

## **Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022**

# **Zusammengefasster Lagebericht und Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022**

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 über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 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.

Zur Steuerung der wupsi GmbH und des Konzerns dienen als finanzielle Leistungsindikatoren die Umsatzerlöse und das Jahresergebnis.

## **2. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf**

### **2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft**

Das Bruttoinlandsprodukt ist im Kalenderjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr preisbereinigt um 1,8 % gestiegen, allerdings hat die Wachstumsdynamik im Jahresverlauf spürbar nachgelassen. Während zu Jahresbeginn noch Nachholeffekte aus der abklingenden Corona-Pandemie mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten zu verzeichnen waren, haben die wirtschaftlichen Folgen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine, insbesondere die hohen Inflationsraten, ab dem zweiten Quartal zu einer deutlichen Abschwächung der konjunkturellen Entwicklung geführt, speziell im Hinblick auf die Entwicklung der privaten Konsumausgaben. Zudem reduzierten sich im Jahresverlauf die Konsumausgaben des Staates aufgrund rückläufiger Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie. Von den Investitionen gingen insbesondere aufgrund gestiegener Zinsen und höherer Baupreise kaum noch Wachstumsimpulse aus.

Der Arbeitsmarkt hat sich mit dem Abklingen der Corona-Pandemie positiv entwickelt. Die Zahl der Erwerbstätigen lag mit 45,6 Millionen im Jahresdurchschnitt um 1,3 % über dem Vorjahreswert, im vierten Quartal wurde mit 45,9 Millionen Erwerbstätigen sogar ein historischer Höchststand erzielt. Die höchsten Zuwächse waren in den Dienstleistungsbereichen „Information und Kommunikation“ sowie „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ zu verzeichnen. Im produzierenden Gewerbe stabilisierten sich nach zwei Jahren mit rückläufiger Entwicklung die Beschäftigtenzahlen, in der Land- und Forstwirtschaft waren sie erneut rückläufig.

## **2.2 Entwicklung der Branche**

Im Jahr 2022 waren wieder deutlich mehr Fahrgäste im ÖPNV unterwegs als im stark von der Corona-Pandemie geprägten Jahr 2021. Nach den Angaben des statistischen Bundesamtes lag der Fahrgastzuwachs bei 29 %, gemäß dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) belief sich die Steigerungsrate auf 35 %. Speziell bezogen auf den Linienverkehr mit Bussen geben sowohl das statistische Bundesamt als auch der VDV den Fahrgastzuwachs gegenüber 2021 mit 20 % an.

Zu den hohen Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr haben insbesondere Lockerungen bei den Corona-Maßnahmen beigetragen. Hinzu kommt das von Juni bis August angebotene, bundesweit gültige 9-Euro-Ticket sowie der Anstieg der Bevölkerungszahl um 1,1 Millionen Menschen auf 84,3 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner zum Jahresende, u. a. aufgrund der Zuwanderung im Zuge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine. Allerdings liegen die Fahrgastzahlen im ÖPNV immer noch um 14 % gemäß den Angaben des statistischen Bundesamtes bzw. 13 % gemäß den Angaben des VDV unterhalb des Vorkrisen-Niveaus des Jahres 2019.

Bei dem Vergleich der Fahrgastzahlen ist zu berücksichtigen, dass die statistische Aussagekraft von Fahrgastzahlen durch die Schwankungen in der Nutzung aufgrund der Corona-Pandemie und des 9-Euro-Tickets nur eingeschränkt gegeben ist. Verkehrszählungen über die tatsächliche Nutzung finden nur in unregelmäßigen Abständen statt, die in der Regel aus Vertriebsdaten ermittelten statistischen Fahrgastzahlen bilden die Realität nur eingeschränkt ab.

