



Es gilt das gesprochene Wort!

**Rede des Vorstands für Finanzen, Marketing und Betrieb
der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft**

Dr. Burkhard Rüberg

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

am 26. August 2005 in Gelsenkirchen

Hotel Maritim

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

mein Vorstandskollege Gisbert Schlotzhauer und ich freuen uns, dass Sie in Gelsenkirchen zur Hauptversammlung der BOGESTRA AG gekommen sind. Sie bekunden damit Ihr Interesse an der Entwicklung des Unternehmens; das tut uns gut! Seien Sie herzlich willkommen!

Meine Damen und Herren,

die Nahverkehrsbranche befindet sich spätestens seit In-Kraft-Treten des Regionalisierungsgesetzes NW (des Landes Nordrhein-Westfalen) im Jahr 1996 in einer hochinteressanten Phase des Umbruchs. Die Unternehmen haben mittlerweile unterschiedliche Konzeptionen entwickelt; sie setzen ihre Strategien um. Ziel: Erreichen der Wettbewerbsfähigkeit! Dabei geht es nach unserer Einschätzung insbesondere darum, Antworten zu finden und Strategien zu entwickeln, um vorhandene Marktöffnungstendenzen mit existierenden Globalisierungsansprüchen zu versöhnen.

Einen Masterplan dazu gibt es nicht!

Jedes Unternehmen muss hier Eigenentwicklung betreiben und seinen eigenen unverwechselbaren Weg finden.

Die BOGESTRA hält an dem seit Jahren eingeschlagenen Restrukturierungskurs fest. Das heißt: Aufwand runter, Erträge hoch und nicht zuletzt kräftige Impulse bei den Investitionen.

Kern unserer Strategie ist und bleibt die Verankerung des Unternehmens in der Region. Das bedeutet, dass wir uns einerseits den Herausforderungen der Global Player stellen müssen, andererseits aber - und das ist entscheidend - hier den Status des Local Hero voll ausspielen. Wir bekennen uns dabei uneingeschränkt zur kommunalen Eigentümerschaft. Damit fahren wir gut.

Den hier lebenden Menschen wollen wir ein zukunftsfähiges und wettbewerbsfähiges Unternehmen erhalten, das

- qualitativ hochwertige Nahverkehrsdienstleistungen anbietet
- unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine beachtliche Zukunftsperspektive eröffnet – das geht, nur wenn wir nicht schrumpfen!
- und die Aufgabenträger des Nahverkehrs finanziell nicht überfordert.

Letzteres ist praktisch die andere Seite der Medaille der kommunalen Eigentümerschaft. Ausgleichsleistungen zur Finanzierung des Nahverkehrs müssen bezahlbar bleiben.

Wir sind überzeugt, dass wir im vergangenen Geschäftsjahr diese Vorstellungen umgesetzt und mit Leben erfüllt haben; das geschieht nicht erstmals sondern erneut!

Meine Damen und Herren,

die Qualität der Leistungserbringung hat in unserer Branche eine entscheidende Bedeutung. Wir sind daher im vergangenen Geschäftsjahr ganz neue Wege gegangen. Wir haben eine Stabstelle „Qualitätsbeauftragte“ eingerichtet, die zu einer zentralen Anlauf- und Koordinierungsstelle für alle Qualitätsbelange im Unternehmen werden soll. Entsprechend der Bedeutung dieser Stelle ist sie direkt meinem Vorstandskollegen und mir unterstellt.

Sicherheit, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Kundenfreundlichkeit usw. sind Stichworte, die die Aufgabenschwerpunkte grob skizzieren. Im letzten Jahr haben wir dazu ein Pilotprojekt gefahren, das uns viel Freude bereitet hat. Ich spreche über den Einsatz von Kundenbetreuern in allen Fahrzeugen der Straßenbahnlinie 301 hier in Gelsenkirchen.

Ab September 2004 bis März 2005 wurde von Anfang bis zum Ende der Betriebszeiten jeweils eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter eingesetzt, um den Kunden der Straßenbahnlinie einen „rund-um-die-Uhr-Service“ zur Verfügung zu stellen. Natürlich gehörte auch der Verkauf und die Kontrolle von Fahrausweisen zur Aufgabenstellung.

Die positive Resonanz der Fahrgäste hat zu Veränderungen geführt. Die erste Konsequenz war, dass wir unseren Kundenservice komplett umgebaut haben. Das geschah dadurch, dass die Organisationseinheit Fahrausweisprüfung mit dem Kundenservice zusammengeführt wurde, diese Organisationseinheiten arbeiten also nicht mehr parallel nebeneinander. Das ist das Erste.

