

## **Zusammengefasster Lagebericht und Konzernlagebericht 2019**

Der Lagebericht der wupsi GmbH und der Konzernlagebericht werden im Folgenden zusammengefasst. Soweit nicht besonders vermerkt, gelten die Aussagen für die wupsi GmbH und den Konzern gleichermaßen.

### **1. Geschäftstätigkeit und Öffentliche Zwecksetzung**

Die wupsi GmbH befindet sich zu 100 % in kommunalem Eigentum. Anteilseigner sind die Stadt Leverkusen und der Rheinisch-Bergische Kreis zu jeweils 50 %. Gegenstand des Unternehmens ist gemäß dem Gesellschaftsvertrag der öffentliche Personenverkehr. Die Anteilseigner haben die wupsi GmbH mit der Bereitstellung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) betraut. Die Gesellschaft nimmt im Rahmen der Betrauung die Aufgaben der Verkehrsplanung, des Marketings und der Erstellung der Verkehrsleistung als integriertes Verkehrsunternehmen für die Anteilseigner wahr. Sie ist Kooperationspartner im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

ÖPNV ist entsprechend § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Gesellschaft wird gemäß dem Gesellschaftsvertrag in der Hauptsache für ihre Anteilseigner in deren Gebiet tätig. Den Vorgaben der Gemeindeordnung NRW, insbesondere zur Zulässigkeit der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden nach § 107 Abs. 1, wird insoweit Rechnung getragen.

An dem zum Konzern gehörenden Unternehmen Herweg Busbetrieb GmbH (HBB GmbH) hält die wupsi GmbH 100 % der Gesellschaftsanteile. Kerngeschäft der HBB GmbH ist die Subunternehmerleistung für die wupsi GmbH im Linienverkehr, in geringerem Umfang auch im Gelegenheitsverkehr und im freigestellten Schülerverkehr.

### **2. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf**

#### **2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft**

Das deutsche Wirtschaftswachstum hat sich im Jahr 2019 erneut verlangsamt, im vierten Quartal stagnierte die wirtschaftliche Entwicklung sogar. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im Jahresdurchschnitt nur noch um 0,6 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen, im Jahr 2018 hatte der Anstieg noch bei 1,5 % gelegen. Überdurchschnittlich gewachsen sind im Jahr 2019 die privaten und staatlichen Konsumausgaben (+ 1,8 %), die Investitionen sind dagegen insbesondere in der zweiten Jahreshälfte gesunken (- 1,8 %). Während im Dienstleistungssektor weiterhin ein Wachstum zu verzeichnen ist, zeigte sich die wirtschaftliche Entwicklung im produzierenden Gewerbe rückläufig.

Der Arbeitsmarkt hat sich parallel zu den konjunkturellen Wachstumsraten entwickelt. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2019 um 0,9 % auf 45,3 Millionen gestiegen, im Jahr 2018 lag der Anstieg noch bei 1,4 %. Analog zur wirtschaftlichen Entwicklung konnten Zuwächse erneut insbesondere im Dienstleistungssektor erzielt werden, im produzierenden Gewerbe entwickelte sich die Beschäftigtenzahl dagegen im vierten Quartal 2019 erstmals seit neun Jahren wieder negativ.

## 2.2 Entwicklung der Branche

Im Jahr 2019 beförderten die Unternehmen im ÖPNV nach Berechnungen des statistischen Bundesamtes 0,4 % mehr Fahrgäste als im Vorjahr. Die Zuwächse resultierten im Wesentlichen aus dem Verkehr mit Eisenbahnen (+ 2,0 %). Der Verkehr mit Straßenbahnen hat sich mit einem Fahrgastzuwachs von 0,4 % nur moderat entwickelt, die Fahrgastentwicklung im Busverkehr war bundesweit sogar um 0,4 % rückläufig.