Um allen Bürgerinnen und Bürgern auch während der Pandemie einen verlässlichen und möglichst sicheren ÖPNV anbieten zu können, haben die Bus- und Bahnunternehmen das Fahrplanangebot auch im Jahr 2022 in vollem Umfang aufrechterhalten. Zum Ausgleich der durch ausbleibende Fahrgäste nicht gedeckten Kosten haben der Bund und die Länder auch für das Jahr 2022 einen ÖPNV-Rettungsschirm bereitgestellt, der die weggebrochenen Fahrgeldeinnahmen kompensiert.

## **2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung**

Die Auftragslage im Linienverkehr der wupsi GmbH hat sich in 2022 gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich erhöht. So wurden die zum 1. Juli 2021 übernommenen Buslinien erstmals ganzjährig bedient, und zusätzlich haben die Aufgabenträger auf diesen Linien ab Dezember 2021 über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag Angebotsverbesserungen nachbeauftragt, um das Fahrplanangebot an die sonst üblichen Bedienungsstandards anzupassen. Insgesamt hat sich die Fahrplan-Kilometerleistung im Busverkehr gegenüber dem Vorjahr um ca. 14 % erhöht.

Die aus den Verkaufszahlen abgeleitete Nachfrageentwicklung im Linienverkehr der wupsi GmbH spiegelt grundsätzlich die Branchenentwicklung wider. Insgesamt lagen die Fahrgastzahlen um ca. 23 % über dem Vorjahr, aber um ca. 15 % unter dem Vorkrisenniveau. Unterschiedliche Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten in den unterschiedlichen Phasen der Pandemie und Sondereffekte im Zusammenhang mit dem von Juni bis August 2022 angebotenen 9-Euro-Ticket sind dabei gemäß der Empfehlung des Branchenverbandes VDV berücksichtigt.

Auch die multimodalen Mobilitätsangebote wupsiCar und wupsiRad wurden im Jahr 2022 im Zuge der Entspannung der Pandemielage wieder stärker genutzt. Gegenüber dem Vorjahr waren beim Angebot wupsiRad 73 % mehr Ausleihen zu verzeichnen, und die Umsätze von wupsiCar, das seit dem Jahr 2022 auch im Rheinisch-Bergischen Kreis angeboten wird, sind um 57 % gestiegen. Neu eingerichtet wurde zudem das Verleihangebot wupsiLastenrad. Die Umsätze im Fuhrparkmanagement für die Stadtverwaltung Leverkusen konnten um 67 % gesteigert werden.

Auch im Gelegenheitsverkehr hat sich die Auftragslage mit dem Abklingen der Corona-Pandemie wieder deutlich verbessert, die Umsätze sind gegenüber dem Vorjahr um 40 % gestiegen. Demgegenüber war der freigestellte Schülerverkehr um 29 % rückläufig, insbesondere da Aufträge über Zusatzfahrten für die Stadt Leverkusen in Folge des Hochwasserereignisses im Sommer 2021 zu Beginn des Jahres 2022 endeten.

