BAHNEN MONHEIM

Geschäftsbericht 2018

Geschäftsbericht 2018

der Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Impressum

Herausgeber:
Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Daimlerstraße 10a
40789 Monheim am Rhein
Telefon: 02173 9574 0
info@bahnen-monheim.de
www.bahnen-monheim.de

Redaktion:
Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Aletta Carmanns
Marketing und Kommunikation

Gestaltung:
media machine GmbH, Mainz
www.mediamachine.de

Fotos:
Stadt Monheim am Rhein
Tim Kögler
media machine GmbH

© 2019

Inhalt

Vorwort des Geschäftsführers 6

Bericht des Aufsichtsrates 7

Redaktionelles 2018 8

Ausbildung 12

Lagebericht 2018 14

1. Geschäftsmodell 14

2. Wirtschaftsbericht 14

3. Bericht über die zukünftige Entwicklung 16
sowie die wesentlichen Risiken und Chancen
des Unternehmens

4. Öffentliche Zwecksetzung beziehungsweise 18
-erreichung gemäß § 108 Abs. 3 Nr. 2 GO NRW

Bilanz 2018 20

Gewinn- und Verlustrechnung 2018 21

Entwicklung des Anlagevermögens 2018 22

Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers 24

Impressionen 28

Anhang 30

Vorwort des Geschäftsführers

Detlef Hövermann

Ein Unternehmen im Wandel

Das Jahr 2018 stand insbesondere im Zeichen der Direktvergabe von Linienleistungen für unser Unternehmen, die Bahnen Monheim. Der Stadtrat der Stadt Monheim am Rhein hatte bereits am 20. Dezember 2017 den Beschluss gefasst, eine Bekanntmachung über die Betrauungsabsicht von Linienleistungen im ÖPNV per Direktvergabe an die Bahnen Monheim zu veröffentlichen. Mit der entsprechenden Bekanntmachung im „Europäischen Amtsblatt“ am 08. Juni 2018 wurde das Direktvergabeverfahren dann fortgesetzt. Da in der Folgezeit keine Nachprüfungsanträge in der dafür vorgesehenen Frist bei der zuständigen Behörde eingingen, steht einer Direktvergabe an die Bahnen Monheim im Jahr 2019 nichts mehr im Wege. Für die Bahnen Monheim bedeutet dies finanzielle Planungssicherheit für die Leistungserbringung der dann erteilten Linienkonzessionen bis zum Jahr 2029. Dieser störungsfreie Verfahrensablauf ist nicht selbstverständlich. So ergeben sich beispielsweise bei anderen regionalen Verkehrsunternehmen in anderen, teilweise zeitgleich betriebenen, Direktvergabeverfahren juristische Nachspiele, die Notvergaben erfordern, um den Öffentlichen Personennahverkehr für diese Regionen und/oder Städte sicher zu stellen.

Die betrieblichen Voraussetzungen für das nun an die Bahnen Monheim zu vergebende, zukünftige Monheimer ÖPNV-Netz wurden bereits ab dem Jahr 2017 eingeleitet. Umfassende Linienoptimierungen, wie zum Beispiel die Zusammenlegung der Endhaltestellen der Linien 788 und 789 einerseits und der Linien 790 und 791 andererseits, die für einen störungsfreien Takt nach Langenfeld beziehungsweise Düsseldorf sorgen, wurden umgesetzt.

Ergänzend ist bereits ab Januar 2017 eine einprägsamere Fahrplangestaltung mit grundsätzlichen 20-Minuten-Takten in der Hauptverkehrszeit beziehungsweise 30-Minuten-Takten in den Nebenverkehrszeiten eingerichtet worden.

Weitere Maßnahmen, die zu einer deutlichen Verstärkung des „Freizeitnetzes“ führten, erfolgten ab Ende August 2018. Dies betrifft vor allem die nächtliche Betriebsverlängerung auf circa 3 Uhr in der Woche und die Anbindung an alle S-Bahn-Fahrten ab Langenfeld S, Berghausen S und Düsseldorf Hellerhof S vom Monheimer Stadtgebiet aus an den Wochenenden. Darüber hinaus wird der Berufsverkehr ab Januar 2019 deutlich intensiviert. Insgesamt erhöht sich das Leistungsvolumen der Nutzwagenkilometer nach abschließender Einführung der Maßnahmen 2019 im Vergleich zum Jahr 2016 um circa 60 Prozent.

Berücksichtigt man die Aufgabe des Eisenbahnbetriebs im Jahr 2014 und die Leistungsreduktion auf die Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, so ist die Umwandlung der Bahnen Monheim zu einem fast ausschließlichem ÖPNV-Unternehmen deutlich zu erkennen. Von einem neuen, modernen Corporate Design Auftritt wird diese Unternehmensveränderung der Bahnen Monheim begleitet. Das neue Design der Busse und die Neugestaltung der Haltestellen mit modernen Anzeigesystemen sind im Stadtbild allgegenwärtig und vermitteln die moderne Leistungsfähigkeit der Bahnen Monheim.

Ich bedanke mich an dieser Stelle bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz und ihr Engagement für unsere Bahnen Monheim recht herzlich. Unseren Kunden gilt mein Dank für das entgegengebrachte Vertrauen in unsere Leistung. Unserer Eigentümerin danke ich für das Vertrauen in unser Unternehmen und für die fachliche und finanzielle Unterstützung, mit der wir erst in die Lage versetzt werden, unsere Leistung zu erfüllen.

Monheim am Rhein, im Oktober 2019

Detlef Hövermann
Geschäftsführer der
Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Bericht des Aufsichtsrates

Daniel Zimmermann

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung während des Berichtsjahres in der durch Gesetz und Gesellschaftsvertrag vorgeschriebenen Form überwacht.

Es fanden sechs ordentliche Sitzungen statt, in denen die erforderlichen Beschlüsse gefasst wurden. Der Geschäftsführer hat den Aufsichtsrat laufend über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet.

Die Buchführung, der Jahresabschluss und der Geschäftsbericht für das Jahr 2018 wurden durch die von der Gesellschafterversammlung als Abschlussprüfer bestellte Integritas Gesellschaft für Revision und Beratung mbH, Langenfeld geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss und empfiehlt der Gesellschafterversammlung in Übereinstimmung mit der Geschäftsführung dessen Feststellung. Der Verlust wird nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH unter Beachtung der Zulässigkeit nach EU-Kriterien ausgeglichen. Der Aufsichtsrat spricht dem Geschäftsführer für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und allen Beschäftigten des Unternehmens seinen Dank für die im Berichtsjahr geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

Monheim am Rhein, im September 2019

Daniel Zimmermann
Bürgermeister

Redaktionelles 2018
Bei den Bahnen der Stadt Monheim bewegt sich was!

Ein Rückblick ins Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2018 verzeichneten die Bahnen Monheim gleich ein ganzes Potpourri an Neuerungen. Aber gehen wir zum besseren Verständnis einen Schritt zurück in das Geschäftsjahr 2017. Dieses war geprägt durch eine umfassende Liniennetzoptimierung: Das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Opladener Straße stellte die Geduld der Fahrgäste zunehmend auf die Probe. Um Verspätungen und Störungen aus dem Langenfelder Raum nicht weiter auf das nördliche Liniennetz zu übertragen, musste eine nachhaltige Lösung her. Eine grundlegende Umgestaltung in der Linienführung der 790 und 791 schaffte Abhilfe. So wurde der Linienweg ab Langenfeld S über den Monheimer Busbahnhof bis zum mona mare als gemeinsamen Endpunkt zusammengelegt. Die Schnellbuslinie SB79 übernahm die Streckenkürzung der Linie 790 und verbindet nun den Monheimer Busbahnhof über den Creative Campus mit dem Langenfelder S-Bahnhof. Eine ähnliche Überlegung traf auch auf die Linien 788 und 789 zu: Auch hier sollte eine Störungsübernahme aus dem Düsseldorfer Raum in das südliche Liniennetz unterbunden werden. So wurde die Haltestelle „Heerweg“ als gemeinsamer Endpunkt festgelegt, um speziell für die Schüler eine gute Verbindung zwischen Busbahnhof und Schulzentrum an der Haltestelle „Kulturzentrum“ zu gewährleisten.

