

**Lagebericht/Konzernlagebericht**  
**für das Geschäftsjahr 2014**

**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 im Rahmen einer Inhouse-Vereinbarung als integriertes Verkehrsunternehmen die Aufgaben der Verkehrsplanung, des Marketings und der Erstellung der Verkehrsleistung 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 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 2014 stark gewachsen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 1,6 % gestiegen. In der ersten Jahreshälfte haben insbesondere die Investitionen zu diesem Wachstum geführt. Die privaten und staatlichen Konsumausgaben konnten im Jahresverlauf an Dynamik zulegen und haben wesentlich zur Steigerung des Bruttoinlandsproduktes in der zweiten Jahreshälfte beigetragen.

Der Arbeitsmarkt konnte von der konjunkturellen Entwicklung ebenfalls profitieren. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg in 2014 gegenüber dem Vorjahr um 0,9 % auf insgesamt ca. 42,7 Mio. Personen. Zuwächse konnten insbesondere im Dienstleistungssektor erzielt werden.

#### **2.2 Entwicklung der Branche**

Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Impulse und der steigenden Erwerbstätigenzahlen konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2014 bundesweit gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 0,6 %.

Die bereits im Vorjahr zu beobachtende differenzierte Entwicklung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Siedlungsräumen hat sich fortgesetzt. Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr mit Eisenbahnen (+2,1%) und Straßenbahnen (+1,6%) haben sich überdurchschnittlich stark entwickelt. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr, der insbesondere den Ballungsrand und den ländlichen Raum abdeckt, sind dagegen um 1,0 % gesunken. Der Rückgang ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass in diesem Bereich die Hauptkundengruppe der Schüler aufgrund der demographischen Entwicklung rückläufig ist.

Aufgrund der Lage im Ballungsraum Köln/Bonn und aufgrund des hohen Anteils an Eisenbahnen und Straßenbahnen konnten die Unternehmen im VRS im Jahr 2014 einen Fahrgastzuwachs verzeichnen. Dieser lag mit 0,4 % jedoch unter dem Bundestrend.

### **2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung**

Die Fahrgastzahlen im Linienverkehr der KWS AG sind gegenüber dem Vorjahr um 0,8 % gesunken. Analog zur bundesweiten demographischen Entwicklung und aufgrund der erstmals ganzjährigen Auswirkungen der Schulzeitverkürzung in Nordrhein-Westfalen („G8“) waren bei den Schülern und Auszubildenden rückläufige Fahrgastzahlen (-2,6 %) festzustellen. Dieser Rückgang konnte durch die anderen Nachfragegruppen nur anteilig kompensiert werden. Insbesondere im Bereich der gegenüber dem Regeltarif vergünstigten MobilPassTickets, die von den Berechtigten im Rahmen der Sozialticket-Förderung des Landes NRW genutzt werden können, waren weiterhin Zuwächse zu verzeichnen.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 0,5 % gestiegen. Unter Herausrechnung von periodenfremden Effekten aus Vorjahresabrechnungen ergibt sich für die laufenden Verbunderlöse des Jahres 2014 ein Anstieg von 1,9 %. Damit konnte die VRS-Tarifanpassung von 3,6 % nur anteilig realisiert werden. Gründe für die unterdurchschnittliche Entwicklung liegen in dem o.g. Fahrgastrückgang sowie in der geringeren Tarifergiebigkeit der MobilPassTickets. Die ausgewiesenen Erlöse basieren weiterhin auf der VRS-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 2014 Rückstellungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebildet.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 1,1 % gestiegen. Zur Kompensation der Mindererlöse aus dem Verkauf von MobilPassTickets konnten um 598 T€ höhere Ausgleichsleistungen aus der Sozialticket-Förderung vereinnahmt werden (davon 136 T€ Nachzahlungen für das Vorjahr). Dagegen sind die Erlöse aus den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten um 578 T€ gesunken. Ursache hierfür ist ein gesunkener Erstattungssatz, der auch rückwirkend auf das Jahr 2013 Anwendung findet. Insoweit sind in dem zu verzeichnenden Rückgang auch periodenfremde Effekte in Höhe von 237 T€ enthalten. Im Bereich der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden konnten um 21 T€ höhere Beträge erzielt werden.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich im Konzern um 1,6 % erhöht. Rückläufige Erlöse im Gelegenheitsverkehr konnten durch Zuwächse im freigestellten Schülerverkehr ausgeglichen werden.

