

Es gilt das gesprochene Wort!

Rede von

Dr. Burkhard Rüberg

**Vorstand Finanzen, Marketing und Betrieb
der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen
Aktiengesellschaft**

anlässlich

der Hauptversammlung am 18. August 2006

in Bochum

Gastronomie im Stadtpark

Sehr geehrter Frau Vorsitzende,
verehrte Aktionäre, meine Damen und Herren,

mein Vorstandskollege Gisbert Schlotzhauer und ich freuen uns, dass Sie so zahlreich zur Hauptversammlung der BOGESTRA AG in die wieder eröffnete Gastronomie im Stadtpark zu Bochum gekommen sind. Wir begrüßen Sie auf das Herzlichste.

Meine Damen und Herren,

das Jahresergebnis 2005 kann sich sehen lassen:

- 137,4 Mio. Fahrgäste
- über 113.000 Stammkunden (Jahresabonnenten)
- 83,2 Mio. € Umsatzerlöse.

Dies sind, meine Damen und Herren,

die Kennzahlen, die das Geschäftsjahr 2005 prägen. Natürlich freuen wir uns über diese neuen Rekorde. Sie sind schließlich Beleg dafür, dass die Unternehmensstrategie stimmt, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter engagiert mitmachen und die

Kunden dies letztendlich auch so sehen. Konsequenterweise werden wir daher an der Verbesserung unseres Angebotes weiter arbeiten. Dies ist keine Leerformel. Schließlich, meine Damen und Herren, hat die Fußball WM 2006 gezeigt, dass wir besondere Ansprüche an Mengen und Flexibilität von Beförderungsleistungen und Service nicht als Bedrohung verstehen, sondern als Chance, unser Können zu zeigen. Die Aufsichtsratsvorsitzende hat das ambitionierte Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Recht gelobt. Herzlichen Dank dafür auch im Namen unserer Belegschaft.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

Der Anstieg der Fahrgastzahlen beträgt gegenüber dem Vorjahr 1,8 %. Seit dem Jahr 2000 freuen wir uns über einen Zuwachs von über **27 %**. Das sind **29 Mio. Fahrgäste mehr**.

Dieses Plus wurde erreicht trotz abnehmender Bevölkerung - immerhin ging in den letzten 5 Jahren die Gesamteinwohnerzahl im Bedienungsgebiet um über 34.000 zurück.

Im ersten Halbjahr dieses Jahres verstärkt sich der Trend des Fahrgastzuwachses. Wir liegen jetzt bei einem Plus von 2,9 %.

Natürlich zeigen sich hierin auch teilweise die Effekte der Fußballweltmeisterschaft. Dennoch: im laufenden Geschäftsjahr können wir es schaffen, die Marke von **140 Mio. Fahrgästen** zu erreichen. Vor 5 Jahren hatten wir 108 Mio. Fahrgäste; das war schon eine starke Leistung. Die Perspektive, diese Zahl auf 140 Mio. zu erhöhen, wäre damals als schöne Illusion nicht sonderlich ernst genommen worden.

Dieser Zuwachs fällt natürlich nicht vom Himmel. Wesentlich scheint uns zu sein, dass wir das Unternehmen konsequent nachfrageorientiert ausgerichtet haben. Mit anderen Worten, wir achten darauf, was bei den Kunden ankommt. Allein das ist für uns entscheidend.

- Dazu gehört die kontinuierliche Erneuerung unserer Busflotte, die seit dem Anschaffungsjahr 2000 mit Klimaanlage ausgerüstet ist.

- Dazu zählt auch die Erweiterung unseres Platzangebots durch den Einsatz größerer Fahrzeuge.

- Positive Erfahrungen konnten wir mit der Erweiterung unserer Konzeption von Anschlussgarantien sammeln.