Zweitens:

Die Wahrnehmung der Aufgaben geschieht auch nicht mehr in großen Gruppen. Wir treten in Zweiertteams auf, natürlich in Dienstkleidung, damit für jedermann erkennbar ist, dass wir da sind. Wir stehen zukünftig unseren Kunden auf allen Linien zur Verfügung. Natürlich kann das nicht in jedem Bus oder in jeder Bahn unserer 76 Linien sein. Wir sammeln weiter Erfahrungen und beabsichtigen, mit einer ausgesuchten Buslinie das zu machen, was wir in Gelsenkirchen auf der Linie 301 praktiziert haben.

Die bisherigen Erfahrungen aus der Pilotphase überzeugen. Die Umsatzerlöse stiegen deutlich. Der Vandalismus ging zurück. Die Sicherheit in den Fahrzeugen erhöhte sich signifikant. Das Problem Schwarzfahrer reduzierte sich auf null.

Mit dieser neuen Strategie der Kundenbetreuung wurde darüber hinaus ein zusätzlicher Effekt erreicht, der für uns zentrale Bedeutung hat. Wir haben positive Beschäftigungseffekte umsetzen können. Zum Jahresende waren 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der BOGESTRA im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres mehr beschäftigt. Man darf stolz hinzufügen – und da

wiederhole ich gerne das, was Frau Dr. Scholz bereits ausgeführt hat: Die Entwicklung unseres Personalaufwands gemessen an dem Maßstab eines 10-Jahres-Vergleiches zeigt, dass diese Aufwandsposition um rund 2 Mio. geringer ist als vor 10 Jahren. Und dabei fahren wir damals wie heute über 25 Mio. Bus- und Zug-KM. Hier zeigt sich deutlich, dass die erwarteten Effekte aus der Einführung des Spartentarifvertrages (das war im Jahre 2002) auch tatsächlich eingetreten sind. Nur so war es möglich, dass die erzielten Reduktionen teilweise auch für den Beschäftigungsaufbau genutzt werden konnten.

Meine Damen und Herren,

dass wir mit unserer Philosophie, nicht nur auf technische Möglichkeiten zu setzen, sondern durch gezielten Personaleinsatz die Marke des Dienstleistungsunternehmens BOGESTRA unverwechselbar zu machen, richtig liegen, belegt die Reaktionen unserer Kunden.

Im vergangenen Geschäftsjahr konnte die Zahl unserer Stammkunden (das sind die Kunden, die ein Jahresabo haben) um 6 % auf 109.429 gesteigert werden. Dieser Trend hält auch im neuen Geschäftsjahr an. Als börsennotiertes Unternehmen hat der von uns zum 30.06.2005 veröffentlichte Zwischenbericht eine Steigerung um 4 % ausweisen können.

Wo Licht ist, meine Damen und Herren, ist auch Schatten.
Das zeigt sich auch bei uns.

Stark rückläufig ist die Zahl der verkauften SemesterTickets. Der Rückgang um 5,2% beruht darauf, dass in Nordrhein-Westfalen Studiengebühren für Langzeitstudenten eingeführt wurden. Dadurch reduzierte sich die Zahl der eingeschriebenen Studenten. Dieser Trend hat sich im neuen Geschäftsjahr leider weiter verstärkt.

Der Rückgang beträgt 16,5 %. Das sind 1,4 Mio. Fahrgäste weniger.

Dennoch bleibt auch Folgendes festzuhalten: der Vergleich der Fahrgastzahlen für die insgesamt im letzten Geschäftsjahr verkauften Tickets fällt positiv aus. Denn trotz Rückgangs bei den Studenten haben wir insgesamt 123 Mio. zahlende Fahrgäste. Das sind 3,9 % mehr als im Vorjahr.

Dabei darf natürlich nicht übersehen oder verschwiegen werden, dass wir zusätzlich bei der Anzahl der beförderten schwerbehinderten Fahrgäste einen dramatischen Einbruch zu verzeichnen haben. Die Beförderungszahlen sanken in diesem Fahrgastsegment um sage und schreibe 36 %. Damit hat eine deutliche Verschiebung zwischen diesen beiden Fahrgastgruppen stattgefunden. Der Anteil der zahlenden Fahrgäste stieg von 86,3 % auf 91,1 %. Die Anzahl der Fahrgäste, für deren Beförderung wir Ausgleichsleistungen des Landes erhalten, sank dagegen von 13,7 % auf 8,9 %.

