

# **Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft Lagebericht 2018**

## **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.

### **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**

Das Geschäftsjahr 2018 war erneut durch eine positive Wirtschaftslage geprägt. In Verbindung mit einer niedrigen Inflation und einer weiteren Verbesserung des Arbeitsmarktes im Bedienungsgebiet sowie der Diskussion um anstehende Fahrverbote für ältere Diesel PKW, ergaben sich gegenläufige Potenziale für die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr. Einerseits ist die Zahl der Studierenden unverändert hoch, andererseits sind bei bestimmten Ticketarten, wie beispielsweise dem SozialTicket bzw. MeinTicket, Rückgänge oder Wechseltendenzen in andere, vielmals günstigere Ticketarten zu erkennen. Im Geschäftsjahr 2018 wurde zwischen der Bochum-Gelsenkirchener Bahngesellschaft mbH und der BOGESTRA ein Beherrschungsvertrag abgeschlossen und damit ein weiterer rechtlicher Baustein zur Erfüllung der Vorgaben an eine Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007 umgesetzt.

### **2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und des Geschäftsergebnisses**

Ein insgesamt **zufriedenstellender Geschäftsverlauf** charakterisiert das Jahr 2018. Die Fahrgastzahlen lagen leicht unter denen des Vorjahres. Damit konnte die zum 1. Januar 2018 erfolgte Preisanhebung nicht vollständig am Markt umgesetzt werden. Das weiterhin negative Ergebnis nach Steuern stieg auf -58,22 Mio. Euro (Vorjahr -58,11 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 -58,41 Mio. Euro (Vorjahr -58,30 Mio. Euro) ausgeglichen. Die weiteren Schritte zur Umsetzung der Direktvergabe an die BOGESTRA sind planmäßig verlaufen. Die Beschlussfassung über die Direktvergabe in den Räten Bochum und Gelsenkirchen ist für April 2019 vorgesehen, so dass die Betriebsaufnahme nach dem neuen Regime ab dem 1. Juli 2019 erfolgen kann.

### **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 2018 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 2018 haben wir im Bedienungsgebiet der BOGESTRA stabile Fahrgastzahlen in einem Korridor von 1,00 % erwartet. Mit einem Rückgang von 2,48 Mio. (1,71 %) auf **142,6 Mio.** wurde ein Wert unterhalb des Planungskorridors erreicht. Insgesamt sind Rückgänge bei den Fahrgastzahlen in unterschiedlichen Ausprägungen im Verbundraum des VRR zu verzeichnen, was deutlich unterstreicht, dass das Ticketsortiment nicht mehr die Attraktivität für potentielle Neukunden aufweist und insbesondere die flexiblen, digitalen und mobilen Angebote deutlich verstärkt werden müssen. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrten pro Einwohner im Bedienungsgebiet ist infolge der gesunkenen Fahrgastzahlen insbesondere im Bereich der beförderten Schwerbehinderten zum Vorjahr (164) auf 161 gesunken.

#### Leistungsangebot

Aufgrund nachfragebedingter Anpassungen, des Pilotprojektes für ein Pendlerangebot im 5-Minuten-Takt auf der Linie 302 in Gelsenkirchen und im Vorjahresvergleich gestiegener Umleitungsverkehre als Folge von Baustellen, Brückensperrungen sowie Veranstaltungen stieg das quantitative Leistungsangebot um 0,22 Mio. auf 25,28 Mio. Nutzzug-/Wagen-km. Ebenso stiegen die Platz-km um 70,23 Mio. auf 3.164,94 Mio. Platz-km.

#### Umsatzerlöse

Auf der Einnahmeseite waren Steigerungen um 3,48 Mio. Euro (2,65 %) auf **134,98 Mio. Euro** zu verzeichnen.

Aufgrund eines weiteren Rückgangs von schwerbehinderten Menschen mit Freifahrtberechtigung sowie weiterhin sinkenden Schülerzahlen konnte die zum 1. Januar 2018 erfolgte Tarifierung von 1,9 % nur zu 1,7 % aus reinen Ticketverkäufen am Markt durchgesetzt werden. Die durch die Baumaßnahmen an zentralen Verknüpfungspunkten in Bochum und Gelsenkirchen einhergehenden Einschränkungen haben den Trend unterstützt.