- Schließlich, und das nicht zuletzt, ersetzen wir immer mehr Technik durch Menschen. Das zeigt der Einsatz unserer Kundenbetreuer, der sich bei den Fahrgästen zunehmender Beliebtheit erfreut.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen macht deutlich, dass diese kontinuierlichen Verbesserungen von unserer Kundschaft wahrgenommen und positiv bewertet werden. Ganz entscheidend ist, dass wir auch neue Kunden zum Umstieg auf Busse und Bahnen bewegen konnten. Diesen Kurs werden wir deshalb weiter fortsetzen. Beispielhaft darf hier erwähnt werden, dass wir in diesem Jahr 40 neue Busse beschafft haben, so dass damit der Anteil der mit Klimaanlage ausgerüsteten Fahrzeuge fast 60 % beträgt. Darüber hinaus freuen wir uns bereits jetzt auf die Auslieferung der bestellten Schienenfahrzeuge. Sie beginnt in der zweiten Jahreshälfte des nächsten Jahres.

Unser Fahrplanangebot werden wir weiter ständig der Nachfrage anpassen, auch wenn dabei der Umbau von Leistungen nicht ausgeschlossen ist. Das ist aber nicht neu. Wir haben schließlich mit dem Anruf-Sammeltaxen-System in Bochum und Gelsenkirchen gute Erfahrungen gemacht.

Allerdings – und das gehört auch hierher – muss man sagen, dass die beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel nicht ohne Auswirkung auf das SPNV- und ÖPNV-Angebot bleiben wird. Mit der Absenkung

- wurde ein Systembruch begangen, indem man eine grundgesetzlich exklusive Finanzierung verlassen und in das allgemeine, ständig wechselnde Regelwerk über Prioritäten oder Nachrangigkeiten öffentlichen Geldes überführt hat. Oder anders ausgedrückt: die zweckgebundenen Regionalisierungsmittel werden in beträchtlicher Höhe (3,2 Mrd €) gegen frei verfügbare Mehrwertsteuergelder eingetauscht.

Das kann nicht gut gehen.

- Zweitens ist die Reduktion deutlich überzogen. Das wird sich vor Ort bemerkbar machen, wenn nicht anderweitig Kompensation organisiert wird.

An dieser Stelle herzlichen Dank an alle politischen Akteure, die gegen diese Kürzungen mit dem Aktionstag am 10. Mai Flagge gezeigt haben.

Ein Weiteres kommt hinzu und das ist ein beklagenswertes Dilemma:

Die bisher erzielten Unternehmenserfolge sind in ihrer vollständigen Dimension aus der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mehr unmittelbar ablesbar. Der Grund dafür liegt darin, dass bestimmte Ertragspositionen, die von der BOGESTRA nicht beeinflussbar sind, immer noch weiter nach unten gedrückt werden. So werden immer wieder - und gleichwohl ebenso fehlerhaft - die Kürzungen der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten von Bundes- und Landesregierung als „Subventionsabbau“ gefeiert und dieser Beitrag dann als Haushaltskonsolidierung verkauft.

Bis heute konnte man uns allerdings nicht erklären, wieso die Bezahlung einer Leistung, nämlich die Beförderung dieser genannten Personengruppen, eine Subvention darstellen soll. Dass die Kürzung der Ausgleichsleistung für die Beförderung von Schwerbehinderten mittlerweile von einem namhaften Verfassungsrechtler als verfassungswidrig eingestuft wird, passt in dieses Bild. Ein Blick in den Geschäftsbericht (Seite 21) macht die dramatische Entwicklung deutlich.

Betrugen die Ausgleichszahlungen im Jahr 2003 noch fast 17 Mio. €, sind diese nun auf unter 12 Mio. € abgesunken.

Negativ machte sich auch die gegenüber dem Vorjahr um 0,75 Mio. € geminderte **Vorhaltekostenförderung** des Landes bemerkbar.

