



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 2013 erneut gewachsen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 0,4 % gestiegen. Getrieben wurde die weiterhin positive konjunkturelle Entwicklung durch private und staatliche Konsumausgaben. Da sich jedoch die Investitionen und der Außenbeitrag rückläufig entwickelten, hat sich im Vergleich zum Vorjahr die Wachstumsdynamik insgesamt abgeschwächt.

Der Arbeitsmarkt konnte von der konjunkturellen Entwicklung ebenfalls profitieren. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg in 2013 gegenüber dem Vorjahr um 0,6 % auf insgesamt ca. 41,8 Mio. Personen. Korrespondierend zur wirtschaftlichen Entwicklung war jedoch auch auf dem Arbeitsmarkt gegenüber dem Vorjahr eine Abschwächung der Dynamik zu verzeichnen.

2.2 Entwicklung der Branche

Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Impulse aus dem privaten Sektor und der steigenden Erwerbstätigenzahlen konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2013 bundesweit gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 0,5 %.

Allerdings hat sich die bereits im Vorjahr zu beobachtende differenzierte Entwicklung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Siedlungsräumen fortgesetzt. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr, der insbesondere den Ballungsrand und den ländlichen Raum abdeckt, sind nur unterdurchschnittlich um 0,1 % gestiegen. Dort wirken sich auch weiterhin sinkende Zahlen bei der Hauptkundengruppe der Schüler dämpfend auf die Fahrgastentwicklung aus. Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr mit Eisenbahnen (+1,5%) und Straßenbahnen (+0,5%) haben sich dagegen mit einer höheren Dynamik entwickelt.

Entsprechend der Lage im Ballungsraum Köln/Bonn und aufgrund des hohen Anteils an Eisenbahnen und Straßenbahnen 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 1,2 % gestiegen. Insbesondere die im Jahr 2013 im VRS verbundweit eingeführten MobilPass-Tickets haben zu diesem Anstieg beigetragen. Diese gegenüber dem Regeltarif vergünstigten Tickets können nur von den Berechtigten im Rahmen der Sozialticket-Förderung des Landes NRW genutzt werden. Das JobTicket und das für die wachsende Zielgruppe der Senioren angebotene Aktiv60Ticket verzeichneten ebenfalls überdurchschnittliche Zuwachsraten. Analog zur bundesweiten demographischen Entwicklung waren bei den Schülern und Auszubildenden dagegen rückläufige Fahrgastzahlen festzustellen.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren stiegen um 5,1 %. Der über die VRS-Tarifanpassung von 3,9 % hinausgehende Teil des Erlösanstiegs erklärt sich dadurch, dass um 279 T€ höhere periodenfremde Erlöse als im Vorjahr erzielt werden konnten. Die gestiegenen Fahrgastzahlen haben sich dagegen nicht zusätzlich zur Tarifanpassung in den Fahrgeldeinnahmen ausgewirkt, da Fahrgastzuwächse insbesondere bei den weniger ergiebigen MobilPassTickets zu verzeichnen waren. 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 2013 Rückstellungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebildet.

Im Jahr 2013 konnten im Zuge der Einführung der MobilPassTickets erstmals Mittel aus der Sozialticket-Förderung des Landes NRW vereinnahmt werden. Dies erklärt im Wesentlichen die überproportionale Erhöhung der Ausgleichsleistungen im Linienverkehr um 22,6 %. Basierend auf der allgemeinen Erlösentwicklung sind auch die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten gestiegen. Im Bereich der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden konnten Zuwächse aufgrund der erstmalig durchgeführten Spitzabrechnung für Vorjahre, hier 2011, erzielt werden.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich im Konzern um 7,0 % erhöht. Sowohl der freigestellte Schülerverkehr als auch der Gelegenheitsverkehr haben zu diesem Anstieg beigetragen.

