HAUPTVERSAMMLUNG STRABAG AG

19.6.2015

Peter Kern, Vorstand STRABAG AG

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich Willkommen in Köln zur diesjährigen STRABAG AG Hauptversammlung, zu der ich Sie auch im Namen meiner Vorstandskollegen begrüßen möchte.

Ich hoffe, Ihnen hat unser Film über das Forschungsvorhaben ‚Schnelles Bauen' auf der A96 gefallen. Er verdeutlicht eindrucksvoll die innovative Kraft, die STRABAG seit jeher auszeichnet und die uns letztlich zum führenden Verkehrswegebauunternehmen Deutschlands gemacht hat. Auch im vergangenen Jahr, über das ich Ihnen heute berichten werde, haben wir uns intensiv dem Thema **Innovation** gewidmet. Der tiefgreifende Wandel, den die zunehmende Digitalisierung mit sich bringt, eröffnet vielfältige Chancen, die das Arbeitsfeld „Bau" in Zukunft entscheidend prägen und auch attraktiver machen werden. Lean Management, vernetzte Baustellen, intelligente Straßen oder BIM – Building Information Modelling sind längst keine Schlagworte mehr, sondern haben Einzug in die tägliche Baupraxis gehalten. Eine Entwicklung, die wir in vielen Bereichen fördern und vorantreiben und für die wir unser Unternehmen fit machen. Zugute kommt uns dabei das Know-how unserer konzernweiten Kompetenzzentren, insbesondere der Zentralen Technik. In Zusammenarbeit mit Hochschulen, Baustoff- und Maschinenherstellern und unserem Baustellenpersonal führen sie eine Vielzahl von Forschungsprojekten zur Neuentwicklung

und Optimierung von Baustoffen und -verfahren sowie die Einführung neuer Bauweisen durch. So ergeben sich zum Beispiel besondere Vorteile durch die konzerninterne Weiterentwicklung des Prozesssicheren Automatisierten Straßenbaus **(PAST)**, einem Verfahren zur halbautomatischen Erfassung und Dokumentation von Echtzeitdaten direkt am Straßenfertiger.

Auch im Betondeckenbau sind wir mit unserer hausinternen Konstruktions- und Maschinenbaukompetenz Vorreiter der Branche. Unsere STRABAG Großprojekte GmbH hat eine neue, weiterentwickelte Generation hochleistungsfähiger **Betonstraßenfertiger** in Betrieb genommen. Sie sehen das Gerät, das über viele technische Neuerungen verfügt, hier im Einsatz auf der A 8 bei Günzburg.

Neben einer modernen Maschinentechnik und geschultem Personal ist die systematische Verbesserung von Abläufen für uns von zentraler Bedeutung. Unter dem Begriff **LEAN** zusammengefasst, wollen wir alle Tätigkeiten, Informationen, Materialien, Logistik etc. aufeinander abstimmen und daraus optimierte Prozesse abbilden. Fehler und unnötige Kosten, z. B. durch Wartezeiten, große Lagerbestände, unnötige Transporte, Nacharbeiten o. ä., werden so vermieden. LEAN-Methoden werden auf unseren Baustellen regelmäßig erprobt und ausgewertet. Sie haben dies im Film zur A 96 gesehen. Wir haben dort z. B. als eines der ersten Unternehmen überhaupt bereits vor Beginn der Sanierungsmaßnahme Georadar-Messfahrzeuge zur exakten Positions- und Dimensionsbestimmung schadhafter Asphaltbeläge eingesetzt. Eine Maßnahme, die maßgeblich dazu beiträgt, spätere Verzögerungen im Bauablauf aufgrund von nicht erkannten oder falsch eingeschätzten Schadstellen zu vermeiden. Am Ende konnte bei dieser Baumaßnahme die Bauzeit durch LEAN erheblich, nämlich um bis zu einem Viertel gegenüber der Ursprungsplanung, reduziert werden.

Die Baustellen der Zukunft werden sich wandeln. Die Planung wird dank **BIM** revolutioniert. BIM, Building Information Modelling, beschreibt eine 3D-Planung mit Auswirkungen auf die Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken durch digitale

Erfassung und Vernetzung aller relevanten Gebäudedaten. Dieses Tool ist im Hochbau bereits eingeführt und wird auch im Infrastrukturbau Anwendung finden. Die Reformkommission Großprojekte und der Bundesverkehrsminister haben sich klar zu BIM bekannt. Zuerst digital, dann real bauen. Das soll der Standard werden, um Kosten zu senken und Fehler zu vermeiden. Wir reagieren hierauf mit unserem Projekt „Vernetzte Baustelle“. In Zusammenarbeit mit der Zentralen Technik und weiteren Dienstleistern des Konzerns wird dabei die Digitalisierung des gesamten Produktionsprozesses – von der Planung, der Erstellung des Angebots und der Arbeitsvorbereitung über den gesamten Bauprozess bis zur Abrechnung – vorangetrieben.