**Wurden dafür 1995 noch 11,18 Mio. € ertragswirksam verein-
nahmt, waren es im vergangenen Geschäftsjahr gerade noch
1,36 Mio. €.**

Das ist ein Rückgang um ca. 10 Mio. €. Bei den Vorhaltekosten ist allerdings ein kleiner Teilerfolg zu registrieren. Sollte ursprünglich diese Förderung gänzlich auslaufen, ist zumindest der Betrag aus 2005 auch in den Folgejahren gesichert.

Dennoch,

meine Damen und Herren,

bei diesen Ertragsverlusten von **insgesamt 15 Mio. € jährlich** gegenüber den ursprünglich realistischerweise zugrunde gelegten Restrukturierungsplanungen können diese Lücken

keinesfalls in voller Höhe durch Ertragssteigerungen kompensiert werden. Es ist unausweichlich – und das ist auch nicht neu – die Kostenentwicklung weiter in den Griff zu bekommen.

Dies ist uns in den vergangenen Jahren - wie Sie wissen - gut gelungen. Auch im Geschäftsjahr 2005 können wir respektable Ergebnisse verzeichnen.

Der **Personalaufwand**, der mit über 60% des Gesamtaufwandes höchste Aufmerksamkeit abverlangt, stieg gegenüber dem Vorjahr um lediglich 1,3 %. Das erreichte Niveau entspricht damit dem des Geschäftsjahres **1998!** Gleichzeitig konnten wir die Zahl unserer Ausbildungsplätze weiter erhöhen. Am Jahresende des Geschäftsjahres 2005 waren es **81 und damit 7 Ausbildungsplätze** mehr als im Vorjahr. Dies wurde bei der Eröffnung Engelsburg im September 2005 von der Aufsichtsratsvorsitzenden Frau Dr. Scholz zu Recht und angemessen gewürdigt. Dabei ist es besonders erfreulich, dass mehr als 80% der Azubis im Anschluss an ihre Ausbildung zumindest eine befristete Beschäftigungsmöglichkeit in unserem Unternehmen erhalten. Wir setzen da allerdings eine gewisse Flexibilität voraus. Diese ist unverzichtbar. Das heißt, nicht jeder, der seine Ausbildung

abgeschlossen hat, bekommt die Chance, in seinem erlernten Beruf tätig zu sein. Er muss die Bereitschaft einbringen, zumindest übergangsweise auch andere Tätigkeiten in unserem Unternehmen zu übernehmen.

Die Anzahl der übrigen Beschäftigten stieg im **Jahresdurchschnitt um 27 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**. Stichtagsbezogen ging die Gesamtzahl aller Beschäftigten allerdings um 10 Personen auf 2.181 zurück.

Um ausstehenden Urlaub und Überstunden abbauen zu können, sowie bedingt durch die Fußballweltmeisterschaft, wurden im ersten Halbjahr weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. Zum **30.06.2006** waren es insgesamt **16 Beschäftigte** mehr als zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres.

Meine Damen und Herren,

nicht selten werden Jahresabschlüsse oder Halbjahresergebnisse daran gemessen, wie viel Stellen man abgebaut hat bzw. abbauen wird. Wir – das zeigen die Zahlen - sorgen für mehr Beschäftigung. Das können wir sicherlich nicht damit begründen, dass die vom

Unternehmen abgeführten Lohnsteuern und Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von 38 Mio. € auch volkswirtschaftlich eine gewisse Rolle spielen. Mehr Beschäftigung geht bei uns auch nur dann, wenn diese durch Ertragssteigerungen und / oder durch Kostensenkungen gegenfinanziert werden kann.

Gelingt dies, dann sagen wir auch ja !

