

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft Lagebericht 2017

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die BOGESTRA 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. Die Gesellschaft war börsennotiert. Im Jahr 2016 erfolgte das 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 den ihr übertragenen öffentlichen Zweck nachhaltig erfüllt.

II. Wirtschaftsbericht

1. Rahmenbedingungen

Die in den Vorjahren zu verzeichnende stabile Konjunktur und Arbeitsmarktlage, verbunden mit niedrigen Zinsen und stabilen Kraftstoffpreisen, kennzeichneten auch das Geschäftsjahr 2017. Im Hinblick auf die Fahrgastentwicklung bei einer nahezu gleichbleibenden Einwohnerzahl ergaben sich gegenläufige Potenziale. Einerseits ist die Zahl der Studierenden unverändert hoch, andererseits sind bei bestimmten Ticketarten bzw. Bezugsberechtigungen stark rückläufige Tendenzen zu erkennen.

Insgesamt ergeben sich im Bedienungsgebiet der BOGESTRA konstante Umfeldbedingungen für den ÖPNV.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und des Geschäftsergebnisses

Ein **zufriedenstellender Geschäftsverlauf** charakterisiert das Jahr 2017. Die Fahrgastzahlen lagen leicht unter denen des Vorjahres. Damit konnte die zum 1. Januar 2017 erfolgte Preisanhebung nicht vollständig am Markt umgesetzt werden. Das weiterhin negative Ergebnis nach Steuern stieg auf -58,11 Mio. Euro (Vorjahr -56,78 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 -58,30 Mio. Euro (Vorjahr -56,99 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 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.

Auch im Jahr 2017 nahm die BOGESTRA ihre Verantwortung für die Region wahr.

Im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements unterstützen wir Ordnungspartnerschaften und Träger von karitativen Einrichtungen für die Bürgerinnen und Bürger in Bochum und Gelsenkirchen. Der überwiegende Teil wird dabei in Form von Sachleistungen erbracht. Bei Veranstaltungen wie beispielsweise dem Zeltfestival Ruhr treten wir als Kooperationspartner auf und übernehmen im Rahmen von Kombiticketvereinbarungen die Beförderung der Besucher.

5. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Ertragslage

Fahrgäste

Für das Geschäftsjahr 2017 haben wir im Bedienungsgebiet der BOGESTRA einen Anstieg der Fahrgastzahlen in einem Korridor von 1,00 % erwartet. Mit einem Rückgang von 1,27 Mio. (0,86 %) auf **145,1 Mio.** wurde ein Zielwert geringfügig unterhalb des Planungskorridors erreicht. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrten pro Einwohner im Bedienungsgebiet ist insbesondere infolge der gesunkenen Fahrgastzahlen im Bereich der Schwerbehinderten zum Vorjahr (165) auf 164 gesunken.

Leistungsangebot

Aufgrund nachfragebedingter Anpassungen und im Vorjahresvergleich gesunkener Umleitungsverkehre als Folge von Rücknahmen von Brückensperrungen sank das quantitative Leistungsangebot um 0,10 Mio. auf 25,06 Mio. Nutzzug-/Wagen-km. Hingegen stiegen die Platz-km um 2,74 Mio. auf 3.094,71 Mio. Platz-km. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Leistungsangebot konnten daher begrenzt werden.

Umsatzerlöse

Auf der Einnahmeseite waren Steigerungen um 3,87 Mio. Euro (3,03 %) auf **131,50 Mio. Euro** zu verzeichnen.

Aufgrund eines festzustellenden Rückgangs von schwerbehinderten Menschen mit Freifahrtberechtigung sowie von Rückgängen im Barsortiment und weiterhin sinkenden Schülerzahlen konnte die zum 1. Januar 2017 erfolgte Tarifanpassung von 2,3 % nur zu 1,6 % aus reinen Ticketverkäufen am Markt durchgesetzt werden. Die durch die Neubaumaßnahmen an den zentralen Omnibusbahnhöfen in Bochum und Gelsenkirchen einhergehenden Einschränkungen haben den Trend unterstützt.

Bei dem SozialTicket bzw. MeinTicket ist ein Anstieg der Verkaufszahlen um 5,2 % zu verzeichnen. Inklusive des Mindereinnahmenausgleichs sind im Ergebnis die Erwartungen an die Umsatzentwicklung nahezu vollständig erfüllt worden.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge weisen einen Anstieg um 0,84 Mio. Euro auf 10,85 Mio. Euro (Vorjahr 10,01 Mio. Euro) auf. Ursächlich hierfür ist der Anstieg im Bereich der Erträge aus Zuwendungen gemäß § 11 (2) ÖPNVG NW (sog. ÖPNV-Pauschale).