❖

Meine Damen und Herren, wir sind für die zukünftigen Herausforderungen sehr gut aufgestellt, davon sind wir überzeugt – auch wenn das abgelaufene Geschäftsjahr aus Ergebnissicht weniger erfolgreich verlaufen ist als ursprünglich geplant. Lassen Sie uns hierzu einen Blick auf die wichtigsten Daten und Fakten des deutschen **Bauhauptgewerbes 2014** werfen:

❖

Alles in allem entwickelte sich die Baukonjunktur in Deutschland vergleichsweise positiv. Die milden Witterungsverhältnisse führten im 1. Quartal 2014 zu einer insgesamt längeren Bausaison und haben gerade auch zu Jahresbeginn vor allem im Tiefbau eine durchgehende Produktion erlaubt. Vom Produktionsplus in den ersten drei Monaten zehrte die Branche für den Rest des Jahres. Insgesamt lag der **baugewerbliche Umsatz** in Deutschland um 4,4 % über dem Vorjahresniveau, in den für die STRABAG relevanten Segmenten Tiefbau und öffentlicher Straßenbau betrugen die Zuwachsraten 3,3 % bzw. 5,7 %.

Die **Auftragseingänge im deutschen Bauhauptgewerbe** entwickelten sich demgegenüber vor allem in der zweiten Jahreshälfte negativ und waren über das ganze Jahr betrachtet – hier in unserer Grafik zu sehen – um 0,5 % rückläufig. Im öffent-

lichen Bau gingen die Auftragseingänge im Vorjahresvergleich, trotz Rekordsteuereinnahmen, um 3,5 % zurück. Leider hat die öffentliche Hand die Chance nicht genutzt, die zunehmend marode Infrastruktur durch zusätzliche Ausschreibungen schneller instand zu setzen. Hierfür war nicht nur die unerlässliche Haushaltskonsolidierung in einigen Bundesländern verantwortlich, sondern auch der Abbau von Planungskapazitäten aufgrund von Sparmaßnahmen der öffentlichen Hand. Letzteres führte zu der paradoxen Situation, dass trotz vorhandener Finanzierungsmittel Ausschreibungen aus Kapazitätsgründen nicht vorangetrieben werden konnten. Der Auftragseingang im öffentlichen Straßenbau lag daher 2,2 % unter dem vergleichbaren Wert des Vorjahres. Berücksichtigt man den gesamten Tiefbau, betrug der Rückgang 1,8 %. Der vollzogene Abbau der Planungskapazitäten lässt sich kurzfristig nicht umkehren und wird noch für einige Zeit einen Engpass beim Ausbau der Infrastruktur bilden.

Die hohe Wettbewerbsintensität, verbunden mit der verhaltenen Auftragsvergabepraxis, resultierte in einem anhaltend niedrigen Preisniveau.

Das **Beschäftigungsniveau** im deutschen Bauhauptgewerbe blieb im Vergleich zum Vorjahr trotz des Umsatzzuwachses unverändert.

❖

STRABAG-Geschäftsjahr 2014

Für die STRABAG AG ist das Geschäftsjahr 2014 insgesamt nicht zufriedenstellend verlaufen. Wir hatten uns für das Berichtsjahr hohe Ziele gesteckt, die wir in Bezug auf unsere organisatorischen Optimierungsmaßnahmen auch erreicht haben. Hierzu zählte die Vereinheitlichung unseres Markenauftritts im deutschen Verkehrswegebau, auf die ich später näher eingehen werde. Leider sorgten insbesondere Sondereffekte und die Neubewertung von Risiken für ein deutlich unter dem Vorjahreswert liegendes Ergebnis.

Bevor ich zu den Kennzahlen komme, zunächst noch ein Hinweis: Im Berichtsjahr hat es eine Veränderung bei den Segmentzuordnungen gegeben. Das bisher dem Verkehrswegebau zugeordnete Geschäft der SAT Straßensanierung GmbH, die im Bereich Fräsen- und Fugentechnik tätig ist, sowie ihrer Beteiligungen wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr vom Segment Verkehrswegebau in das Segment Sondersparten umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden daher entsprechend angepasst.

❖

Der **Auftragseingang** der STRABAG-Gruppe stieg im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahreswert um 6,5 % auf 4,4 Mrd. € an. Dies war maßgeblich auf das Segment Beteiligungen Österreich zurückzuführen. Hier konnte im Vergleich zum Vorjahr ein signifikanter Anstieg um 13,9 % auf 2,3 Mrd. € verzeichnet werden. Im Segment Verkehrswegebau lag der Auftragseingang auf Vorjahresniveau. Die Branche hatte einen Rückgang um ca. 2 % zu verzeichnen.

