

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft Lagebericht 2019

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

Die globale Wirtschaftsentwicklung war im Laufe des Jahres 2019 durch Handelsstreitigkeiten gekennzeichnet. Negative Auswirkungen auf die Konjunkturlage sind ab dem letzten Quartal des Berichtsjahres deutlich zu erkennen. Bei einer weiterhin stabilen Binnenkonjunktur zeigte sich der Arbeitsmarkt bislang unbeeinträchtigt von der globalen Weltmarktlage. Die wachsende Besorgnis um den ungebremsten Ausstoß von Treibhausgasen und die schädlichen Umwelteinflüsse im Verkehrsbereich führen tendenziell zu einem Nachfragepotenzial für den öffentlichen Personennahverkehr. Die Produkte SchokoTicket und Semesterticket wurden durch die Einführung eines kostengünstigen und verbundweit gültigen AzubiTickets ergänzt, andererseits sind bei bestimmten Ticketarten, wie beispielsweise dem SozialTicket beziehungsweise MeinTicket, aufgrund der guten Arbeitsmarktlage Rückgänge zu erkennen.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde durch Betrauung vom 7. Mai 2019 die Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007 an die BOGESTRA für 22,5 Jahre wirksam umgesetzt, beginnend ab dem 1. Juli 2019.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und des Geschäftsergebnisses

Ein **zufriedenstellender Geschäftsverlauf** charakterisiert das Jahr 2019. Die Fahrgastzahlen konnten gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert werden. Damit wurde die zum 1. Januar 2019 erfolgte Preisanhebung vollständig am Markt durchgesetzt. Das weiterhin negative Ergebnis nach Steuern stieg auf -58,95 Mio. Euro (Vorjahr -58,22 Mio. Euro). Gestiegene Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge, 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 -59,15 Mio. Euro (Vorjahr -58,41 Mio. Euro) ausgeglichen. Die weiteren Schritte zur Umsetzung der Direktvergabe an die BOGESTRA einschließlich der Wiedererteilung der Linienverkehrskonzessionen sind weitgehend planmäßig verlaufen. Das gegen die Direktvergabe eingeleitete Nachprüfungsverfahren konnte vor dem Hintergrund der in Düsseldorf und Essen/Mülheim ergangenen Urteile ohne gerichtliche Befassung beigelegt werden, sodass die erteilte Direktvergabe mittlerweile unanfechtbar geworden ist.

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 Vorstands 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 2019 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 2019 haben wir im Bedienungsgebiet der BOGESTRA stabile Fahrgastzahlen erwartet. Mit einem Anstieg von 0,7 Mio. (0,49 %) auf **143,3 Mio.** wurden diese übertroffen. Insgesamt ist ein leichter Rückgang bei den Fahrgastzahlen im Bereich des SozialTickets beziehungsweise MeinTickets zu verzeichnen, der durch die Anzahl der Fahrgäste im Barsegment kompensiert wurde. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrten pro Einwohner im Bedienungsgebiet ist infolge der obengenannten Effekte zum Vorjahr (161) auf 162 gestiegen.

Leistungsangebot

Aufgrund nachfragebedingter Anpassungen und der ganzjährigen Umstellung der Linie 302 auf einen 5-Minuten-Takt zwischen Gelsenkirchen-Buer und dem Gelsenkirchener Hauptbahnhof sowie weiterhin erforderlicher Umleitungsverkehre als Folge von Baustellen, Brückensperrungen und Veranstaltungen stieg das quantitative Leistungsangebot um 0,32 Mio. auf 25,60 Mio. Nutzzug-/Wagen-km. Die Platz-km sanken um 245,52 Mio. auf 2.919,42 Mio. Platz-km.

Umsatzerlöse

Auf der Einnahmeseite waren Steigerungen um 2,89 Mio. Euro (2,14 %) auf **137,87 Mio. Euro** zu verzeichnen.