Um den Fahrgästen darüber hinaus eine einprägsamere Fahrplangestaltung anzubieten, wurde das Liniennetz hin zu einer 20-Minuten-Taktung auf den Hauptlinien und einer 30-Minuten-Taktung in den Nebenverkehrszeiten überarbeitet. Ein besonderes Augenmerk lag dabei auf der Entzerrung der bisweilen unübersichtlichen ÖPNV-Situation im Berliner Viertel. Nach Umsetzung dieser grundlegenden Änderungen in der Netzgestaltung erfreuen sich unsere Fahrgäste nun an einer komfortableren Gesamttaktung und einem verdichteten Linienverkehr zwischen dem Zentrum Langenfeld und dem Monheimer Busbahnhof. Die Erschließung der Monheimer Altstadt durch einen Taxibus und die Anbindung des neuen Hotelbereichs am Rhein an die S-Bahnhöfe Langenfeld und Berghausen sowie an das Gewerbegebiet an der Alfred-Nobel-Straße durch die Linien SB79 und 795 waren weitere wichtige Anpassungen.

Umfangreiche Leistungserweiterung 2018

Damit war jedoch nur der erste Spatenstich für eine umfangreiche Liniennetzoptimierung getan, die sich bis ins Jahr 2019 erstrecken wird. Im Geschäftsjahr 2018 lag der Schwerpunkt auf der Umsetzung der ersten Stufe der im Dezember 2017 beschlossenen Leistungserweiterung. Diese sah für 2018 einen gezielten Liniennetzausbau im Freizeitverkehr vor: Mit Fahrplanwechsel zum 29.08.2018 wurde der Betriebsschluss der Linien 777, 789 und 791 verlängert und die neue NahExpress-Linie NE12 eingeführt, die speziell an Wochenenden und Feiertagen als Ringlinie das beliebte Ausflugsziel mona mare via Busbahnhof mit der Monheimer Altstadt und dem Deusser-Haus/Comfort Hotel verbindet. Die schnelle Anbindung in Richtung Baumberg und Düsseldorf-Holthausen sowie verbesserte Anschlussmöglichkeiten an die S-Bahnen in Richtung Düsseldorf und Köln bieten den Fahrgästen eine echte Alternative zum Pkw, egal ob Shoppingtour, Familienausflug oder Nightlife. Der nächste Schritt wird im Jahr 2019 erfolgen. Dann werden eine Intensivierung der S-Bahnanbindung sowie eine weitere Linientaktverkürzung auf einen 10-Minuten-Takt beziehungsweise einen

überlagerten 5-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien zur Hauptverkehrszeit im Fokus stehen und den Berufsverkehr für Pendler spürbar komfortabler gestalten.

Die umfangreichen Erweiterungen im Linienbetrieb hatten 2018 auch Auswirkungen auf die Ressourcenplanung des Unternehmens. Die Busflotte wurde von 31 Fahrzeugen im Jahr 2017 auf 47 Fahrzeuge im Jahr 2018 aufgestockt. Auch dem Mehrbedarf an Mitarbeitern wurde Rechnung getragen und so erhöhten die Bahnen Monheim die Anzahl ihrer Angestellten im Fahrbetrieb von 81 im Jahr 2017 auf 91 in 2018. Die Nutzwagenkilometer (ohne Leerfahrten) erhöhten sich innerhalb eines Jahres von 1.849.016 km im Jahr 2017 auf 1.938.518 km im Jahr 2018. Eine weitere erfreuliche Neuerung war vor diesem Hintergrund zudem ein Rückgang der Fremdvergaben im Buslinienverkehr: Durch den Mehreinsatz eigener Busfahrer konnte eine spürbare Qualitätsverbesserung für den Fahrgast im Fahrbetrieb der Bahnen Monheim herbeigeführt werden.

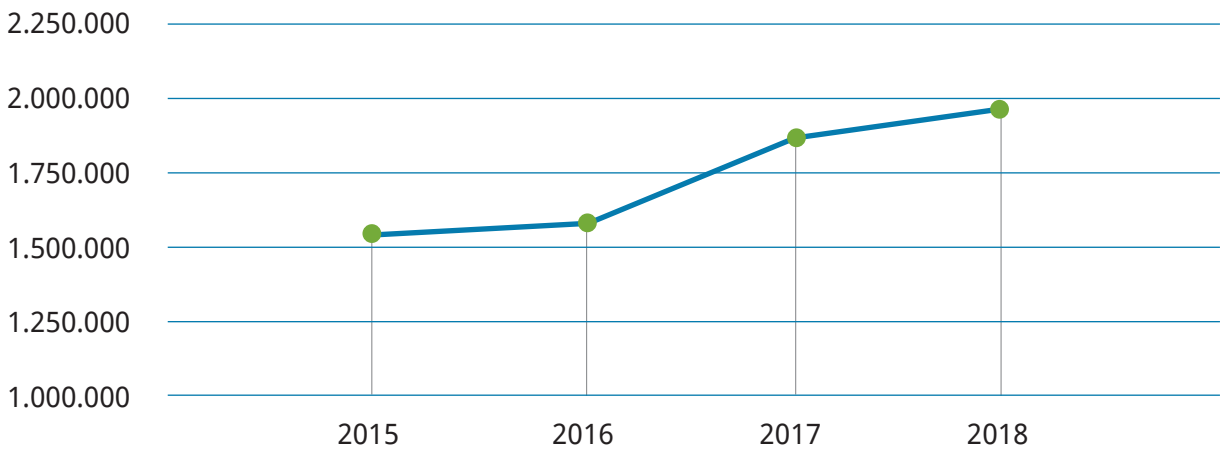
Das Geschäftsjahr 2018 war ebenfalls der Auftakt zu begleitenden Beratungs- und Vorbereitungsarbeiten zur Veröffentlichung der Direktvergabeabsicht von Linienleistungen durch die Stadt Monheim am Rhein an die Bahnen Monheim. Durch eine Direktvergabe der Linienkonzession an die Bahnen Monheim mit Gültigkeit bis 2029 wäre die Existenz des Unternehmens sowie der Arbeitsplätze für diesen Zeitraum gesichert.

Wir bekennen Farbe

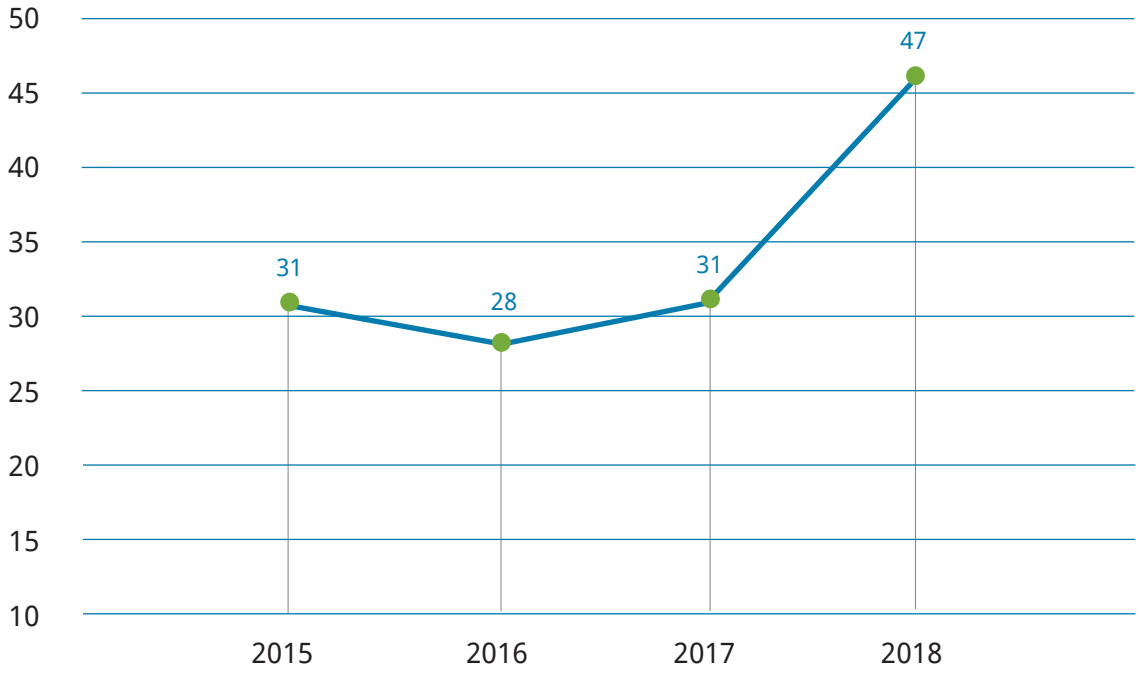
Einen wahren Eyecatcher stellte 2018 das neue Corporate Design der Bahnen Monheim dar. Die visuelle Kommunikation des Unternehmens wurde bewusst dem Farb- und Schriftsystem der Stadt Monheim am Rhein angepasst, um die Bahnen Monheim künftig mit hohem Wiedererkennungswert als städtisches Tochterunternehmen zu präsentieren. Die Entwicklung eines neuen Logos, die Umgestaltung aller Fahrzeuge des Fuhrparks und die umfangreiche Neugestaltung der Bushaltestellen im Stadtgebiet unterstreichen farbenfroh und unverwechselbar die Modernität und Innovationsbereitschaft der Bahnen Monheim. Diese Innovationsbereitschaft bewies das Unternehmen 2018 besonders durch die vorbereitenden Maßnahmen zur geplanten Einführung einer automatisierten Buslinie zum Ende 2019.