Zu den 2014 gewonnenen, größeren **Aufträgen** im inländischen Verkehrswegebau zählen u. a. – hier im Bild zu sehen – der sechsstreifige Ausbau der BAB 7 südlich der Anschlussstelle Bockenem in Niedersachsen mit einem Auftragswert von 48 Mio. €, der Neubau der BAB 14 auf ca. 12 km Länge im Nordwesten von Brandenburg mit einer Auftragssumme von 27 Mio. € und der zweigleisige Ausbau eines Schienenstreckenabschnitts zwischen Knappenrode und Horka in Sachsen in Höhe von fast 20 Mio. €.

Die **Leistung** der STRABAG-Gruppe bewegte sich im Jahr 2014 mit 4,2 Mrd. € auf Vorjahresniveau. Wie schon erwähnt, konnten wir trotz der milden Witterungsverhältnisse diese Kenngröße u. a. aufgrund von Vergabeschwierigkeiten der öffentlichen Hand im inländischen Verkehrswegebau kaum steigern.

Der Anteil der Auslandsleistung im Konzern lag im Jahr 2014 bei 48 %, im Vorjahr waren es 49 %.

Der **Auftragsbestand** übertraf zum Stichtag mit 3,4 Mrd. € den Vorjahreswert deutlich um 7,8 %. Der um 8,5 % gesunkene Auftragsbestand im Segment Verkehrswegebau konnte durch eine Steigerung im Segment Beteiligungen Österreich um 15 % auf rd. 2,6 Mrd. € überkompensiert werden.

Die durchschnittliche Anzahl unserer **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** blieb mit 11.561 im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Erneut haben wir uns wieder intensiv der Nachwuchsgewinnung gewidmet und im Jahresdurchschnitt insgesamt 593 Auszubildende, davon 491 gewerbliche, beschäftigt. Entgegen der demografischen Entwicklung gelang es uns, die Anzahl unserer Auszubildenden gegenüber dem Vorjahr um 5 % zu steigern.

Durch unsere Flächenstruktur mit deutschlandweit 220 Standorten können wir quasi jedem Auszubildenden eine Lehrstelle vor der Haustür anbieten. Außerdem investieren wir jährlich rund 1,5 Mio. € in unser Zentrales Ausbildungszentrum in Bebra, tragen während der Ausbildung alle Lern- und Hilfsmittelkosten und bieten nach Abschluss der Ausbildung vielseitige Karrieremöglichkeiten. Dies sind entscheidende Vorteile, mit denen wir als STRABAG bei Nachwuchskräften punkten können.

❖

Kommen wir nun zu unseren **Ergebniszahlen 2014**. Wie bereits erwähnt, erreichten wir unsere ambitionierten Ergebnisziele nicht.

Das **EBIT** im STRABAG-Konzern sank von 130 Mio. € auf 49 Mio. €. Das **Ergebnis vor Steuern EBT** betrug im Berichtsjahr 40 Mio. €, nach 121 Mio. € im Jahr zuvor. Bereinigt um den Sondereffekt aus dem Verkauf der Heilit Umwelttechnik GmbH (HUT), der 2013 noch mit 39 Mio. € positiv zu Buche geschlagen hatte, betrug der Rückgang 42 Mio. €. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen drei Faktoren, und zwar Verluste aus der Arbeitsgemeinschaft zum Bau der A15 in den Niederlanden, eine Gewährleistungsproblematik im Geschäftsfeld Fugen und

Fräsen sowie außerordentliche Wertminderungen im Segment Beteiligungen Österreich.

Im Detail: Das Projekt **A-Lanes A15**, bei dem ein Verlust von rund 24 Mio. € zu verzeichnen war, ist ein sogenanntes PPP (Public Private Partnership)-Modell. Im Unterschied zu klassischen Bauverträgen, bei denen die Auftraggeberseite ein klar definiertes Bausoll ausschreibt und Risiken sowie Kosten aus einem nachträglich veränderten Bausoll selbst übernimmt, schreibt die Auftraggeberseite bei PPP-Modellen in der Regel lediglich die gewünschte Funktion aus. Die Planung und das sich hieraus ergebende Risiko wird vollständig vom Konzessionsnehmer bzw. vom Bauausführenden übernommen. Bei dem Projekt A15 führte eine unzureichende Entwurfsplanung in der Angebotsphase zu deutlichen Kostenerhöhungen in der Ausführungsphase. Im Laufe der Projektabwicklung mussten zusätzlich die personellen Ressourcen mehrmals verstärkt werden.

Im Bereich der **Fugentechnik** kam es zu Gewährleistungsproblemen mit Heißvergussfugen in Verkehrsflächen aus Beton, überwiegend auf Bundesautobahnen. Das Schadensbild zeigt, dass die Fugendichtstoffe nicht dauerhaft an den Fugenflanken haften und darüberhinaus kleinteilig spröde in Querrichtung brechen. Die zum Schutz des Betons notwendige abdichtende Wirkung ist somit nicht mehr gegeben. Es handelt sich hierbei um ein branchenweit auftretendes Problem. Die Arbeiten wurden nach dem Stand der Technik ausgeführt und sind mängelfrei abgenommen worden. Aktuell können die Ursachen für die Schäden an den Fugen nicht erklärt werden – Gutachter versuchen zurzeit, dem Problem auf die Spur zu kommen.
Im Konzernabschluss der STRABAG AG wurden hierfür 12,4 Mio. € verarbeitet, hiervon entfielen 2,3 Mio. € auf bereits angefallene Kosten für Sanierungsarbeiten sowie 10,1 Mio. € auf Rückstellungen für bereits angezeigte und noch mögliche weitere Schadensfälle. Insgesamt betrug das Ergebnis im **Segment Sondersparten** -2 Mio. €, im Vorjahr waren es +6 Mio. €.