Bestätigt wird diese Entwicklung auch durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der für seine Mitgliedsunternehmen einen Zuwachs der Fahrgastzahlen von 0,3 % im Jahr 2019 festgestellt hat. Dies sei der geringste Zuwachs seit zehn Jahren.

Im VRS zeigte sich mit einem Wachstum von 1,3 % eine überdurchschnittliche Fahrgastentwicklung. Damit konnte die leicht rückläufige Entwicklung aus dem Vorjahr (- 0,1 %) wieder kompensiert werden.

## 2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Das Jahr 2019 war für den wupsi-Konzern erneut durch eine Ausweitung der Mobilitätsangebote gekennzeichnet. Dabei konnten wichtige Projekte aus den Mobilitätskonzepten der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises umgesetzt werden.

Im Kerngeschäft des Busverkehrs wurde im August 2019 ein neues Angebotskonzept für Leverkusen eingeführt mit Schnellbussen, längeren Bedienungszeiten und dichteren Takten. Im Rheinisch-Bergischen Kreis wurden bereits zum Jahreswechsel 2018/2019 weitere Angebotsverbesserungen insbesondere im Freizeitverkehr umgesetzt. Insgesamt wurde die Fahrplan-Kilometerleistung im Busverkehr gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % ausgedehnt.

Auch die multimodalen Verkehrsangebote wurden im Jahr 2019 deutlich ausgebaut. Im Frühjahr wurde in Leverkusen das Fahrradverleihsystem „wupsiRad“ in Betrieb genommen, im Herbst ist das Carsharing-Angebot „wupsiCar“ gestartet. Darüber hinaus haben die Arbeiten an einem Förderprojekt zur Einrichtung von Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis begonnen.

Im Gelegenheitsverkehr konnte ein Großauftrag akquiriert werden (tägliches Pendelverkehr für einen Industriebetrieb zwischen Leverkusen und Essen).

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 3,2 % gestiegen. Positiv ausgewirkt haben sich hierbei Nachfrageeffekte aus der Leistungsausweitung und die allgemeine Tarifsteigerung im VRS. Ebenso konnten Zuwächse bei den Job-/GroßkundenTickets und durch das AzubiTicket erzielt werden. Die Fahrgastzahlen im Schülerverkehr sind dagegen bedingt durch demografische Entwicklungen erneut gesunken. Fahrgastverluste zeigten sich auch bezogen auf das MobilPassTicket, vermutlich bedingt durch weiter rückläufige Flüchtlingszahlen.

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Verbundverkehren basieren auf den VRS-Monatsabrechnungen des Jahres 2019, die bis zum November 2019 noch nach der Verkehrserhebung 2004/2005 erstellt wurden. Im Rahmen der Jahresabrechnung 2019 sind noch Korrekturen zu erwarten, zumal in diesem Rahmen auch die Ergebnisse der Verkehrserhebungen aus 2009 und 2018 einfließen werden. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2009 und 2018 wurden für das Jahr 2019 Rückstellungen zu Lasten des Ergebnisses gebildet.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind moderat um 1,3 % gestiegen. Gegenläufige periodenfremde Effekte im Bereich der Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte und für Auszubildende haben sich dabei kompensiert.

Die Konzernenerlöse aus sonstigen Verkehren sind durch die Akquisition des Großauftrages im Bereich des Gelegenheitsverkehrs um 46,2 % gestiegen.

## **2.4 Investitionen**

Der Fuhrpark der wupsi GmbH wurde im Jahr 2019 durch den Zugang von 17 Standard-Linienbussen und 7 Gelenk-Linienbussen modernisiert, die erstmals mit Klimaanlage ausgerüstet wurden. Die vergleichsweise große Beschaffung mit einem Investitionsvolumen von 5,9 Mio. € erfolgte vor dem Hintergrund der durchgeführten Leistungsausweitungen im Busverkehr. Darüber hinaus können durch die laufende Modernisierung des Fuhrparks die Qualität für die Kunden gesteigert und die Instandhaltungskosten gesenkt werden. Ebenso wird den Anforderungen in Bezug auf Umweltzonen bzw. Luftreinhaltepläne Rechnung getragen.