Aufgrund eines Anstiegs von schwerbehinderten Menschen mit Freifahrtberechtigung konnte die zum 1. Januar 2019 erfolgte Tarifierung von 1,9 % vollständig aus reinen Ticketverkäufen und zusätzlich durch die Schulträgerzahlungen auf 3,9 % gesteigert und am Markt durchgesetzt werden. Bei dem SozialTicket beziehungsweise MeinTicket ist ein Rückgang der Verkaufszahlen um 2,7 % zu verzeichnen. Die Erwartungen an die Umsatzentwicklung konnten in der Gesamtschau erfüllt werden.

Sonstige betriebliche Erträge

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** weisen einen Anstieg um 3,97 Mio. Euro auf **17,37 Mio. Euro** (Vorjahr 13,40 Mio. Euro) auf. Ursächlich hierfür ist insbesondere der Ertrag aus dem Verkauf der Betriebswerkstatt Bochum-Riemke an die Pensionskasse in Höhe von 3,50 Mio. Euro.

Materialaufwand

Der **Materialaufwand stieg um 3,13 Mio. Euro** auf 43,28 Mio. Euro insbesondere durch die geänderte Buchungssystematik im Bereich der Weiterberechnungen. Diese sind bis Ende 2018 zunächst in den Materialaufwendungen erfasst und dann den Materialaufwand mindernd in die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebucht worden. Seit 2019 wird auf eine solche Umgliederung verzichtet.

Personalaufwand

Beim **Personalaufwand** sind infolge der zum 1. April 2019 wirksamen Anhebung der tariflichen Entgelte um durchschnittlich 3,09 % planmäßige Anstiege zu verzeichnen. Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Gesamtpersonalbestandes stiegen die Gesamtpersonalkosten um 3,26 % auf **126,12 Mio. Euro** (Vorjahr 122,14 Mio. Euro). Der Aufwand für die Altersversorgung und die Unterstützung der Beschäftigten betrug 8,67 Mio. Euro (Vorjahr 9,15 Mio. Euro).

Der Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand **stieg auf 58,5 %** (Vorjahr 58,4 %).

Der **Personalstand erhöhte sich stichtagsbezogen** zum 31. Dezember 2019 um 90 Beschäftigte auf 2.410 (Vorjahr 2.320). Zum Jahresende waren im Unternehmen **127 Auszubildende** (Vorjahr 123) tätig.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Zu verzeichnen war ein **Rückgang** um 3,31 Mio. Euro auf **17,46 Mio. Euro** (Vorjahr 20,77 Mio. Euro). Ursächlich hierfür sind die geänderten Abläufe für die Weiterberechnungen. Diese sind bis Ende 2018 komplett im sonstigen betrieblichen Aufwand gebucht worden. Seit 2019 werden die Weiterberechnungen in den originären Aufwendungen gebucht.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Anstieg des **Zinsaufwands** um 1,44 Mio. Euro auf **9,44 Mio. Euro** ist im Wesentlichen auf den gesunkenen Rechnungszinssatz für Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen für zukünftige Verpflichtungen betrug 4,21 Mio. Euro (Vorjahr 3,26 Mio. Euro). Finanzierungskosten aus der Investitionstätigkeit beliefen sich auf 5,23 Mio. Euro (Vorjahr 4,74 Mio. Euro).

Gesamtaufwand

Der **Gesamtaufwand** erhöhte sich um **3,57 %** (7,44 Mio. Euro) auf 215,67 Mio. Euro. Der **Kostendeckungsgrad stieg**, ohne Berücksichtigung des Ergebnisabführungsvertrages, auf 72,57 % (Vorjahr 71,95 %) an.

Im Verlauf des Berichtsjahres wurde eine Leistungsausweitung auf der Linie 302 in Gelsenkirchen vorgenommen. In dem Zusammenhang ist das angestrebte Unternehmensergebnis von -58,4 Mio. Euro auf -59,2 Mio. Euro angepasst worden. Damit ist das angestrebte Finanzziel erreicht worden.

