durchschnittlichen Gesamtpersonalbestandes stiegen die Gesamtpersonalkosten um 3,55 % auf 116,37 Mio. Euro (Vorjahr 112,38 Mio. Euro). Hauptursächlich für den Anstieg ist ein Angebot über Altersteilzeit für die Beschäftigten des Unternehmens. Der Aufwand für die Altersversorgung und die Unterstützung der Beschäftigten betrug 8,18 Mio. Euro (Vorjahr 8,11 Mio. Euro).

Der Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand **stieg auf 59,5 %** (Vorjahr 58,7 %).

Der **Personalstand verringerte sich stichtagsbezogen** zum 31. Dezember 2016 um 44 Beschäftigte auf 2.198 (Vorjahr 2.242). Zum Jahresende waren im Unternehmen **114 Auszubildende** (Vorjahr 110) tätig.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Zu verzeichnen war ein **Anstieg um 1,97 Mio. Euro** auf 21,11 Mio. Euro (Vorjahr 19,14 Mio. Euro) insbesondere infolge des gestiegenen Aufwands für Beratertätigkeiten für den Squeeze-out sowie von Abschreibungen auf Forderungen für den Schwerbehindertenausgleich der Jahre 2013 und 2014.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der um 2,14 Mio. Euro auf **6,18 Mio. Euro** gesunkene **Zinsaufwand** ist im Wesentlichen auf die ab dem Berichtsjahr verpflichtende Anwendung des Zehnjahresdurchschnitts der Abzinsungzinssätze für Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen für zukünftige Verpflichtungen betrug 0,3 Mio. Euro (Vorjahr 2,5 Mio. Euro). Finanzierungskosten aus der Investitionstätigkeit beliefen sich auf 5,87 Mio. Euro (Vorjahr 5,82 Mio. Euro).

Gesamtaufwand

Der **Gesamtaufwand** erhöhte sich um **2,23 %** (4,26 Mio. Euro) auf 195,48 Mio. Euro. Der **Kostendeckungsgrad stieg**, ohne Berücksichtigung des Ergebnisabführungsvertrages, auf 70,85 % (Vorjahr 69,75 %) an.

Mit einem Unternehmensergebnis von **-56,99 Mio. Euro** wurde das geplante Unternehmensergebnis von **-57,90 Mio. Euro** übertroffen.

Finanz- und Vermögenslage

Finanzlage

Im Berichtsjahr wurden bestehende Darlehen planmäßig in Höhe von **9,94 Mio. Euro getilgt**. Für die Beschaffung von Variobahnen als Ersatz für die Siemens-Niederflurstraßenbahnen wurden Darlehen in Höhe von insgesamt **33,00 Mio. Euro** aufgenommen bzw. ein Darlehen prolongiert. Die Liquidität war jederzeit gesichert.

Die Entwicklung des Finanzmittelbestands wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt:

Kapitalflussrechnung	2016	2015
	TEuro	TEuro
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-35.036	-36.798
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-51.469	-67.224
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	80.812	95.379
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	-5.693	-8.643
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode (flüssige Mittel)	17.094	25.737
Finanzmittelbestand am Ende der Periode (flüssige Mittel)	11.401	17.094

Vermögenslage

Die Auswirkungen der unvermindert hohen Investitionstätigkeit führten zu einem **Anstieg des Anlagevermögens** um 32,66 Mio. Euro auf 248,65 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung des **Rückgangs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Vermögensgegenstände** um 1,81 Mio. Euro ergab sich insgesamt ein Anstieg der Bilanzsumme auf 281,30 Mio. Euro.

Die Passivseite ist im Wesentlichen gekennzeichnet durch den **Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** um 23,06 Mio. Euro sowie einen **Anstieg der Rückstellungen** um 6,01 Mio. Euro.

Das Anlagevermögen ist überwiegend durch Eigenkapital und langfristig zur Verfügung stehendes Fremdkapital gedeckt. Die **Eigenkapitalquote sank** infolge der Aufnahme von Darlehen auf 18,02 % (Vorjahr 19,7 %).