Meine Damen und Herren,

im vergangenen Geschäftsjahr waren aber nicht nur diese strukturellen Veränderungen zu verzeichnen, sondern unter dem Stichwort „Subventionsabbau“, Frau Dr. Scholz hat bereits darauf hingewiesen, wurden weitere Kürzungen der Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern und Studenten vorgenommen. So ergab sich im vergangenen Jahr trotz der Steigerungen im Kerngeschäft um fast 3 Mio. € ein Rückgang der Umsatzerlöse um ca. 0,9 Mio. €. Wir landen jetzt bei 81,8 Mio. €.

Wir sehen diese Entwicklung nicht nur mit Skepsis sondern mit tiefer Sorge. Die Begründungen für die Kürzungen fallen zunehmend willkürlicher aus, zumindest fantasieloser. Wenn von den Verkehrsunternehmen verlangt wird, Schüler und Studenten zu verminderten Fahrpreisen und schwerbehinderte Fahrgäste kostenlos zu befördern, so müssen die dadurch entstehenden Mindererträge von demjenigen ausgeglichen werden, der dies verlangt. Diese Systematik folgt ganz einfach dem Grundsatz: Wer die Musik bestellt hat, muss sie auch bezahlen! Dass diese Ausgleichszahlungen mit Subventionen gleichgesetzt werden sollen, ist für uns nicht nachvollziehbar. Es kann von den Verkehrsunternehmen, ob kommunal oder privat, nicht erwartet werden, dass Leistungen kostenlos oder zu nicht auskömmlichen Preisen erbracht werden. Sollte dieser Weg vom Gesetzgeber weiter beschritten werden, kriegen wir Tagesordnungen auf den Tisch, die mit schmerzlichen Anpassungsstrategien für die Kundschaft verbunden sind. Fahrpreise und Leistungsangebote stehen dann im Zentrum der Betrachtungen.

Damit sich dieser jammervolle Trend nicht fortsetzt, wird zur Zeit auf der Ebene des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen eine Angebotsstrategie entwickelt, die im Wege einer einvernehmlichen Paketlösung sicherstellen soll, dass wir mit vorhandenen öffentlichen Geld mehr Qualität an den Markt bringen können. Das wird nur klappen, wenn solche Vereinbarungen über einen längeren Zeitraum zustande kommen.

Das unstete Wechselspiel zwischen fiskalisch veranlassten Kürzungen und bissigen Kommentaren aus den Reihen der Verkehrsunternehmen muss ein Ende haben. Wir brauchen Stabilität. Wir – die Unternehmen – brauchen auch den Konsens mit den politischen Entscheidungsträgern. Wir lassen uns dafür in die Pflicht nehmen und wollen ein gemeinsames Paket schnüren. Da haben wir eine Menge zu tun. Die Zeit läuft in 2007 ab, wenn die Revision des Regionalisierungsgesetzes ansteht!

Meine Damen und Herren,

eine weitere Absenkung um immerhin 0,5 Mio. € ergab sich bei den vom Land gezahlten Vorhaltekosten. Der Betrag von insgesamt 2,1 Mio. € wird in den beiden folgenden Jahren weiter abgeschmolzen. 2007 bekommen wir dann nichts mehr. Dann sind wir bei null angelangt. Weitere Kürzungen sind dann auch theoretisch nicht mehr vorstellbar.

Meine Damen und Herren,

lassen sie mich in diesem Zusammenhang die Gelegenheit nutzen, beispielhaft zu zeigen, dass es in unserer Branche Entwicklungen gibt, die sowohl für Belegschaft, für Anteilseigner und Vorstände geeignet sind, uns an den Rand der Verzweiflung zu bringen. Man darf sich bitte schön mal vorstellen, dass die BOGESTRA im Jahr 1995 ertragswirksame Landesleistungen von 11,18 Mio. € hatte. Gäbe es diese 11 Mio € heute noch, wären wir ohne Abschreibungen und Rückstellungen fast bei einem ausgeglichenen Ergebnis im operativen Geschäft. Ich weiß, dafür kann man sich nichts kaufen. Es macht aber deutlich, dass die BOGESTRA in der Lage war, diese Reduktionen nicht an die Eigentümer weitergeben zu müssen, sondern sie aus eigener Kraft kompensieren konnte.