Bei dem SozialTicket bzw. MeinTicket ist ein Rückgang der Verkaufszahlen um 12,2 % zu verzeichnen, der weitestgehend durch die kontinuierlich positive Entwicklung des Semestertickets sowie des Barsegments kompensiert werden konnte. Die Erwartungen an die Umsatzentwicklung konnten in der Gesamtschau größtenteils erfüllt werden.

#### Sonstige betriebliche Erträge

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** weisen einen Anstieg um 2,55 Mio. Euro auf **13,40 Mio. Euro** (Vorjahr 10,85 Mio. Euro) auf. Ursächlich hierfür ist insbesondere der Verkauf von 14 NF6D Stadtbahnwagen in Höhe von 1,15 Mio. Euro sowie die Rückstellungsauflösung von Entgeltverpflichtungen in Höhe von 1,54 Mio. Euro.

## **Materialaufwand**

Der **Materialaufwand** stieg um **1,07 Mio. Euro** auf 40,14 Mio. Euro insbesondere im Bereich der Reparatur und Wartung von Strecken.

## **Personalaufwand**

Beim **Personalaufwand** sind infolge der zum 1. März 2018 wirksamen Anhebung der tariflichen Entgelte um durchschnittlich 3,19 % planmäßige Anstiege zu verzeichnen. Bei einem leichten Anstieg des durchschnittlichen Gesamtpersonalbestandes stiegen die Gesamtpersonalkosten um 2,97 % auf **122,14 Mio. Euro** (Vorjahr 118,62 Mio. Euro). Der Aufwand für die Altersversorgung und die Unterstützung der Beschäftigten betrug 9,15 Mio. Euro (Vorjahr 8,99 Mio. Euro).

Der Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand **sank auf 58,4 %** (Vorjahr 59,0 %).

Der **Personalstand erhöhte sich stichtagsbezogen** zum 31. Dezember 2018 um 81 Beschäftigte auf 2.320 (Vorjahr 2.239). Zum Jahresende waren im Unternehmen **123 Auszubildende** (Vorjahr 117) tätig.

## **Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Zu verzeichnen war ein **Rückgang** um 0,15 Mio. Euro auf **20,77 Mio. Euro** (Vorjahr 20,92 Mio. Euro).

## **Zinsen und ähnliche Aufwendungen**

Der Anstieg des **Zinsaufwands** um 0,72 Mio. Euro auf **8,00 Mio. Euro** ist im Wesentlichen auf den gesunkenen Rechnungszinssatz für Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen für zukünftige Verpflichtungen betrug 3,26 Mio. Euro (Vorjahr 2,08 Mio. Euro). Finanzierungskosten aus der Investitionstätigkeit beliefen sich auf 4,74 Mio. Euro (Vorjahr 5,19 Mio. Euro).

## **Gesamtaufwand**

Der **Gesamtaufwand** erhöhte sich um **3,51 %** (7,06 Mio. Euro) auf 208,22 Mio. Euro. Der **Kostendeckungsgrad stieg**, ohne Berücksichtigung des Ergebnisabführungsvertrages, auf 71,95 % (Vorjahr 71,02 %) an.

Mit einem Unternehmensergebnis von **-58,41 Mio. Euro** wurde das geplante Unternehmensergebnis von **-58,40 Mio. Euro** erreicht.

## Finanz- und Vermögenslage

### Finanzlage

Im Berichtsjahr wurden bestehende Darlehen planmäßig in Höhe von **13,41 Mio. Euro getilgt**. Für die Beschaffung von acht Variobahnen wurde ein Darlehen in Höhe von 10,45 Mio. Euro, für die Beschaffung von 23 Gelenkbussen ein Darlehen in Höhe von 7,20 Mio. Euro und für das elektronische Stellwerk der U35 CampusLinie ein Darlehen in Höhe von 10,0 Mio. Euro (Vorjahr 7,50 Mio. Euro) aufgenommen. Die Liquidität war jederzeit gesichert.

Die Entwicklung des Finanzmittelbestands wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt:

<b>Kapitalflussrechnung</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>TEuro</b>	<b>TEuro</b>
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-45.900	-25.874
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-46.884	-45.984
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	83.917	72.505
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	-8.867	647
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode (flüssige Mittel)	12.048	11.401
Finanzmittelbestand am Ende der Periode (flüssige Mittel)	3.181	12.048

### Vermögenslage

Die Auswirkungen der unvermindert hohen Investitionstätigkeit führten zu einem **Anstieg des Anlagevermögens** um 27,03 Mio. Euro auf 297,57 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung des **Rückgangs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Vermögensgegenstände** um 2,83 Mio. Euro sowie des **Rückgangs der flüssigen Mittel** um 8,87 Mio. Euro ergab sich insgesamt ein Anstieg der Bilanzsumme auf 318,91 Mio. Euro.