Das **Segment Beteiligungen Österreich** lieferte mit -4 Mio. € nach +19 Mio. € im Vorjahr erstmals einen negativen Ergebnisbeitrag. Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Assets, auf die ich später noch eingehen werde, schmälerten das Ergebnis.

Im **Segment Servicebetriebe** lag das Ergebnis mit -9 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Im **Segment Verkehrswegebau** war – bereinigt um den Sondereffekt HUT – ein Ergebnisrückgang um 12 Mio. € auf 59 Mio. € zu verzeichnen. Hier stand dem Projektverlust beim Bau der A15 ein verbessertes Ergebnis im Flächengeschäft in Deutschland, also unserem täglichen sogenannten Brot- und Buttergeschäft, gegenüber.

❖

Meine Damen und Herren, unsere Leistungsvielfalt und -stärke sowie unsere flächendeckende Präsenz in ganz Deutschland ist in der Branche einzigartig. Neben dem Wachstum aus eigener Kraft haben wir seit jeher großen Wert darauf gelegt, ein breites Leistungsspektrum flächendeckend anbieten zu können. Vor diesem Hintergrund wurden im Laufe der letzten Jahre regionale, zum Teil sehr traditionsreiche Firmen erworben, die erfolgreich in unsere Unternehmensgruppe integriert wurden. Wie ich bereits auf der letzten HV berichtet habe, haben wir uns zu Beginn des Jahres 2014 entschieden, die bestehende Markenvielfalt in unserem Verkehrswegebaugeschäft nicht weiter fortzuführen und nunmehr einheitlich unter der Marke STRABAG am Markt zu agieren. Gleichartige Tätigkeiten durch unterschiedliche Marken anzubieten, bot für unser Geschäft und für das Personalrecruiting keine Vorteile mehr. Uns lag daher daran, das Profil des Gesamt-Unternehmens zu schärfen und den Bekanntheitsgrad unserer Hauptmarke STRABAG im Verkehrswegebau weiter zu erhöhen.

Dieser Prozess wurde Ende 2014 erfolgreich abgeschlossen, sodass wir seit dem 1.1.2015 einen einheitlichen Markenauftritt haben. In diesem Zusammenhang wurden insgesamt 18 Ge-

sellschaften entweder verschmolzen oder umfirmiert. Sie sehen alle Gesellschaften hier in unserem Chart aufgelistet. Strukturelle Veränderungen waren hiermit nicht verbunden. Mit unveränderten und flächendeckenden Bereichsstrukturen sowie denselben Ansprechpersonen bieten wir nach wie vor unsere gesamte Leistungspalette an.

Die Regionalität, die Zusammenarbeit und die Kompetenz unserer Teams – unabhängig von bisherigen Markennamen – zeichnen uns seit jeher aus. ‚Zusammen sind wir STRABAG.' war daher das naheliegende Motto, unter das wir den Veränderungsprozess sowohl intern als auch extern gestellt haben. Um die regionale Präsenz unserer Teams in ganz Deutschland auch nach außen sichtbar zu machen und zugleich das interne Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken, haben unsere Einheiten zwischen Oktober 2014 und Ende Mai dieses Jahres einmalige **Sozialaktionen** durchgeführt. Dafür haben sie in ihren Regionen Kontakt zu Gemeinden oder gemeinnützigen Organisationen aufgenommen, um tatkräftige Hilfe anzubieten. Bei rund 90 Projekten wurde gemeinsam Hand angelegt. Oft, aber nicht ausschließlich, war das bauliche Know-how der STRABAG-Teams gefragt – dabei reichte die Bandbreite von der Unterstützung sozialer oder kommunaler Einrichtungen bis hin zum Engagement für Umwelt und Naturschutz.

Meine Damen und Herren, für den Gesamterfolg der Markenintegration war es essenziell, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Anfang an in den Veränderungsprozess einzubeziehen. Auch bei den Sozialaktionen ging es uns in erster Linie um die interne Stärkung des Teamgefühls nach den vollzogenen Umfirmierungen und Verschmelzungen. Unsere Bilanz ist absolut positiv: Unsere Einheiten haben sich vorbildlich engagiert und in Eigenregie viel auf die Beine gestellt. Die Unterstützung ist dort angekommen, wo sie auch dringend benötigt wurde. Gleichzeitig wurde STRABAG in den Regionen bekannter gemacht – dies war vor allem in Süddeutschland ein wichtiger Aspekt, da wir dort bislang so gut wie gar nicht unter der Marke STRABAG aufgetreten sind. Und nicht zuletzt konnte sich STRABAG auch als attraktive Arbeitgeberin und Ausbildungsbetrieb bei Eltern sowie Schülerinnen und Schülern empfehlen.