## **2.4 Investitionen**

Der Fuhrpark der KWS AG wurde im Jahr 2014 durch den Zugang von acht Standard-Linienbussen und fünf Gelenk-Linienbussen modernisiert, deren Bestellung noch aus dem Vorjahr datierte. Darüber hinaus wurden vier weitere Standard-Linienbusse sowie sechs Gelenk-Linienbusse bestellt, deren Lieferung jedoch erst nach dem Bilanzstichtag erfolgte. Die Finanzierung der bestellten Busse erfolgte über die Aufnahme eines Darlehens. Durch die laufende Modernisierung des Fuhrparks können die Qualität für die Kunden gesteigert und die Instandhaltungskosten gesenkt werden. Darüber hinaus wird auch den Anforderungen in Bezug auf Umweltzonen Rechnung getragen.

Mit dem Ziel einer Qualitätssteigerung der Kundeninformation wurden im Jahr 2014 die Projekte zur Erneuerung der Haltestellenbeschilderung und zur Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) fortgesetzt. Der Neubau eines Fahrgastcenters am Busbahnhof in Opladen wurde im ersten Quartal 2015 fertiggestellt.

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

### **3.1 Vermögenslage**

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 2.091 T€ auf 62.755 T€ und im Konzern um 2.082 T€ auf 60.235 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist im Jahr 2014 um 1.243 T€ bei der KWS AG sowie um 1.402 T€ im Konzern gesunken. Der Rückgang ist auf den Bereich der Finanzanlagen zurückzuführen. Der Kurswert der von der KWS AG gehaltenen RWE-Aktien lag zum Bilanzstichtag um ca. 2,5 Mio. € unterhalb des Buchwertes, so dass in dieser Höhe eine Wertberichtigung vorzunehmen war. Das Sachanlagevermögen ist dagegen vor dem Hintergrund der durchgeführten Investitionen gestiegen, bei der KWS AG um 1.041 T€ und im Konzern um 883 T€. Das Umlaufvermögen ist insbesondere aufgrund eines höheren Guthabenstandes bei Kreditinstituten gestiegen, bei der KWS AG um 3.335 T€ und im Konzern um 3.485 T€.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der KWS AG und im Konzern um 1.305 T€ verringert. Ursächlich hierfür ist, dass der im Berichtsjahr durchgeführten Ausschüttung an die Anteilseigner in Höhe von 1,35 Mio. €, die aus dem Jahresergebnis des Jahres 2013 resultiert, ein Jahresüberschuss des Jahres 2014 in Höhe von lediglich 45 T€ gegenüberstand.

Die Rückstellungen haben sich bei der KWS AG um 1.768 T€ und im Konzern um 1.750 T€ erhöht. Wesentliche Ursache für diesen Anstieg sind mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der noch ausstehenden Einigung im VRS zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009.

Erhöht haben sich auch die Verbindlichkeiten, bei der KWS AG um 1.627 T€ und im Konzern um 1.635 T€. Dies resultiert insbesondere aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Rahmen der langfristigen Finanzierung von Investitionen.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der KWS AG auf 63,5 %. Im Konzern liegt sie bei 61,6 %.

### 3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 6,8 Mio. € bei der KWS AG bzw. auf 7,3 Mio. € im Konzern. Die im Wesentlichen als Festgeld gehaltenen Beträge dienen als Vorsorge für das Risiko aus der VRS-Verkehrserhebung 2009, damit die KWS AG im Falle eines Beschlusses des VRS-Beirates zur Umsetzung der Ergebnisse ihren daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen nachkommen kann.

### 3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der KWS AG um 0,8 % und im Konzern um 0,6 % gestiegen. Insbesondere rückläufige Fahrgastzahlen im Linienverkehr und Rückgänge bei den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten haben dazu beigetragen, dass der Anstieg der Umsatzerlöse trotz einer Tarifsteigerung im VRS in Höhe von 3,6 % vergleichsweise gering ausgefallen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um 3,9 % bei der KWS AG bzw. 3,7 % im Konzern gestiegen. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus der außerordentlichen Realisierung einer Vertragsstrafe im Zusammenhang mit der verzögerten Lieferung von Fahrzeugen für den Linienverkehr.

Die Entwicklung der Aufwendungen stellt sich differenziert dar.