Die Passivseite ist im Wesentlichen gekennzeichnet durch den **Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** um 26,24 Mio. Euro sowie einen **Anstieg der Rückstellungen** um 2,72 Mio. Euro. Teilweise kompensiert wurde der Anstieg durch den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 11,72 Mio. Euro und der sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 1,51 Mio. Euro.

Das Anlagevermögen ist überwiegend durch Eigenkapital und langfristig zur Verfügung stehendes Fremdkapital gedeckt. Die **Eigenkapitalquote sank** infolge der Aufnahme von Darlehen auf 15,91 % (Vorjahr 16,73 %).

### Investitionen

In 2018 wurden weitere acht Variobahnen im Wert von 22,9 Mio. Euro – aus der Gesamtbeschaffung von 42 Variobahnen – in Betrieb genommen.

Die Busflotte wurde mit 7,8 Mio. Euro um 23 Niederflur-Gelenkbusse der neuesten Dieselseltechnologie, Typ Mercedes-Benz CITARO 0 530 G, erneuert.

Mit **Bruttoinvestitionen im Jahr 2018 von 47,83 Mio. Euro** wurden innerhalb der letzten zehn Jahre nahezu 412 Mio. Euro brutto in die Zukunft des Unternehmens investiert. Für die Investitionen im Jahr 2018 wurden **4,0 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 2019 erwarten wir ein Umsatzwachstum von ca. 2,0 % gegenüber den Werten des Vorjahres. Die Basis dieser Umsatzsteigerung bildet die mittlere Tarifierhöhung zum 1. Januar 2019 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 2019 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.

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. Die Fahrzeuge werden sukzessive mit der Auslieferung der neuen Stadler Variobahnen aus dem Betrieb genommen und veräußert.

Die fortlaufende Überprüfung des Risikomanagements ergab darüber hinaus keine Veränderung der Risikoposition.

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**

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 auf 150 Mio. Euro p. a. festgeschrieben. Im Hinblick auf die Notwendigkeit der Finanzierung von Erneuerungsinvestitionen in die Infrastruktur sind in dem vorliegenden Gesetzesentwurf des ÖPNVG NRW nunmehr Fördertatbestände enthalten. Bei der finanziellen Ausstattung der Fördertöpfe ist abzuwarten, wie sich die Regelungen in der Praxis bewähren und wie die erforderlichen Erneuerungen der ortsfesten und mobilen Infrastruktur finanziert werden können.

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 2019 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 1,9 % angehoben und damit ein Anstieg der nutzerorientierten Finanzierung ermöglicht. Allerdings sind die Auswirkungen der rückläufigen Schülerzahlen und

rückläufigen Bezugsberechtigungen beim SozialTicket bzw. MeinTicket im Bedienungsgebiet zunehmend feststellbar und können gegenwärtig nicht durch Zuwächse im weiteren Ticketsortiment oder dem elektronischen Vertrieb kompensiert werden.

### **Finanzierungsrisiken**

Aufgrund der Vorfinanzierung von Fördergeldern, die zwar der Höhe nach verbindlich zugesagt sind, deren Auszahlungszeitpunkt jedoch nicht feststeht, könnten ungeplante Finanzierungskosten anfallen.

### **Preisänderungsrisiken**

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 Dieselmotorenverbrauchs bei den Bussen Möglichkeiten geprüft, Energiesparsysteme in Straßenbahnen einzusetzen.

### **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.

## **2. Chancenbericht**

Die rku.it und BOGESTRA haben gemeinsam SAP S/4HANA eingeführt. Damit ist die BOGESTRA deutschlandweit eines der ersten ÖPNV-Unternehmen, das auf die neue Lösung setzt. Nach etwas mehr als 12 Monaten intensiver Zusammenarbeit wurde mit Beginn des Jahres 2019 das SAP S/4HANA-System produktiv gesetzt. Mit der Einführung von SAP S/4HANA werden nicht nur die Abläufe zur Steuerung aller unternehmerischen Aktivitäten und Prozesse optimiert, vielmehr wird die Qualität und Geschwindigkeit verbessert. Damit wurde ein weiterer, wichtiger Grundstein für ein zukunftsreiches Verkehrsunternehmen gelegt.