Materialaufwand

Der **Materialaufwand stieg um 1,58 Mio. Euro** auf 39,08 Mio. Euro. Gestiegenen Materialaufwendungen im Bereich des allgemeinen Materialverbrauchs, des Materialverbrauchs bei Eigenverbrauch, der Dienstkleidung, der Unternehmer- und

Dienstleistungen von Fremdunternehmen sowie der Reparatur und Wartung von Strecken standen Rückgänge im Bereich des Dieselöls gegenüber.

Personalaufwand

Beim Personalaufwand sind infolge der zum 1. Februar 2017 wirksamen Anhebung der tariflichen Entgelte um durchschnittlich 2,35 % planmäßige Anstiege zu verzeichnen. Bei einem leichten Anstieg des durchschnittlichen Gesamtpersonalbestandes stiegen die Gesamtpersonalkosten um 1,93 % auf 118,62 Mio. Euro (Vorjahr 116,37 Mio. Euro). Der Aufwand für die Altersversorgung und die Unterstützung der Beschäftigten betrug 8,99 Mio. Euro (Vorjahr 8,18 Mio. Euro).

Der Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand **sank auf 59,0 %** (Vorjahr 59,5 %).

Der **Personalstand erhöhte sich stichtagsbezogen** zum 31. Dezember 2017 um 41 Beschäftigte auf 2.239 (Vorjahr 2.198). Zum Jahresende waren im Unternehmen **117 Auszubildende** (Vorjahr 114) tätig.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Zu verzeichnen war ein **Rückgang um 0,19 Mio. Euro** auf 20,92 Mio. Euro (Vorjahr 21,11 Mio. Euro). Anstiege im Bereich der sonstigen Unternehmer- und Dienstleistungen, der Aufwendungen für die Gesundheitsfürsorge und der Aus- und Fortbildungen wurden kompensiert durch den Rückgang der Aufwendungen für Gutachten und Beratertätigkeiten sowie der Abschreibungen auf Forderungen. Im Vorjahr ergab sich dort ein hoher Aufwand für Beratertätigkeiten für den Squeeze-out und für Fragestellungen zu den Abschreibungen auf Forderungen für den Schwerbehindertenausgleich der Jahre 2013 und 2014.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der um 1,09 Mio. Euro auf **7,28 Mio. Euro** gestiegene **Zinsaufwand** ist im Wesentlichen auf den gesunkenen Rechnungszinssatz für Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen für zukünftige Verpflichtungen betrug 2,08 Mio. Euro (Vorjahr 0,3 Mio. Euro). Finanzierungskosten aus der Investitionstätigkeit beliefen sich auf 5,19 Mio. Euro (Vorjahr 5,87 Mio. Euro).

Gesamtaufwand

Der **Gesamtaufwand** erhöhte sich um **2,91 %** (5,68 Mio. Euro) auf 201,17 Mio. Euro. Der **Kostendeckungsgrad stieg**, ohne Berücksichtigung des Ergebnisabführungsvertrages, auf 71,02 % (Vorjahr 70,85 %) an.

Mit einem Unternehmensergebnis von **-58,30 Mio. Euro** wurde das geplante Unternehmensergebnis von **-58,40 Mio. Euro** positiv übertroffen.

Finanz- und Vermögenslage

Finanzlage

Im Berichtsjahr wurden bestehende Darlehen planmäßig in Höhe von **10,67 Mio. Euro getilgt**. Für die Beschaffung von Variobahnen als Ersatz für die NF6D-Niederflurstraßenbahnen wurde ein Darlehen in Höhe von 14,81 Mio. Euro und für das elektronische Stellwerk der U35 CampusLinie ein Darlehen in Höhe von 7,50 Mio. Euro aufgenommen. Die Liquidität war jederzeit gesichert.

Die Entwicklung des Finanzmittelbestands wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt:

Kapitalflussrechnung	2017	2016
	TEuro	TEuro
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-25.874	-35.036
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-45.983	-51.469
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	72.505	80.812
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	648	-5.693
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode (flüssige Mittel)	11.401	17.094
Finanzmittelbestand am Ende der Periode (flüssige Mittel)	12.049	11.401

Vermögenslage

Die Auswirkungen der unvermindert hohen Investitionstätigkeit führten zu einem **Anstieg des Anlagevermögens** um 21,89 Mio. Euro auf 270,53 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung des **geringen Rückgangs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Vermögensgegenstände** um 0,39 Mio. Euro ergab sich insgesamt ein Anstieg der Bilanzsumme auf 303,09 Mio. Euro.