Finanz- und Vermögenslage

Finanzlage

Im Berichtsjahr wurden bestehende Darlehen planmäßig in Höhe von **19,01 Mio. Euro getilgt**. Für die Schlusszahlung von 13 Variobahnen wurde ein Darlehen in Höhe von 16,98 Mio. Euro aufgenommen, für die Beschaffung von sechs Stadtbahnfahrzeugen und die Revitalisierung von 25 Straßenbahnen Typ B80D ein Darlehen in Höhe von 41,23 Mio. Euro. Für die Finanzierung von acht Optionsfahrzeugen wurde ein Darlehen in Höhe von 6,93 Mio. Euro, für 23 Gelenkbusse ein Darlehen in Höhe von 7,50 Mio. Euro und für die Refinanzierung von früheren Investitionen ein Darlehen in Höhe von 10,00 Mio. Euro aufgenommen. Ausgezahlt waren zum Stichtag davon 61,93 Mio. Euro. Die Liquidität war jederzeit gesichert.

Die Entwicklung des Finanzmittelbestands wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt:

Kapitalflussrechnung	2019	2018
	TEuro	TEuro
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-45.076	-45.900
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-62.722	-46.884
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	116.657	83.917
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	8.859	-8.867
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode (flüssige Mittel)	3.181	12.048
Finanzmittelbestand am Ende der Periode (flüssige Mittel)	12.040	3.181

Vermögenslage

Die Auswirkungen der unvermindert hohen Investitionstätigkeit führten zu einem **Anstieg des Anlagevermögens** um 65,28 Mio. Euro auf 362,84 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung des **Anstiegs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Vermögensgegenstände** um 8,93 Mio. Euro sowie des **Anstiegs der flüssigen Mittel** um 8,86 Mio. Euro ergab sich insgesamt ein Anstieg der Bilanzsumme auf 402,45 Mio. Euro.

Die Passivseite ist im Wesentlichen gekennzeichnet durch den **Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** um 60,01 Mio. Euro, den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Verbindlichkeiten um 20,25 Mio. Euro sowie einen **Anstieg der Rückstellungen** um 2,56 Mio. Euro.

Das Anlagevermögen ist überwiegend durch Eigenkapital und langfristig zur Verfügung stehendes Fremdkapital gedeckt. Die **Eigenkapitalquote sank** infolge der Aufnahme von Darlehen auf 12,62 % (Vorjahr 15,91 %).

Investitionen

In 2019 wurden weitere neun Variobahnen im Wert von 23,3 Mio. Euro – aus der Gesamtbeschaffung von 42 Variobahnen – in Betrieb genommen, wovon 10,5 Mio. Euro aus Anzahlungen der Vorjahre stammen.

Die Busflotte wurde mit 7,8 Mio. Euro um 23 Niederflurgelenkbusse der neuesten Dieseltechnologie, Typ Solaris Urbino 18, erneuert.

Das elektronische Stellwerk der U35 in Bochum-Riemke wurde mit 22,8 Mio. Euro erneuert, wovon 16,7 Mio. Euro in den Vorjahren angezahlt wurden.

Mit **Bruttoinvestitionen im Jahr 2019 von 87,9 Mio. Euro** wurden innerhalb der letzten zehn Jahre nahezu 468 Mio. Euro brutto in die Zukunft des Unternehmens investiert. Für die Investitionen im Jahr 2019 wurden **3,4 Mio. Euro Zuschüsse** gewährt, die direkt bei den Anschaffungskosten gekürzt wurden.

III. 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

Die bei den Niederflurstraßenbahnen der älteren Generation aufgetretenen Rissbildungen und Schäden an den Achsbrücken haben durch den nahezu abgeschlossenen Austausch der Fahrzeuge durch Stadler-Variobahnen keine betriebliche Relevanz.

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. Gegenwärtig zeichnet sich ein Umdenken im Bereich der Mittelzuweisungen zur Unterstützung der Verkehrswende in Richtung des ÖPNV ab. Durch die Bereitstellung von Zuschussmitteln für Investitionen in die Stadtbahnanlagen in dem Zeitraum von 2019 bis 2031 sind wesentliche Schritte für die Finanzierung von Erneuerungsmaßnahmen der in die Jahre gekommenen Stadtbahnanlagen in NRW gemacht worden. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes wird ebenfalls Dynamisierungen erhalten, sodass zu erwarten ist, dass zukünftig mehr Investitionen in das System des ÖPNV erfolgen 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 2020 wurden die Fahrpreise um durchschnittlich 1,8 % angehoben und damit ein Anstieg der nutzerorientierten Finanzierung ermöglicht. Allerdings sind die Auswirkungen der rückläufigen Schülerzahlen und rückläufigen Bezugsberechtigungen beim SozialTicket beziehungsweise MeinTicket im Bedienungsgebiet zunehmend feststellbar und können gegenwärtig nicht durch Zuwächse im weiteren Ticketsortiment oder im 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.