Investitionen

Investitionsschwerpunkte 2016 waren eine zweite Anzahlung in Höhe von 21,5 Mio. Euro für die Beschaffung von weiteren 42 Variobahnen, wovon sechs Variobahnen im Wert von 15,4 Mio. Euro im Jahr 2016 in Betrieb genommen wurden, die kontinuierliche Erneuerung der Infrastruktur (zum Beispiel Erneuerung der Gleisanlage auf der Linie 301 GE in Höhe von 728 TEuro), die Anschaffung von acht Fahrtreppen (Bochum, Herne, Gelsenkirchen) in Höhe von 1.636 TEuro (mit 950 TEuro durch den VRR gefördert) sowie die Anschaffung eines Schienenschleifwagens im Wert von 1.992 TEuro.

Mit **Bruttoinvestitionen im Jahr 2016 von 51,6 Mio. Euro** wurden innerhalb der letzten zehn Jahre nahezu 392 Mio. Euro brutto in die Zukunft des Unternehmens investiert. Für die Investitionen im Jahr 2016 wurden **4,7 Mio. Euro Zuschüsse** gewährt, die direkt bei den Anschaffungskosten gekürzt wurden.

III. Prognosebericht

Die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens wird leicht positiv beurteilt. Für das Jahr 2017 erwarten wir ein Umsatzwachstum von ca. 3,0 % gegenüber den Werten des Vorjahres. Die Basis dieser Umsatzsteigerung bildet die mittlere Tarifierhöhung zum 1. Januar 2017 in Höhe von 2,3 %, verbunden mit der Erwartung leicht steigender Fahrgastzahlen. Gleichzeitig sind weiterhin Anstiege bei den tariflichen Entgelten und dem Aufwand für Instandhaltungen sowie beim Zins- und Abschreibungsaufwand zu erwarten.

Für das Geschäftsjahr 2017 wird daher ein Unternehmensergebnis von **-58,4 Mio. Euro** angestrebt, welches durch den bestehenden Gewinnabführungsvertrag von der Holding für Versorgung und Verkehr GmbH auszugleichen wäre.

Der Lagebericht und die Bestandteile des Jahresabschlusses enthalten Aussagen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der BOGESTRA AG beziehen. Diese Aussagen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung zur Verfügung stehenden Informationen getroffen werden. Eine absolut verlässliche Prognose kann aus heutiger Sicht aufgrund von Ungewissheiten hinsichtlich der wirtschaftlichen, technischen und wettbewerbsbezogenen Entwicklungen jedoch nicht abgegeben werden.

IV. Chancen- und Risikobericht

1. Risikobericht

Organisation des Risikomanagementsystems

Um frühzeitig Entwicklungen zu erkennen, die das Erreichen der Unternehmensziele und den Bestand des Unternehmens gefährden könnten, wurde ein System installiert, das die Erfassung und Bewertung sämtlicher Risiken ermöglicht. Hierbei wurden die möglichen Risiken jeweils nach hoher, mittlerer oder geringer Eintrittswahrscheinlichkeit sowie nach hohem, mittlerem oder geringem Schadenspotenzial zugeordnet. In diesem System sind Melde- und Überwachungswege festgelegt, die eine zeitnahe Neuaufnahme von erkannten Risiken und die Eliminierung nicht mehr vorhandener Risiken vorsehen. Für die Überwachung und Steuerung der Risiken sind die Verantwortlichen benannt. Die Bewertung der Risiken und ihre Zuordnung zu einer bestimmten Risikoklasse basieren auf einem festgelegten Verfahren. Zur ständigen Aktualisierung und Systemüberwachung wurde ein Risikobeauftragter ernannt, der direkt dem Gesamtvorstand unterstellt und ihm berichtspflichtig ist. Über die Risikolage des Unternehmens wird der Aufsichtsrat umfassend und zeitnah vom Vorstand informiert.