Für den Gelegenheitsverkehr wurden bei der HBB GmbH zwei Reisebusse mit einem Investitionsvolumen von 0,5 Mio. € beschafft. Dabei handelt es sich zum einen um eine Ersatzbeschaffung im Rahmen der Modernisierung des Fuhrparks und zum anderen um eine Aufstockung der Kapazitäten im Zuge des akquirierten Pendelverkehrs.

Zur Verbesserung der Luftreinhaltung wurden zudem unter Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes 30 Linienbusse des Euro V/EEV-Standards mit SCRT-Filtern nachgerüstet. Die Stickoxid-Emissionswerte können dadurch auf Euro VI-Standard gesenkt werden.

Die Beschaffung der Fahrzeuge für das Carsharing-Angebot „wupsiCar“ erfolgte über Leasing-Verträge.

Darüber hinaus wurden zur Verbesserung des Kundenservice unter Inanspruchnahme von Fördermitteln weitere Anzeigegeräte für die Dynamische Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen beschafft.

## **3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft**

### **3.1 Vermögenslage**

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 8.234 T€ auf 64.752 T€ und im Konzern um 8.307 T€ auf 62.348 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist um 8.805 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 9.268 T€ im Konzern gestiegen. Die Ursache hierfür liegt insbesondere in kursbedingten Zuschreibungen im Finanzanlagevermögen (RWE-Anteile) in Höhe von 5.693 T€ sowie in einem durch die Fahrzeuginvestitionen bedingten Anstieg des Sachanlagevermögens. Das Umlaufvermögen hat sich bei der wupsi GmbH um 576 T€ und im Konzern um 966 T€ reduziert. Bedingt dadurch, dass die Fahrzeuginvestitionen bei der wupsi GmbH teilweise und bei der HBB GmbH vollständig aus Eigenmitteln finanziert wurden, sind die Guthaben bei Kreditinstituten gesunken.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um jeweils 5.026 T€ erhöht. Ursache dafür ist im Wesentlichen der durch Erträge im Finanzanlagevermögen geprägte Jahresüberschuss in Höhe von 7.040 T€. Entsprechend dem Ergebnisverwendungsbeschluss der Gesellschafterversammlung zum Jahresergebnis 2018 wurde ein Betrag von 3.011 T€ aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in die Gewinnrücklagen eingestellt, um in Vorjahren getätigte Entnahmen aus der Kapitalrücklage zur Kompensation von Verlusten aus Abschreibungen auf Wertpapiere des Anlagevermögens auszugleichen. Darüber hinaus wurde ein Betrag von 2.014 T€ aus RWE Dividenden an die Gesellschafter ausgeschüttet.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 62,4 %. Im Konzern liegt sie bei 60,4 %.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 1.107 T€ und im Konzern um 1.066 T€ erhöht. Wesentliche Positionen unter den Rückstellungen beziehen sich auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus den VRS-Verkehrserhebungen 2009 und 2018 sowie auf Pensionsrückstellungen.

Die Verbindlichkeiten haben sich ebenfalls erhöht, bei der wupsi GmbH um 2.142 T€ und im Konzern um 2.257 T€. Dies resultiert insbesondere aus gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten durch die Aufnahme eines Darlehens für die teilweise Fremdfinanzierung der Fahrzeuginvestition sowie aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern.

### **3.2 Finanzlage**

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 857 T€ bei der wupsi GmbH bzw. auf 1.206 T€ im Konzern. Die Reduzierung gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der Investitionstätigkeit für die Fahrzeugbeschaffung und aus einer Umschichtung im Rahmen der Finanzmitteldisposition.