2.4 Investitionen

Der Fuhrpark der KWS AG wurde im Jahr 2013 durch die Beschaffung von zwei Standard-Linienbussen modernisiert. Darüber hinaus wurden acht weitere Standard-Linienbusse sowie fünf Gelenk-Linienbusse bestellt, deren Lieferung jedoch aufgrund von Kapazitätsengpässen des Herstellers erst nach dem Bilanzstichtag erfolgte. Durch die laufende Modernisierung des Fuhrparks können die Qualität für die Kunden gesteigert und die Instandhaltungskosten gesenkt werden. Darüber hinaus wird auch den strenger werdenden

Anforderungen in Bezug auf Umweltzonen Rechnung getragen. So umfasste die zum Bilanzstichtag noch offene Bestellung erstmals Fahrzeuge gemäß der Euro-6-Norm.

Mit dem Ziel einer Qualitätssteigerung der Kundeninformation wurden im Jahr 2013 die Projekte zur Erneuerung der Haltestellenbeschilderung und zur Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) fortgesetzt. Zur Optimierung der Prozesse im Vertrieb wurde eine neue Software zur Abonnement-Verwaltung implementiert, und am Busbahnhof in Opladen wurde der Bau eines neuen Fahrgastcenters gestartet.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 123 T€ auf 60.664 T€ und im Konzern um 170 T€ auf 58.153 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist im Jahr 2013 abschreibungsbedingt und aufgrund der Lieferverzögerung bei der Fahrzeuginvestition um 533 T€ bei der KWS AG sowie um 695 T€ im Konzern gesunken.

Das Umlaufvermögen ist insbesondere aufgrund eines höheren Guthabenstandes bei Kreditinstituten gestiegen, bei der KWS AG um 659 T€ und im Konzern um 867 T€.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der KWS AG und im Konzern um 314 T€ verringert. Ursächlich hierfür ist, dass die im Berichtsjahr durchgeführte Ausschüttung an die Anteilseigner in Höhe von 2,7 Mio. €, die aus dem Jahresergebnis des Jahres 2012 resultiert, den Jahresüberschuss des Jahres 2013 übersteigt.

Die Rückstellungen haben sich bei der KWS AG um 1.300 T€ und im Konzern um 1.347 T€ erhöht. Wesentliche Ursache für diesen Anstieg sind mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der noch ausstehenden Einigung im VRS zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009.

Verringert haben sich dagegen die Verbindlichkeiten, bei der KWS AG um 863 T€ und im Konzern um 862 T€. Dies resultiert insbesondere aus der Rückführung der Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern im Zusammenhang mit der Abrechnung der Inhouse-Vereinbarung.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der KWS AG auf 67,9 %. Im Konzern liegt sie bei 66,0 %.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 3,2 Mio. € bei der KWS AG bzw. auf 3,5 Mio. € im Konzern. Der vergleichsweise hohe Liquiditätsstand ist teilweise stichtagsbedingt, da die Fahrzeuginvestition des Jahres 2013 im Wesentlichen erst nach dem 31.12.2013 abgeschlossen wurde und somit auch der Liquiditätsabfluss zum Bilanzstichtag noch nicht vollzogen war.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass für das Risiko aus der Umsetzung der Ergebnisse der VRS-Verkehrserhebung 2009, für das bislang Rückstellungen in Höhe von 7,5 Mio. € gebildet wurden, auch auf der Liquiditätsseite entsprechende Vorsorge zu betreiben ist, damit die KWS AG nach einem Beschluss des VRS-Beirates zur Umsetzung der Ergebnisse ihren daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen nachkommen kann.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der KWS AG um 6,3 % und im Konzern um 6,8 % gestiegen. Der Anstieg resultiert insbesondere aus der Entwicklung des Linienverkehrs, der von höheren Fahrgeldeinnahmen und von höheren Ausgleichleistungen für Auszubildende und Schwerbehinderte sowie im Rahmen des Sozialtickets gekennzeichnet war.

Die Verringerung der sonstigen betrieblichen Erträge um 1,4 Mio. € bei der KWS AG und im Konzern resultiert im Wesentlichen aus geringeren Einlagen der Gesellschafter zur Verlustabdeckung im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung. In dem Vorjahreswert waren hier periodenfremde Erträge in Höhe von 1,2 Mio. € enthalten.

Die Entwicklung der Aufwendungen ist differenziert zu betrachten.