Der weitere Ausbau der Elektromobilität über Straßen- und Stadtbahnen und bzw. E-Pkw und der Einstieg in die Beschaffung von reinen Elektrobussen hinaus war weiterhin im Berichtsjahr ein wichtiges Thema. Der Handlungsbedarf liegt angesichts drohender Fahrverbote und der Diskussion um Grenzwertüberschreitungen bei Diesel-Pkw auf der Hand, sodass von der Bundesregierung das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017–2020“ in 2018 um 500 Millionen Euro aufgestockt hat. Vor dem Hintergrund wird sich die BOGESTRA als Vorreiter beim Einsatz neuer Technik präsentieren. Für die Umstellung der Citybusflotten von Diesel- auf Elektrobetrieb, hat die BOGESTRA im November 2018 einen Bewilligungsbescheid des Landes in Höhe von ca. 8,9 Mio. Euro für die Beschaffung von 20 elektrisch angetriebenen Linienbussen erhalten. Ein Förderbescheid des BMU steht aktuell noch aus. Mit 12 dieser zusätzlichen Elektrobusse wird jeweils eine Linie in Bochum und in Gelsenkirchen vollständig von Diesel- auf Elektrobetrieb umgestellt. 8 Elektrobusse werden flexibel eingesetzt, um zu testen welche Strecken sich besonders für den Einsatz von



Elektrobussen eignen. Die BOGESTRA nimmt so ihre Verantwortung im Klimaschutz ernst und trägt durch ihr breites ÖPNV-Angebot zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten bei.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden die Erneuerung des Fahrzeugparks mit der Inbetriebnahme von acht weiteren Straßenbahnen des Typs Variobahn sowie die Beschaffung von 23 Niederflur-Gelenkbussen mit Euro-6-Motoren, die bereits in Betrieb genommen wurden, fortgeführt.

Hierfür wurden zwei Darlehen mit einem Volumen von 17,7 Mio Euro aufgenommen.

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 und Fahrzeugleihsystemen sowie abschließbare Fahrradboxen (DeinRadschloss) 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 17,5 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 August 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 Einbindung der VER in das KÖR ITCS. Am 20. August 2018 wurde ein Konsortialvertrag zwischen BOGESTRA und VER geschlossen. Die Unterzeichnung und Anpassung des Gesellschaftsvertrags war der letzte Akt zur formellen Umsetzung des neuen Beteiligungsmodells. Demnach ist die BOGESTRA nun im Wege eines echten Pensionsgeschäfts mit 30 % an der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH beteiligt. Es ist ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der Innovationsfähigkeit und insgesamt zur Zukunftssicherung der VER. Nun können Synergien bestmöglich genutzt und zukunftsorientierte Projekte wie zum Beispiel die Einrichtung der neuen Leitstelleninfrastruktur, die u.a. eine Echtzeitinformation für die Fahrgäste ermöglicht, auf den Weg gebracht werden.

Seit Ende 2018 bietet die BOGESTRA in den ersten Straßen- und Stadtbahnen freies WLAN für ihre Fahrgäste an. Zusätzlich gibt es Hotspots an ausgewählten Haltestellen in Gelsenkirchen: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Buer, ZOB Gelsenkirchen Hauptbahnhof, Gelsenkirchen Hauptbahnhof, Heinrich-König-Platz, Musiktheater, Leipziger Straße, Bismarckstraße, Bergwerk Consolidation, Trinenkamp und ZOOM Erlebniswelt sowie die KundenCenter Buer und Gelsenkirchen. Damit unterstützt die BOGESTRA auch die „Vernetzte Stadt“ Gelsenkirchen.