❖

Doch von der Markenintegration im Verkehrswegebau nun wieder zurück zu **weiteren Kennziffern**:

Das **Ergebnis nach Steuern** im Konzern schloss mit 8 Mio. € ab, im Vorjahr waren es 101 Mio. €. Hohe Ertragssteuern belasteten das Ergebnis mit 32 Mio. €, was im Wesentlichen auf die steuerlich nicht wirksamen Verluste der niederländischen Arbeitsgemeinschaft A15 zurückzuführen war.

Unsere **Eigenkapitalquote** von mehr als 47 % liegt weit über dem Branchendurchschnitt. Positiv ist auch die gegenüber dem Vorjahr nochmals verbesserte Finanzlage des Konzerns. Der Bestand an **liquiden Mitteln** erhöhte sich im abgelaufenen Berichtsjahr um rd. 24 Mio. € auf 169 Mio. €.

❖

Nach **HGB** schloss die STRABAG AG das Geschäftsjahr 2014 mit einem **Jahresüberschuss** von 41 Mio. € (Vorjahr 68 Mio. €) ab.

Das **Ergebnis vor Steuern (EBT)** lag nach Abzug des außerordentlichen Ergebnisses von -30 Mio. € bei 64 Mio. € (Vorjahr 78 Mio. €). Das außerordentliche Ergebnis war im Wesentlichen von den Verlusten, die im Zusammenhang mit der niederländischen Arbeitsgemeinschaft A15 stehen, geprägt.

Trotz der Verschmelzungen im Berichtsjahr erreichte das Beteiligungsergebnis mit 26 Mio. € nahezu das Vorjahresniveau von 29 Mio. €. Aus der BHB erfolgte, wie im Vorjahr, eine anteilige Gewinnausschüttung in Höhe von 14 Mio. €. Und dies, obwohl die BHB ein negatives Ergebnis auswies.

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags von 64.200,00 € und nach Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von rd. 20 Mio. € verblieb ein **Bilanzgewinn** von 21 Mio. € (Vorjahr 34 Mio. €).

Trotz der verschlechterten Ergebnissituation schlagen Vorstand und Aufsichtsrat vor, diesen Bilanzgewinn zur Ausschüttung einer unveränderten **Dividende** von 1,04 € je Stückaktie (= 4.191.200,00 €) zu verwenden, 16,5 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und den verbleibenden Betrag in Höhe von 21.000 € auf neue Rechnung vorzutragen.

❖

An dieser Stelle für Sie ein kurzes Update zum Thema **Delisting**. Die Börse Düsseldorf hat dem Antrag der STRABAG AG auf Widerruf der Börsenzulassung an der Börse Düsseldorf im September 2014 stattgegeben. Seither ist die Aktie der STRABAG AG dort nicht mehr im regulierten Markt gelistet. Nach wie vor beabsichtigen wir, auch an der Wertpapierbörse in Frankfurt/M. einen Antrag auf Widerruf der Börsenzulassung zu stellen. Dies wird voraussichtlich im September dieses Jahres erfolgen. Die Gründe für das geplante Delisting haben wir auf unserer HV im letzten Jahr erläutert: Es gibt aufgrund des geringen Streubesitzes bereits seit langem praktisch keinen nennenswerten Handel mit der Aktie. Aus der Börsennotierung ergeben sich unserer Ansicht nach keine signifikanten Vorteile für die Gesellschaft; insbesondere, da die Gesellschaft für ihre Finanzierung nicht mehr auf den Kapitalmarkt angewiesen ist.

Gestatten Sie mir ein paar Worte zu den diesjährigen Ergänzungsverlangen zweier Aktionäre zu unserer Tagesordnung, die unter TOP 7 bis 9 aufgeführt sind:

Die unter TOP 7 angeregte Beschlussfassung betrifft die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im Zusammenhang mit einer Reihe von Vorgängen aus den Jahren 2009 bis 2013. Eine identische Beschlussfassung haben die Aktionäre bereits auf der Hauptversammlung im letzten Jahr verlangt. Der damalige Versammlungsleiter, Herr Dr. Kuchenwald, hatte damals entschieden, dass der Antrag wegen Unzulässigkeit nicht zur Abstimmung gestellt werden könne. Die Aktionäre hatten gegen diese Leitungsmaßnahme des Versammlungsleiters sodann eine Klage erhoben, mit der sie die Feststellung