### **3.3 Ertragslage**

Die Umsatzerlöse sind im Konzern insbesondere aufgrund der Entwicklung des Linienverkehrs um 3,2 % gestiegen. Die im Einzelabschluss der wupsi GmbH zu verzeichnende unterdurchschnittliche Erhöhung der Umsatzerlöse um 1,3 % ist durch konzerninterne Verrechnungen für die Fahrzeugvermietung an die HBB GmbH beeinflusst.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind bei der wupsi GmbH um 40,0 % und im Konzern um 40,6 % gestiegen. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus erhöhten laufenden Betriebskostenzuschüssen, u.a. aufgrund der Leistungsausweitungen in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis und weiterer Maßnahmen im Zuge der Umsetzung von Mobilitätskonzepten, sowie aus periodenfremden Erträgen für das Vorjahr im Rahmen der Spitzabrechnung der Betrauungsvereinbarung mit den Gesellschaftern. Darüber hinaus konnten außerordentliche Erträge aus der Veräußerung eines nicht betriebsnotwendigen Grundstücks erzielt werden. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen waren gegenüber dem überdurchschnittlich hohen Wert aus 2018 wieder rückläufig.

Der Materialaufwand ist um 2,2 % bei der wupsi GmbH und um 6,0 % im Konzern gestiegen. Wesentliche Ursachen hierfür sind die Leistungsausweitungen im Busverkehr, die zu einem mengenmäßigen Anstieg beim Dieserverbrauch und bei Subunternehmerleistungen geführt haben. Der im Jahresdurchschnitt gesunkene Dieselpreis hat der mengenbedingten Aufwandsteigerung entgegengewirkt.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 11,2 % bei der wupsi GmbH bzw. 9,8 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Ausweitung des Personalbestandes im Fahrdienst zur Erbringung der Leistungsausweitungen sowie aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen. Um auf dem angespannten Arbeitsmarkt für Busfahrer genügend Fahrpersonal für die Umsetzung der Leistungsausweitungen zu akquirieren, wurden die zusätzlichen Personalstellen bei der wupsi GmbH zu den dortigen tariflichen Bedingungen geschaffen. Darüber hinaus wurde bei der HBB GmbH eine freiwillige übertarifliche Vergütung für Beschäftigte nach dem NWO-Tarif vereinbart, um alle Planstellen besetzen zu können. Diese besonderen Maßnahmen haben ebenfalls zu dem überdurchschnittlichen Anstieg der Personalaufwendungen beigetragen.

Die Abschreibungen sind im Wesentlichen auf Grund von Fahrzeuginvestitionen gestiegen, bei der wupsi GmbH um 9,5 % und im Konzern um 10,4 %.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 21,0 % bei der wupsi GmbH und um 20,6 % im Konzern über dem jeweiligen Vorjahreswert. Als wesentliche Ursache sind periodenfremde Aufwendungen aus der Spitzabrechnung der Betrauungsvereinbarung mit den Gesellschaftern zu nennen.

Das Finanzergebnis wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Bezogen auf diese Anteile konnten im Jahr 2019 Dividendenerträge in Höhe von 940 T€ erzielt werden. Ein positiver Effekt ergab sich auch durch Zuschreibungen in Höhe von 5.693 T€, zum teilweisen Ausgleich in Vorjahren vorgenommener außerplanmäßiger Abschreibungen. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 6.427 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 7.071 T€.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der wupsi GmbH, der erfolgswirksam geleistete Einlagen der Gesellschafter aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von per Saldo ca. 8,4 Mio. € beinhaltet, beläuft sich auf 7.040 T€ (Vorjahr: 5.330 T€) und ist insbesondere durch das Finanzergebnis geprägt.