Corona Pandemie

Durch den Ausbruch des Coronavirus besteht neben dem Risiko eines Rückgangs der Fahrgäste und des Umsatzes das Risiko von Infektionen innerhalb der Belegschaft und bei Lieferanten. In der Folge könnte es zu Betriebsstörungen kommen. Die wirtschaftlichen Folgen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau prognostiziert werden, weil die Dauer der Krise zurzeit nicht absehbar ist. Es besteht das Risiko, dass sich die Ertragslage des Unternehmens in 2020 deshalb gegenüber dem Vorjahr verschlechtert.

2. Chancenbericht

Durch das im Mai 2019 beschlossene Finanzierungspaket für die Erneuerung der Stadt- und Straßenbahnnetze durch das Land NRW stehen bis 2031 zusätzliche Landesmittel von 104,6 Mio. Euro zur Reinvestition in die Stadtbahninfrastruktur zur Verfügung. Begleitend wird gegenwärtig die Fortschreibung des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vorbereitet. Neben der Ausweitung von Fördertatbeständen wird eine deutliche Aufstockung der zur Verfügung gestellten Fördermittel in Aussicht gestellt.

Mit der Bestellung von 20 Elektrobussen nebst Ladeinfrastruktur ist ein weiterer wichtiger Schritt für den Klimaschutz und zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten erfolgt.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde die Erneuerung des Fahrzeugparks fortgeführt. Acht weitere Straßenbahnen des Typs Variobahn wurden angezahlt sowie 23 Niederflurgelenkbusse mit der neuesten Abgasbehandlungstechnik in Betrieb genommen.

Hierfür wurden zwei Darlehen mit einem Volumen von 14,4 Mio. Euro aufgenommen.

Der Ausbau der digitalen Fahrgastinformation wird fortgeführt, sodass das bestehende Angebot kontinuierlich zunimmt.

Weitere Angebote sind derzeit in Vorbereitung. Nach dem Pilotprojekt einer Kooperation mit einem E-Scooter-Anbieter sollen nun weitere Anbieter in die Kooperation aufgenommen werden, um eine zusätzliche alternative Mobilitätsform für kurze Strecken bereitzustellen. E-Scooter können kurze Strecken innerhalb der Städte emissionsfrei und abseits der Hauptverkehrsstraßen zurücklegen. An Stationen im gesamten Stadtgebiet auszuleihen und wieder abzugeben, sind die Roller ein Beispiel für zeitgemäße, flexibel nutzbare Mobilität.

Mit der Einführung von Netz 2020 ist eine weitreichende Verbesserung des ÖPNV-Angebotes verbunden. Die umfassenden Neuerungen bieten mehr Qualität durch mehr (Direkt-)Verbindungen, kürzere Taktung und bessere Anschlüsse. Passend zu den ebenfalls neuen Fahrplänen im S-Bahn- und Regionalbahnbereich ist der Großteil der Busse und Bahnen mit dem neuen Netz 2020 in einem aufeinander abgestimmtem kurzen Taktschema unterwegs und bindet alle Bahnhöfe im Betriebsgebiet der BOGESTRA an. Auch zahlreiche

Fahrten im Bereich der Straßenbahnen finden mit dem neuen Netz in einer kürzeren Taktung (7,5 Min.) statt.

Weitere Kooperationen mit Elektroautoanbietern und Fahrzeugleihsystemen sowie DeinRadschloss (abschließbare Fahrradboxen) werden weiter ausgebaut.

Die Einrichtung von Mobilitätsstationen in Quartieren wird unseren Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, auf ein eigenes Auto verzichten zu können. Gemeinsam mit den Stadtwerken Bochum und der VBW wird die BOGESTRA die ersten Mobilstationen in ihrem Bedienungsgebiet eröffnen. Dabei handelt es sich um Mobilstationen, die ausschließlich mit E-Fahrzeugen ausgestattet werden. Neben Carsharing-Fahrzeugen werden auch E-Lastenräder und Pedelecs angeboten. Alle Fahrzeuge sind über die BOGESTRA-App „Mutti“ buchbar. Die Fahrzeuge sowie die Stationen werden ein markantes Design erhalten, das aus dem Design der neuen Radboxen abgeleitet wurde.