begehrten, dass die Maßnahme des Versammlungsleiters rechtswidrig gewesen sei. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Ich will hier nicht die juristischen Feinheiten kommentieren. Der Vorstand fühlt sich allen Aktionären gleichermaßen verpflichtet, der Großaktionärin ebenso wie allen anderen Aktionärinnen und Aktionären, also jedem Einzelnen von Ihnen, meine Damen und Herren. Ich darf feststellen: Der Vorstand prüft selbstverständlich jederzeit aus eigenem Antrieb und im Interesse unserer Gesellschaft, ob es im Konzernverbund nachteilige Geschäfte zulasten der Gesellschaft gab, und zwar im Rahmen der Vorbereitung des Abhängigkeitsberichts, aber natürlich auch unabhängig davon. Das ist unsere Pflicht, der wir nachkommen. Der Vorstand ist sich der Sensibilität von Transaktionen innerhalb des Konzerns bewusst. Es gibt keine Ansatzpunkte dafür, dass die von den Aktionären angeführten Rechtsgeschäfte für die STRABAG AG nachteilig waren.

Dies gilt insbesondere auch für die beiden Beschlussfassungen, zu denen uns noch nach Veröffentlichung der Einberufung ein weiteres Ergänzungsverlangen erreicht hat, das als TOP 8 und TOP 9 behandelt wird. Hier geht es um Wertminderungen im Segment Beteiligungen Österreich. Diese hatten ihre Ursache in Umständen, die erst im vergangenen Geschäftsjahr, also nach dem im Jahr 2012 erfolgten Verkauf der Beteiligungen an die Tochtergesellschaft BHB eingetreten sind. Ich darf dies am Beispiel von drei wesentlichen einmaligen Sondereffekten konkretisieren:

Die BHB ist zu 30 % an einem Joint-Venture mit Lafarge beteiligt, das Zementwerke betreibt. Anfang Februar 2015 wurde STRABAG informiert, dass einem bisher in Betrieb befindlichen Zementwerk in Slowenien mangels Erfüllung von Umweltstandards keine Betriebsanlagengenehmigung mehr erteilt wurde und die Produktion sofort zu stoppen war. Da mittelfristig nicht mit der Wiederaufnahme des Betriebs zu rechnen ist, entwickelte das Lafarge-Management ein Konzept zur Verlagerung der Produktion auf österreichische und ungarische Standorte. Insgesamt kann damit in den nächsten fünf Jahren ein zusätzlicher

positiver EBITDA-Effekt erzielt werden. Gemäß den IFRS-Vorschriften ist aber das bestehende, nicht mehr benutzte Anlagevermögen in einem ersten Schritt außerplanmäßig abzuschreiben, während die Aktivierung von zukünftigen Mehrergebnissen nicht möglich ist.

Ferner baut eine Gesellschaft der BHB in Schweden ein Shopping-Center unter laufendem Betrieb um. Ende 2012 ging das Management noch von einem positiven Bau-Endergebnis aus. Im Lauf des Jahres 2013 zeichnete sich ab, dass die Schwierigkeiten eines Umbaus im laufenden Betrieb offenbar unterschätzt worden waren. Aufgrund der im Laufe des Geschäftsjahres 2014 immer deutlicher hervortretenden Ergebnisverschlechterungen, wurde Mitte 2014 das Management in Schweden ausgetauscht. Das neue Management stellte fest, dass die auftraggeberseits zur Verfügung gestellten Informationen für die Angebotsabgabe unzureichend waren und technisch nicht machbare Leistungsanforderungen im Vertrag definiert wurden. Die überarbeitete Kalkulation in 2014 ergab, dass der Baudauerverlust zu niedrig prognostiziert war und sich auf einen höheren zweistelligen Millionenbereich summieren wird. Im Geschäftsjahr 2014 wurden die Verluste inklusive der künftigen Drohverluste auf Basis einer konservativen Bewertung zur Gänze berücksichtigt, sodass aus heutiger Sicht keine weiteren Verluste erwartet werden.

Als weiterer einmaliger Sondereffekt sind die Abschreibungen auf Firmenwerte von mit der BHB verbundenen Unternehmen in Höhe von insgesamt 28 Mio. € zu nennen. Diese betreffen eine schwedische Baugesellschaft sowie eine Gruppe im Verkehrstechnikbereich und waren aufgrund von im Jahr 2014 durchgeführten Reorganisationsmaßnahmen und verminderten Planergebnissen erforderlich.

So viel zur Erläuterung der Wertminderungen im Segment Beteiligungen Österreich. Meine Damen und Herren, ich möchte nochmals betonen: Die Antragsteller haben die geäußerten pauschalen Unterstellungen und Verdächtigungen weder im Ergänzungsverlangen noch im angestrebten Gerichtsverfahren gegen die Gesellschaft und den letztjährigen Versammlungs-

leiter konkretisieren können. Daher haben sowohl der Vorstand als auch der Aufsichtsrat in ihren Stellungnahmen empfohlen, die gestellten Beschlussanträge abzulehnen.

❖

Lassen Sie uns nun einen Blick auf das laufende Geschäftsjahr werfen, zunächst auf die **Entwicklung der deutschen Bauindustrie 2015**.