Der Schlüssel zu diesem Erfolg liegt insbesondere in der Einführung des Spartentarifvertrages im Jahr 2002, der diese Zusammenhänge berücksichtigt hat. Wir sind den Gewerkschaftsvertretern in unserem Aufsichtsrat und unserem Betriebsrat außerordentlich dankbar dafür, dass sie ihren Kolleginnen und Kollegen diese zum Überleben des Unternehmens existenziellen Maßnahmen erklärt und ihre Zustimmung zu den Vertragswerken ermöglicht haben. Dies war ein Quantensprung, ein gewaltiger Fortschritt in unserem Unternehmen, der mit einer außerordentlich beachtlichen Selbstverpflichtung der Belegschaft verknüpft war und ist. Wir wiederholen daher gerne, was wir bereits in den letzten Hauptversammlungen immer wieder betont haben. Die **Restrukturierungsbeiträge der Belegschaft** in der Zeit von 2002 bis 2011 belaufen sich auf eine **Größenordnung von 60,66 Mio. €**.

In den letzten 4 Jahren wurden über 18 Mio. € realisiert. Das war sogar ein bisschen mehr als vereinbart.

Im Geschäftsjahr 2005 wurden ergebniswirksam 5,66 Mio. € beigesteuert. 5 Mio. € gingen davon auf das Konto der Altbelegschaft, also der Beschäftigten, die bereits vor Einführung des Sparentarifvertrages im Unternehmen beschäftigt waren.

Meine Damen und Herren,

dieses Engagement der Belegschaft kann man nur dann erwarten und auch über längere Strecken erhalten, wenn entsprechende Zugeständnisse gemacht werden. Unsere Eigentümer haben dies getan, indem sie der Restrukturierungskonzeption des Unternehmens zugestimmt, eine Investitionsoffensive mitgetragen und gleichzeitig auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen bis 2009 verzichtet haben.

Im Namen und im Interesse einer **gesunden Mittelstandspolitik** brauchen wir allerdings auch weitere Akteure, die mitziehen. Hier kommen wir zurück auf die Zusagen von **Bundesminister Tiefensee** und **Landesminister Wittke** bei der VDV-Jahrestagung

im Mai dieses Jahres, die in Gelsenkirchen begann und in Bochum durchgeführt wurde. Beide Minister äußerten Thesen, die unsere uneingeschränkte Unterstützung finden. Sie müssen auf nationaler und europäischer Ebene auch umgesetzt werden.

Sie lauten:

- Die durch mittelständische Verkehrsunternehmen geprägte Nahverkehrslandschaft in Deutschland muss erhalten und darf nicht den Global Playern überlassen werden.
- Die Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen an einen internen Betreiber muss möglich sein.
- Der steuerliche Querverbund als tragendes Finanzierungselement ist dauerhaft zu sichern.

Das sind, meine Damen und Herren,

bewährte Grundlagen für einen in der Qualität europaweit an der Spitze liegenden ÖPNV in Deutschland und im VRR. Warum soll man diese Grundlagen in Frage stellen ?!

Wir fügen da noch eine weitere Forderung hinzu:

Die ständigen Finanzkürzungen für den ÖPNV müssen aufhören. Verkehrspolitik ist langfristig angelegt und kann nicht in jeder Legislaturperiode neu definiert werden. Deutschland sollte nicht den Wettbewerbsvorteil aufgeben, den ein funktionierender Personennahverkehr bietet. Wir brauchen endlich wieder eine Nahverkehrspolitik aus einem Guss. Einmal getroffene und umgesetzte Investitionsentscheidungen können nicht kurzfristig je nach Kassenlage von Bund und Ländern revidiert werden. Es geht nun mal nicht, dass man aus Kostengründen den Takt auf der U35 dehnt, obwohl über 70.000 Fahrgäste werktäglich dieses Angebot in Anspruch nehmen. Das wäre blanker Unsinn.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

auch wenn die Personalkosten wesentlich den Gesamtaufwand beeinflussen, und ich daher etwas ausführlicher darauf eingegangen bin, sind auch die anderen Kostenblöcke selbstverständlich nicht zu vernachlässigen.