Risikomanagementziele und -methoden in Bezug auf Finanzinstrumente

Zu den wesentlichen vom Unternehmen verwendeten Finanzinstrumenten gehören die Beteiligungen an vier Gesellschaften sowie Forderungen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Kundenbeförderung und der Erstellung und Beschaffung von betriebstechnischer Ausrüstung, Fahrzeugen und sonstigen Anlagevermögens.

Zur Begrenzung des Risikos aus Dieselpreisschwankungen wurden für die Jahre 2015 bis 2018 Absicherungsgeschäfte getätigt.

Ziel ist es, finanzielle Risiken für das Unternehmen zu vermeiden beziehungsweise zu verringern. Zur frühzeitigen Erkennung möglicher Preis-, Ausfall- und Liquiditätsrisiken erfolgt eine kontinuierliche Überwachung im Rahmen der Finanzplanung. Die Steuerung und Disposition von Geldanlagen erfolgt unter Beachtung der Grundsätze zur Einlagensicherung.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Im Berichtsjahr ergaben sich **keine Veränderungen der bestehenden Risikolage**.

Im Jahr 2014 sind bei den in den Jahren 1990 bis 1992 angeschafften 42 Niederflurstraßenbahnen der ersten Generation Schädigungen der Achsbrücken bei den Einzelradfahrwerken (EEF) aufgetreten – mit der Folge, dass ein umfangreiches Überprüfungs- und Sanierungsprogramm eingeleitet wurde. Sämtliche Fahrzeuge wurden täglich auf Auffälligkeiten überprüft und die Einzelradfahrwerke beim Hersteller saniert. Zudem werden die Fahrzeuge nicht mehr in Doppeltraktionen bzw. bei Veranstaltungsverkehren eingesetzt. Nicht sanierte Fahrzeuge wurden mittlerweile komplett aus dem Betrieb genommen. Zurzeit befinden sich 30 sanierte Fahrzeuge in Betrieb. Die betroffenen Straßenbahnfahrzeuge werden seit dem Jahr 2016 kontinuierlich durch neue Fahrzeuge ersetzt.

Die fortlaufende Überprüfung des Risikomanagements ergab darüber hinaus keine Veränderung der Risikoposition. Das bislang berichtete Risiko hinsichtlich der anzuwendenden Lohntarifverträge bei Auftragsverkehren ist durch die Neuordnung des tarifvertraglichen Rahmens und der darauf beruhenden Revision der entsprechenden Rechtsverordnung nunmehr gänzlich beseitigt. Hinsichtlich der Neuordnung der Gesetzlage zur Förderung der erneuerbaren Energien bleibt der schienengebundene Personenverkehr weiterhin zumindest teilweise von der EEG-Umlage befreit.

Die nachfolgend beschriebenen Risiken werden hinsichtlich der wirtschaftlichen Einschätzung des Risikopotenzials als mittel bis hoch eingestuft, wobei die Risiken grundsätzlich in die Stufen gering, mittel, hoch, sehr hoch oder existenzbedrohend eingestuft werden.

Ertragsrisiken

Die Unternehmen im VRR haben nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf die Höhe der Fahrpreise im Verbundraum des Verkehrsverbundes. Insofern besteht das Risiko, dass durch die Fahrpreisgestaltung entweder die Kundenakzeptanz leidet oder die Ertragspotenziale nicht vollständig ausgeschöpft werden. Zum 1. Januar 2017 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 2,3 % angehoben und damit ein Anstieg der nutzerorientierten Finanzierung ermöglicht. Die Folgen der rückläufigen Schülerzahlen im Bedienungsgebiet können durch ein ansteigendes Fahrgastpotenzial im Basissegment der Barverkäufe und Monatskarten inkl. SozialTicket bzw. MeinTicket kompensiert werden.