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie geht für das laufende Jahr von einem nominalen **Umsatzplus** im **deutschen Bauhauptgewerbe** von 2 % aus. Im Hinblick auf die Steuereinnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden, die einen neuen Rekordwert erreichen, ließe sich 2015 im öffentlichen Bau ein deutlicher Investitionsschub erhoffen. Die angestrebte Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wird diese Hoffnung voraussichtlich jedoch auch 2015 wieder zunichtemachen. Mit der Investitionslinie Verkehr des Bundes in Höhe von 10,7 Mrd. € bleibt dieser Etat erneut deutlich hinter dem Bedarf von mindestens 14 Mrd. € zurück. Insgesamt prognostiziert der Hauptverband für den öffentlichen Bau im Bauhauptgewerbe ein mageres Umsatzplus von 1,5 %.

❖

Kommen wir zu den **Baukonjunkturdaten** der **Monate Januar bis März 2015**. Der Start in das neue Jahr fiel für die deutsche Bauindustrie, wie erwartet, nicht so positiv aus wie im Vorjahr. Der Umsatz lag im deutschen Bauhauptgewerbe in den ersten Monaten insgesamt 2,7 % unter dem außergewöhnlichen Vorjahreswert. Im Segment Tiefbau, das im Vorjahr noch ein besonders starkes Umsatzwachstum verzeichnen konnte, fiel das Minus mit 5,3 % sogar noch höher aus.

Die **Auftragseingänge** lagen insgesamt um 3,0 % über dem Vorjahreswert. Die Zuwächse um 7,9 % und 9,3 % im öffentlichen Bau und Wohnungsbau konnten die um 3,5 % rückläufigen Auftragseingänge im Wirtschaftsbau mehr als ausgleichen. In dem für uns relevanten Segment Tiefbau stiegen die Auf-

tragseingänge im Vorjahresvergleich um 6,5 % an. Dennoch haben wir es mit einer ausgesprochen inhomogenen baukonjunkturellen Entwicklung zu tun, bei der insbesondere NRW – also das Bundesland mit dem größten Investitionsbedarf – im Ländervergleich schlecht abschneidet. Hier lagen beispielsweise die Auftragseingänge im Straßenbau im ersten Quartal 2015 um 19 % unter denen des Vorjahres. Angesichts der weiterhin angespannten Haushaltslage der Kommunen, auf die mehr als 50 % der öffentlichen Bauinvestitionen entfallen, ist das kommunale Investitionsverhalten im finanzschwachen NRW wohl weiterhin unsicher.

❖

Die Kennziffern Leistung und Auftragsbestand des **STRABAG-Konzerns** haben sich **von Januar bis April 2015** positiv entwickelt.

In den ersten vier Monaten des Jahres 2015 lag der **Auftragseingang** des STRABAG-Konzerns mit insgesamt 1,2 Mrd. € um 13 % unter dem Vorjahreswert. Dieser Rückgang war besonders auf das **Ausland** zurückzuführen. Dort wurde der aufgrund von Großprojekten außergewöhnlich hohe Wert des Vorjahres nicht wieder erreicht.

Im **Inland** lagen die Auftragseingänge mit 635 Mio. € um 7 % unter dem Vorjahresniveau. Dies ist kein Grund zur Besorgnis, sondern vielmehr Ausdruck unserer bewährten Strategie „Ergebnis vor Leistung“. Der milde Winter 2014/2015 hat dazu geführt, dass viele im VWB tätige Bauunternehmen quasi ohne Winterpause durchgearbeitet und ihre Auftragsbestände überdurchschnittlich abgebaut haben. Entsprechend hat sich der Wettbewerb um die im ersten Quartal ausgeschriebenen Aufträge deutlich verschärft. Dem hieraus resultierenden Preisdruck haben wir uns durch eine zurückhaltendere und selektivere Auftragshereinnahme bewusst entzogen. Unser vorhandener Auftragsbestand lässt diese Zurückhaltung zu.

Zu den größeren **Neuaufträgen** im Inland zählten insbesondere der sechsstreifige Ausbau der BAB 3 zwischen Frankfurt und

Nürnberg im Auftragsvolumen von 36 Mio. €, die Sanierung der nördlichen Start- und Landebahn des Flughafens Berlin-Schönefeld mit einer Auftragssumme von rd. 30 Mio. € sowie der Ausbau der BAB 13 zwischen der Anschlussstelle Radeburg und dem Autobahndreieck Dresden-Nord im Wert von 14 Mio. €.

Die **Bauleistung** übertraf mit 923 Mio. € den Vorjahreswert um 3 %. Dieser Anstieg war auf das Ausland zurückzuführen, wo ein Leistungszuwachs um 12 % auf 513 Mio. € verzeichnet werden konnte. Im Inland lag die Leistung witterungsbedingt um 6 % unter dem außergewöhnlich hohen Wert des Vorjahres.

Zum 30.4.2015 belief sich der **Auftragsbestand** der STRABAG-Gruppe auf 3,9 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert von 3,7 Mrd. € um rd. 4 %.

