

Lagebericht/Konzernlagebericht

für das Geschäftsjahr 2012

der

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG, Leverkusen



Zusammengefasster Lagebericht und Konzern- Lagebericht

Der Lagebericht der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (KWS AG) und der Konzernlagebericht werden im Folgenden zusammengefasst. Soweit nicht besonders vermerkt, gelten die Aussagen für die KWS AG und den KWS-Konzern gleichermaßen.

1. Geschäftstätigkeit und Öffentliche Zwecksetzung

Die KWS AG 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 Satzung der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Die KWS AG nimmt als integriertes Verkehrsunternehmen die Aufgaben der Verkehrsplanung, des Marketings und der Erstellung der Verkehrsleistung umfassend 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 ihrer Satzung in der Hauptsache für ihre Anteilseigner und in den Gebieten der Anteilseigner 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) hält die KWS AG 100 % der Gesellschaftsanteile. Kerngeschäft der HBB ist die Subunternehmerleistung für die KWS AG im Linienverkehr. Darüber hinaus werden Leistungen im Gelegenheitsverkehr sowie im freigestellten Schülerverkehr an Kunden außerhalb des Konzerns erbracht.

2. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2012 weiter gewachsen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 0,7 % gestiegen, insbesondere durch eine positive Entwicklung der Konsumausgaben und der Exporte. Die Wachstumsdynamik hat sich allerdings im Jahresverlauf deutlich abgeschwächt, so dass die Aussichten für das Jahr 2013 eher verhalten einzuschätzen sind.

Der Arbeitsmarkt konnte von der wirtschaftlichen Entwicklung überdurchschnittlich profitieren. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg in 2012 gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % auf insgesamt ca. 41,6 Mio. Personen. Korrespondierend zur wirtschaftlichen Entwicklung war jedoch auch auf dem Arbeitsmarkt im Jahresverlauf eine Abschwächung der Dynamik zu verzeichnen.

2.2 Entwicklung der Branche

Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Impulse aus dem privaten Sektor und der dynamischen Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2012 bundesweit leicht gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 0,6 %.



Allerdings zeigt sich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Siedlungsräumen eine differenzierte Entwicklung. Während im Eisenbahnverkehr (+2,1%) und im Straßenbahnverkehr (+0,7%), die insbesondere die Ballungsgebiete bedienen, auch weiterhin Zuwächse zu verzeichnen sind, konnten die Fahrgastzahlen im Busverkehr, der insbesondere den ländlichen Raum abdeckt, nur auf dem Vorjahresniveau gehalten werden. Dort wirken sich insbesondere sinkende Zahlen bei der Hauptkundengruppe der Schüler auf die Fahrgastentwicklung aus.

Entsprechend der Lage im Ballungsraum Köln/Bonn konnten die Unternehmen im VRS einen im Vergleich zum Bundestrend überdurchschnittlichen Fahrgastzuwachs von 1,9 % erzielen.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die Fahrgastzahlen im Linienverkehr der KWS AG sind gegenüber dem Vorjahr um 0,2 % gestiegen. Analog zur allgemeinen Entwicklung waren bei den Schülern und Auszubildenden leicht rückläufige Fahrgastzahlen festzustellen. Diese konnten jedoch durch Zuwächse in anderen Fahrausweisgruppen mehr als kompensiert werden. Insbesondere das JobTicket und das für die wachsende Zielgruppe der Senioren angebotene Aktiv60Ticket haben hierzu beigetragen.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren stiegen um 2,8 %. Während für das Jahr 2012 im Wesentlichen bedingt durch die im VRS beschlossene Tarifierhöhung Mehrerlöse in Höhe von 3,5 % erzielt werden konnten, lagen die periodenfremden Verbunderlöse um 154 T€ niedriger als im Vorjahr. Die ausgewiesenen Erlöse basieren weiterhin auf der Verkehrserhebung 2004/2005. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 wurden wie schon für die Vorjahre auch für das Jahr 2012 Rückstellungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebildet.

Die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten und Auszubildenden im Linienverkehr liegen mit einem Zuwachs von 2,0 % leicht über dem Vorjahreswert. Der Wegfall des im Vorjahr enthaltenen einmaligen Effektes aus der letztmaligen Abrechnung von Fördermitteln nach § 45a PBefG konnte durch höhere Mittel aus der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW kompensiert werden.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich im Konzern um 9,1 % verringert. Während sich der freigestellte Schülerverkehr auf dem Vorjahresniveau stabilisiert hat, zeigte sich der Gelegenheitsverkehr rückläufig. Diese Entwicklung erklärt sich zum einen durch die Reduzierung des Reisebus-Fuhrparks bei der HBB und zum anderen durch eine konjunkturell bedingte Abschwächung der Nachfrage im Jahresverlauf. Bezogen auf die KWS AG sind die Erlöse aus sonstigen Verkehren geringfügig um 0,3 % gestiegen.