Fördermittelkürzungen des Bundes und des Landes könnten die Geschäftstätigkeit negativ beeinflussen. Infolge der Neufassung des ÖPNVG NRW wurden die zur Verfügung gestellten Mittel für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV nunmehr auf 150 Mio. Euro p.a. angehoben. Im Hinblick auf die Notwendigkeit der Finanzierung von Erneuerungsinvestitionen in die Infrastruktur sind in dem vorliegenden Gesetzesentwurf des ÖPNVG NRW nunmehr Fördertatbestände enthalten sowie entsprechende Mittel vorgesehen. Insgesamt ist abzuwarten, wie sich die Regelungen in der Praxis bewähren und wie die erforderlichen Erneuerungen der ortsfesten und mobilen Infrastruktur finanziert werden können.

Beihilferechtliche Risiken

Nach dem von der EU-Kommission im Februar 2011 ergangenen Beschluss zu einem Beihilfeprüfverfahren und der zwischenzeitlichen Umsetzung der Hinweise des Beschlusses im aktuellen VRR-Finanzierungssystem und der Einhaltung des beihilferechtskonformen Finanzierungsrahmens sind gegenwärtig keine beihilferechtlichen Risiken erkennbar.

Finanzierungsrisiken

Aufgrund der Vorfinanzierung von Fördergeldern, die zwar der Höhe nach verbindlich zugesagt sind, deren Auszahlungszeitpunkt jedoch nicht feststeht, könnten ungeplante Finanzierungskosten anfallen. Sofern Zuwendungsbescheide eine Auszahlung von Fördergeldern erst für einen späteren Zeitpunkt vorsehen, werden diese **Forderungen entsprechend** den Erkenntnissen aus den letzten vorliegenden Bescheiden **abgezinst**.

Preisänderungsrisiken

2015 wurde für den Dieselmotorkraftstoff – aufgrund gesunkener Preise – ein langfristiges Sicherungsgeschäft für eine Teilmenge des Kraftstoffbedarfes auf dem Niveau des Vorjahres bis zum 31. Dezember 2018 abgeschlossen. Bei den Strombezugskosten konnte das im Jahr 2015 günstige Strompreisniveau vertraglich fixiert und damit eine Planungssicherheit ebenfalls bis zum 31. Dezember 2018 erzielt werden. Risiken für die Versorgungssicherheit sehen wir zurzeit nicht. Ungeachtet dessen werden fortlaufend Möglichkeiten zur weiteren Energieeinsparung geprüft und neben dem bewährten System zur Reduktion des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs bei den Bussen Möglichkeiten geprüft, Energiesparsysteme in Straßenbahnen einzusetzen.

2. Chancenbericht

Im Geschäftsjahr 2016 wurden die Erneuerung des Fahrzeugparks mit der Inbetriebnahme von sechs weiteren Straßenbahnen des Typs Variobahn sowie die Beschleunigung der Straßenbahnlinie 301 und die Beschaffung von acht Fahrtreppen fortgeführt. Der Ausbau der digitalen Fahrgastinformation wird fortgesetzt, sodass den Kunden zukünftig ein qualitativ besseres Angebot zur Verfügung stehen wird. Dies gilt auch für weitere Optimierungen, die in Fahrplan und Streckennetz sowie in der Vernetzung mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie beispielsweise Kooperationen mit Elektroautoanbietern oder Fahrzeugleihsystemen, vorgenommen werden.

Als nächstes Großprojekt im Geschäftsjahr 2017 steht die Erneuerung der Stellwerkstechnik für die U35 CampusLinie an. Der Auftrag für das neue System wurde zu Beginn des Jahres 2017 an die Firma Siemens vergeben. Eine besondere Herausforderung ist, dass die Erneuerung der Komponenten bei laufendem Betrieb erfolgen und keine Beeinträchtigungen mit sich bringen soll. Die Fertigstellung ist für 2019 geplant.

Mit der Übernahme des in privater Hand befindlichen Streubesitzes an Aktien durch die Holding für Versorgung und Verkehr wurde ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Fortführung der Direktvergabe von Verkehrsleistungen ab 2019 an die BOGESTRA erreicht.