Die Passivseite ist im Wesentlichen gekennzeichnet durch den **Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** um 11,65 Mio. Euro, einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 11,63 Mio. Euro sowie einen **Anstieg der Rückstellungen** um 5,50 Mio. Euro. Teilweise kompensiert wurde der Anstieg durch den Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 6,90 Mio. Euro.

Das Anlagevermögen ist überwiegend durch Eigenkapital und langfristig zur Verfügung stehendes Fremdkapital gedeckt. Die **Eigenkapitalquote sank** infolge der Aufnahme von Darlehen auf 16,73 % (Vorjahr 18,02 %).

Investitionen

2017 wurden 15 Variobahnen im Wert von 38,2 Mio. Euro – aus der Gesamtbeschaffung von 42 Variobahnen – in Betrieb genommen. Weiterhin wurden acht Fahrtreppen (Bochum, Herne, Gelsenkirchen) in Höhe von 2.045 TEuro (mit 1.168 TEuro durch den VRR gefördert) und 22 E-PKW im Wert von 0,5 Mio. Euro angeschafft sowie die Ladeinfrastruktur um 30 weitere Ladepunkte erweitert.

Mit **Bruttoinvestitionen im Jahr 2017 von 45,87 Mio. Euro** wurden innerhalb der letzten zehn Jahre nahezu 402 Mio. Euro brutto in die Zukunft des Unternehmens investiert. Für die Investitionen im Jahr 2017 wurden **9,1 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 2018 erwarten wir ein Umsatzwachstum von ca. 2,0 % gegenüber den Werten des Vorjahres. Die Basis dieser Umsatzsteigerung bildet die mittlere Tarifierhöhung zum 1. Januar 2018 in Höhe von 1,9 %, verbunden mit der Erwartung stabiler Fahrgastzahlen. Gleichzeitig sind weiterhin Anstiege bei den tariflichen Entgelten und dem Aufwand für Instandhaltungen sowie beim Zins- und Abschreibungsaufwand zu erwarten.

Für das Geschäftsjahr 2018 wird daher ein Unternehmensergebnis von **-58,4 Mio. Euro** angestrebt, welches durch den bestehenden Gewinnabführungsvertrag von der Holding für Versorgung und Verkehr GmbH Bochum auszugleichen wäre.

Der Lagebericht und die Bestandteile des Jahresabschlusses enthalten Aussagen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der BOGESTRA 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 fünf Gesellschaften sowie Forderungen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Kundenbeförderung und der Erstellung und Beschaffung von betriebstechnischer Ausrüstung, Fahrzeugen und sonstigem Anlagevermögen. Hinsichtlich des Bestands an eigenen Aktien verweisen wir auf den Anhang.

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 29 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 2018 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 1,9 % angehoben und damit ein Anstieg der nutzerorientierten Finanzierung

ermöglicht. Die Folgen der rückläufigen Schülerzahlen im Bedienungsgebiet können nicht durch den Anstieg der 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.

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

Das Spektrum von Beteiligungen der BOGESTRA an anderen Unternehmen ist größer geworden. Seit dem 1. Dezember 2017 ist die BOGESTRA Anteilseigner des Unternehmens rku.it GmbH mit Sitz in Herne.

rku.it berät und unterstützt fast ausschließlich Firmen der öffentlichen Hand bei der Umstellung, Einführung oder Optimierung von IT-Systemen und IT-Anwendungen und hat bereits zahlreiche Kunden aus den Bereichen kommunale Verwaltung, Energieversorgung und Nahverkehr. Die rku.it-Fachleute werden sich ab 2018 bei der Einführung und Umsetzung von SAP bei der BOGESTRA einbringen. SAP soll in den nächsten Jahren die

bisher genutzten Systeme ersetzen und so dafür sorgen, dass in erster Linie das Finanz- und Rechnungswesen, die Materialwirtschaft und die Auftragsabwicklung schnell, effizient und umfassend sowie ohne überflüssige Schnittstellen oder doppelte Vorhaltung auf alle erforderlichen Daten zugreifen können.