Die Anzahl unserer **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** lag zum 30.4.2015 bei 11.208 und somit leicht unter dem Wert des Vorjahres (11.316).

Insgesamt liegt unsere **Planleistung** im Konzern für 2015 mit 4,3 Mrd. € leicht über dem Vorjahreswert. Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir ein **Konzernergebnis** (EBT) deutlich über dem des abgelaufenen Geschäftsjahres in Höhe von 40 Mio. €. Für das Segment Beteiligungen Österreich gehen wir, wie in den Vorjahren, wieder von einem deutlich positiven Ergebnis aus. Mit anderen Worten: Die BHB ist „back on track“.

❖

Meine Damen und Herren, wir sind für das laufende Jahr vorsichtig optimistisch, versprechen uns aber vom inländischen Baumarkt positive Impulse für unser Unternehmen erst in den kommenden Jahren. In die Bestrebungen, mehr für den Erhalt und den Ausbau der deutschen Infrastruktur zu tun, kommt Bewegung. Die Fratzscher-Kommission zeigt die Notwendigkeit, auch in die Verkehrsinfrastruktur massiv zu investieren. Eigentlich keine neue Erkenntnis, da die Bodewig-Kommission bereits 2013 zu demselben Ergebnis gelangt war. Eine mögliche

Finanzbeteiligung institutioneller Investoren ist ebenfalls im Gespräch, und auch die Mautpläne wurden verabschiedet.

Durch die kürzlich auf den Weg gebrachte, neue Generation von ÖPP-Projekten erhoffen wir uns mittelfristig eine Belebung in diesem Nachfragesegment. Die Bundesregierung hat zehn neue Projekte mit einer Gesamtlänge von 600 Kilometern – darunter auch zwei Bundesstraßen – vorgestellt. Das vorgesehene Investitionsvolumen beträgt rd. 7 Mrd. € für den Neubau und weitere 7 Mrd. € für Erhaltung und Betrieb.

Wir sehen in ÖPP unverändert ein geeignetes Mittel, Verkehrswegebauprojekte zügig zu realisieren und die Infrastruktur nachhaltig zu verbessern. Allerdings kommt es in der momentan umgesetzten Art und Weise zu einer massiven Umverteilung der Risiken hin zum Konzessionsnehmer und weiter zum bauausführenden Unternehmen. Aus unserer Sicht stellt ÖPP dann eine nachhaltig gute Alternative dar, wenn eine gerechte Risikoverteilung zwischen allen Beteiligten gelingt. Für uns geeignete und interessante Projekte werden intensiv geprüft. In diesem Zusammenhang begrüßen wir jede Maßnahme zur Schaffung zusätzlicher Finanzierungsmittel zur Sanierung und zum Ausbau der Infrastruktur.

Wichtig ist nun, dass die zusätzlichen Mittel zweckgebunden genutzt und zügig in Planungen sowie konkrete Baumaßnahmen umgesetzt werden. Wir sind für den kommenden Ausbau der Infrastruktur hervorragend aufgestellt und wollen unsere Kapazitäten noch erweitern, um angesichts eines steigenden Bauvolumens unsere Marktanteile zukünftig zu sichern und auszubauen. Das heißt im Klartext: Wir schaffen im Inland mittelfristig 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze. Unsere Angebote sind vielfältig und ermöglichen individuell zugeschnittene Karrierewege. Im Wettbewerb um die besten Talente haben wir unser Engagement nochmals verstärkt und können mit den Vorzügen eines Großkonzerns punkten: zum Beispiel bei der Bindung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an unser Unternehmen durch attraktive Angebote, sei es im Bereich Betriebliches Gesundheitsmanagement oder durch die kontinuierliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen auch für unsere Beschäftig-

ten auf den Baustellen. Wir pflegen den direkten Kontakt zu Schulen und Hochschulen. Die kommende Digitalisierung wird das Bauen grundlegend verändern und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ganz neue Möglichkeiten bieten. Auch in der Bauwirtschaft wird sich die Zahl an attraktiven, technologisch anspruchsvollen Jobs stark vermehren. Die Systeme der digitalen Moderne sind robust und daher auch alltagstauglich. Hard- und Software sind auf der Baustelle angekommen. Es liegt an uns, diese Möglichkeiten aufzuzeigen und unseren potenziellen Nachwuchs davon zu überzeugen, dass auch Bauen durchaus “hipp“ ist. Wir wollen der attraktivste Arbeitgeber der Branche sein – quasi der „BMW“ der Bauindustrie.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich unsere strategischen Ziele und Visionen für die kommenden Jahre nochmals zusammenfassen: STRABAG wird, davon gehen wir fest aus,

1. die Innovationsführerin der Branche sein
2. den Wert ihrer Marke weiter steigern und
3. sich einen bedeutenden Anteil am anstehenden Ausbau und Erhalt der deutschen Infrastruktur sichern

In diesem Sinne danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.