Ganze fünf autonome Busse sollen künftig in enger Taktung den Busbahnhof durch den Schelmenturm hindurch mit der Altstadt verbinden. Die besondere Kombination aus einer ganzen Flotte autonomer Busse, die den Linienbetrieb im öffentlichen Straßenverkehr durchführt, ist bisher einzigartig und setzt neue Maßstäbe beim Einsatz von sauberen Energieformen im ÖPNV. Denn mit dem autonomen Bus hält das erste Elektrofahrzeug Einzug in den Fuhrpark der Bahnen Monheim. Wir sind stolz auf diesen mutigen Schritt und stellen uns voller Vorfreude der neuen Herausforderung.

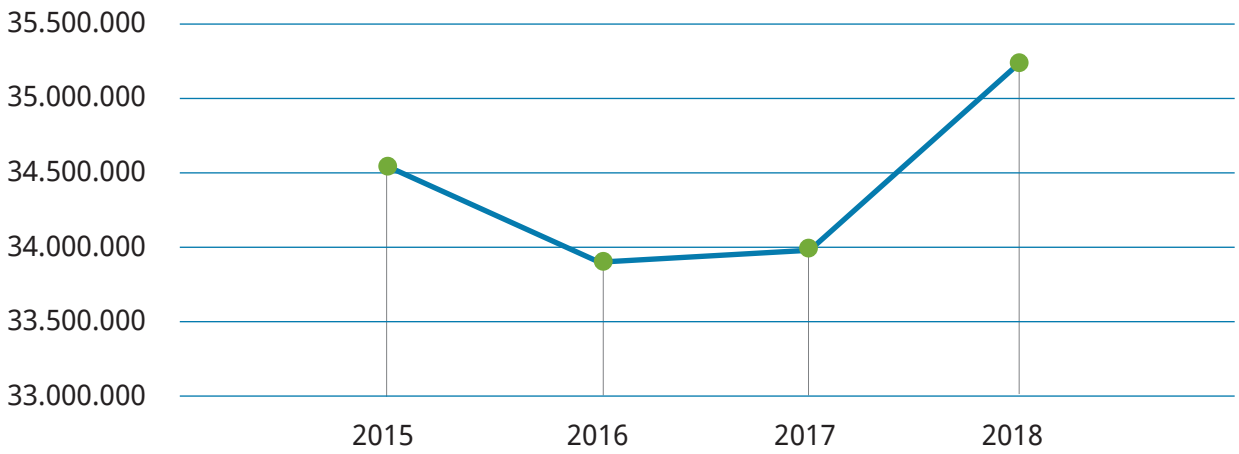
Nutzwagenkilometer (ohne Leerfahrten)



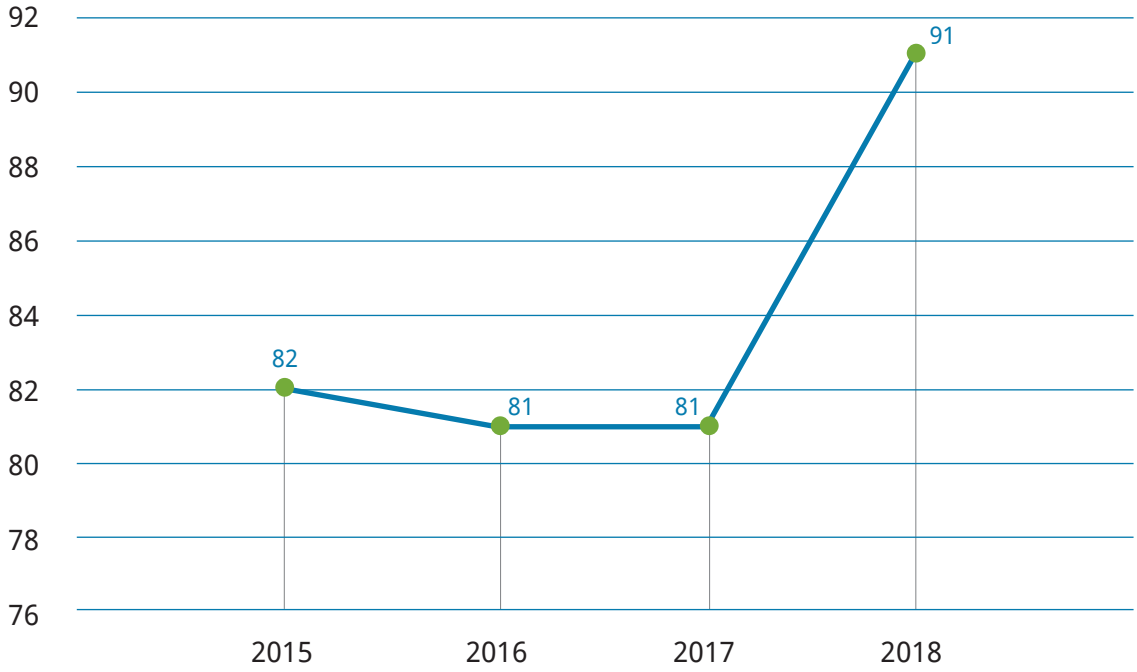
Busse (inkl. autonome Fahrzeuge)



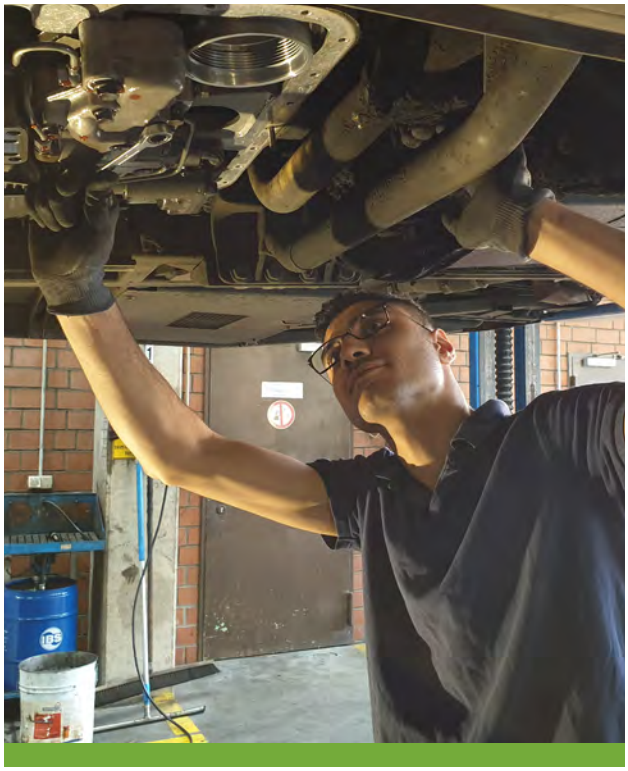
Personenkilometer



Mitarbeiter



Ausbildung
Mehr als nur schnöde Schrauberei!