Der weitere Ausbau der Elektromobilität über Straßen- und Stadtbahnen und bzw. E-Pkw hinaus war im Berichtsjahr ein wichtiges Thema. Beginnend ab dem Jahr 2018 soll der Einstieg in die Elektromobilität im Busbereich erfolgen. Der Handlungsbedarf liegt angesichts drohender Fahrverbote und der Diskussion um Grenzwertüberschreitungen bei Diesel-Pkw auf der Hand, sodass von der Bundesregierung ein Sofortprogramm „Saubere Luft 2017–2020“ angekündigt wurde. Um E-Busse auf ihre Einsatzfähigkeit im Alltag testen zu können, ist vorgesehen, jeweils eine Buslinie in Bochum und Gelsenkirchen mit E-Bussen zu bedienen. Vor dem Hintergrund wird sich die BOGESTRA als Vorreiter beim Einsatz neuer Technik präsentieren. Darüber hinaus wird die Modernisierung der Busflotte mit Euro-6-Fahrzeugen fortgesetzt. Insgesamt 23 Gelenkbusse mit Euro-6-Motoren wurden für das Jahr 2018 bestellt. Die Auslieferung hat Ende März 2018 begonnen.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden die Erneuerung des Fahrzeugparks mit der Inbetriebnahme von 15 weiteren Straßenbahnen des Typs Variobahn sowie 22 E-Pkw 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.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2017 wurde der Auftrag zur Erneuerung der Stellwerktechnik für die U35 CampusLinie vergeben und ein Darlehen in Höhe von 25 Mio. Euro aufgenommen, von dem 7,5 Mio. Euro ausbezahlt sind. 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.

Die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) ist seit November 2017 fester Partner der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR). Durch eine engere Verflechtung von VER und BOGESTRA soll das Ziel, den ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis wirtschaftlicher und zukunftsfähig zu gestalten, weiter intensiv verfolgt werden. So wurden bereits gemeinsame Projekte auf den Weg gebracht, zum Beispiel eine Ausschreibung zur Fahrgastinformation ITCS.

Mit der Unterzeichnung wesentlicher Unternehmensverträge zwecks Umsetzung der EU-rechtlichen Vorgaben für die Direktvergabe von Verkehrsleistungen wurde ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Fortführung der Direktvergabe von Verkehrsleistungen ab 2019 an die BOGESTRA erreicht. Unter anderem wurde ein Beherrschungsvertrag zwischen der Bochum-Gelsenkirchener Bahngesellschaft mbH und der BOGESTRA im März 2018 unterzeichnet. Danach erfolgte die Vorabbekanntmachung der beabsichtigten Direktvergabe an die BOGESTRA im EU-Amtsblatt.

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. Nachdem der Rechnungszins für die langfristigen Pensionsrückstellungen im Vorjahr durch die gesetzliche Änderung (seit 2016 Verwendung des Zehnjahresdurchschnitts) einmalig stabilisiert wurde, ist im Berichtsjahr der Rechnungszinssatz nun wieder abgesunken. Bei anhaltender Niedrigzinsphase wird dieser nach den aktuellen Prognosen auch weiterhin absinken, sodass dadurch stetige Anstiege bei den Aufwendungen für die Pensionsrückstellungen die Folge sind. Unter Anwendung eines Rechnungszinses von 3,68 % (Vorjahr 4,01 %) war ein Anstieg bei den Pensionsrückstellungen um 3.042 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 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 4,59 %, sodass das Unternehmen eine Abgeltung von brutto 5,233 Mio. Euro erhält. Sollte der individuelle Erstattungssatz weiterhin sinken oder gar durch gesetzliche Regelung auf den im Bundesland NRW zurzeit festgelegten Satz von 3,54 % sinken, hätte dies eine Reduktion von 1,20 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 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				Jörg Filter			
	Vorstand Finanzen und Kunde				Vorstand Personal, Kommunikation und Fahrzeuge				Vorstand Betrieb und Infrastruktur			
	2016	2017	Min	Max	2016	2017	Min	Max	2016	2017	Min	Max
Festvergütung	231.303	237.209			231.303	237.209			-	190.457		
Neben- leistungen	21.357	23.744			19.225	20.557			-	19.309		
Summe	252.660	260.953			250.528	257.766			-	209.766		
Einjährige variable Vergütung	34.360	35.582	0	35.582	34.360	35.582	0	35.582	-	28.569	0	28.569
Mehrjährige variable Vergütung												
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)												
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)												
Summe	287.020	296.535			284.888	293.348			-	238.335		
Versorgungs- aufwand	174.520	236.975			166.890	88.561			-	171.224		
Gesamtver- gütung	461.540	533.510			451.778	381.909			-	409.559		