3. Gesamtaussage

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

Exemplarisch wird auf die nachstehend aufgeführten Risiken beziehungsweise 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 Jahr 2016 durch die gesetzliche Änderung (seit 2016 Verwendung des Zehnjahresdurchschnitts) einmalig stabilisiert wurde, ist im Berichtsjahr der Rechnungszinssatz weiter 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 2,71 % (Vorjahr 3,21 %) war ein Anstieg bei den Pensionsrückstellungen um 4.439 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.

Die Risikolage des Unternehmens kann von Risiken beeinflusst werden, deren Ursachen in internationalen Handelsbeziehungen oder globalen Warentransportketten zu verorten sind. Beispielsweise können bei Störungen der Handelsbeziehungen Wirtschaftsgüter nicht in den üblichen Lieferfristen oder zu marktüblichen Preisen bezogen werden. Im Hinblick auf betriebsnotwendige Wirtschaftsgüter ist bei der Lagerhaltung beziehungsweise Bevorratung ein höherer Bestand vorzuhalten und Alternativen zu den betreffenden Wirtschaftsgütern zu eruieren und vorzuhalten.

Der Coronavirus wird sich voraussichtlich negativ auf die Ertragslage auswirken. Siehe hierzu die Erläuterungen im Prognose- und Risikobericht.

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 4,36 %, sodass das Unternehmen eine Abgeltung von brutto 5,252 Mio. Euro erhält. Sollte der individuelle Erstattungssatz weiterhin sinken oder gar durch gesetzliche Regelung auf den im Bundesland NRW zurzeit festgelegten Satz von 3,59 % sinken, hätte dies eine Reduktion von 0,94 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.

IV. Prognosebericht

Die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens wird positiv beurteilt. Durch das Netz 2020 und das festzustellende steigende Bedürfnis nach umweltfreundlichen und multimodalen Mobilitätsangeboten wird ein deutlicher Anstieg in den Fahrgastzahlen erwartet. Perspektivisch wird mit einer höheren Nachfrage aufgrund des attraktiveren Liniennetzes gerechnet. Umfangreiche Informations- und Werbekampagnen zum Netz 2020 dienen der Kundenbindung und Neukundengewinnung. Für das Jahr 2020 erwarten wir ein Umsatzwachstum von etwa 7,0 % gegenüber den Werten des Vorjahres. Die Grundbasis dieser Umsatzsteigerung bildet die mittlere Tarifierhöhung zum 1. Januar 2020 in Höhe von 1,8 %, verbunden mit der Erwartung 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 2020 wird daher einschließlich der zum 2. März 2020 vorgenommenen geringfügigen Leistungsanpassungen in Bochum und Herne ein Unternehmensergebnis von **-66,3** Mio. Euro angestrebt, das durch den bestehenden Gewinnabführungsvertrag von der Holding für Versorgung und Verkehr GmbH Bochum auszugleichen wäre.

Die oben dargestellte Planung bezieht sich auf die vom Aufsichtsrat im Dezember 2019 genehmigte Planung, in der noch keine Auswirkungen durch den Coronavirus (SARS-CoV-2) enthalten sind. Durch den Ausbruch des Coronavirus ergeben sich seit März 2020 massive Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr. Hiervon ist auch die BOGESTRA betroffen. Durch den zu beobachtenden Rückgang der Fahrgäste hat sich die Ertragslage der Gesellschaft bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses 2019 verschlechtert. Die wirtschaftlichen Folgen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau prognostiziert werden, weil die Dauer der Krise zurzeit nicht absehbar ist. Es ist allerdings bereits erkennbar, dass die Fahrgastzahlen und damit die Umsätze hinter denen des Jahres 2019 zurückbleiben werden. Die Ertragslage des Unternehmens wird sich in 2020 deshalb voraussichtlich gegenüber dem Vorjahr verschlechtern.

