

**Es gilt das gesprochene Wort!**



**Rede der Aufsichtsratsvorsitzenden der  
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft**

**Frau Dr. Ottilie Scholz**

**anlässlich der Hauptversammlung der  
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft**

**am 18. August 2006**

**in Bochum**

**Gastronomie im Stadtpark**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

hiermit eröffne ich die Hauptversammlung der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft und heiße Sie im Namen des Aufsichtsrates und des Vorstandes herzlich willkommen. Ich freue mich sehr, dass Sie so zahlreich erschienen sind und über Ihr Interesse an der Entwicklung unseres Unternehmens.

Zu Beginn der Veranstaltung erlauben Sie mir einige organisatorische Hinweise, auch wenn die meisten von Ihnen bereits mit den Gepflogenheiten vertraut sind:

Sofern Aktionäre oder Aktionärsvertreter während der Hauptversammlung den Veranstaltungsraum verlassen möchten, bitte ich Sie, sich durch einen anderen Aktionär vertreten zu lassen. Wenn dies nicht gewünscht wird, bitte ich Sie, sich am Ausgang zu melden, damit die Anwesenheitsliste entsprechend korrigiert werden kann.

Die Zahl der an der heutigen Hauptversammlung teilnehmenden Aktionäre und Aktionärsvertreter werde ich Ihnen nach Fertigstellung der Präsenzliste, in jedem Fall rechtzeitig vor den Abstimmungen, bekannt geben.

Sollten Sie zu den einzelnen Tagesordnungspunkten Fragen haben, so werden der Aufsichtsrat und der Vorstand Ihnen diese selbstverständlich gerne beantworten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

mehr als die Hälfte des laufenden Geschäftsjahres liegt bereits schon wieder hinter uns. In diesen ersten Monaten hat sich erneut gezeigt, wie unentbehrlich ein funktionierender Personennahverkehr zur Lösung der Verkehrsprobleme dieser Region ist.

Zu Jahresbeginn im Januar wurde der Stadtbahntunnel in der Bochumer Innenstadt eröffnet, im Mai fand in Bochum und Gelsenkirchen die Jahrestagung des Verbandes der deutschen Verkehrsunternehmen statt und im Juni und Juli erlebten wir die Fußballweltmeisterschaft, mit fünf Spielen in Gelsenkirchen und darüber hinaus einer Vielzahl von weiteren Veranstaltungen im Bedienungsgebiet der BOGESTRA. An dieser Stelle möchte ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BOGESTRA dafür danken, dass sie mit ihrem außergewöhnlichen Engagement einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen, die mit derartigen Großveranstaltungen verbunden sind, geleistet haben. Für die Städte Bochum und Gelsenkirchen hat sich dabei wieder gezeigt: Die Entscheidung auf die BOGESTRA als kompetentes Dienstleistungsunternehmen in allen Fragen des Nahverkehrs zu setzen war richtig und ist eindrucksvoll bestätigt worden. Daher nochmals: Meinen ganz herzlichen Dank!

Bei diesen herausragenden Ereignissen gerät schon fast in Vergessenheit, dass durch den Aufstieg des VfL Bochum zukünftig wieder zwei Fußballbundesligisten der ersten Liga ihre Spiele im Bedienungsgebiet der BOGESTRA austragen und damit erneut hohe logistische Anforderungen an das Unternehmen gestellt werden. Ich bin aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit sicher, dass das Unternehmen in gewohnter zuverlässiger Weise seine Aufgaben hervorragend erfüllen wird.

Nun aber zum vergangenen Geschäftsjahr.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die in der letzten Hauptversammlung am 26. August 2005 zum Abschlussprüfer gewählte Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsprüfung GmbH, Essen, hat aufgrund der Auftragserteilung durch den Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 und den Lagebericht geprüft. Wie Sie dem Geschäftsbericht entnehmen können, wurde von den Prüfern – wie stets in der

Vergangenheit - ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat durch den von ihm eingesetzten Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht ebenfalls geprüft und zustimmend von dem Bericht des Abschlussprüfers Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung und der Erörterung des Jahresabschlusses mit den Abschlussprüfern sind auch seitens des Aufsichtsrats keine Einwendungen gegen den Jahresabschluss und den Lagebericht zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat deshalb in seiner Sitzung am 06. Juni 2006, in der die Wirtschaftsprüfer anwesend waren und ihren Prüfungsbericht erläutert sowie Fragen des Aufsichtsrates beantwortet haben, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 einstimmig gebilligt und ihn damit festgestellt.