### 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 in 2016 durch die gesetzliche Änderung (seit 2016 Verwendung des Zehnjahresdurchschnitts) einmalig stabilisiert wurde, ist im Berichtsjahr der Rechnungszinssatz 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 3,21 % (Vorjahr 3,68 %) war ein Anstieg bei den Pensionsrückstellungen um 4.069 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 4,21 %, sodass das Unternehmen eine Abgeltung von brutto 4,876 Mio. Euro erhält. Sollte der individuelle Erstattungssatz weiterhin sinken oder gar durch gesetzliche Regelung auf den im Bundesland NRW zurzeit festgelegten Satz von 3,53 % sinken, hätte dies eine Reduktion von 0,79 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			
	2017	2018	Min	Max	2017	2018	Min	Max	2017	2018	Min	Max
Festvergütung	237.209	244.085			237.209	244.085			190.457	200.184		
Neben- leistungen	23.744	29.896			20.557	17.589			19.309	24.783		
<b>Summe</b>	<b>260.953</b>	<b>273.981</b>			<b>257.766</b>	<b>261.674</b>			<b>209.766</b>	<b>224.967</b>		
Einjährige variable Vergütung	35.582	36.612	0	36.612	35.582	36.612	0	36.612	28.569	30.028	0	30.028
Mehrjährige variable Vergütung												
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)												
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)												
<b>Summe</b>	<b>296.535</b>	<b>310.593</b>			<b>293.348</b>	<b>298.286</b>			<b>238.335</b>	<b>254.995</b>		
Versorgungs- aufwand	236.975	251.528			88.561	192.940			171.224	264.919		
<b>Gesamtver- gütung</b>	<b>533.510</b>	<b>562.121</b>			<b>381.909</b>	<b>491.226</b>			<b>409.559</b>	<b>519.914</b>		

Zufluss	Andreas Kerber		Gisbert Schlotzhauer		Jörg Filter	
	Vorstand Finanzen und Kunde		Vorstand Personal, Kommunikation und Fahrzeuge		Vorstand Betrieb und Infrastruktur	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
	Festvergütung	244.085	237.209	244.085	237.209	200.184
Nebenleistungen	29.896	23.744	17.588	20.557	24.783	19.309
<b>Summe</b>	<b>273.981</b>	<b>260.953</b>	<b>261.673</b>	<b>257.766</b>	<b>224.967</b>	<b>209.767</b>
Einjährige variable Vergütung	31.620	34.360	31.620	34.360	25.388	-
Mehrjährige variable Vergütung						
Planbezeichnung (Planlaufzeit)						
Planbezeichnung (Planlaufzeit)						
<b>Summe</b>	<b>305.601</b>	<b>295.313</b>	<b>293.293</b>	<b>292.126</b>	<b>250.355</b>	<b>209.767</b>
Versorgungsaufwand	251.528	236.975	192.940	88.561	264.919	171.224
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>557.129</b>	<b>532.288</b>	<b>486.233</b>	<b>380.687</b>	<b>515.274</b>	<b>380.991</b>

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 3,21 % (Vorjahr 3,68 %) wurden der Rückstellung im Geschäftsjahr für Herrn Gisbert Schlotzhauer 192.940,00 Euro, für Herrn Andreas Kerber 251.528,00 Euro und für Herrn Jörg Filter 264.919 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 183.064,00 Euro, für Herrn Kerber 165.978,00 Euro und für Herrn Filter 136.125,00 Euro. Für Herrn Schlotzhauer beträgt der aus der vorgenannten Regelung resultierende Barwert 3.180.783 Euro. Für Herrn Kerber beträgt der Barwert 1.069.098 Euro. Für Herrn Filter beträgt der Barwert 436.143 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
Frank Baranowski, Gelsenkirchen	2.210,00	800,00	3.010,00
Aydogan Arslan, Bochum	1.560,00	2.000,00	3.560,00
Christine Behle, Berlin	1.560,00	800,00	2.360,00
Thomas Eiskirch, Bochum	2.600,00	1.800,00	4.400,00
Heinz-Dieter Fleskes, Bochum	1.560,00	1.000,00	2.560,00
Udo Lochmann, Herten	1.560,00	1.400,00	2.960,00
Alexandra Medzech, Bochum	1.560,00	1.200,00	2.760,00
Jürgen Schirmer, Bochum	1.560,00	1.000,00	2.560,00
Dirk Schmidt, Bochum	1.560,00	1.200,00	2.760,00
Margret Schneegans, Gelsenkirchen	1.560,00	1.800,00	3.360,00
Dieter Schumann, Bochum	2.340,00	2.000,00	4.340,00
Christina Totzeck, Gelsenkirchen	1.560,00	1.200,00	2.760,00
	<hr/> 21.190,00	<hr/> 16.200,00	<hr/> 37.390,00

## VI. Erklärung zur Unternehmensführung

Eine Erklärung zur Unternehmensführung wurde im Dezember 2018 unter <https://www.bogestra.de/ueber-uns/investor-relations.html> veröffentlicht.