Der Materialaufwand ist vergleichsweise moderat um 1,8 % bei der KWS AG bzw. um 0,6 % im Konzern gestiegen. Höheren Aufwendungen insbesondere für den Bezug von Subunternehmerleistungen stehen in diesem Bereich gesunkene Dieselskosten gegenüber.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 2,5 % bei der KWS AG bzw. 3,8 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung der tarifvertraglich vereinbarten Entgelterhöhungen. Bei der KWS AG spiegeln sich in dem unterdurchschnittlichen Anstieg aufwandsmindernde Restrukturierungseffekte insbesondere im Rahmen der Altersteilzeit wieder.

Die Entwicklung der Abschreibungen zeigte sich mit einem Anstieg von 3,1 % bei der KWS AG bzw. 3,2 % im Konzern im Vergleich zu den Vorjahren moderat. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuginvestition des Jahres 2013 lieferbedingt erst nach dem Bilanzstichtag aktiviert wurde und diverse andere Investitionen (Haltestellen, DFI) sich noch in der Umsetzung befinden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen bei der KWS AG und im Konzern um rd. 0,5 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus geringeren periodenfremden Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abrechnung der Inhouse-Vereinbarung. Darüber hinaus ist in dieser Position die Zuführung zur Rückstellung für die VRS-Einnahmenaufteilung aufgrund der Verkehrserhebung 2009 enthalten. Für das Jahr 2013 wurden 1,6 Mio. € zur Rückstellung zugeführt.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird wesentlich durch die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen geprägt. Bedingt durch Umstrukturierungsmaßnahmen bei der RW Holding AG konnten die aus dieser Beteiligung generierten Dividendenerträge erst nach dem Bilanzstichtag vereinnahmt werden. Insbesondere aufgrund dieses Effektes hat sich das Finanzergebnis des Konzerns um 58,5 % verringert. Bezogen auf das Finanzergebnis der KWS AG, das zusätzlich die Gewinnabführung der HBB enthält, fiel der Rückgang mit 45,7 % geringer aus 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 (1.343 T€, Vorjahr 2.665 T€) geprägt ist und ebenso die Zahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung beinhaltet, betrug 2.386 T€ (Vorjahr: 3.373 T€).

Der von den Gesellschaftern abzudeckende Zuschussbedarf hat sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 98 T€ erhöht.

3.4 Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

4. Prognosebericht

Im Linienverkehr zeigen sich auf der Nachfrageseite zunehmend demographische Entwicklungen in Form von rückläufigen Schülerzahlen. Dies wird die Einnahmesituation für die KWS AG negativ beeinflussen. Darüber hinaus sind durch die Einführung der MobilPassTickets im VRS erhebliche Wanderungen in der Verkaufsstatistik zu verzeichnen. Zahlreiche Kunden sind aus den ergiebigeren Abonnementtickets und dem Bartarif in den MobilPass abgewandert. Dies führt ebenfalls zu Einnahmeverlusten aus Fahrkartenverkäufen, die jedoch zumindest kurzfristig durch Fördermittel des Landes NRW für das Sozialticket ausgeglichen werden.

Trotz der im Jahr 2013 zu verzeichnenden rückläufigen Entwicklung des Dieselpreises ist aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit mittel- bis langfristig mit weiteren Erhöhungen des Materialaufwandes zu rechnen. Auch der Personalaufwand wird auf der Grundlage des Tarifabschlusses für den öffentlichen Dienst in den Folgejahren weiter steigen. Insbesondere die soziale Komponente einer betragsmäßig festgeschriebenen Mindesterrhöhung wird dabei im Jahr 2014 zu einem überdurchschnittlichen Anstieg des Personalaufwandes in den unteren Entgeltgruppen führen. Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird bedingt durch die Modernisierungsinvestitionen und den stufenweisen Wegfall der Fahrzeugförderung ebenfalls überdurchschnittlich steigen.