Zufluss	Andreas Kerber		Gisbert Schlotzhauer		Jörg Filter	
	Vorstand Finanzen und Kunde		Vorstand Personal, Kommunikation und Fahrzeuge		Vorstand Betrieb und Infrastruktur	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Festvergütung	237.209	231.303	237.209	231.303	190.457	-
Neben- leistungen	23.744	21.357	20.557	19.225	19.309	-
Summe	260.953	252.660	257.766	250.528	209.767	-
Einjährige variable Vergütung	34.360	29.752	34.360	29.752		-
Mehrjährige variable Vergütung						-
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)						
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)						
Summe	295.313	282.412	292.126	280.280	209.767	-
Versorgungs- aufwand	236.975	174.520	88.561	166.890	171.224	-
Gesamtver- gütung	532.288	456.932	380.687	447.170	380.991	-

Die Prüfung der Vergütungsstruktur des Vorstands der BOGESTRA 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 und Herr Filter haben Anspruch auf Erstattung der von ihnen 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 Festvergütung, wobei Ansprüche aus der gesetzlichen Rentenversicherung angerechnet werden. Bei Herrn Schlotzhauer beträgt die Höhe des monatlichen Anspruchs 75 % der leistungsunabhängigen Festvergütung unter Anrechnung von Ansprüchen aus der gesetzlichen Rentenversicherung. Herr Filter hat erstmalig nach einer fünfjährigen Amtszeit, mithin ab dem 1. Januar 2022, Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Bei Herrn Filter würde die Höhe des monatlichen Anspruchs zum 31.12.2021 55% des maßgeblichen Entgelts betragen. Versorgungsleistungen, die das Vorstandsmitglied aus der gesetzlichen Rentenversicherung erhält, werden auf die Alters- und Hinterbliebenenversorgung angerechnet.

Die aus diesen Regelungen resultierende Pensionsrückstellung wurde nach der Projected Unit Credit Methode ermittelt. Unter Berücksichtigung der Veränderung des Rechnungszinses auf 3,68 % (Vorjahr 4,01 %) wurden der Rückstellung im Geschäftsjahr für Herrn Gisbert Schlotzhauer 88.561,00 Euro, für Herrn Andreas Kerber 236.975,00 Euro und für Herrn Jörg Filter 171.224,00 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 177.907,00 Euro, für Herrn Kerber 161.302,00 Euro und für Herrn Filter 129.511,00 Euro. Bei einer vorzeitigen oder regulären Beendigung des Vorstandsvertrages und vor Erreichen des Pensionsalters von Herrn Schlotzhauer betragen die jährlichen Bezüge derzeit 177.907,00 Euro. Für Herrn Schlotzhauer beträgt der aus der vorgenannten Regelung resultierende Barwert 2.988.000,00 Euro. Für Herrn Kerber beträgt der Barwert 818.000,00 Euro. Für Herrn Filter beträgt der Barwert 171.224,00 Euro.

Aufsichtsratsvergütung

Die Vergütung des Aufsichtsrats 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 Aufsichtsratsbeziehungswise 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	1.600,00	4.720,00
Aydogan Arslan, Bochum	1.560,00	1.600,00	3.160,00
Frank Baranowski, Gelsenkirchen ab 14.07.2017	780,00	200,00	980,00
Christine Behle, Berlin	1.560,00	1.147,10	2.707,10
Heinz-Dieter Fleskes, Bochum	1.560,00	1.400,00	2.960,00
Udo Lochmann, Herten ab 14.07.2017	780,00	800,00	1.580,00
Alexandra Medzech, Bochum ab 14.07.2017	780,00	600,00	1.380,00
Jürgen Schirmer, Bochum	1.560,00	1.000,00	2.560,00
Dirk Schmidt, Bochum ab 14.07.2017	780,00	600,00	1.380,00
Margret Schneegans, Gelsenkirchen	1.560,00	2.000,00	3.560,00
Dieter Schumann, Bochum	2.340,00	1.800,00	4.140,00
Christina Totzeck, Gelsenkirchen	1.560,00	1.400,00	2.960,00
Martin Harter, Dortmund bis 14.07.2017	910,00	600,00	1.510,00
Gerd Langbein, Gelsenkirchen bis 14.07.2017	910,00	600,00	1.510,00
Gerhard Mette, Bochum bis 14.07.2017	910,00	600,00	1.510,00
	<hr/> 20.670,00	<hr/> 15.947,10	<hr/> 36.617,10

VI. Erklärung zur Unternehmensführung

Eine Erklärung zur Unternehmensführung wurde im Dezember 2017 unter <http://www.bogestra.de/ueber-uns/investor-relations.html> veröffentlicht.