Busse sind unsere Leidenschaft – das beweisen wir an jedem Tag im Jahr. Dahinter verbirgt sich jedoch mehr als ein komfortabler Fahrplan und eine moderne Busflotte. Um die Mobilität und sichere Beförderung unserer Fahrgäste zu gewährleisten, kommt es nebst unseren Busfahrern, den Menschen in der Leitstelle und vielen weiteren vor allem auch auf sie an: unsere Jungs aus der Werkstatt!

Der sowohl jüngste als auch neueste Zuwachs im Team von Werkstattleiter René Breuer ist der 20-jährige Mohammad Aljassem. 2018 hat er seine Ausbildung zum Mechatroniker bei den Bahnen Monheim begonnen und ist mit ganz viel Herzblut bei der Sache. Dabei war sein Weg zu uns mindestens genau so bewegt wie unsere Busflotte. Mohammad Aljassem floh seinerzeit von Syrien aus in die Türkei, wo er sein Abitur gemacht hat. Im Anschluss daran zog er zu seinem Bruder und dessen deutscher Frau nach Bergheim. Mit viel Motivation und der Unterstützung seiner Schwägerin gelang es ihm innerhalb von nur 8 Monaten Deutsch auf Sprachniveau B2 zu meistern – eine stolze Leistung! Im Anschluss daran stellte sich Aljassem die Frage, die wohl den meisten Heranwachsenden Kopfzerbrechen bereitet: Studium oder Ausbildung? Wie möchte man den Weg ins Berufsleben am liebsten beschreiten?

Viele Abende vergingen, an denen das Thema ausgiebig im Kreise der Familie diskutiert wurde. Schlussendlich bewarb sich Aljassem dann sowohl für ein Studium an verschiedenen Universitäten als auch für eine Ausbildung bei den Bahnen Monheim. Nach einem erfolgreichen Probearbeitstag in unserer Werkstatt flatterte am nächsten Tag auch noch die Zulassung für den Studiengang Elektrotechnik in Hannover ins Haus. Der Familienrat war erneut gefordert.

Lange Rede, Happy End für uns – Aljassem war vom Miteinander im Werkstattteam so angetan, dass er der Ausbildung den Vorzug gab. „Ich hatte schon immer Interesse an Autos“, gibt Aljassem gerne zu, „aber mittlerweile finde ich Busse viel spannender! Die Tätigkeit ist anspruchsvoller als bei einem herkömmlichen Pkw und es sind ganz spezielle Fertigkeiten gefordert“.

Das lässt auch die Altersgenossen in der Berufsschule mitunter neidisch werden, wenn Aljassem inbrünstig über die Besonderheiten einer pneumatischen Bremsanlage eines Linienbusses berichtet, die sich von der Hydraulik eines Pkw grundlegend unterscheidet. „In der Werkstatt darf ich überall mit anpacken“, freut er sich. „Ob es um Elektrik oder Mechanik geht, oder einmal spezielle Aufgaben ins Haus stehen, die Kollegen kümmern sich immer darum, dass ich alle Kenntnisse bekomme, die ich für unsere besondere Arbeit brauche!“

Ob er nach der Ausbildung doch noch ein Studium der Kfz- oder Elektrotechnik anhängt, oder sich weiter spezialisiert, hat Aljassem noch nicht entschieden. Wir freuen uns in jedem Fall, dass wir sein Herz für die Arbeit an unseren Bussen gewinnen konnten!

Lagebericht 2018

1. Geschäftsmodell

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Monheim am Rhein (BSM), sind für die Planung und die Durchführung des „Öffentlichen Personennahverkehrs“ (ÖPNV) in der Stadt Monheim am Rhein und den angrenzenden Gebietskörperschaften zuständig. Neben der ÖPNV-Sparte trat das Unternehmen 2018 als Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Markt auf.

Mit ihrer Mitgliedschaft in den beiden größten Verkehrsverbünden Nordrhein-Westfalens, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), nehmen die BSM eine besondere Rolle im regionalen ÖPNV ein.

Die BSM ist ein Tochterunternehmen der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, Monheim am Rhein (MVV). Die Gesellschaft hat mit der MVV einen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag geschlossen. Die MVV hat sich verpflichtet, jeden während der Vertragsdauer entstehenden Jahresfehlbetrag der BSM auszugleichen. Die MVV erhält ihrerseits über den Zweckverband VRR und die Stadt Monheim am Rhein auf Basis der Verbundverträge Einzahlungen in die Kapitalrücklage, die zum teilweisen Ausgleich der Verluste verwendet werden.

2. Wirtschaftsbericht

2.1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Bedingt durch eine solide konjunkturelle Lage in Deutschland wuchs die deutsche Wirtschaft in 2018 um durchschnittlich 1,5 Prozent (Vorjahr: 2,2 Prozent) – zum wiederholten Male ist hierbei die starke Binnennachfrage die Haupttriebfeder des wirtschaftlichen Wachstums. Im gleichen Zeitraum betrug das Wirtschaftswachstum in der Eurozone 1,9 Prozent (Vorjahr 2,4 Prozent).

Diese positive wirtschaftliche Entwicklung führte zu sprudelnden Abgaben- und Steuereinnahmen bei den öffentlichen deutschen Haushalten, so dass wie bereits in den Vorjahren Deutschland in 2018 wieder keine Nettoneuverschuldung auswies; vielmehr schlossen sie 2018 gar mit einen Einnahmenüberschuss ab. Mehr noch, Deutschland verfehlte in 2018 nur knapp das Gesamtverschuldungsziel des europäischen Stabilitätspaktes von 60 Prozent.

2.2. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Erstmals seit vielen Jahren blieb die Zahl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) 2018 im Vergleich zu 2017 konstant. Verursacht wurde dies laut VRS durch die mit Streckensperrungen verbundenen Baumaßnahmen (Bsp.: Oberbergische Bahn, S 13), Sturmereignisse mit Einstellung des Betriebs, Streiks sowie den langen und guten Sommer. Gleichzeitig stiegen die Fahrgeldeinnahmen von 2017 nach 2018 um 2,3 Millionen beziehungsweise 0,35 Prozent aufgrund einer 1,1 prozentigen Preiserhöhung zum 01.01.2018.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zieht eine solide Bilanz seiner Einnahmen und Fahrten im Jahr 2018. Die Ticketumsätze stiegen im zurückliegenden Jahr im Vergleich zum Jahr 2017 um 1,6 Prozent auf insgesamt 1,319 Milliarden Euro. Das sind 20,7 Millionen Euro mehr als ein Jahr zuvor. Grundlage dieser positiven Einnahmeentwicklung sind die strukturellen und preislichen Anpassungen im VRR-Tarif von 1,9 Prozent zum 01.01.2018. Die Anzahl der zurückgelegten Fahrten im Verbundraum ist 2018 auf 1,140 Milliarden zurückgegangen. Das sind 1,0 Prozent weniger als noch 2017. Der VRR führt die leicht sinkenden Zahlen unter anderem auf die verstärkt aufgetretenen verkehrlichen Probleme durch Baustellen zurück.

2.3. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2018 der BSM ist geprägt durch die begleitenden Beratungs- und Vorbereitungsarbeiten zur Veröffentlichung der Direktvergabe-

absicht von Linienleistungen der Stadt Monheim am Rhein an die BSM. Zeitgleich erfolgte die erste Stufe der im Dezember 2017 beschlossenen weiteren Leistungserweiterung, wodurch ein Anstieg des Mitarbeiterbestandes im Fahrdienst bei einem Rückgang der Fremdvergabe des Buslinienverkehrs zu verzeichnen ist, die Einführung eines neuen Logos sowie die vorbereitenden Arbeiten, die in Zusammenhang mit der Einführung eines Linienverkehrs durch einen autonomen Bus stehen. Darüber hinaus führte der Übergang auf die neuen Richttafeln 2018 G der HEUBECK AG bei der Bewertung von Pensionsverpflichtungen zu einem deutlichen Anstieg der Pensionsrückstellungen im Vergleich zur Anwendung der vorherigen Richttafeln RT 2005 G.