Die im Jahresabschluss ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Verbundverkehren basieren auf den VRS-Monatsabrechnungen, die im Jahr 2022 vollständig nach der Verkehrserhebung 2009 erstellt wurden. Im Zuge der endgültigen Jahresabrechnung 2022 sind Korrekturen zu erwarten, da in diesem Rahmen zusätzlich auch die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2018 einfließen werden. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2018 wurden daher für das Jahr 2022 über die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erneut Rückstellungen zu Lasten des Ergebnisses gebildet.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 4,5 % gesunken, unter Bereinigung von Vorjahreseffekten lag der Rückgang bei 3,8 %. Dass die Fahrgeldeinnahmen trotz der VRS-Tariferhöhung von 1,5 % und der wieder gestiegenen Nachfrage niedriger ausgefallen sind, erklärt sich durch das Angebot des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022. Dieses Ticket wurde vom Bund im Rahmen des Energie-Entlastungspaketes zur Kompensation der gestiegenen Energie- und Treibstoffkosten und als Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eingeführt. Das Ticket ermöglichte die bundesweite Nutzung des gesamten Nahverkehrs mit Bussen und Bahnen zu einem Preis von 9 Euro pro Monat und hat damit zu erheblichen Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen geführt, da im Angebotszeitraum alle bestehenden Abonnements auf den Preis von 9 Euro pro Monat abgesenkt wurden. Eine Kompensation der Mindereinnahmen aus dem 9-Euro-Ticket sowie auch aus den weiterhin zu verzeichnenden coronabedingten Nachfrageeinbußen erfolgte wie schon im Vorjahr über den ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes und des Landes NRW. Diese Ausgleichszahlungen werden jedoch nicht direkt durch die wupsi GmbH vereinnahmt. Sie werden vielmehr durch die Aufgabenträger beantragt und fließen in Form von höheren Zahlungen im Rahmen der Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die wupsi GmbH.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 0,8 % gestiegen, insbesondere aufgrund höherer Zahlungen aus der Ausbildungsverkehrspauschale im Zuge des erstmals ganzjährigen Betriebs der zum 1. Juli 2021 zusätzlich übernommenen Buslinien. Dagegen waren die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten, die proportional zu den Fahrgeldeinnahmen berechnet werden, aufgrund der o.g. Problematik von Mindereinnahmen durch das 9-Euro-Ticket rückläufig. Der ebenfalls zu verzeichnende Rückgang bei den Ausgleichsleistungen für das Sozialticket erklärt sich insbesondere durch Vorjahreseffekte.

Die Konzernenerlöse aus sonstigen Verkehren haben sich um 26,5 % erhöht, insbesondere aufgrund der positiven Auftragsentwicklung im Gelegenheitsverkehr, im Carsharing und im Fuhrparkmanagement für die Stadtverwaltung Leverkusen.

## 2.4 Investitionen

Die Investitionstätigkeit des Konzerns war im Jahr 2022 im Wesentlichen von der Inbetriebnahme von 39 Neufahrzeugen für den Linienverkehr geprägt, deren Bestellung noch aus dem Vorjahr datierte. Erstmals befanden sich darunter auch 10 batterie-elektrische Busse. Zudem wurden weitere Fahrzeuge, teilweise unter Inanspruchnahme von Fördermitteln, mit Abbiegeassistenzsystemen nachgerüstet. Die Investitionen in den Fuhrpark für den Linienverkehr beliefen sich insgesamt auf 12.648 T€.

Zur Umsetzung von Leistungsausweitungen wurde am Standort Kürten-Weiden eine zusätzliche Bushalle mit Abstellplätzen errichtet. Darüber hinaus wurden Carsharing-Fahrzeuge am Ende der Leasinglaufzeit übernommen und weitere Fahrzeuge im Rahmen des Fuhrparkmanagements für die Stadt Leverkusen beschafft. Zusätzlich wurde im Rahmen von diversen Einzelmaßnahmen die Betriebs- und Geschäftsausstattung modernisiert.

Im Dezember 2022 wurde der Kauf eines Grundstücks in Leverkusen-Fixheide notariell beurkundet. Das Grundstück liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des jetzigen Betriebshofs der wupsi GmbH. Die dadurch gewonnenen Flächen sind Voraussetzung für die vollständige Umrüstung auf alternative Antriebe und ermöglichen zudem, ausgelagerte Abstell- und Büro-Standorte perspektivisch wieder in der Unternehmenszentrale zusammenzufassen. Der Eigentumsübergang wird im Laufe des Jahres 2023 erwartet.