Beim **Materialaufwand**, dem zweitgrößten Kostenblock, zeigt sich ein differenziertes Bild:

Die Energiekosten, die wir leider nur zu einem Teil - nämlich durch effizienteren Energieeinsatz - selbst beeinflussen können, sind im vergangenen Jahr nochmals erheblich gestiegen. Der Anstieg war zweistellig, nämlich **14 %**. Das sind **1,46 Mio. €** mehr. Die Dieselposten verursachten einen Anstieg von über einer Million €. Die Steigerung der Energiekosten bereitet heftige Kopfschmerzen, weil wir sie nur begrenzt beeinflussen können und der Anstieg um 0,2 Mio. € über dem Zuwachs der Personalkosten liegt. Der **Energieaufwand** ist mittlerweile zum **Hauptkostentreiber** geworden. Die aktuellen Kraftstoff- und sonstigen Energiepreisentwicklungen lassen keine Besserung erwarten. Der Anteil der Energiekosten ist inzwischen auf beachtliche 7,7% des Gesamtaufwandes gestiegen.

Dagegen blieben die übrigen **Material- und Fremdleistungen** im Wesentlichen konstant. Preissteigerungen konnten durch entsprechende Verbrauchsminderungen aufgefangen werden.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen deutlich zurück. Dieser Rückgang steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit weiterberechneten Aufwendungen, die zu entsprechend geringeren sonstigen Erlösen führten.

Aufgrund der Finanzierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Neubau unseres Straßenbahnbetriebes in Bochum an der Essener Straße (sog. Engelsburg) und den Anzahlungen für Schienenfahrzeuge erhöhte sich das negative Finanzergebnis geringfügig um 0,11 Mio. €. Dies wurde aber durch die um 0,2 Mio. gesunkenen **Abschreibungen** kompensiert.

Meine Damen und Herren,

zusammenfassend lässt sich sagen:

Wegfallende Bundes- und Landesmittel sowie überproportionale Preissteigerungen der Energiekosten lassen sich nicht mehr durch betriebliche Maßnahmen in voller Höhe auffangen und führen damit zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Ergebnisses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Ohne diese negativen Einflüsse, die vom Unternehmen eben nicht wesentlich beeinflusst werden können, hätte sich die kontinuierliche Verbesserung des Geschäftsergebnisses unverändert fortgesetzt. Angesichts dieser Tatsache begrüßen wir es natürlich, dass der Aufsichtsrat der Fortsetzung des eingeschlagenen Restrukturierungskurses

zugestimmt hat. Alternativen hierzu sind nicht erkennbar. Das ist allgemeine Auffassung !

Das hindert uns natürlich nicht daran, auch neue Wege zu gehen, die sich durch aktuelle Entscheidungen im Unternehmen anbieten. Wir werden daher unsere Liegenschaftsoptimierung fortsetzen und die noch verbliebenen Werkstätten an der Wittener Straße in Bochum an unseren Standort Engelsburg an der Essener Straße verlagern sowie die Verwaltungseinheiten in Bochum an der Universitätsstraße konzentrieren. Mit letztendlich dann **drei Standorten** für unsere Straßenbahn- und Stadtbahnbetriebshöfe und Schienenfahrzeugwerkstätten sowie drei Busbetriebshöfen mit Werkstätten und der Hauptverwaltung sehen wir uns für die Zukunft optimal aufgestellt.

Gestatten Sie mir zum Abschluss, meine Damen und Herren, noch einige Anmerkungen zur **Vermögens- und Finanzlage**.

In den vergangenen drei Jahren wurden mehr als 105 Mio. € in die Substanzerneuerung unseres Unternehmens investiert. Hieran zeigt sich die besondere Qualität des BOGESTRA-Restrukturierungskonzeptes. Wir reduzieren nicht nur Aufwand, wir verstärken nicht nur die Erträge - wir steigern auch den Unternehmenswert. Die

Erfolge sind mittlerweile mit Händen zu greifen, z. B. Inbetriebnahme der beiden Straßenbahnbetriebshöfe in Bochum und Gelsenkirchen. Weitere Schritte, insbesondere neue Schienenfahrzeuge, die Einführung des digitalen Funks, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem werden folgen.