Die BSM weist für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 ein negatives Ergebnis nach Steuern von 4.752 TEUR aus. Dies ist zum einen auf die um 1.146 TEUR gestiegenen Personalaufwendungen, insbesondere durch die Erhöhung des Pensionsaufwands, den Anstieg des Mitarbeiterbestandes im Fahrdienst und der Tariferhöhung, zurückzuführen. Zum anderen sind die um 230 TEUR höheren Abschreibungen in Folge der Erweiterung des Fuhrparkes um 17 Busse und aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen von Gleisgrundstücken hierfür verantwortlich. Das negative Ergebnis nach Steuern der Gesellschaft ist somit hauptsächlich durch die strukturell defizitäre Leistung im ÖPNV bedingt, da den betrieblichen Aufwendungen nicht in entsprechendem Umfang Umsatzerlöse gegenüberstehen.

Aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags mit der MVV wird der Jahresverlust von der MVV übernommen. Die BSM weist nach der Verlustübernahme ein ausgeglichenes Jahresergebnis aus.

2.4. Lage des Unternehmens

2.4.1. Vermögenslage

Die BSM weist zum 31. Dezember 2018 eine Bilanzsumme von 21.641 TEUR (Vorjahr: 17.247 TEUR) aus.

Die Immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen sind im Berichtsjahr um 3.756 TEUR auf 13.041 TEUR gestiegen, vor allem durch die Erweiterung des Fuhrparks um 17 neue Linienbusse. Den Zugängen in Höhe von 5.013 TEUR stehen Abschreibungen in Höhe von 1.258 TEUR gegenüber. Die Finanzanlagen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 1.901 TEUR auf 2.250 TEUR verringert. Das Anlagevermögen beläuft sich nunmehr auf 70,6 Prozent gegenüber 77,9 Prozent im Vorjahr der Bilanzsumme.

Die kurzfristigen Forderungen in Höhe von 5.977 TEUR, die vor allem den Verlustausgleichanspruch gegen die MVV enthalten, und die liquiden Mittel (204 TEUR) übersteigen die kurzfristigen Verbindlichkeiten (1.785 TEUR).

Das Eigenkapital beläuft sich wie im Vorjahr auf 2.755 TEUR und beträgt bezogen auf die um 4.394 TEUR erhöhte Bilanzsumme 12,7 Prozent nach 16,0 Prozent im Vorjahr. Die BSM verfügt zum Bilanzstichtag unter Einbeziehung der Sonderposten für Investitionszuschüsse in Höhe von 2.460 TEUR über eine Eigenmittelquote von 24,1 Prozent (Vorjahr: 29,5 Prozent).

Die Rückstellungen, die vor allem auf die Pensionsrückstellungen (11.051 TEUR) entfallen, sind gegenüber dem Vorjahr um 960 TEUR auf 12.648 TEUR angestiegen. Sie belaufen sich nunmehr auf 58,5 Prozent der Bilanzsumme.

Die Verbindlichkeiten haben sich deutlich um 3.300 TEUR durch die Aufnahme von zwei Darlehen von 2.000 TEUR und durch die Zunahmen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, insbesondere durch die getätigten Investitionen in Fahrzeuge für den Personenverkehr, um 1.291 TEUR erhöht.

2.4.2. Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2018 verschlechterte sich das Jahresergebnis vor Verlustübernahme um 1.713 TEUR auf -4.752 TEUR.

Der Rohertrag hat sich gegenüber dem Vorjahr um 196 TEUR auf 4.329 TEUR verringert, da die Umsatzerlöse und die sonstigen betrieblichen Erträge um insgesamt 71 TEUR im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen sind und der Materialaufwand zeitgleich um 125 TEUR gestiegen ist. Insbesondere durch die Zunahme des Personalaufwands um

1.146 TEUR bei höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen von insgesamt 384 TEUR ergibt sich ein um 1.726 TEUR verschlechtertes Betriebsergebnis von -4.364 TEUR. Das Finanzergebnis hat sich verglichen zum Vorjahr um 13 TEUR auf -388 TEUR reduziert.

Die Umsatzerlöse im Personenverkehr der BSM fielen vor allem in Folge der im Vergleich zum Vorjahr geringeren Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und für Sozialtickets, wohingegen sich die kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen vor allem infolge erstmaliger Großkundentickets und durch die Fahrpreisanpassungen in den Verkehrsverbünden zum 01.01.2018 mit +1,9 Prozent (VRR) beziehungsweise +1,1 Prozent (VRS) sowie gestiegener Schulträgereinnahmen erhöht haben.

Die Steigerung des Materialaufwands um 125 TEUR beruht im Wesentlichen auf Instandhaltungen des Betriebsgebäudes und Aufwendungen bezüglich der Einführung des neuen BSM-Logos – zum Beispiel die Neugestaltung der Haltestellen sowie der Busse mit BSM-Logo. Darüber hinaus haben sich die Aufwendungen für Treibstoffe aufgrund der Leistungserweiterung im Linienverkehr erhöht, während die Aufwendungen für die Fremdvergabe des Buslinienverkehrs abgenommen haben.

Der deutliche Anstieg des Personalaufwands um 1.146 TEUR beruht im großen Maße auf der Erhöhung der Pensionsrückstellung, der Kompensation der rückläufigen Fremdvergabequote durch eigenes Personal sowie den Mehrleistungen in Zusammenhang mit der ersten Stufe des im Dezember 2017 beschlossenen Linienkonzeptes.

Die Abschreibungen sind vor allem infolge der außerplanmäßigen Abschreibungen von Gleisgrundstücken und der getätigten Investitionen in Fahrzeuge für den Personenverkehr um 230 TEUR gestiegen.

2.4.3. Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2018 lagen liquide Mittel in ausreichendem Maße vor, so dass die Liquidität jederzeit gesichert war. Der Finanzmittelfonds zum 31.12.2018, bestehend aus dem Kassenbestand und den Guthaben bei Kreditinstituten, hat sich gegenüber dem Vorjahr um 161 TEUR auf 204 TEUR erhöht.

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit hat sich gegenüber dem Vorjahr, vor allem durch die Einzahlungen aus der Verlustübernahme des Gesellschafters und der Aufnahme von zwei Krediten, um 2.671 TEUR auf 5.368 TEUR erhöht. Er hat ausgereicht, die Mittelabflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit von 2.097 TEUR und aus der Investitionstätigkeit von 3.110 TEUR, insbesondere die getätigten Investitionen in Fahrzeuge für den Personenverkehr, abzudecken.

3. Bericht über die zukünftige Entwicklung sowie die wesentlichen Risiken und Chancen des Unternehmens

3.5. Risiko- und Chancenbericht

Das bei der BSM bestehende Risikomanagementsystem wird in enger Abstimmung mit dem Mutterunternehmen MVV geführt und in regelmäßigen Zeitabständen aktualisiert. Ein verantwortlicher Risikomanager ist im Unternehmen benannt, für die einzelnen Unternehmensbereiche zeichnen sich Risikobeauftragte verantwortlich.

Die Fortführung des Unternehmens der BSM ist vom Bestehen des Ergebnisabführungsvertrages mit der MVV abhängig, da die Fahrgeldeinnahmen nicht ausreichen, die durch die Tarifverträge im öffentlichen Dienst und gesetzliche Auflagen größtenteils bestimmten Betriebskosten zu decken.

Die folgenden von der Gesellschaft erfassten Risiken wurden im Wesentlichen im Zusammenhang mit ihrer betrieblichen Tätigkeit ermittelt und liegen im üblichen Rahmen eines Eisenbahninfrastruktur- und ÖPNV-Unternehmens. Sie werden von der Gesellschaft als nicht wesentlich für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage eingeschätzt.