## 3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

### 3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 12.835 T€ auf 72.943 T€ und im Konzern um 13.200 T€ auf 70.676 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist um 9.138 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 9.052 T€ im Konzern gestiegen. Die Ursache hierfür liegt insbesondere in der Investition in Neu-Fahrzeuge für den Linienverkehr, deren Zugang den abschreibungsbedingten Rückgang des Sachanlagevermögens deutlich übertrifft. In diesem Effekt kommen die Aufholung eines Investitionsstaus einerseits sowie die höheren Kosten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben andererseits zum Ausdruck. Das Umlaufvermögen hat sich bei der wupsi GmbH um 3.673 T€ und im Konzern um 4.122 T€ erhöht, insbesondere aufgrund eines höheren Guthabens bei Kreditinstituten.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um 3.302 T€ erhöht. Einer um 14.445 T€ erhöhten Kapitalrücklage steht ein um 11.144 T€ erhöhter Bilanzverlust gegenüber. Die Entwicklung der Kapitalrücklage resultiert aus den Einzahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von 32.930 T€, gemindert um die von der Gesellschafterversammlung beschlossenen Entnahmen in Höhe von 18.484 T€ zur Abdeckung des Bilanzverlustes des Vorjahres und zur Gewinnausschüttung an die Gesellschafter im Zusammenhang mit RWE-Dividenden-Erträgen. Die Veränderung des Bilanzverlustes ergibt sich aus dem Jahresfehlbetrag 2022 vermindert um den Ausgleich des Bilanzverlustes 2021 durch die Entnahme aus der Kapitalrücklage. Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 60,4 %, im Konzern liegt sie bei 58,5 %.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 1.632 T€ und im Konzern um 1.729 T€ erhöht. Der Anstieg resultiert insbesondere aus den Zuführungen zur Rückstellung für die VRS-Jahresabrechnung 2022 auf Basis der Verkehrserhebung 2018, höheren Rückstellungen für den Haftpflichtverband sowie aus höheren Verpflichtungen gegenüber dem Personal aufgrund von Urlaubsansprüchen und Guthaben auf Arbeitszeitkonten.

Die Verbindlichkeiten haben sich erhöht, bei der wupsi GmbH um 7.901 T€ und im Konzern um 8.168 T€. Der Anstieg resultiert insbesondere aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, da die Fahrzeuginvestitionen über Darlehen finanziert wurden.

### **3.2 Finanzlage**

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 2.803 T€ bei der wupsi GmbH bzw. auf 3.289 T€ im Konzern. Der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus erhöhten Abschlagszahlungen der Gesellschafter im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, die in Folgejahren verrechnet werden.

### **3.3 Ertragslage**

Die Umsatzerlöse sind im Konzern insbesondere aufgrund der durch das 9-Euro-Ticket geprägten Entwicklung des Linienerverkehrs um 1,5 % gesunken. Die im Einzelabschluss der wupsi GmbH zu verzeichnende Erhöhung der Umsatzerlöse um 4,6 % ist durch konzerninterne Verrechnungen für die Fahrzeugvermietung an die HBB GmbH beeinflusst.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind bei der wupsi GmbH um 10,5 % und im Konzern um 11,4 % gestiegen. Wesentliche Ursache hierfür sind Zuschüsse des Bundes für den On-Demand-Verkehr im Rahmen des geförderten Modellprojektes zur Stärkung des ÖPNV. Dadurch konnten aus anderen Bereichen resultierende, rückläufige Erträge aus Einmalwirkungen im Vorjahr mehr als kompensiert werden.

Der Materialaufwand ist um 28,4 % bei der wupsi GmbH und um 33,3 % im Konzern gestiegen. Wesentliche Ursachen hierfür sind der starke Anstieg des Dieselpreises um 45 % gegenüber dem Vorjahr sowie die Leistungsausweitungen im Busverkehr, die zu einem mengenmäßigen Anstieg beim Dieserverbrauch und bei Subunternehmerleistungen sowie zu höheren Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung geführt haben.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 9,1 % bei der wupsi GmbH bzw. 10,9 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Ausweitung des Personalbestandes im Fahrdienst zur Erbringung der Leistungsausweitungen sowie aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen.