Die Gespräche zwischen der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER) und der BOGESTRA zur Auslotung möglicher Kooperationsfelder, verbunden mit einer engeren Verflechtung der beiden Unternehmen und dem Ziel, den ÖPNV im EN-Kreis wirtschaftlicher und zukunftsfähig zu gestalten, wurden fortgeführt und mit der Übernahme der Geschäftsführung durch die BOGESTRA ab dem 1. Januar 2017 weiter konkretisiert. In einem ersten Schritt ist die VER der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) beigetreten.

3. Gesamtaussage / Ausblick

Die zukünftige Entwicklung des Unternehmens kann durch die mit dem Geschäftsbetrieb zwangsläufig verbundenen Risiken stark beeinflusst werden.

Exemplarisch wird auf die nachstehend aufgeführten Risiken bzw. Chancen und deren Einfluss auf die Unternehmensentwicklung eingegangen:

Das aktuell niedrige Zinsniveau hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Unternehmensentwicklung. Aus der Sicht des Kreditnehmers profitiert das Unternehmen sehr von dem gegenwärtigen Zinsniveau, sodass die Investitionsfinanzierung mit einer langfristigen Zinsbindung und einem vergleichsweise geringen Zinsaufwand erfolgen kann. Andererseits führt der aktuelle Trend beim Zinsniveau bei den Aufwendungen für die Altersversorgung zu steigenden Belastungen. Der Rechnungszins für die langfristigen Pensionsrückstellungen wurde durch die gesetzliche Änderung (ab 2016 Verwendung des Zehnjahresdurchschnitts) zunächst stabilisiert. Bei anhaltender Niedrigzinsphase wird dieser dennoch nach den aktuellen Prognosen weiterhin absinken, sodass weiterhin Anstiege bei den Aufwendungen für die Pensionsrückstellungen die Folge sind. Unter Anwendung eines Rechnungszinses von 4,01 % (Vorjahr 3,89 %) war ein Anstieg bei den Pensionsrückstellungen um 700 TEuro zu verzeichnen.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben für die EU-konforme Finanzierung für die Erbringung von Verkehrsleistungen im VRR und der bestehenden Querverbundstruktur zwischen der BOGESTRA AG und der Stadtwerke Bochum GmbH muss stets sichergestellt sein, dass die Mittel für den Ausgleich eines negativen Ergebnisses zur Verfügung stehen.

Für die Ertragsseite ist exemplarisch die Entwicklung bei den Erstattungsleistungen für die Beförderung von schwerbehinderten Menschen zu benennen. Der unternehmensindividuelle Erstattungssatz beträgt nach Abzug des gesetzlich vorgegebenen Selbstbehaltes für das Unternehmen 4,63 %, sodass das Unternehmen eine Abgeltung von brutto 5,198 Mio. Euro erhält. Sollte der individuelle Erstattungssatz weiterhin sinken oder gar durch gesetzliche Regelung auf den im Bundesland NRW zurzeit festgelegten Satz von 3,80 % sinken, hätte dies eine Reduktion von 0,93 Mio. Euro an Erstattungsleistungen zur Folge.

Die Entwicklung der Chancen und Risiken wird durch unterschiedliche Faktoren beeinflusst. Zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse werden das Mobilitätsverhalten bislang noch nicht erschlossener Kundengruppen hin zum ÖPNV verstärken. Damit besteht die Chance, dass die Kundenakzeptanz weiter erhöht und so eine Verbesserung der Ertragssituation erreicht wird.

Im Ergebnis sind Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit und hohem Schadenspotenzial, mithin bestandsgefährdende Risiken, aktuell nicht erkennbar. Durch den weiterhin bestehenden Ergebnisabführungsvertrag mit der Holding für Versorgung und Verkehr GmbH Bochum ist unter anderem sichergestellt, dass ein negatives Ergebnis ausgeglichen wird.

V. Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstandes der BOGESTRA AG Anwendung finden, und erläutert Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung.

Außerdem werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben.

Der Vergütungsbericht richtet sich grundsätzlich nach den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und beinhaltet Angaben, die nach den Erfordernissen des deutschen Handelsrechts Bestandteil des Anhangs sind. Einzelheiten sind der Entsprechenserklärung, die auf der Internetseite des Unternehmens im Abschnitt Investor Relations veröffentlicht wird, zu entnehmen. Auf einen möglichen Beschluss der Hauptversammlung, die individuelle Offenlegung der Vergütung nicht vorzunehmen, wurde verzichtet.