- Direktvergabe der Linienkonzessionen zum Ende 2019

Die EG-Verordnung 1370/2007 trat zum 03.12.2019 mit einer Übergangslösung bis 2019 in Kraft. Sie schuf einen neuen EU-weiten Rechtsrahmen für alle Marktteilnehmer im öffentlichen Verkehr. Das nationale Personenbeförderungsrecht (PBefG) wurde Ende 2012 an die neue Verordnung angepasst. In Folge dessen werden ab dem Jahr 2019 alle Linienkonzessionen per wettbewerblichen

Verfahren beziehungsweise per Direktvergabe vergeben.

Nachdem die BSM gegenüber Ihrer Eigentümerin nachgewiesen hat, dass Sie die geforderten wirtschaftlichen Leistungsparameter umsetzen kann, erfolgte in 2018 die Einleitung des Direktvergabeverfahrens mit der Vorabbekanntmachung. Bis zum September 2018 ging bei der zuständigen Behörde kein eigenwirtschaftlicher Antrag auf Betrieb der Monheimer Leistungen ein, so dass einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe grundsätzlich nichts mehr im Wege steht. Es ist beabsichtigt, die Direktvergabe an die BSM in 2019 auszusprechen, so dass für die BSM Rechtssicherheit in der Konzessionsfrage bis mindestens 2029 besteht und die Existenz der BSM sowie der Arbeitsplätze bis dahin gesichert sind.

- Einnahmenaufteilung VRR ab 2017 und VRS ab 2018

Mit der Umstellung des Einnahmenaufteilssystems im VRR auf das Anspruchsverfahren befand sich die BSM nach aktueller Kenntnislage in der Härtefallregelung bis zum Jahre 2016. Damit war sichergestellt, dass die BSM nicht von der allgemeinen VRR-Preisentwicklung abgekoppelt werden. Die ersten Berechnungen der Einnahmenansprüche für die Jahre 2017 und 2018 signalisieren, dass die BSM kein „Härtefall“ mehr sind.

Über die Ergebnisse der Einnahmenaufteilung 2009 im VRS wurde ein mehrheitlicher Konsens gefunden. Es besteht jedoch ein rechtliches Restrisiko durch die nicht dem Vergleich zustimmenden Verkehrsunternehmen. So ist zurzeit eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof gegen das zweitinstanzliche Urteil des Oberlandesgerichtes Düsseldorf anhängig. Parallel wurde in 2018 innerhalb der Gruppe der dem zuvor genannten Vergleich zustimmenden Verkehrsunternehmen eine Verkehrserhebung durchgeführt, deren Ergebnisse zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegen.

- Kürzung von Zuschüssen

Mit Wirkung zum 01.01.2013 wurde der § 11 (2) ÖPNVG NRW seitens des Landes NRW einer Revision unterzogen, so dass die bis dahin praktizierte Form der Fahrzeugförderung des VRR ab dem 01.01.2014 nicht mehr zur Anwendung kommt. Vielmehr werden die Mittel aus dem oben genannten Paragraphen ab diesem Zeitpunkt „aufgabenträgerscharf“ als direkte Zuwendungen gezahlt.

Seit dem Jahr 2011 werden die Zuschüsse gem. § 45a PBefG (Schülerbeförderung) pauschaliert und gem. § 11a ÖPNVG NRW neu auf die Gebietskörperschaften und anschließend auf die Unternehmen verteilt. Bedingt durch dieses geänderte Zuweisungsverfahren sind Kürzungen möglich.

- Einstieg in die kreditfinanzierte Investitionstätigkeit

Erstmals in der 110-jährigen Unternehmensgeschichte der BSM wurden in 2018 kreditfinanzierte Investitionstätigkeiten durchgeführt, um die für die im Dezember 2017 beschlossene Leistungserweiterung notwendigen Fahrzeuge zeitnah beschaffen zu können. Dies stellt einen Wendepunkt in der Unternehmensstrategie dar. Um auch zukünftig die in der Vorabbekanntmachung formulierten Leistungsvorgaben erfüllen zu können, werden Beschaffungen über Kredite unumgänglich sein, sofern vonseiten der Eigentümerin entsprechende Sicherheiten in Form von Bürgschaften gestellt werden.

- Pensionsverpflichtungen der Bahnen der Stadt Monheim

Die BSM gewähren ihren Mitarbeitern tariflich verpflichtende Direktzusagen zur betrieblichen Altersversorgung. Diese werden als Pensionsrückstellungen zu Barwerten bilanziert. Zur Ermittlung der Barwerte wird dabei die allgemeine Zinsentwicklung herangezogen. Dieser Zinssatz unterliegt dauernden Schwankungen. Ein fallender Zinssatz führt zu einem zusätzlichen Aufwand, der über den Ergebnisabführungsvertrag ausgeglichen wird. Insoweit sind die BSM zusammen mit ihrer Eigentümerin bemüht, diese Verpflichtungen in 2019 rückzudecken beziehungsweise auszugliedern.

- Betrieb einer Linienkonzession mittels eines autonomen Busses

Die BSM prüfen zurzeit gemeinsam mit ihrem Anteilseigner, der Stadt Monheim am Rhein, ob und

inwieweit ab 2019 eine reguläre Linienkonzession mittels eines autonom fahrenden Busses betrieben werden kann. Für Investitionen in entsprechende Fahrzeuge und der hierfür notwendigen Infrastruktur stellt das Land NRW Finanzmittel in Höhe von 90 Prozent der Anschaffungskosten zur Verfügung. Diese werde jedoch nur ausgezahlt, wenn der Betrieb aufgenommen und zuverlässig durchgeführt werden kann. Darüber hinaus ist der Betrieb derzeit noch mit hohen Kosten verbunden, die nicht über die Fahrgelderlöse eingespielt werden. Insoweit ist der Betrieb des autonomen Busses von der Bereitschaft der Stadt Monheim abhängig, etwaige Ausgleiche zu leisten.

3.6. Prognosebericht

Im Januar 2019 wird der ÖPNV in Monheim am Rhein nochmals erheblich gestärkt. Die zweite Stufe des im Dezember 2017 beschlossenen Linienkonzeptes wird die Verkehre in Monheim am Rhein nochmals deutlich intensiver an die S-Bahn anbinden. So werden ausgewählte Linien in der Hauptverkehrszeit zukünftig im 10-Minuten-Takt, teilweise im überlagerten 5-Minunten-Takt, verkehren.

Darüber hinaus ist es beabsichtigt, in der zweiten Hälfte 2019 den Betrieb einer regulären Linie mit einem autonom fahrenden Bus aufzunehmen. Natürlich wird die Akzeptanz der neuen Mehrleistung Zeit benötigen bis es den Nutzern vollumfänglich bekannt sein wird. Für diese Übergangszeit werden die Erlöse zwar steigen, den Mehraufwand jedoch nicht vollumfänglich decken können.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erhöht zum 01. Januar 2019 die Fahrpreise um durchschnittlich +1,9 Prozent und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum gleichen Zeitpunkt um +3,5 Prozent. Die aufgezeigten Preissteigerungen werden die kassentechnischen Einnahmen positiv beeinflussen.

Die tatsächlichen Einnahmenzuscheidungen 2019 werden jedoch von den regelmäßig durchgeführten Fahrgastzählungen im VRR beziehungsweise im VRS abhängen.

Im Bereich der Materialbezugskosten ist eine Prognose der Ölpreisentwicklung aufgrund der Entwicklungen der internationalen Finanzmärkte und der Globalisierung der Märkte bis zum Jahresende nicht möglich.

Aufgrund der strukturell bedingten defizitären Leistung im ÖPNV wird auch das Ergebnis 2019 keinen Gewinn zulassen.

4. Öffentliche Zwecksetzung beziehungsweise -erreichung gemäß § 108 Abs. 3 Nr. 2 GO NRW

Gemäß den Vorschriften des § 108 Abs. 3 Nr. 2 GO NRW ist festzustellen, dass die BSM den satzungsmäßigen Aufgaben nachgekommen ist und die Vorschriften hinsichtlich der Berichterstattung beachtet wurden.