Die Abschreibungen sind aufgrund der starken Investitionstätigkeit im Bereich der Fahrzeuge für den Linienerverkehr bei der wupsi GmbH um 14,3 % und im Konzern um 13,9 % gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 39,1 % bei der wupsi GmbH und um 36,4 % im Konzern über dem jeweiligen Vorjahreswert. Die Hauptursache für diesen starken Anstieg liegt in der Zuführung zur Rückstellung für die VRS-Jahresabrechnung 2022 auf Basis der Verkehrserhebung 2018. Hinzu kommen gestiegene Aufwendungen für Kfz-Versicherung und Anmietung von Abstellflächen aufgrund der Leistungsausweitungen, gestiegene Haus- und Grundstücksaufwendungen aufgrund der Umstellung der Betriebshöfe auf alternative Antriebe sowie höhere EDV-Kosten im Rahmen von Digitalisierungsprojekten. Darüber hinaus sind höhere Werbekosten im Zuge der Vermarktung neuer Mobilitätsangebote angefallen, die zu großen Teilen durch Zuschüsse im Rahmen von Förderprojekten gegenfinanziert sind.

Das Finanzergebnis wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Bezogen auf diese Anteile konnten im Jahr 2022 Dividendenerträge in Höhe von 1.208 T€ erzielt werden. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 1.070 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 1.794 T€.

Der Jahresfehlbetrag des Konzerns und der wupsi GmbH beläuft sich auf 28.487 T€. Er resultiert aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und wird gemindert durch das positive Finanzergebnis. Der Anstieg des Jahresfehlbetrags gegenüber dem Vorjahr um 11.144 T€ ist auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zurückzuführen. Hier zeigen sich im Wesentlichen die durch Leistungsausweitungen verursachten Aufwandssteigerungen sowie die Auswirkungen der Energiekrise mit steigenden Diesel- und Strompreisen einerseits und den Einnahmenausfällen aus dem 9-Euro-Ticket andererseits. Für den aus der Energiekrise bedingten Anstieg des Jahresfehlbetrages stehen den Gesellschaftern größtenteils Ausgleichszahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Land NRW zur Verfügung.

#### **4. Prognosebericht**

Die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2023 ff wird wesentlich durch die Auswirkungen externer Rahmenbedingungen beeinflusst und unterliegt daher gewissen Unsicherheiten.

Die Ertragsseite wird u.a. geprägt durch die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023. Dieses Ticketangebot haben Bund und Länder als dauerhaftes Nachfolgeticket des 9-Euro-Tickets beschlossen. Es ermöglicht die bundesweite Nutzung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr, wird als Abonnement mit monatlicher Kündigungsmöglichkeit angeboten und kostet 49 Euro pro Monat. Da der Preis damit unterhalb der meisten Monatskarten und Abonnements des aktuellen VRS-Tarifs liegt, ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Kunden in das neue Angebot wechseln wird und in diesem Bereich somit gegenüber den Planungen deutliche Mindereinnahmen im Bereich der Verkehrserlöse aus Verbundverkehren erzielt werden. Andererseits kann das Deutschlandticket als für die Bürgerinnen und Bürger attraktives Tarifangebot dazu beitragen, dass die in der Mittelfristplanung bis in das Jahr 2026 gestreckten Fahrgaststeigerungen aus dem Abklingen der Effekte der Corona-Pandemie und aus den durchgeführten und noch anstehenden Leistungsausweitungen schneller erreicht werden.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Umsatzerlöse der wupsi GmbH und des Konzerns in 2023 gegenüber dem Vorjahr deutlich steigen werden. Dies ist neben der wieder anziehenden Nachfrage nach dem Abklingen der Corona-Pandemie insbesondere durch den Wegfall des Sondereffekts des 9-EUR-Tickets begründet, der im Jahr 2022 erhebliche Einnahmenausfälle verursacht hat. Zwar wird auch das Deutschlandticket zu Mindereinnahmen gegenüber der Planung führen, zumal es im Zuge der Einnahmenaufteilung noch zu Verschiebungen der Erlösanteile vom ÖPNV zum SPNV kommen kann. Diese Mindereinnahmen werden jedoch zumindest kurzfristig vom Bund und vom Land NRW ausgeglichen. Da dies über eine allgemeine Vorschrift erfolgt, können die Zuschüsse ertragswirksam im Rahmen der Umsatzerlöse vereinnahmt werden. Allerdings wird dies mit einer Verlagerung von Verkehrserlösen aus Verbundverkehren zu Ausgleichsleistungen verbunden sein. Ob diese Zuschüsse dauerhaft und in voller Höhe zum Ausgleich der Mindereinnahmen zur Verfügung stehen, ist zudem ungewiss.