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 ab dem Jahr 2014 deutlich verringern. Dies gilt entsprechend auch für die damit korrespondierende Ausschüttung der KWS AG an die Gesellschafter. Die RWE AG hat im Zuge der Energiewende erhebliche Ergebnisverschlechterungen zu verkraften, die in Form einer Reduzierung der Dividenden an die Aktionäre weitergegeben werden. Lediglich im Jahr 2014 wird diese negative Entwicklung bei der KWS AG durch einen einmaligen Sondereffekt ausgeglichen. Die im Jahr 2013 aufgrund der Umstrukturierungsmaßnahmen bei der RW Holding AG ausgebliebene Dividendenausschüttung wird im Jahr 2014 nachgeholt. Dadurch kann der Effekt aus der Reduzierung der RWE-Dividende einmalig ausgeglichen werden.

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.

Auf der Erlösseite bestehen Risiken aufgrund rückläufiger Schülerzahlen. Von dieser Kundengruppe wird etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der KWS durchgeführt. Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit spürbar auf die Erlössituation im Linienverkehr aus. Auch die Einführung der MobilPassTickets ist mit Erlösrisiken verbunden. Diese Tickets sind nur mit entsprechender Förderung aus dem Sozialticket-Etat des Landes NRW hinreichend ergiebig. Sollten die Mittel aufgrund geänderter landespolitischer Prioritäten oder finanzieller Haushaltsengpässe nicht mehr zur Verfügung stehen, würden entsprechende Deckungslücken entstehen.

Weiterhin ungeklärt ist die Situation bezüglich der Einnahmenaufteilung im VRS. Zur Verkehrserhebung 2009 konnte trotz eines mittlerweile vorliegenden Schiedsgutachtens, das die Korrektheit des durchgeführten Erhebungs- und Bewertungsverfahrens bestätigt hat, im Unternehmensbeirat keine Einigung hinsichtlich der Anwendung der Ergebnisse für die Jahre 2009ff erzielt werden. Die Ertragsrisiken hinsichtlich möglicher Rückzahlungsverpflichtungen kumulieren sich für die KWS AG zwischenzeitlich auf 7,5 Mio. €. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Dem Liquiditätsrisiko wird im Rahmen der Finanzplanung durch bedarfsgerechte Kreditaufnahmen Rechnung getragen.

Die fehlende Einigung zur Einnahmenaufteilung erschwert zunehmend die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen im VRS. So sind mittlerweile zur Einnahmenaufteilung mehrere Klageverfahren anhängig. Darüber hinaus läuft noch das von einigen privaten Verkehrsunternehmen angestrebte beihilferechtliche Beschwerdeverfahren bei der EU-Kommission. Lediglich die ebenfalls von diesen Verkehrsunternehmen angestrebte kartellrechtliche Beschwerde beim Bundeskartellamt wurde zwischenzeitlich abgewiesen.

Eine vertrauensvolle und zielgerichtete Zusammenarbeit im Unternehmensbeirat wird durch die streitige Situation deutlich erschwert und notwendige Entscheidungen für die Zukunft werden blockiert. So ist aufgrund zwischenzeitlich eingetretener Vertriebs- und Nachfrageänderungen dringend eine neue Verkehrserhebung erforderlich, und das Tarifsortiment muss im Hinblick auf den demographischen Wandel und die daraus resultierenden Veränderungen auf der Nachfrageseite kurzfristig auf seine Marktgerechtigkeit überprüft werden. Zu diesen für die unternehmerische Entwicklung zentralen Fragestellungen können jedoch derzeit im VRS-Beirat keine einvernehmlichen Beschlüsse gefasst werden. Dies könnte sich langfristig negativ auf die Erlösentwicklung der Verkehrsunternehmen auswirken.

Zu dem Verfahren gegen den Rheinisch-Bergischen Kreis bezüglich des Vorwurfs eines Verstoßes gegen das Verbot staatlicher Beihilfen durch den Abschluss der Inhouse-Vereinbarung mit der KWS AG und durch die Einlage der RWE-Aktien in das Unternehmen gibt es noch keinen neuen Sachstand. Die KWS AG ist in dem 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 weiterhin gering eingeschätzt.