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.

V. Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands 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 unter dem Menüpunkt „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 bis 30.04.2019				Jörg Filter			
	Vorstand Finanzen und Kunde				Vorstand Personal, Kommunikation und Fahrzeuge				Vorstand Betrieb und Infrastruktur			
	2018	2019	Min.	Max.	2018	2019	Min.	Max.	2018	2019	Min.	Max.
Festvergütung	244.085	251.035			244.085	82.415			200.184	236.212		
Neben- leistungen	29.896	30.054			17.588	5.787			24.783	24.639		
Summe	273.981	281.089			261.673	88.202			224.967	260.851		
Einjährige variable Vergütung	29.290	37.655	0	37.655	29.290	12.362	0	12.362	24.022	35.432	0	35.432
Mehrjährige variable Vergütung												
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)												
Planbezeich- nung (Planlaufzeit)												
Summe	303.271	318.744			290.963	100.564			248.989	296.283		
Versorgungs- aufwand	251.528	359.038			192.940	-			264.919	303.216		
Gesamtver- gütung	554.799	677.782			483.903	100.564			513.908	599.499		

Zufluss	Andreas Kerber		Gisbert Schlotzhauer bis 30.04.2019		Jörg Filter	
	Vorstand Finanzen und Kunde		Vorstand Personal, Kommunikation und Fahrzeuge		Vorstand Betrieb und Infrastruktur	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
	Festvergütung	251.035	244.085	82.415	244.085	236.212
Nebenleistungen	30.054	29.896	5.787	17.588	24.639	24.783
Summe	281.089	273.981	88.202	261.673	260.851	224.967
Einjährige variable Vergütung	29.290	31.620	29.290	31.620	24.022	25.388
Mehrjährige variable Vergütung						
Planbezeichnung (Planlaufzeit)						
Planbezeichnung (Planlaufzeit)						
Summe	310.379	305.601	117.492	293.293	284.873	250.355
Versorgungsaufwand	359.038	251.528	-	192.940	303.216	264.919
Gesamtvergütung	669.417	557.129	117.492	486.233	588.089	515.274

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 Vorstands 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.

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 Vorstands 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. 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. Herr Filter hat erstmalig nach einer fünfjährigen Amtszeit, mithin ab dem 1. Januar 2022, Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Bei Herrn Filter würde zum 31. Dezember 2021 die Höhe des monatlichen Anspruchs 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 2,71 % (Vorjahr 3,21 %) wurden der Rückstellung im Geschäftsjahr für Herrn Andreas Kerber 359.038 Euro und für Herrn Jörg Filter 303.216 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 Kerber 170.704 Euro und für Herrn Filter 129.917 Euro. Für Herrn Kerber beträgt der Barwert 1.428.136 Euro. Für Herrn Filter beträgt der Barwert 739.359 Euro.

Aufsichtsratsvergütung

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde in der Hauptversammlung beschlossen und ist in § 11 der Satzung geregelt. Neben der Grundvergütung von 130 Euro pro Monat erhalten die Mitglieder zum Ersatz ihrer Auslagen ein Sitzungsgeld von 200 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	3.120,00	1.200,00	4.320,00
Aydogan Arslan, Bochum	1.560,00	1.600,00	3.160,00
Christine Behle, Berlin	260,00	0,00	260,00
Thomas Eiskirch, Bochum	1.560,00	1.000,00	2.560,00
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	1.000,00	2.560,00
Jürgen Schirmer, Bochum	1.560,00	1.000,00	2.560,00
Dirk Schmidt, Bochum	1.560,00	800,00	2.360,00
Margret Schneegans, Gelsenkirchen	1.560,00	1.800,00	3.360,00
Dieter Schumann, Bochum	2.340,00	1.200,00	3.540,00
Dr. Christina Totzeck, Gelsenkirchen	1.560,00	1.200,00	2.760,00
	<hr/> 19.760,00	<hr/> 13.200,00	<hr/> 32.960,00

VI. Erklärung zur Unternehmensführung

Eine Erklärung zur Unternehmensführung wurde im Dezember 2019 unter www.bogestra.de/ueber-uns/investor-relations.html veröffentlicht.