#### **4. Prognosebericht**

Die Ausweitung des Busangebotes in Leverkusen im August 2019 wird sich im Jahr 2020 erstmals ganzjährig ertrags- und aufwandsseitig im Jahresergebnis auswirken. Zusätzlich haben die Stadt Leverkusen und der Rheinisch-Bergische Kreis mit Wirkung ab März 2020 an die wupsi GmbH eine weitere Betrauung für zwei Linien ausgesprochen, die im Zuge der Insolvenz eines privaten Verkehrsunternehmens neu zu vergeben waren.

Die im VRS vereinbarte Tarifsteigerung für das Jahr 2020 in Höhe von 2,5 % wird sich aufgrund der weiterhin zu erwartenden rückläufigen Entwicklung bei SchülerTickets und MobilPassTickets nur unterproportional auf die Tarifergiebigkeit auswirken. Darüber hinaus sind auch die Auswirkungen der VRS-Verkehrserhebung 2018 noch immer ungewiss. Positive Impulse auf die Erlössituation sind dagegen durch die Leistungsausweitungen zu erwarten, jedoch vermutlich erst mit einer gewissen Zeitverzögerung.

Die Aufwendungen werden über den Effekt der Leistungsausweitungen hinaus in den nächsten Jahren insgesamt tendenziell steigen. Die Tarifverträge stehen sowohl bei der Muttergesellschaft als auch bei der Tochtergesellschaft im Jahr 2020 zur Neuverhandlung an. Erfahrungen aus anderen Bundesländern deuten darauf hin, dass eine spürbare Anpassung der Entgelttarife zu erwarten ist. Auch der zunehmende Wettbewerb am Arbeitsmarkt erfordert voraussichtlich einen überproportionalen Anstieg der Entgelte, um

eine hinreichende Zahl an Neueinstellungen zu ermöglichen. Dies wird zu einem entsprechenden Anstieg der Personalaufwendungen führen.

Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird sich bedingt durch die Modernisierungsinvestitionen voraussichtlich überdurchschnittlich erhöhen. Ungewiss ist die Entwicklung des Materialaufwandes, der insbesondere durch den Dieselpreis beeinflusst wird. Dieser unterliegt starken Schwankungen, die nur schwer zu prognostizieren sind. So ist der Dieselpreis im Jahr 2018 um 12 % gestiegen, im Jahr 2019 dagegen um 1 % gesunken. Zu Beginn des Jahres 2020 hat sich die fallende Tendenz zwar bestätigt, allerdings bedingen die klimapolitischen Beschlüsse der Bundesregierung zur Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer auf Kraftstoffe ab dem Jahr 2021 mittel- bis langfristig wieder Preissteigerungen. Auch der zunehmende Trend zu alternativen Antriebstechnologien wird bei Umsetzung entsprechender Projekte zu Aufwandsteigerungen führen.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der Zuschussbedarf der Eigentümer für die Finanzierung der Verkehrsleistungen der Muttergesellschaft erhöhen. Lag der Zuschussbedarf für das Jahr 2019 noch bei einem Betrag von 8,5 Mio. €, so ergibt sich aus dem Wirtschafts- und Finanzplan für das Jahr 2020 durch die Leistungsausweitungen und die sonstigen zu erwartenden Belastungen eine Erhöhung auf ca. 11,1 Mio. €. Gemäß den Regelungen der Betrauungsvereinbarung kann dieser erhöhte Zuschussbedarf durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter an die wupsi GmbH gedeckt werden. Auf diesem Wege ist auch eine hinreichende Liquidität sichergestellt.