Die vom Bund bereitgestellten Fördermittel aus dem Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV sind nach derzeitigem Stand bis Ende 2024 begrenzt, stehen also in den Folgejahren nicht mehr zur Verfügung.

Auf der Aufwandsseite wirken sich insbesondere die durch den Krieg in der Ukraine stark gestiegenen Energie- und Treibstoffkosten aufwandsteigernd aus. Hinzu kommen die Belastungen aus der zum 01.01.2021 eingeführten CO<sub>2</sub>-Steuer, die sich in den kommenden Jahren schrittweise erhöhen.

Die mit der Energiekostensteigerung im Zusammenhang stehende Inflationsentwicklung wirkt sich im Rahmen von Tarifverhandlungen auch steigernd auf die Entgelttarife aus. So sieht etwa der Tarifabschluss im öffentlichen Dienst, der bei der wupsi GmbH Anwendung findet, für die Jahre 2023 und 2024 hohe Einmalzahlungen im Rahmen einer Inflationsausgleichsprämie sowie überdurchschnittliche Entgeltanpassungen von ca. 12 % vor. Auch im Tarif des privaten Omnibusgewerbes, der für die Tochtergesellschaft HBB GmbH und die Subunternehmer Anwendung findet, wurde für die Jahre 2023 und 2024 die außerordentliche Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie zusätzlich zu den allgemeinen tariflichen Anpassungen vereinbart. Darüber hinaus besteht am Arbeitsmarkt zunehmend ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Dies wird in Kombination zu deutlich höheren Personalaufwendungen führen.

Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird sich bedingt durch die anstehenden Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und in die dafür erforderliche Betriebshof- und Ladeinfrastruktur überdurchschnittlich erhöhen. Besonders hervorzuheben ist, dass auf beiden Betriebshöfen in Leverkusen und Bergisch Gladbach erhebliche Investitionen in die Schaffung von Abstellflächen und Lade- bzw. Tankinfrastruktur erforderlich sind, um das Ziel eines emissionsfrei betriebenen Fuhrparks zu erreichen.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der jährliche Zuschussbedarf für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag bis zum Jahr 2027 auf ca. 34 Mio. EUR erhöhen. Nach den Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages kann dieser erhöhte Zuschussbedarf durch Ausgleichszahlungen der Gesellschafter gedeckt werden. Auf diesem Wege ist auch eine hinreichende Liquidität sichergestellt.

Im Geschäftsjahr 2023 wird die wupsi GmbH bzw. der Konzern durch die Vereinnahmung von RWE-Dividenden erneut ein positives Finanzergebnis erzielen. Dies wird sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis 2023 sowie auf die daraus vorzunehmende Gewinnausschüttung an die Gesellschafter auswirken.

Insgesamt wird für das Jahr 2023 mit einem leicht verringerten Jahresfehlbetrag gerechnet.

## **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 resultieren wesentliche Risiken aus der Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023. Dieses Ticket wird aufgrund des gegenüber Bestandsverträgen stark abgesenkten Preises zu Mindereinnahmen im Verkauf führen. Die bundesweite Gültigkeit führt darüber hinaus auch zu Risiken im Zusammenhang mit der Einnahmeverteilung, da bei einer verstärkten Nutzung des Tickets über lange Strecken außerhalb des Bedienebiets der wupsi GmbH vermutlich entsprechende Erlösanteile an andere Verkehrsunternehmen, insbesondere solche des SPNV, abgeführt werden müssen. Zudem ist noch nicht geklärt, wie sich die Einführung des Deutschlandtickets auf sonstige bisher

vereinbarte Ausgleichsleistungen für rabattierte Fahrausweise auswirkt, die teilweise proportional an die Einnahmenentwicklung gekoppelt sind (SGB IX) oder reduzierte Tarifangebote erfordern (Ausbildungsverkehrspauschale, Sozialticket).