Meine Damen und Herren,

erfreulich entwickelten sich die sonstigen betrieblichen Erträge, die um 0,6 Mio. € auf insgesamt 23 Mio. € anstiegen. Positiv zu Buche schlugen dabei insbesondere höhere Provisionserlöse (plus 0,6 Mio. €). Diese wurden durch den Verkauf unserer Fahrausweise erzielt, die von Fahrgästen auf den Linien der anderen im Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Unternehmen genutzt wurden.

Auf der Aufwandsseite der Gewinn- und Verlustrechnung zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen:

- positiv fällt die Entwicklung des Personalaufwandes aus. Trotz der Erhöhung des Personalbestandes und trotz höherer Ausgaben für Rentenzahlungen an unsere Pensionäre ergab sich ein Rückgang um ca. 1,5 Mio. €. Gern kommen wir der Bitte von Frau Dr. Scholz nach, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Dank für das gute Jahresergebnis weiterzugeben. Denn nur durch permanente Produktivitätssteigerung, verbunden mit einem hohen Maß an Arbeitseinsatz und Arbeitsflexibilität, ist ein derartiges Ergebnis erzielbar. Ich bedanke mich an dieser Stelle ausdrücklich und natürlich auch im Namen meines Vorstandskollegen bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unseres Unternehmens. Dabei wissen wir, wovon wir reden. Mit der Einführung des Spartentarifvertrages waren teilweise höhere Arbeitsbelastungen verbunden, in einzelnen Fällen kam es auch zu vierstelligen Einkommenseinbußen. Diese Maßnahmen waren unverzichtbar, um dauerhaft das Unternehmen erhalten und zukunftssichere Arbeitsplätze anbieten zu können. Wir sind allerdings auch der Überzeugung, dass die Einsparpotenziale bei dem Grundlohn der Fahrdienstbeschäftigten weitgehend ausgereizt sind. Anders ausgedrückt: Wir meinen, dass die ca. 1.800,00 brutto, die eine neueingestellte Fahrerin oder die ein Fahrer als Grundlohn verdient, nicht mehr unterschritten werden können.
- Bei den Aufwendungen für Material und Fremdleistungen ergibt sich ein differenziertes Bild. Soweit die Kosten vom Unternehmen beeinflussbar sind, liegen sie im geplanten Restrukturierungsrahmen; teilweise konnten Kostensenkungen erreicht werden.

- Große Sorgen bereitete uns der Anstieg der Energiekosten, insbesondere der Dieselpreise. Im vergangenen Geschäftsjahr war hierfür ein Mehraufwand von über 600.000 € zu verkraften, nach einem vorangegangenen Anstieg von 960.000 € im Jahr 2003. Dabei haben wir noch ein wenig Glück gehabt! Die Absicherung des Dieselpreises konnte den Aufwand durch einen zusätzlichen Ertrag von 247.000 € abmildern. Nun zeigt sich, dass diese Preissteigerungen sich im laufenden Geschäftsjahr mit verschärftem Tempo fortsetzen. Die Einkaufspreise für Dieselkraftstoff unterliegen nicht nur starken Schwankungen: sie haben mittlerweile Höchststände erreicht. Dies erkennen wir als ausgemachtes Risiko, denn Tatsache ist, dass wir trotz aller Forschung auf dem Gebiet der alternativen Kraftstoffe auf Rohöl noch voraussichtlich Jahrzehnte angewiesen sein werden. Bemerkenswert und mittlerweile bedauerlich ist hierbei, dass diese höheren Belastungen auch auf gesetzgeberische Maßnahmen, Stichwort Ökosteuer, zurückzuführen sind. Die Belastung der BOGESTRA beläuft sich im abgelaufenen Geschäftsjahr insoweit auf 1,6 Mio. €.

Meine Damen und Herren,

- ein Blick auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen zeigt nur eine Besonderheit. Ich will sie kurz erwähnen. Im Zuge unseres Werkstättenkonzeptes werden wir unter anderem den Standort unseres Bauhofes in Bochum-Hamme aufgeben. Auf diesem Grundstück befindet sich auch eine Bauschuttdeponie. Für die Stilllegungskosten dieser Deponie wurde eine Rückstellung in Höhe von 581.000 € gebildet. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen sind mit den Vorjahrszeitraum im Wesentlichen vergleichbar.