Ferner hat sich der Aufsichtsrat ausführlich mit Änderungen des Corporate Governance Kodex und mit dem Gesetz über die Veröffentlichung der Vorstandsvergütungen befasst. Es bedurfte keiner langen Diskussion um zu entscheiden, auch den neuen Anregungen des Kodex zu folgen und eine individualisierte Veröffentlichung der Vorstands- und der Aufsichtsratsbezüge vorzunehmen. Die Einzelaufstellung der Bezüge können sie dem Geschäftsbericht, der ja auch im Internet veröffentlicht ist, entnehmen.

Die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Die Vergütung des Vorstandes besteht weiterhin aus fixen und variablen Bestandteilen. Die Höhe der variablen Anteile, die höchstens 15% der Grundvergütung ausmachen können, richtet sich ausschließlich nach dem Zielerreichungsgrad der vor Beginn des Geschäftsjahres vereinbarten Ziele. Aktienoptionspläne existieren im Unternehmen nicht und sind aufgrund der Struktur der BOGESTRA auch nicht sinnvoll. Die Altersversorgung der

Vorstände beträgt nach Beginn der dritten Amtszeit 75% der leistungsunabhängigen Grundvergütung.

Die Vergütung des Aufsichtsrates besteht aus einer Grundvergütung von 130 € pro Monat und dem Sitzungsgeld, dass für die Teilnahme an den Sitzungen des Aufsichtsrats und an den vom Aufsichtsrat eingesetzten Ausschüssen gezahlt wird. Für den Aufsichtsratsvorsitz wird das Doppelte, für den stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitz das Anderthalbfache der monatlichen Grundvergütung gezahlt. Erfolgsabhängige Vergütungen für den Aufsichtsrat sind aufgrund der Struktur der Gesellschaft nicht vorgesehen. Die auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder entfallenden Beträge des vergangenen Geschäftsjahres können Sie dem Geschäftsbericht entnehmen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

auch im vergangenen Geschäftsjahr hat sich der Aufsichtsrat, nach entsprechender Vorbereitung in einem vom ihm



eingesetzten Arbeitskreis, ausführlich mit der Rechtsentwicklung zum öffentlichen Personennahverkehr auf europäischer und nationaler Ebene befasst.

Es zeigt sich, dass es offensichtlich äußerst schwierig ist, die unterschiedlichen Vorstellungen der einzelnen Mitgliedsstaaten der EU in europäischen Verordnung zum öffentlichen Personennahverkehr darzustellen. Worin besteht der Kern der Diskussion? Auf der einen Seite stehen die Befürworter einer verbindlichen Ausschreibungspflicht für alle Verkehrsdienstleistungen, auf der anderen Seite die Befürworter einer unbegrenzten Direktvergabemöglichkeit. Zwischen diesen beiden Extrempositionen gibt es eine Reihe unterschiedlicher Modelle, die danach differenzieren ob es sich um Schienen- oder Busverkehrsleistungen, um interne Betreiber oder um bestimmte Wertgrenzen handelt. Ich will Ihnen jetzt nicht die unterschiedlichen Varianten darstellen, da die Diskussion noch nicht abgeschlossen ist. Unsere Position, das heißt die Position des Aufsichtsrates, des Vorstandes und der Aufgabenträger vor

Ort ist in Übereinstimmung mit dem Deutschen Städtetag und dem VDV seit Beginn der Diskussion unverändert: Wir treten für ein Wahlrecht des Aufgabenträgers ein, zu entscheiden, wie und von wem die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs erbracht werden soll. Diejenigen Aufgabenträger die sich von Ausschreibungen die kundenfreundlichste, unbürokratischste und wirtschaftlichste Lösung versprechen, sollen selbstverständlich nicht daran gehindert werden, diese Lösung umzusetzen. Mit der gleichen Selbstverständlichkeit erwarten wir aber auch, dass den Aufgabenträgern das Recht zugestanden wird, auch eine Entscheidung gegen flächendeckende Ausschreibungen und für eine konditionierte Direktvergabemöglichkeit zu treffen. Denn auch dies ist eine rationale Entscheidung, wenn man sich gegen neue Verwaltungsbükratien ausspricht, die unweigerlich entstehen, wenn man über Ausschreibungen, Vergabeverhandlungen, Vertrags- und Qualitätscontrolling spricht. Es ist eine wirtschaftliche Entscheidung den steuerlichen Querverbund weiter nutzen wollen. Und es ist bei weitem keine ideologische Verbohrtheit, wenn man nicht ungeprüft glaubt, dass

private Unternehmen immer effizienter als kommunale Unternehmen sein müssen. Gerade vor dem Hintergrund der konsequenten Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes kann die BOGESTRA als Beispiel dafür dienen, dass die Eigentümerschaft des Unternehmens nicht über den wirtschaftlichen Erfolg entscheidet.