Als zusätzliche außerordentliche Ergebnisbelastung auf Ebene der Muttergesellschaft und des Konzerns für das Jahr 2020 und möglicherweise auch darüber hinaus erweist sich die weltweite Covid-19-Pandemie. Diese führte ab März 2020 bei der wupsi GmbH zu deutlichen Fahrgast- und Einnahmerückgängen im Zuge der behördlich verhängten Kontaktbeschränkungen sowie zu Mehraufwendungen für Schutzmaßnahmen. Die finanziellen Auswirkungen sind insbesondere davon abhängig, in welchem Maße die Einschränkungen des öffentlichen Lebens wieder zurückgenommen werden können und ob die Einnahmenausfälle ggf. durch einen bundesweiten Rettungsschirm für den ÖPNV kompensiert werden können. Nach aktueller Schätzung wird ohne Unterstützung von Seiten des Bundes von einer Erhöhung des Zuschussbedarfs um ca. 2,5 Mio. € ausgegangen, die insbesondere durch Einnahmenausfälle begründet ist. Die Einnahmenausfälle können gemäß den Regelungen der Betrauungsvereinbarung durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter an die wupsi GmbH gedeckt und eine hinreichende Liquidität der Muttergesellschaft und des Konzerns dadurch sichergestellt werden.

Im Geschäftsjahr 2020 rechnet die wupsi GmbH bzw. der Konzern mit einem positiven Finanzergebnis durch die Vereinnahmung von RWE-Dividenden. Dies wird sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis 2020 sowie auf die daraus möglicherweise vorzunehmende Gewinnausschüttung der wupsi GmbH an ihre Eigentümer auswirken.

## **5. Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung**

Um künftige Entwicklungen und Risiken, die den Fortbestand der Konzerngesellschaften gefährden könnten, frühzeitig erkennen, analysieren und bewerten zu können, wurde ein Risikomanagementsystem im Konzern implementiert, welches über ein konzerneinheitliches Risikohandbuch gesteuert wird. Es dient als Leitfaden für alle wesentlichen Aufgaben und stellt die dauerhafte, personenunabhängige Funktionsfähigkeit der getroffenen Maßnahmen sicher. Die Steuerung und Kontrolle des Risikomanagementprozesses erfolgt durch das Controlling der wupsi GmbH.

Auf der Erlösseite besteht ein wesentliches Risiko durch die noch nicht endgültig zu beziffernden mittel- und langfristigen Folgen der Covid-19-Pandemie. Mit Einführung der Kontaktbeschränkungen und Schulschließungen im März 2020 sind die Fahrgastzahlen der wupsi GmbH zunächst um rund zwei Drittel zurückgegangen. In welchem Zeitraum und in welchem Maße diese Entwicklung nach Aufhebung der Beschränkungen wieder rückgängig zu machen ist, kann noch nicht abgeschätzt werden. Voraussetzung für eine vollständige Erholung ist die Sicherstellung eines hinreichenden Hygienestandards in den Fahrzeugen, um das Vertrauen der Kunden in den ÖPNV langfristig zu sichern.

Gemäß den Regelungen der Betrauungsvereinbarung wird der Einnahmefall, sofern er nicht durch einen bundesweiten Rettungsschirm für den ÖPNV gedeckt werden kann, durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter an die wupsi GmbH kompensiert. In diesem Zusammenhang besteht grundsätzlich das Risiko, dass die Aufgabenträger vor dem Hintergrund einer erhöhten Kostenbelastung Abbestellungen von ÖPNV-Leistungen vornehmen könnten. Entsprechende Planungen sind jedoch nicht bekannt. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass der ÖPNV im Rahmen der Umsetzung der Mobilitätskonzepte der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises aus klimapolitischen Gründen auch künftig einen hohen Stellenwert behält. Somit bestehen keine Hinweise auf eine Bestandsgefährdung des Konzerns und auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung ist als nicht überwiegend wahrscheinlich zu betrachten.

Daneben besteht auf der Erlösseite das Risiko des demographischen Wandels weiter fort, insbesondere in Form von rückläufigen Schülerzahlen. Diese Kundengruppe führt etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der wupsi GmbH durch. Dauerhafte Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit perspektivisch negativ auf die Erlössituation im Linienverkehr aus.