2.4 Investitionen

Der Fuhrpark wurde im Jahr 2012 durch die Beschaffung von neun Gelenk-Linienbussen bei der KWS AG und einem Reisebus bei der HBB modernisiert. Die Investitionen erfolgten mit dem Ziel, die Qualität für die Kunden zu steigern und die Instandhaltungskosten zu senken. Darüber hinaus wird mit der laufenden Modernisierung des Fuhrparks auch den strenger werdenden Anforderungen in Bezug auf Umweltzonen Rechnung getragen.



Die verbesserte Steuerung des Verkehrsablaufs und die Qualitätssteigerung der Kundeninformation durch dynamische Fahrgastinformation (DFI) sind wesentliche Ziele des auch im Jahr 2012 fortgesetzten Investitionsprojektes zur Erneuerung des ITCS (Intermodal Transport Control System). Mittlerweile wurden die ersten Haltestellen mit DFI-Anzeigern ausgerüstet und die Beschaffung zusätzlicher Anzeiger für weitere Standorte europaweit ausgeschrieben.

2.5 Vergabe- und beihilferechtliche Entwicklungen im ÖPNV-Markt

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 wurden die Regelungen der EU-Verordnung 1370/2007 zu Vergaben im ÖPNV auch im nationalen Recht verankert. Die auf europäischer Ebene eingeräumte Möglichkeit einer vergabe- und beihilferechtskonformen Direktvergabe an einen internen Betreiber wurde dabei in die nationalen Regelungen übernommen. Damit kann seitens der KWS AG und ihrer Gesellschafter nun auch die Abstimmung einer Anschlussregelung zur bestehenden Inhouse-Vereinbarung fortgeführt werden.

Das in Bezug auf ein Ausschreibungsverfahren für Busverkehrsleistungen im Raum Leichlingen angestrebte Nachprüfungsverfahren eines unterlegenen Bieters gegen den Rheinisch-Bergischen Kreis, in dem die KWS AG als erfolgreicher Bieter beigeladen war, wurde im Laufe des Jahres 2012 in zwei Instanzen rechtsverbindlich abgewiesen. Die Rechtmäßigkeit der Zuschlagserteilung an die KWS AG wurde somit bestätigt.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 838 T€ auf 60.541 T€ und im Konzern um 732 T€ auf 57.983 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist insbesondere aufgrund der Investitionen in Fahrzeuge um 117 T€ bei der KWS AG sowie um 210 T€ im Konzern gestiegen. Das Umlaufvermögen ist insbesondere aufgrund eines höheren Guthabenstandes bei Kreditinstituten gestiegen, bei der KWS AG um 718 T€ und im Konzern um 518 T€. Dieser stichtagsbezogene Effekt resultiert im Wesentlichen aus zeitlich verschobenen Abrechnungs- und Zahlungsterminen im Zusammenhang mit der Inhouse-Vereinbarung und der Ausbildungsverkehrspauschale.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bedingt durch die Ausschüttung an die Anteilseigner bei der KWS AG und im Konzern um 1.327 T€ verringert. Die Rückstellungen haben sich dagegen im Wesentlichen aufgrund der noch ausstehenden Einigung im VRS zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 erhöht, bei der KWS AG um 1.087 T€ und im Konzern um 1.001 T€. Ebenfalls erhöht haben sich die Verbindlichkeiten, bei der KWS AG um 1.077 T€ und im Konzern um 1.057 T€. Dies resultiert insbesondere aus stichtagsbezogenen Effekten im Zusammenhang mit der Abrechnung der Inhouse-Vereinbarung. Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der KWS AG auf 68,5 % und im Konzern auf 66,8 %.



3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 0,9 Mio. € bei der KWS AG und auf 1,0 Mio. € im Konzern. Zur fristenkongruenten Finanzierung von Investitionen wurde von der KWS AG im Jahr 2012 ein langfristiges Darlehen aufgenommen. Hierdurch und durch den Wegfall von im Vorjahreswert enthaltenen stichtagsbezogenen Sondereffekten im Zusammenhang mit der Ausbildungsverkehrspauschale konnten die Kontokorrentverbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahresstichtag vollständig zurückgeführt werden.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der KWS AG um 3,0 % und im Konzern um 2,1 % gestiegen. Der Anstieg resultiert insbesondere aus der Entwicklung des Linienverkehrs, der von höheren Fahrgeldeinnahmen und von höheren Ausgleichleistungen für Auszubildende und Schwerbehinderte gekennzeichnet war.