Grundzüge des Vergütungssystems Vorstandsvergütung

Gewährte Zuwendungen	Andreas Kerber				Gisbert Schlotzhauer			
	Vorstand Finanzen, Betrieb und Kunde				Vorstand Personal, Kommunikation und Infrastruktur			
	2015	2016	Min	Max	2015	2016	Min	Max
Festvergütung	225.880	231.303			225.880	231.303		
Nebenleistungen	21.226	21.357			27.685	19.225		
Summe	247.106	252.660			253.566	250.528		
Einjährige variable Vergütung	33.000	34.360	0	34.360	33.000	34.360	0	34.360
Mehnjährige variable Vergütung								
Planbezeichnung (Planlaufzeit)								
Planbezeichnung (Planlaufzeit)								
Summe	280.106	287.020			286.566	284.888		
Versorgungsaufwand	220.133	174.520			395.209	166.890		
Gesamtvergütung	500.239	461.540			681.775	451.778		

Zufluss	Andreas Kerber		Gisbert Schlotzhauer	
	Vorstand Finanzen, Betrieb und Kunde		Vorstand Personal, Kommunikation und Infrastruktur	
	2016	2015	2016	2015
Festvergütung	231.303	225.880	231.303	225.880
Nebenleistungen	21.357	21.226	19.225	27.685
Summe	252.660	247.106	250.528	253.566
Einjährige variable Vergütung	29.752	32.737	29.752	32.737
Mehnjährige variable Vergütung	0	0	0	0
Planbezeichnung (Planlaufzeit)				
Planbezeichnung (Planlaufzeit)				
Summe	282.412	279.843	280.280	286.303
Versorgungsaufwand	174.520	220.133	166.890	395.209
Gesamtvergütung	456.932	499.976	447.170	681.512

Die Prüfung der Vergütungsstruktur des Vorstands der BOGESTRA AG ist vom Aufsichtsrat an seinen Personalausschuss (Präsidium) delegiert. Auf Vorschlag dieses Gremiums legt der

Aufsichtsrat abschließend die Vergütungsstruktur des Vorstandes fest. Änderungen der Vergütungsstruktur wurden im vergangenen Geschäftsjahr nicht vorgenommen.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen. Die erfolgsunabhängigen Teile bestehen aus Festvergütung und Nebenleistungen, während die Leistungsprämie erfolgsbezogen ist.

Die erfolgsunabhängige Festvergütung wird monatlich nachschüssig als Gehalt ausgezahlt. Zusätzlich erhalten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge als Nebenleistungen, deren Angabe sich nach den nach steuerlichen Richtlinien anzusetzenden Werten für die Nutzung von Dienstwagen richtet. Herr Schlotzhauer erhält darüber hinaus noch eine Beihilfe nach beamtenrechtlichen Grundsätzen zu eventuell anfallenden Krankheitskosten für sich, seinen Ehepartner und seine Kinder.

Die Höhe der erfolgsbezogenen Vergütung richtet sich nach dem Zielerreichungsgrad der vor Beginn des Geschäftsjahres jeweils vereinbarten Ziele, die sich auf das Jahresergebnis, den Kostendeckungsgrad und die Fahrgastzahlen beziehen, und beinhaltet bezogen auf das zu erreichende Jahresergebnis eine nachhaltige Komponente. Die Höhe dieser Vergütung kann bis zu 15 % des Grundjahresgehalts betragen.