Zwar haben Bund und Länder für das Jahr 2023 eine Zusage erteilt, alle tariflichen Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket in voller Höhe über Zuschüsse abzudecken, für die Folgejahre gibt es eine solche Zusage jedoch nicht. Für die Jahre 2024 und 2025 sind die Zuschüsse gedeckelt, so dass hier das Risiko eines nicht vollständigen Ausgleichs der Mindereinnahmen besteht, und für die Zeit danach gibt es noch keinerlei Zusagen über die Höhe und die Art des Ausgleichs. Auch die Frage möglicher Preisanpassungen des Tickets für den Fall nicht ausreichender Zuschüsse ist bislang nicht geklärt, ebenso wie der Umgang mit möglichen Einschränkungen bei den sonstigen o. g. Ausgleichsleistungen. Damit liegt ein erhebliches Erlösrisiko bei den Verkehrsunternehmen bzw. den in der Regel kommunalen Aufgabenträgern.

Für die wupsi GmbH sehen die Regelungen der Betrauungsvereinbarung vor, dass ein möglicher Einnahmenausfall durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter kompensiert wird. Somit bestehen keine Hinweise auf eine Bestandsgefährdung des Konzerns und auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung ist als nicht überwiegend wahrscheinlich zu betrachten. Allerdings besteht in diesem Zuge das Risiko, dass zur Vermeidung einer erhöhten Belastung der kommunalen Haushalte Abbestellungen von ÖPNV-Leistungen vorgenommen werden könnten. Entsprechende Planungen sind aktuell 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 besitzt.

Um die klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor dauerhaft zu erreichen, sind der Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV erforderlich. Dadurch sollen vermehrt neue Kundengruppen für den ÖPNV als umweltfreundlichem Mobilitätsanbieter gewonnen werden. Hierfür sind neben attraktiven Tarifangeboten wie dem Deutschlandticket auch Angebotsverbesserungen vor Ort erforderlich, die der Konzern insbesondere durch die Leistungsausweitungen im Busverkehr und die Positionierung als multimodaler Mobilitätsanbieter in den vergangenen Jahren bereits geschaffen hat. Dank der Fördermittel des Bundes im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ können hier zudem in den nächsten Jahren weitergehende Verbesserungen umgesetzt werden. Allerdings gestaltet sich die ausreichende Personalakquise für diese Angebotserweiterungen vor dem Hintergrund der soliden Entwicklung des Arbeitsmarktes zunehmend schwierig, so mussten etwa bereits von den Aufgabenträgern beschlossene Leistungsausweitungen aufgrund nicht besetzter Personalstellen im Fahrdienst zunächst zurückgestellt werden.

Im Jahr 2018 wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt, deren Ergebnisse für das Jahr 2018 zwischenzeitlich abgerechnet wurden. Für die Jahre 2019 bis 2022 liegen jedoch weiterhin keine Ergebnisse vor. Aufgrund vertrieblicher Veränderungen durch neue Tickets, für die bislang noch keine Einnahmenaufteilungsregelung beschlossen wurde, ist hier mit größeren Veränderungen der endgültigen Einnahmenansprüche gegenüber den bisherigen monatlichen Abschlagszahlungen zu rechnen. Für damit verbundene mögliche Rückzahlungsverpflichtungen wurde Risikovorsorge durch Bildung von entsprechenden Rückstellungen betrieben.