Monheim am Rhein, 29. März 2019

gez. Detlef Hövermann
Geschäftsführer der
Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Bilanz
zum 31.12.2018

Aktivseite		31.12.2018 in EUR	Vorjahr in TEUR
A.	Anlagevermögen		
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände	504.875,64	625
II.	Sachanlagen	12.535.639,70	8.660
III.	Finanzanlagen	2.250.314,66	4.152
		15.290.830,00	13.437
B.	Umlaufvermögen		
I.	Vorräte	169.215,85	202
II.	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.976.721,40	3.565
III.	Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	203.902,42	43
		6.349.839,67	3.810
Anlagevermögen und Umlaufvermögen		21.640.669,67	17.247

Passivseite		31.12.2018 in EUR	Vorjahr in TEUR
A.	Eigenkapital		
I.	Gezeichnetes Kapital	2.380.000,00	2.380
II.	Kapitalrücklage	375.290,87	375
		2.755.290,87	2.755
B.	Sonderposten für Investitionszuschüsse	2.459.690,83	2.334
C.	Rückstellungen	12.647.850,00	11.688
D.	Verbindlichkeiten	3.752.315,32	453
E.	Rechnungsabgrenzungsposten	25.522,65	17
		21.640.669,67	17.247

Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr 2018

Gewinn- und Verlustrechnung			2018 in EUR	Vorjahr in TEUR
1.	Rohergebnis		4.329.518,21	4.525
2.	Personalaufwand			
a)	Löhne und Gehälter	-3.981.670,67		-3.471
b)	Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.968.727,49		-1.333
	(davon für Altersversorgung)	(-1.234.272,34)	-5.950.398,16	(-640)
3.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-1.257.728,29	-1.028
4.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		-1.485.470,41	-1.331
	(davon Aufwendungen nach Art. 67 Abs. 1 und 2 EGHGB)		(-96.855,00)	(-97)
5.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		3.500	3
	(davon aus verbundenen Unternehmen)		(3.500,00)	(3)
			-391.038,23	
6.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen		(-382.916,00)	-404
	(davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen)			(-404)
7.	Ergebnis nach Steuern		-4.751.616,88	-3.039
8.	Erträge aus Verlustübernahme		4.751.616,88	3.039
9.	Jahresüberschuss/ -fehlbetrag		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens
im Geschäftsjahr 2018

	Anschaffungs- und Herstellungskosten (in EUR)			
	Stand 1.1.2018	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbuchungen**
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte, Lizenzen an solchen Rechten u. Werten	1.090.450,64	20.800,00	56.026,42	5.786,70
2. Geleistete Anzahlungen	1.750,00	4.036,70	0,00	-5.786,70
	1.092.200,64	24.836,70	56.026,42	0,00
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit				
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	6.315.106,04	26.899,67	25.997,19	0,00
b) Bahnkörpern und Bauten des Schienenweges	2.263.657,96	0,00	0,00	0,00
2. Gleisanlagen und Streckenausrüstung	15.834.486,43	208.196,98	21.721,80	-100.045,83
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	7.362.534,37	4.332.257,34	4.049,00	0,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	116.963,60	8.325,20	0,00	100.045,83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	827.908,27	78.299,43	41.488,04	0,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	41.671,47	334.199,17	0,00	0,00
	32.762.328,14	4.988.177,79	93.256,03	0,00
III. Finanzanlagen				
Sonstige Ausleihungen	4.151.314,66	0,00	1.901.000,00	0,00
	4.151.314,66	0,00	1.901.000,00	0,00
	38.005.843,44	**5.013.014,49**	**2.050.282,45**	**0,00**

	Abschreibungen (in EUR)				**Buchwerte** (in EUR)	
Stand 31.12.18	**Stand 1.1.2018**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Stand 31.12.18**	**Stand 1.1.2018**	**Stand 31.12.18**
1.061.010,92	467.085,39	145.076,31	56.026,42	556.135,28	504.875,64	623.365,25
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.750,00
1.061.010,92	467.085,39	145.076,31	56.026,42	556.135,28	504.875,64	625.115,25
6.316.008,52	5.407.953,64	45.972,44	25.997,19	5.427.928,89	888.079,63	907.152,40
2.263.657,96	1.969.338,03	119.762,40	0,00	2.089.100,43	174.557,53	294.319,93
15.920.915,78	11.845.506,50	243.725,36	21.721,80	12.067.510,06	3.853.405,72	3.988.979,93
11.690.742,71	4.261.852,13	567.921,40	4.049,00	4.825.724,53	6.865.018,18	3.100.682,24
225.334,63	50.905,86	11.702,75	0,00	62.608,61	162.726,02	66.057,74
864.719,66	566.658,09	123.567,63	41.488,04	648.737,68	215.981,98	261.250,18
375.870,64	0,00	0,00	0,00	0,00	375.870,64	41.671,47
37.657.249,90	24.102.214,25	1.112.651,98	93.256,03	25.121.610,20	12.535.639,70	8.660.113,89
2.250.314,66	0,00	0,00	0,00	0,00	2.250.314,66	4.151.314,66
2.250.314,66	0,00	0,00	0,00	0,00	2.250.314,66	4.151.314,66
40.968.575,48 0	**24.569.299,64**	**1.257.728,29**	**149.282,45**	**25.677.745,48**	**15.290.830,00**	**13.436.543,80**

Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
An die Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Monheim am Rhein

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Monheim am Rhein, – bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2018 bis zum 31.12.2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Monheim am Rhein, für das Geschäftsjahr vom 1.1.2018 bis zum 31.12.2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31.12.2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahrvom 1.1.2018 bis zum 31.12.2018 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten re-

sultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungsle gungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunfts-

orientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegendenAnnahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Langenfeld, 12. Juni 2019

INTEGRITAS Gesellschaft für Revision und Beratung mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

gez. Michael Gerhold
Wirtschaftsprüfer

gez. Frank Hüser
Wirtschaftsprüfer

Impressionen

B78
Holz für
Generationen

Anhang
für das Geschäftsjahr 2018

1. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH mit Sitz in Monheim am Rhein wird unter der Handelsregisternummer B 45046 beim Amtsgericht Düsseldorf geführt.

Der Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 und 4 HGB. Sie hat auf der Grundlage des Gesellschaftsvertrages den Jahresabschluss nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften aufgestellt.

Die Gliederung der Bilanz nach § 266 HGB ist gemäß der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 13.07.1988 erweitert. Für die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung ist das Gesamtkostenverfahren gewählt worden.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der voraussichtlichen Nutzungsdauer, bilanziert. Die Nutzungsdauer beläuft sich für Software auf bis zu fünf Jahre.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und planmäßig abgeschrieben. Die Abschreibungen erfolgen linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer des Anlagevermögens. Es wurde eine außerplanmäßige Abschreibung gem. § 253 Abs. 3 S. 3 HGB i.V.m. § 277 Abs. 3 S. 1 HGB auf ein Gleisgrundstück in Höhe von 120 TEUR vorgenommen.

Die betriebsindividuelle Nutzungsdauer beläuft sich für die einzelnen Posten wie folgt:

Position	Nutzungsdauer
Gebäude und Außenanlagen, Wege	10 bis 50 Jahre
Bauten auf fremden Grundstücken	20 Jahre
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	20 Jahre
Gleisanlagen und Streckenausrüstung	7 bis 55 Jahre
Fahrzeuge für den Personenkraftverkehr	12 Jahre
Maschinen und maschinelle Anlagen	10 bis 21 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 bis 25 Jahre

Die geringwertigen Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis zu 250 EUR werden entsprechend § 6 Abs. 2a EStG im Zugangsjahr aufwandswirksam erfasst. Bei Anschaffungskosten zwischen 250 EUR und 1.000 EUR erfolgt gemäß § 6 Abs. 2a EStG die Aktivierung auf Sammelposten. Diese werden im Geschäftsjahr der Bildung und in den vier Folgejahren mit jeweils einem Fünftel abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind zum Nennwert angesetzt.