Chancen liegen dagegen in der klimapolitischen Diskussion, sofern dieses gesellschaftspolitisch relevante Thema nach Abklingen der Covid-19-Effekte wieder an Fahrt aufnimmt. In diesem Zuge sollen vermehrt neue Kundengruppen für den ÖPNV als umweltfreundlichem Mobilitätsanbieter gewonnen werden. Die Basis für die entsprechende Kundengewinnung hat der Konzern insbesondere durch die Leistungsausweitungen im Busverkehr und die Positionierung als multimodaler Mobilitätsanbieter geschaffen.

Im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zur VRS-Einnahmeverteilung wurde im Jahr 2018 eine neue Verkehrserhebung durchgeführt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor, sie sollen aber rückwirkend ab dem Jahr 2018 Anwendung finden. Aufgrund des langen Zeitraums von neun Jahren zwischen den Verkehrserhebungen und den in diesem Zeitraum stattgefundenen Änderungen im Leistungsangebot, im Tarif und im Vertrieb sind größere Verwerfungen in den Einnahmenanteilen nicht auszuschließen. Dies kann sowohl zu höheren als auch zu niedrigeren Einnahmenansprüchen führen. Aufgrund des allgemeinen bundesweiten Trends, dass in den vergangenen Jahren der schienengebundene Nahverkehr deutlich stärker gewachsen ist als der Busverkehr, ist jedoch davon auszugehen, dass der Einnahmenanteil der wupsi GmbH tendenziell sinkt. Für damit verbundene mögliche Rückzahlungsverpflichtungen wurde Risikovorsorge durch Bildung von entsprechenden Rückstellungen betrieben.

Die vergaberechtlichen Fragestellungen zu der für den Zeitraum 2016 bis 2026 geplanten Betrauung der wupsi GmbH konnten zwischenzeitlich abschließend geklärt werden. Nachdem bereits die zuständige Vergabekammer am 03.05.2016 den Nachprüfungsantrag eines privaten Verkehrsunternehmens gegen die Durchführung der Direktvergabe abgelehnt hatte, hat das OLG Düsseldorf als nächsthöhere Instanz diese Entscheidung nunmehr bestätigt und die sofortige Beschwerde des privaten Verkehrsunternehmens gegen den Beschluss der Vergabekammer am 18.12.2019 rechtskräftig zurückgewiesen. Die

Vergabe kann demnach auf der Basis des allgemeinen Vergaberechts als Inhouse-Vergabe mit einer Laufzeit bis Dezember 2026 erfolgen. Die aktuelle Übergangsbetrauung vom 09.12.2018 wird in diesem Zuge abgelöst.

Auf Basis der Inhouse-Vergabe kann die wupsi GmbH auch die Liniengenehmigungen für den Zeitraum bis Dezember 2026 beantragen. Allerdings ist das Klageverfahren eines anderen privaten Verkehrsunternehmens, das eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge auf diese Linien gestellt hat, weiter bei Gericht anhängig. Die Bezirksregierung hatte den Genehmigungsantrag dieses privaten Verkehrsunternehmens abgelehnt, da sie unter Berücksichtigung eines unabhängigen Gutachtens zu der Einschätzung gelangt war, dass konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass das private Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen nicht eigenwirtschaftlich erbringen kann. Gegen den Ablehnungsbescheid hat das private Verkehrsunternehmen Klage eingereicht. Die Stadt Leverkusen, der Rheinisch-Bergische Kreis und die wupsi GmbH wurden zwischenzeitlich zu dem anhängigen Verfahren beigelegt, der Eintritt in die mündliche Verhandlung ist für das dritte Quartal 2020 terminiert. Bei Erfolg des Klageverfahrens müsste dem privaten Verkehrsunternehmen die eigenwirtschaftliche Genehmigung vorrangig erteilt werden und die Geschäftsgrundlage der wupsi bzw. des Konzerns würde entfallen.