Die Verringerung der sonstigen betrieblichen Erträge um 1,3 Mio. € bei der KWS AG und im Konzern resultiert im Wesentlichen aus geringeren Einlagen der Gesellschafter zur Verlustabdeckung im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung.

Die Entwicklung der Aufwendungen ist differenziert zu betrachten.

Der Materialaufwand ist um 3,4 % bei der KWS AG bzw. um 2,1 % im Konzern gestiegen. Dabei konnte die überdurchschnittliche Entwicklung des Dieselpreises durch geringere Ersatzteilkosten teilweise kompensiert werden.

Der Tarifabschluss des öffentlichen Dienstes von linear 3,5 % zum 1. März 2012 spiegelt sich im Personalaufwand, der bei der KWS AG um 0,1 % bzw. im Konzern um 0,9 % gestiegen ist, nur unterproportional wieder. Hier wirkten sich die aufwandssenkenden Restrukturierungseffekte insbesondere im Rahmen der Altersteilzeit positiv aus.

Die Entwicklung der Abschreibungen zeigte sich mit einem Anstieg von 7,6 % bei der KWS AG bzw. 5,9 % im Konzern deutlich überdurchschnittlich. Ursächlich hierfür sind die durchgeführten Investitionen und der Wegfall der Fahrzeugförderung.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen bei der KWS AG und im Konzern um rd. 0,9 Mio. € höher als im Vorjahr. Darüber hinaus ist diese Position durch Zuführungen zu den Rückstellungen für die VRS-Einnahmenaufteilung gekennzeichnet.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird wesentlich durch die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen geprägt, die aufgrund der rückläufigen Ergebnisentwicklung der RWE AG deutlich niedriger ausfielen als im Vorjahr. Das Finanzergebnis des Konzerns hat sich dadurch insgesamt um 45,9 % verringert. Bei der KWS AG ist zusätzlich die Gewinnabführung der HBB im Finanzergebnis enthalten. Diese bewegte sich auf Vorjahresniveau, so dass der Rückgang des Finanzergebnisses bei der KWS AG mit 38,5 % geringer ausfiel als im Konzern. Hinsichtlich der Dividendenerträge aus den RWE-Aktien ist zu berücksichtigen, dass diese Beträge im Rahmen der Ergebnisverwendung an die Gesellschafter ausgeschüttet werden, so dass sie dem Konzern nicht dauerhaft zur Verfügung stehen.



Der Jahresüberschuss des Konzerns und der KWS AG, der im Wesentlichen durch die vergleichsweise hohen Erträge aus Finanzanlagen (2.665 T€, Vorjahr 4.680 T€) geprägt ist und ebenso die Zahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung beinhaltet, betrug 3.373 T€ (Vorjahr: 7.492 T€).

Der von den Gesellschaftern abzudeckende Zuschussbedarf hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. € verringert.

3.4 Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

4. Prognosebericht

Im Linienverkehr wird die Nachfrageseite zunehmend von demografischen Entwicklungen beeinflusst. Die Hauptkundengruppe der Schüler wird in den kommenden Jahren rückläufig sein. Um das Fahrgast- und Erlösniveau dennoch zumindest halten zu können, müssen vermehrt wahlfreie Kunden gewonnen werden, beispielsweise in der wachsenden Bevölkerungsgruppe der Senioren.

Im Gelegenheitsverkehr sind aufgrund der sich abzeichnenden schwächeren konjunkturellen Entwicklung und vor dem Hintergrund eines hohen Wettbewerbsdrucks keine nennenswerten Nachfrageimpulse zu erwarten.

Aufwandsseitig ist mit weiteren Erhöhungen insbesondere des Materialaufwandes sowie des Zins- und Abschreibungsaufwandes zu rechnen. Ursachen liegen im Dieselpreis, der weiterhin konjunkturellen und spekulativen Entwicklungen ausgesetzt ist, sowie in der stufenweisen weiteren Auswirkung des Wegfalls der Fahrzeugförderung. Der Personalaufwand der Konzernunternehmen wird sich im Jahr 2013 aufgrund des Tarifabschlusses für den öffentlichen Dienst erhöhen. Der Anstieg wird jedoch durch weitere Entlastungen im Zuge von Altersteilzeitmaßnahmen begrenzt.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der Zuschussbedarf aufgrund der demografischen Entwicklungen auf der Nachfrageseite und der zu erwartenden Belastungen auf der Aufwandsseite tendenziell erhöhen.

Die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen werden sich im Jahr 2013 auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Dies gilt entsprechend auch für die voraussichtliche Ausschüttung der KWS AG an die Gesellschafter.

5. Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Um zukünftige Entwicklungen, die den Fortbestand der Konzerngesellschaften gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen, hat die KWS AG ein Risikomanagementsystem im Konzern implementiert. Kern dieses Risikomanagementsystems ist das konzerneinheitliche Risikohandbuch, welches regelmäßig aktualisiert 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 KWS AG.

Wesentliche Risiken, die den Fortbestand der Konzernunternehmen unmittelbar gefährden, sind gegenwärtig nicht bekannt.

Die konjunkturellen und demografischen Rahmenbedingungen lassen für die Zukunft ein eher schwieriges Marktumfeld erwarten. Insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen ist mit Erlösrisiken verbunden. Vor dem Hintergrund wachsender Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung einerseits und allgemein gestiegener Mobilitätskosten andererseits besteht jedoch auch die Chance, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Voraussetzung hierfür ist, die Kunden von der Qualität des Angebotes und der relativen Kostengünstigkeit des ÖPNV im Vergleich zu anderen Mobilitätsarten zu überzeugen.

Neben Maßnahmen zur Stabilisierung oder Steigerung der Nachfrage sind aus wirtschaftlicher Sicht gleichzeitig auch Schritte zur Erhöhung der Erlösergiebigkeit erforderlich. Diese beziehen sich sowohl auf den Tarif als auch auf die Einnahmenaufteilung im VRS. Hier zeigen sich mitunter gegenläufige Interessen zwischen Unternehmen in Ballungsgebieten und im Umland. Darüber hinaus wird seitens einiger privater Unternehmen die Verbundkonstruktion im Ganzen juristisch hinterfragt. Entsprechende Beschwerden wurden sowohl beim Bundeskartellamt als auch bei der EU-Kommission eingereicht. Längerfristige rechtliche Auseinandersetzungen bergen das Risiko, dass in der Zwischenzeit die erforderlichen Maßnahmen bezüglich Tarif und Einnahmenaufteilung nicht auf den Weg gebracht werden.

Hinsichtlich der wettbewerbs- und beihilferechtlichen Risiken im ÖPNV sieht sich der Rheinisch-Bergische Kreis weiterhin dem Vorwurf eines Verstoßes gegen das Verbot staatlicher Beihilfen ausgesetzt durch den Abschluss der Inhouse-Vereinbarung mit der KWS AG und durch die Einlage der RWE-Aktien in das Unternehmen. Die KWS AG ist in dem anhängigen Klageverfahren beigeladen. Die Erfolgsaussichten der Klage und die damit verbundenen Risiken von Rückzahlungsverpflichtungen für die KWS AG werden durch die KWS AG und den Rheinisch-Bergischen Kreis jedoch gering eingeschätzt.

Durch die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 konkretisieren sich nunmehr die erforderlichen Schritte im Hinblick auf eine Anschlussregelung für die bestehende Inhouse-Vereinbarung der KWS AG. Der Zeitraum der vertraglichen Absicherung der Verkehrsleistungen kann daher vermutlich nunmehr über das Jahr 2016 hinaus verlängert werden. In diesem Zusammenhang ist nach derzeitiger juristischer Einschätzung voraussichtlich auch eine effektivere Absicherung der Liniengenehmigungen möglich.

Ein erhebliches Kostenrisiko könnte aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW erwachsen. Mit Wirkung zum 01.02.2013 wurde im Bereich des straßengebundenen ÖPNV einzig der Spartentarifvertrag NRW zum einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag erklärt. Der Anwendungsbereich und die rechtliche Zulässigkeit dieser Regelung sind umstritten. Sollten die Tarifverträge der HBB und des privaten Omnibusgewerbes bei künftigen Vergaben nicht mehr angewendet werden können, würde dies für die KWS AG Mehrkosten für Subunternehmerleistungen in Höhe von bis zu 1,5 Mio. € pro Jahr bedeuten. Bestehende Verträge sind von dieser Regelung nicht betroffen.



Die rechtlichen Rahmenbedingungen und die demografische Entwicklung auf der Nachfrageseite werden die künftige Unternehmensentwicklung wesentlich beeinflussen. Vor diesem Hintergrund stehen die Erarbeitung einer Anschlussregelung zur Inhouse-Vereinbarung sowie die ständige Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf Kundenwünsche zu Fahrplan, Tarif und Information auch künftig im Fokus der unternehmerischen Aktivitäten. Für beide Bereiche bildet die im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich gute Kostenstruktur des Konzerns eine hervorragende Ausgangssituation.

Leverkusen, den 17. Mai 2013

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

gez. Marc Kretkowski
Vorstand