Die Vorräte werden zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zu Nennwerten angesetzt.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zu Nennwerten angesetzt.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse wird entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Vermögensgegenstände in jährlichen Teilbeträgen aufgelöst.

Die Pensionsrückstellungen sind gemäß § 253 Abs. 2 S. 2 HGB auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) unter Zugrundelegung eines zehnjährigen durchschnittlichen Rechnungszinsfußes von 3,21 Prozent p.a. und zukünftigen Gehaltsanpassungen von 2 Prozent p.a. sowie einem Anstieg der Pensionen von 1 Prozent p.a. angesetzt. Gegenüber versicherungsmathematischer Berechnungen unter Zugrundelegung eines siebenjährigen durchschnittlichen Rechnungszinsfußes von 2,32 Prozent p.a. gemäß § 253 Abs. 2 HGB in der Fassung des BilMoG ergibt sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 1.652 TEUR. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die Richttafeln 2018G von Heubeck verwendet. Der zum 31.12.2018 bestehende Unterschiedsbetrag zwischen den Rückstellungen vor und nach BilMoG in Höhe von 581 TEUR wird bis spätestens zum 31. Dezember 2024 in jedem Geschäftsjahr abgebaut.

Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind mit den nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbeträgen angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden zum entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst, wie er von der deutschen Bundesbank ermittelt und bekannt gegeben worden ist.

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

3. Angaben zur Bilanz

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist in dem beigefügten Anlagenspiegel dargestellt.

Die Forderungen gegen Gesellschafter resultieren aus der Verlustübernahme für das Geschäftsjahr 2018 inkl. des Umsatzsteuerausgleichs abzgl. erhaltender Vorauszahlung durch die Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (Vorjahr 2.493 TEUR).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Ansprüche auf Schadenersatz in Höhe von 59 TEUR (Vorjahr 66 TEUR).

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr.

Es bestehen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen bei den Pensions- und sonstigen Rückstellungen Differenzen, die insgesamt zu einer Steuerentlastung führen. Da die BSM GmbH Organgesellschaft des Organträgers, der MVV GmbH, ist, werden die latenten Steuern dem Organträger zugeordnet. Der zur Berechnung der latenten Steuern verwendete Ertragsteuersatz beträgt 24,58 Prozent.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Schadensabrechnungen, Verpflichtungen aus Urlaub sowie Überstunden, den Übersteigerausgleich im VRR und VRS, für ausstehende Rechnungen und für Jubiläumsverpflichtungen.

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

Verbindlichkeiten (in Euro)	**bis zu 1 Jahr**	**über 1 Jahr**	**davon über 5 Jahre**	**Summe**
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.055,98 (0,00)	1.992.944,02 (0,00)	1.288.568,20 (0,00)	2.000.000,00 (0,00)
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.696.581,23 (405.282,93)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	1.696.581,23 (405.282,93)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundene Gesellschaften	2.258,72 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	2.258,72 (0,00)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	4.604,46 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	4.604,46 (0,00)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	48.870,91 (47.262,55)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	48.870,91 (47.262,55)
	1.759.371,30 (452.545,48)	1.992.944,02 (0,00)	1.288.568,20 (0,00)	3.752.315,32 (452.545,48)

(Vorjahreswerte in Klammern)

Im Geschäftsjahr 2018 werden erstmalig Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren ausgewiesen und beruhen auf der anteiligen Finanzierung der in 2018 beschafften Fahrzeuge. Zur Kreditsicherung wurde das Eigentum an den Fahrzeugen für den Personenverkehr auf die Kreditinstitute übertragen.

In den Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 2 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) enthalten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beruhen auf dem Liefer- und Leistungsverkehr mit der Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (Vorjahr: 0 TEUR).

4. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen, die ausschließlich im Inland erzielt wurden, setzt sich wie folgt zusammen:

Tätigkeitsbereich (in TEUR)	**2018**	**Vorjahr**
Personenverkehr	5.296	5.394
Eisenbahninfrastruktur	272	220
Miet- und Pachterlöse	372	518
Sonstige Erlöse	34	6
	5.974	6.138

Von den Umsatzerlösen im Personenverkehr sind 47 TEUR (Vorjahr 130 TEUR) periodenfremd und entfallen auf die VRS Einnahmenaufteilung, Ausgleichsleistungen VRS Mobilpass-Ticket und auf den VRR Bahntarif.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind die Aufwendungen aus dem Unterschiedsbetrag gemäß Art. 67 Abs. 1 und 2 EGHGB zwischen den Pensionsrückstellungen nach altem und neuem Recht, die bis spätestens zum 31. Dezember 2024 in jedem Geschäftsjahr zu mindestens einem Fünfzehntel angesammelt werden (97 TEUR), sowie die nicht ertragsabhängigen Betriebssteuern in Höhe von 5 TEUR ausgewiesen.

5. Sonstige Angaben

Zur Bereitstellung des Pkw-Fuhrparks ist die Gesellschaft diverse Leasingverträge mit einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 26 Monaten eingegangen. Hieraus ergeben sich finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 31 TEUR. Weiterhin hat die Gesellschaft Leasingverträge für Betriebs- und Geschäftsausstattung abgeschlossen, die zum Bilanzstichtag noch eine durchschnittliche Restlaufzeit von 18 Monaten ausweisen und eine finanzielle Verpflichtung von 5 TEUR darstellen.

Die Gesellschaft beschäftigte im Geschäftsjahr neben dem Geschäftsführer durchschnittlich 91 Angestellte (Vorjahr: 81). Darüber hinaus waren im Durchschnitt 3 Azubis (Vorjahr: 4) beschäftigt.

Die Aufwendungen für ehemalige Mitarbeiter der Geschäftsführung gemäß § 285 Nr. 9b HGB betragen 140 TEUR (Vorjahr: 139 TEUR), hierfür bestehen Pensionsrückstellungen von 1.170 TEUR (im Vorjahr: 1.148 TEUR).

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar im Geschäftsjahr 2018 beläuft sich auf 39 TEUR; es entfällt mit 30 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen für den Jahresabschluss 2018 und mit 9 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen.

Die Gesellschaft hat folgende Organe:

- die Gesellschafterversammlung,
- die Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer ist Detlef Hövermann, Monheim am Rhein.

Die Gesellschaft verfügt über keinen Aufsichtsrat. Die Zuständigkeit des Aufsichtsrates der MVV erstreckt sich auch auf Angelegenheiten der Gesellschaft.

Der Aufsichtsrat, bei der MVV angesiedelt, setzt sich im Jahr 2018 wie folgt zusammen:

- Daniel Zimmermann, Bürgermeister – Vorsitzender
- Janne Koch, Bauingenieurin
- Lisa Pientak, Rechtsanwältin
- Lucas Risse, Industriekaufmann
- Holger Radenbach, Polizeibeamter (bis 24. April 2018)
- Laura Töpfer, Studentin (ab 18. September 2018)
- Günter Bosbach, Pensionär
- Werner Goller, Pensionär

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten von der Gesellschaft keine Vergütungen. Die Aufwandsentschädigungen wurden von der MVV an die Aufsichtsratsmitglieder gezahlt.

Die Gesellschaft gehört zu einem Konzern und ist Tochterunternehmen i.S.v. § 290 HGB; Mutterunternehmen ist die Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH mit Sitz in Monheim am Rhein.

Wegen des zwischen BSM und MVV geschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages gleicht die MVV den entstandenen Verlust aus.

Monheim am Rhein, 29. März 2019

gez. Detlef Hövermann
Geschäftsführer der
Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Die Bahnen der Stadt
Monheim GmbH
ist eine Tochtergesellschaft
der Stadt Monheim am Rhein

MONHEIM AM RHEIN

BAHNEN MONHEIM

Geschäftsbericht 2018

Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Daimlerstraße 10a
40789 Monheim am Rhein

Telefon: 02173 9574 0
info@bahnen-monheim.de

www.bahnen-monheim.de