Im betrieblich-technischen Bereich stehen die Verkehrsunternehmen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten. Die von der wupsi GmbH eingesetzten Linienbusse werden aktuell ausschließlich mit Dieselmotoren betrieben. Um nicht von möglichen künftigen Fahrverboten betroffen zu sein, müssen die Fahrzeuge den Euro VI-Standard einhalten. Durch entsprechende Investitionen in Neufahrzeuge und die Nachrüstung von älteren Bestandsfahrzeugen mit SCRT-Filtern wird der Fuhrpark der wupsi GmbH diesen Standard voraussichtlich ab dem Jahr 2023 vollständig erfüllen.

Eine weitere Verschärfung der umweltpolitischen Anforderungen ist mit der Clean-Vehicles-Richtlinie der EU verbunden. Danach müssen Verkehrsunternehmen ab August 2021 bei der Neubeschaffung von Bussen gewisse Quoten für die Beschaffung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen im Sinne der Richtlinie einhalten, die genauen Anforderungen zur Erfüllung der Quoten werden noch durch nationales Recht festgelegt. Aus den gesetzlichen Veränderungen resultiert künftig eine Verpflichtung zum Kauf von Bussen, die mit Wasserstoff oder Strom angetrieben werden. Anschaffung und Betrieb solcher Fahrzeuge sind aktuell mit deutlich höheren Kosten verbunden als bei Dieselmotoren, und auch die technischen Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten müssen durch entsprechende Investitionen noch geschaffen werden. Zur Umsetzung dieser Anforderungen im Liniennetz der wupsi GmbH müssen die Qualitätsanforderungen der Direktvergabe durch die Gesellschafter angepasst und die beihilferechtskonforme Finanzierung durch Anpassung der Vergütungsparameter sichergestellt werden. Darüber hinaus müssen Fördermittel akquiriert werden, um die Mehrkosten zumindest anteilig zu refinanzieren.

Das Jahresergebnis der wupsi GmbH und des Konzerns wird wesentlich durch die Entwicklung des Finanzergebnisses determiniert. Für das Geschäftsjahr 2019 wird mit einer erhöhten Dividende der RWE AG gerechnet. Für die Zukunft wird von einer Stabilisierung dieser Dividendenerträge ausgegangen.

Die Kursentwicklung der RWE-Aktie beinhaltet Chancen und Risiken für die Entwicklung der Vermögens- und Ertragslage des Konzerns. Nachdem zum 31.12.2019 kursbedingt erfolgswirksame Wertzuschreibungen vorgenommen werden konnten, um die in Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen auf die bilanzierten Werte rückgängig zu machen, hat sich der Aktienkurs nach dem Bilanzstichtag volatil entwickelt. Bei einer Kursentwick-



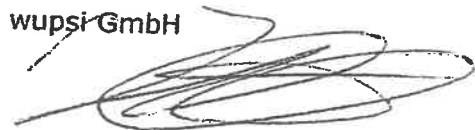
lung bis zur Höhe der Anschaffungskosten wären weitere ertragswirksame Wertzuschreibungen möglich, bei einem sinkenden Aktienkurs könnten jedoch auch wieder Abschreibungen auf die Bilanzwerte erforderlich sein.

Durch die Vereinbarungen mit den Eigentümern ist geregelt, dass sich die in Zusammenhang mit den RWE-Aktien zu verzeichnenden Effekte im Finanzergebnis nicht zugunsten oder zulasten des Verkehrsgeschäftes auswirken.

Die kommenden Herausforderungen für den Konzern werden im Wesentlichen in der Bewältigung der Folgen der Covid-19-Pandemie, in der weiteren Planung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten gemeinsam mit den Gebietskörperschaften sowie in der Implementierung umweltschonender Antriebskonzepte liegen. Die Geschäftsführung sieht den Konzern für diese Aufgaben gut gerüstet, nicht zuletzt auch aufgrund der nachhaltig soliden wirtschaftlichen Strukturen.

Leverkusen, 3. Juni 2020

wupsi GmbH



gez. Marc Kretkowski  
Geschäftsführer