Entscheidend ist, meine Damen und Herren,

quasi für ein erstes Resümee, dass wir im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt ein verbessertes Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erreicht haben. Trotz und gerade wegen der extrem negativ veränderten Rahmenbedingungen sind wir auf die Ergebnisverbesserung um 2,7 Mio. € gegenüber dem Vorjahr durchaus stolz. Denn die Messlatte „Restrukturierungsziel“, die bei 52,4 Mio. € lag, wurde mit 49,5 Mio. € von uns deutlich übersprungen. Wir konnten wieder einmal zeigen, dass wir uns auch von schwierigen Situationen nicht beeindrucken lassen und unseren Beitrag zur Entlastung der kommunalen Haushalte leisten. Die auf Seite 10 des Geschäftsberichts abgedruckten Zahlen der letzten sechs Jahre mit Entlastungen von über 26 Mio. € sprechen eine deutliche Sprache.

Meine Damen und Herren,

anders als bei dem einen oder anderen Unternehmen, ist für die BOGESTRA-Strategie dabei typisch oder gar ein Gütesiegel, dass wir in der Restrukturierungsphase keine Leistungseinschränkungen vornehmen mussten und unser Angebot an die Kunden auch im vergangenen

Geschäftsjahr mehr als 25 Mio. Bus- und Zug-KM umfasste. Trotzdem finden natürlich kontinuierliche Veränderungen des Angebots statt. Bei entsprechender Nachfrage führt dies zur Leistungsausweitung. Zwangsläufig erfolgt aber eine Einschränkung des Angebots in den späten Abend- oder in den frühen Morgenstunden, wenn es aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar und aus ökologischer Sicht auch nicht wirkungsvoll ist, Fahrzeuge leer oder mit einer minimalen Besetzung fahren zu lassen. Sofern zumindest noch eine geringe Nachfrage vorhanden ist, versuchen wir durch den Einsatz von Anruf-Sammeltaxen dieser Nachfrage gerecht zu werden.

Zum Schluss, meine Damen und Herren,

noch einige Anmerkungen zur Vermögens- und Finanzlage und damit zur Zukunftsfähigkeit des Unternehmens.

Im Jahr 1999 wurde von uns eine in der mehr als 100-jährigen Geschichte des Unternehmens beispiellose Investitionsoffensive gestartet. Seitdem wurden 155 Mio. € in Werkstätten und Ausrüstung, in Gleis- und Fahrleitungsanlagen, in Busse und neue KundenCenter, in Vertriebstechnik etc. investiert. Diese Investitionstätigkeit, allein im vergangenen Jahr betrug die Bruttoinvestitionssumme 36 Mio. €, führt natürlich zu einem Abbau der Liquidität im Unternehmen. Gleichwohl sind die Kapitaldeckungsverhältnisse nach wie vor in Ordnung. Das Anlagevermögen ist weiterhin vollständig durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt. Trotz des weiteren Abbaus der Verbindlichkeiten infolge planmäßiger Darlehenstilgungen standen zum Bilanzstichtag mehr als 19 Mio. € flüssige Mittel zur Verfügung.

Dieser Betrag wird im neuen Geschäftsjahr allerdings deutlich zurückgehen, da weitere Investitionsvorhaben in einer Größenordnung von mehr als 128 Mio. € anstehen. Sie umfasst insbesondere die Beschaffung von 36 Schienenfahrzeugen. Da es sich hierbei um bezuschusste Maßnahmen handelt, betrachten wir natürlich mit großem Interesse die Auszahlungstermine. Es kann dabei durchaus vorkommen, dass die von uns zu leistenden Ausgaben mit diesen Terminen nicht korrespondieren. Das bedeutet Vorfinanzierung.

Wir hoffen daher, dass die neue Landesregierung in diesem Punkt der Investitionsfinanzierung genauso zuverlässig ist wie es die alte war. Und, das können wir auch und tun es an dieser Stelle gerne: Wir bedanken uns für die bisherige kraftvolle Unterstützung des Landes bei der Finanzierung unserer Investitionsvorhaben. Die Erfahrungen der Vergangenheit waren gut. Das muss so bleiben. Wir sind überzeugt, dass dieses Geld hervorragend angelegt ist. Die Gegenleistung ist die Sicherung zukunftsfähiger und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Das ist wichtig für die gesamte Region, die sich ja weiterhin im noch nicht abgeschlossenen Strukturwandel befindet. Bei einer Arbeitslosenquote von über 24 % hier in Gelsenkirchen ist man auf positive Nachrichten angewiesen, um die notwendigen Veränderungsprozesse bewältigen zu können.

Die BOGESTRA wird weiterhin ihren Beitrag leisten, um aufkommende Verzagtheit in Hoffnung umbiegen zu können. Mit diesem Bekenntnis zur Region schließe ich meine Ausführungen.

Haben Sie herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.