Der Rechtsstreit um die Erteilung der gemeinwirtschaftlichen Genehmigungen an die wupsi GmbH für die Linien gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises wurde im Jahr 2022 beendet. Die Erteilung der Genehmigungen durch die Bezirksregierung hatte sich durch das Klageverfahren eines anderen Verkehrsunternehmens verzögert. Dieses Unternehmen hatte eigenwirtschaftliche Konkurrenzansprüche auf die Linien gestellt und gegen den darauf erteilten Ablehnungsbescheid der Bezirksregierung vor dem Verwaltungsgericht geklagt. Die Klage wurde bereits im August 2020 ohne die Möglichkeit der Berufung abgewiesen, der daraufhin gestellte

Antrag auf Berufungszulassung wurde vom OVG NRW im August 2022 ebenfalls abgelehnt. Der von der wupsi GmbH im September 2020 gestellte Antrag auf Erteilung gemeinwirtschaftlicher Genehmigungen für alle Linien wurde daraufhin von der Bezirksregierung im November 2022 positiv beschieden und die Genehmigungen wurden für den Zeitraum vom 1. Dezember 2022 bis zum 12. Dezember 2026 erteilt. Für diesen Zeitraum besteht nunmehr Rechtssicherheit.

Im betrieblich-technischen Bereich stehen alle Verkehrsunternehmen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten und weiteren gesetzlichen Vorgaben. Von besonderer Relevanz ist hier die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU, die durch das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in nationales Recht umgesetzt wurde. Danach müssen Verkehrsunternehmen bei der Neubeschaffung von Bussen gewisse Quoten für die Beschaffung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen im Sinne des Gesetzes einhalten. Aus den gesetzlichen Vorgaben resultiert zumindest anteilig 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 Dieselnissen, und auch die technischen Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten müssen noch mit hohem finanziellem Aufwand geschaffen werden. Zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen können Fördermittel akquiriert werden, um die Mehrkosten zumindest anteilig zu refinanzieren. Bei der wupsi GmbH befinden sich die ersten zehn batterie-elektrischen Busse seit dem zweiten Quartal des Jahres 2022 im Einsatz, zudem wurden im Jahr 2022 Fördermittel für 46 weitere batterie-elektrische Busse und 10 Brennstoffzellen-Busse sowie die dafür erforderliche Infrastruktur bewilligt.

Die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns wird auch durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Aktien beeinflusst. Die daraus resultierenden Dividendenausschüttungen, die das Finanzergebnis wesentlich prägen, werden für die Zukunft als stabil angenommen. Gleiches gilt auch für die Bilanzierung der RWE-Aktien. Die Anteile sind zum 31. Dezember 2022 aufgrund der stabilen Kursentwicklung weiterhin zu Anschaffungskosten bilanziert, bei einem sinkenden Aktienkurs könnten jedoch künftig wieder Abschreibungen auf die Bilanzwerte erforderlich sein. Durch die Vereinbarungen mit den Gesellschaftern ist sichergestellt, dass sich die in Zusammenhang mit den RWE-Aktien zu verzeichnenden Effekte nicht zugunsten oder zulasten des Verkehrsgeschäftes auswirken.

Die inhaltlichen Schwerpunkte in den kommenden Jahren liegen für den Konzern im Wesentlichen in der Umsetzung neuer und im Ausbau bestehender Mobilitätsangebote sowie in der Implementierung umweltschonender Antriebskonzepte. Als besondere Herausforderungen zeigen sich dabei die Knappheit personeller Ressourcen und der erhebliche Finanzierungsbedarf. Die Geschäftsführung sieht den Konzern für diese Aufgaben dennoch gut gerüstet, nicht zuletzt aufgrund der nachhaltig soliden wirtschaftlichen Produktionsstrukturen, der abschließend geregelten Beauftragung durch die Gesellschafter bis Ende 2026 und der erfolgreichen Akquise von Fördermitteln für die Umsetzung von Projekten.

Leverkusen, 22. Mai 2023

wupsi GmbH

Marc Kretkowski  
Geschäftsführer