Entsprechend den Vorgaben der bestehenden Inhouse-Vereinbarung zwischen der Stadt Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der KWS AG wurden im Jahr 2013 die Vorabparameter für die Ermittlung des Soll-Ausgleichs der Aufgabenträger an das Unternehmen durch einen externen Gutachter aktualisiert. Grundlage für die Aktualisierung war wiederum das Marktpreisniveau auf der Basis des privaten Omnibusgewerbes. In diesem Zusammenhang wurde die Wettbewerbsfähigkeit der Kostenstruktur der KWS AG durch den Gutachter bestätigt. Damit sind die Voraussetzungen für eine Fortsetzung der Inhouse-Vereinbarung bis zum Ende der Laufzeit im Dezember 2016 geschaffen.

Die Eigentümer streben an, die KWS AG auch über das Jahr 2016 hinaus mit der Erbringung der Verkehrsleistungen zu beauftragen. Basis für diese Beauftragung sind die EU-Verordnung 1370/2007 und das zum 01.01.2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz. Im Laufe des Jahres 2014 sollen die erforderlichen Verfahrensschritte für eine erneute Direktvergabe vorbereitet werden.

Die Auswirkungen des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW auf das Tarifgefüge im ÖPNV sind weiter unklar. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV wurde einzig der Spartentarifvertrag NRW zum einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag erklärt. Der Anwendungsbereich und die rechtliche Zulässigkeit dieser Regelung sind weiterhin umstritten und Gegenstand gerichtlicher Klärungen. Sollten die Subunternehmer der KWS AG inklusive der Tochtergesellschaft HBB künftig ebenfalls den Spartentarifvertrag NRW anwenden müssen, würde dies zu Mehrkosten von bis zu 1,5 Mio. € pro Jahr führen. Im Rahmen der laufenden Inhouse-Vereinbarung besteht hinsichtlich dieser Problematik Bestandsschutz, so dass zunächst keine Anpassungen vorzunehmen sind und die Entwicklungen in der Rechtsprechung abgewartet werden können. Inwieweit die ab Ende 2016 beabsichtigte Direktvergabe vom Anwendungsbereich des Tariftreue- und Vergabegesetzes erfasst wäre, wird derzeit juristisch geprüft.

Das Jahresergebnis der KWS AG und des Konzerns wird wesentlich durch die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen determiniert. Aufgrund der Entwicklungen im Energiesektor ist davon auszugehen, dass die Jahresergebnisse der RWE AG und daraus abgeleitet auch die Dividendenausschüttungen dauerhaft auf gegenüber der Vergangenheit reduziertem Niveau verharren werden. So hat sich die Dividende je Aktie von 4,50 € für das Geschäftsjahr 2008 auf nunmehr nur noch 1,00 € für das Geschäftsjahr 2013 verringert. Die negativen Ertragswirkungen dieser Entwicklung werden durch die KWS AG in Form von geringeren Ausschüttungen an die Eigentümer weitergegeben.

Die negative Ergebnisentwicklung der RWE AG wirkt sich zunehmend auch auf den Aktienkurs aus. Zum 31.12.2013 lag dieser bei 26,53 € und damit teilweise niedriger als der Anschaffungskurs, der den Buchwerten in der KWS-Bilanz zugrunde liegt. Da der Aktienkurs bis Anfang April 2014 wieder auf 29,60 € gestiegen ist und damit wieder über den Buchwerten lag, wird derzeit noch nicht von einer dauerhaften Wertminderung ausgegangen. Sollte der Aktienkurs jedoch nachhaltig unter die den Buchwerten zugrunde liegenden Werte sinken, kann für die Zukunft das Risiko eines Abschreibungsbedarfs nicht ausgeschlossen werden.

Die Erarbeitung einer Anschlussregelung zur Inhouse-Vereinbarung sowie die weitere Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf Kundenwünsche zu Fahrplan, Tarif und Information stehen auch künftig im Fokus der unternehmerischen Aktivitäten. Für beide Bereiche bildet die im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich gute Kostenstruktur des Konzerns, die im Jahr 2013 nochmals durch einen externen Gutachter bestätigt wurde, eine solide Ausgangsbasis.

Leverkusen, 25. April 2014

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

gez. Marc Kretkowski
Vorstand