An dieser Stelle sagen wir herzlichen Dank an Bund und Land für die kraftvolle Unterstützung für z. B. Bochum Engelsburg und Gelsenkirchen Hauptstraße mit bisher über 60,5 Mio € geleisteter Förderung.

Entsprechend nahm daher der hohe **Liquiditätsüberschuss** im vergangenen Jahr ab. Er wird im laufenden Jahr noch weiter zurückgehen. Dagegen wird der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme aufgrund der hohen Investitionstätigkeit natürlich weiter zunehmen.

Soweit,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

der Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr und einige Ausblicke auf die noch vor uns liegende Wegstrecke. Einen

beachtlichen Teil des Weges haben wir bereits zurückgelegt und mein Vorstandskollege und ich sind uns sicher, dass wir unser Ziel, die BOGESTRA als das kundenorientierte Nahverkehrsunternehmen in unserem Betriebsgebiet auf Dauer zu erhalten, erreichen werden. Erhalten geht nur, wenn wir uns bewegen, wenn wir zu Veränderungen bereit sind. Das bedeutet konkret, wir setzen unsere Anstrengungen zur Erlangung der Wettbewerbsfähigkeit fort und zwar auch mit anderen Partnern; zu nennen ist hier insbesondere die funktionierende und erfolgreiche Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR).

Unsere Zuversicht hat eine solide und bewährte Basis:

- unsere Belegschaft macht mit,
- unsere Anteilseigner unterstützen die Konzeption und
- die Kunden, honorieren dies alles mit wachsendem Zuspruch.

Meine Damen und Herren,

was wir uns nicht einreden lassen wollen ist, dass wir angesichts der Tarifierung zum 01.08.2006 das Image des Dienstleisters

ablegen und hemmungslose Preistreiberei zu unserem Geschäft machen. Angesichts des Rückgangs an öffentlichen Geldern brauchen wir auch eine stärkere nutzerorientierte Finanzierung; diese muss ausgewogen sein. Das möchte ich am Beispiel des SchokoTickets zeigen, das einen Preisvergleich von 1999 zum 01.08.2006 darstellt. Damit sollen nicht alle kritischen Anmerkungen niedergewalzt werden. Nur, an den Pranger stellen lassen wir uns auch nicht. Das haben wir nicht besonders gern.

Und lassen Sie mich, meine Damen und Herren, auch noch Folgendes hinzufügen.

Wenn bei Tarifierungen gehämt wird, die Unternehmen sollten erst mal Aufwandreduzierung und Ergebnisverbesserung betreiben, bevor sie den Kunden „in die Tasche greifen“, dann müssen wir aus BOGESTRA-Sicht Folgendes noch mal deutlich in Erinnerung bringen. Die Städte Bochum und Gelsenkirchen haben 1995 in Anbetracht der klammen kommunalen Kassen die Reißleine gezogen und folgendes gefordert: Für den ÖPNV zahlen wir nicht mehr als das Niveau 1995, egal wie Löhne, Gehälter, Energie, Teuerungsrate, Zinsen etc. steigen. Wenn man diese Basis

zugrunde legt, hat die BOGESTRA von 1996 bis 2005 eine kumulierte Ergebnisverbesserung von

237,99 Mio €

umgesetzt.

Sie führte zu einer Entlastung der Kommunen

in Höhe von 190,29 Mio. €

Bund und Land profitieren mit,

in Höhe von 47,70 Mio €

obgleich beide nicht Gesellschafter sind.

Meine Damen und Herren,

wir sagen damit nicht, dass wir aufhören wollen, besser zu werden. Das wäre mehr als ein Missverständnis. Wir bringen mit den Zahlen in Erinnerung, dass wir uns bisher kräftig ins Zeug gelegt haben und zwar erfolgreich. Das ist schließlich Fakt!

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Gern stehen mein Kollege Gisbert Schlotzhauer und ich Ihnen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung.

Glück auf !