Die Mitglieder des Vorstandes haben Anspruch auf Ruhegehalts- und Hinterbliebenenversorgung. Herr Kerber hat Anspruch auf Erstattung der von ihm entrichteten Beiträge für die Kranken- und Pflegeversicherung. Herr Schlotzhauer hat Anspruch auf Beihilfe nach beamtenrechtlichen Grundsätzen zu eventuell anfallenden Krankheitskosten für sich, seinen Ehepartner und seine Kinder. Die Höhe des monatlichen Anspruchs der Ruhegehaltsbezüge beträgt für Herrn Kerber bis zu 68 % der leistungsunabhängigen Grundvergütung, wobei Ansprüche aus der gesetzlichen Rentenversicherung angerechnet werden. Bei Herrn Schlotzhauer beträgt die Höhe des monatlichen Anspruchs 75 % der leistungsunabhängigen Grundvergütung unter Anrechnung von Ansprüchen aus der gesetzlichen Rentenversicherung. Die aus diesen Regelungen resultierende Pensionsrückstellung wurde nach der Projected Unit Credit Methode ermittelt. Unter Berücksichtigung der Veränderung des Rechnungszinses auf 4,01 % (Vorjahr 3,89 %) wurden der Rückstellung im Geschäftsjahr für Herrn Gisbert Schlotzhauer 166.890,00 Euro und für Herrn Andreas Kerber 174.520,00 Euro zugeführt. Der Anspruch auf Ruhegehalts- und Hinterbliebenenversorgung bei den Vorstandsmitgliedern entsteht – außer in den Fällen der Dienstunfähigkeit und des Todes – auch bei einer vorzeitigen oder regulären Beendigung des Vorstandsvertrages. Die daraus resultierenden jährlichen erfolgsunabhängigen Bezüge betragen für Herrn Schlotzhauer bei Erreichen des Pensionsalters derzeit 174.320,00 Euro und für Herrn Kerber 158.050,00 Euro. Bei einer vorzeitigen oder regulären Beendigung des Vorstandsvertrages und vor Erreichen des Pensionsalters von Herrn Schlotzhauer betragen die jährlichen Bezüge derzeit 174.320,00 Euro. Für Herrn Schlotzhauer beträgt der aus der vorgenannten Regelung resultierende Barwert 2.899.000,00 Euro. Für Herrn Kerber beträgt der Barwert 581.000,00 Euro.

Aufsichtsratsvergütung

Die Vergütung des Aufsichtsrates wurde in der Hauptversammlung beschlossen und ist in § 11 der Satzung geregelt. Neben der Grundvergütung von 130,00 Euro pro Monat erhalten die Mitglieder zum Ersatz ihrer Auslagen ein Sitzungsgeld von 200,00 Euro pro Aufsichtsrats- beziehungsweise Ausschusssitzung. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Grundvergütung. Eine erfolgsabhängige Bezahlung ist aufgrund der Eigentümerstruktur nicht vorgesehen.

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

	Grundvergütung Euro	Sitzungsgeld Euro	Gesamt Euro
Thomas Eiskirch, Bochum	3.120,00	1.800,00	4.920,00
Aydogan Arslan, Bochum	1.560,00	1.000,00	2.560,00
Christine Behle, Berlin	1.560,00	800,00	2.360,00
Jörg Filter, Hattingen bis 31.12.2016	1.560,00	1.000,00	2.560,00
Heinz-Dieter Fleskes, Bochum	1.560,00	1.400,00	2.960,00
Martin Harter, Dortmund	1.560,00	1.400,00	2.960,00
Gerd Langbein, Gelsenkirchen	1.560,00	1.400,00	2.960,00
Gerhard Mette, Bochum	1.560,00	1.200,00	2.760,00
Margret Schneegans, Gelsenkirchen	1.560,00	1.800,00	3.360,00
Jürgen Schirmer, Bochum	1.560,00	800,00	2.360,00
Dieter Schumann, Bochum	2.340,00	1.400,00	3.740,00
Guido Tann, Gelsenkirchen bis 26.08.2016	1.040,00	800,00	1.840,00
Christina Totzeck, Gelsenkirchen ab 26.08.2016	650,00	800,00	1.450,00
	21.190,00	15.600,00	36.790,00

VI. Erklärung zur Unternehmensführung

Eine Erklärung zur Unternehmensführung wurde im Dezember 2016 unter www.bogestra.de im Abschnitt Investor Relations veröffentlicht.