Es kann doch nicht ernsthaft jemand annehmen, dass ein Aufgabenträger, der die politische Verantwortung für den gesamten kommunalen Haushalt oder den gesamten Kreishaushalt hat, dauerhaft ein Unternehmen mit der Erbringung von Nahverkehrsdienstleistungen betrauen wird, wenn es wirtschaftlichere Lösungsmöglichkeiten geben könnte. Auch ein kommunales Unternehmen muss marktkonform agieren, alles andere gefährdet die Existenz des Unternehmens. Insofern ist es aber zwingend erforderlich, dass eine Folgenabschätzung vorgenommen wird, bevor unumkehrbare Festlegungen auf EU-Ebene getroffen werden.

Auf der bereits erwähnten Jahrestagung des Verbandes der deutschen Verkehrsunternehmen wurde von Herrn Bundesverkehrsminister Tiefensee dargestellt, dass diese Argumente aufgenommen und in einer zukünftigen EU-Verordnung Berücksichtigung finden sollen. Offensichtlich sind aber enorme Widerstände zu überwinden, da insbesondere die neuen Mitgliedsstaaten der EU mit den völlig unterschiedlichen Strukturen des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der EU nicht oder nur begrenzt vertraut sind. Es kann aber doch nicht richtig sein, dass funktionierende Systeme in den Mitgliedsstaaten, die den Betrieb und die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs über Jahrzehnte sicher gestellt haben, nun verändert werden sollen, auch wenn keinerlei Vorteile für Kunden oder Aufgabenträger zu erwarten sind. Ich bin aber nach wie vor optimistisch, dass eine zufrieden stellende Lösung für alle gefunden werden kann. Das europäische Parlament im Jahr 2000 und der europäische Gerichtshof im Jahr 2003 haben ja entsprechende Aussagen gemacht. Diese gilt es nun umzusetzen. Nicht verstehen könnte ich daher, wenn die

angespannte Lage der öffentlichen Haushalte durch Entscheidungen auf europäischer Ebene negativ beeinflusst würde.

Das gleiche Unverständnis stellt sich bei mir auch ein, wenn ich an die bereits vorgenommenen und die beschlossenen Kürzungen für den öffentlichen Personennahverkehr denke. In Zeiten, in denen wachsende Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt werden müssen und hohe Mobilitätsanforderungen an Arbeitnehmer gestellt werden, werden Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten, Regionalisierungsmittel für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, also alle wesentlichen Finanzierungsgrundlagen unter dem Stichwort „Subventionsabbau“ in gravierendem Ausmaß beschnitten. Und dass zu einer Zeit, in der die Belegschaften der Verkehrsunternehmen erhebliche finanzielle Einbußen verkraften müssen, zum Beispiel bei der BOGESTRA über einen Zeitraum von 10 Jahren mehr als 60 Mio. Euro. Diese Kürzungssorgien,

anders kann man es wohl nicht ausdrücken, müssen beendet werden. Wir werden daher sehr darauf achten müssen, dass die finanziellen Mittel, die den Ländern im Rahmen des Haushaltbegleitgesetzes zusätzlich zur Verfügung gestellt werden, die Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes zumindest zum Teil ausgleichen. Hier gilt die Aussage von Herrn Minister Wittke auf der VDV-Jahrestagung, dass natürlich auch der Personennahverkehr seinen finanziellen Beitrag zur Konsolidierung des Landeshaushaltes leisten muss, aber auch zukünftig angemessene Beiträge des Landes für den ÖPNV erwartet werden können. Wir müssen endlich wieder davon wegkommen, ÖPNV-Politik nach Kassenlage gestalten zu wollen. Verkehrspolitik ist langfristig angelegt, einmal getroffene Entscheidungen können nicht kurzfristig revidiert werden. Wir können nicht einen Stadtbahntunnel oder Schienenfahrzeugwerkstätten mit finanzieller Unterstützung des Landes bauen, damit für Jahrzehnte geltende Infrastrukturentscheidungen treffen, wenn später der Betrieb der

Schienenfahrzeuge nicht finanziert werden kann.  
Investitionsruinen können und wollen wir uns nicht leisten.

Mein Appell geht daher an die politischen Verantwortlichen im Bund und Land: Lassen Sie uns zu einer langfristig angelegten Nahverkehrspolitik zurückkehren. Lassen Sie uns die Ziele gemeinsam definieren und die dafür notwendige Finanzausstattung festlegen. Wir stehen als Gesprächspartner jederzeit zur Verfügung.

Ich danke Ihnen, meine sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Aufmerksamkeit und bitte nun Herrn Dr. Rüberg, den Jahresabschluss 2005 zu erläutern.