Der Materialaufwand ist um 0,2 % bei der KWS AG und um 2,2 % im Konzern gesunken. Höhere Aufwendungen insbesondere für den Bezug von Subunternehmerleistungen konnten durch gesunkene Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe, insbesondere Dieselmotorkraftstoff, kompensiert werden.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 4,0 % bei der KWS AG bzw. 3,3 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung der tarifvertraglich vereinbarten Entgelterhöhungen.

Die Abschreibungen sind aufgrund der Aktivierung von Investitionen um 10,1 % bei der KWS AG bzw. 9,3 % im Konzern gestiegen. Zu berücksichtigen ist, dass sich im Bereich der Fahrzeuginvestitionen auch weiterhin der aufwandsteigernde Effekt aus dem Wegfall der Fahrzeugförderung auswirkt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen bei der KWS AG um 13,2 % und im Konzern um 13,4 % höher als im Vorjahr. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Schadenrückstellung des Haftpflichtverbandes, einer nachträglichen Zuführung zur Rückstellung für die VRS-Einnahmenaufteilung für die Jahre 2009 bis 2013 auf der Grundlage von aktualisierten Daten des VRS sowie aus periodenfremden Aufwendungen im Zusammenhang mit der Spitzabrechnung der Inhouse-Vereinbarung für das Jahr 2013.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird wesentlich durch die RWE-Beteiligungen geprägt. Bezogen auf die Dividendenausschüttungen des RWE-Konzerns konnten im Jahr 2014 bedingt durch periodenfremde Effekte höhere Erträge erzielt werden als im Vorjahr, da im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen bei der RW Holding AG die Dividendenerträge für das Geschäftsjahr 2012/2013 außerplanmäßig erst im Januar 2014 vereinbart werden konnten. Allerdings musste bezogen auf die von der KWS AG gehaltenen RWE-Aktien aufgrund eines gesunkenen Kurswertes zum 31.12.2014 eine Wertberichtigung in Höhe von 2,5 Mio. € durchgeführt werden. Vor dem Hintergrund dieses Sondereffektes ist das Finanzergebnis des Konzerns mit -628 T€ negativ ausgefallen. Das Finanzergebnis der KWS AG, das zusätzlich die Gewinnabführung der HBB enthält, liegt mit 106 T€ noch im positiven Bereich.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der KWS AG, der wesentlich durch das Finanzergebnis geprägt ist und ebenso die Zahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung beinhaltet, beläuft sich auf 45 T€ (Vorjahr: 2.386 T€).

Der von den Gesellschaftern abzudeckende Zuschussbedarf für die im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung erbrachten Verkehre hat sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 131 T€ erhöht.

### **3.4 Nachtragsbericht**

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

### **4. Prognosebericht**

Das Geschäftsfeld des Linienverkehrs wird sich voraussichtlich stabil entwickeln. Zwar sind bei der wichtigen Kundengruppe der Schüler auch weiterhin aufgrund der demographischen Entwicklung leicht rückläufige Fahrgastzahlen zu erwarten. Dem werden jedoch Zuwächse in anderen Bereichen gegenüberstehen. Der auch weiterhin bestehende Trend zu den weniger ergiebigen MobilPassTickets wird zu Verlagerungen innerhalb der Verkaufsstatistik und zwischen den Verbunderlösen und den Ausgleichsleistungen führen.

Die Aufwendungen werden in den nächsten Jahren insgesamt tendenziell steigen. Der Personalaufwand unterliegt den regelmäßig stattfindenden tariflichen Anpassungen. Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird sich bedingt durch die Modernisierungsinvestitionen und den stufenweisen Wegfall der Fahrzeugförderung sogar überdurchschnittlich erhöhen. Ungewiss ist die Entwicklung des Materialaufwandes, die insbesondere durch den Dieselpreis beeinflusst wird. Dieser unterliegt starken Schwankungen, die nur schwer zu prognostizieren sind. Langfristig ist jedoch auch hier weiterhin mit einem Anstieg zu rechnen.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der Zuschussbedarf der Eigentümer für die Finanzierung der Verkehrsleistungen aufgrund der zu erwartenden Belastungen auf der Aufwandsseite tendenziell erhöhen.

Die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen und die damit korrespondierende Ausschüttung der KWS AG an die Gesellschafter werden aufgrund der erwarteten Geschäftsentwicklung der RWE AG auf niedrigem Niveau bleiben. Darüber hinaus kann auch ein weiteres Absinken des Kurswertes der RWE-Anteile nicht ausgeschlossen werden, aus dem weitere Wertberichtigungen resultieren könnten.

## 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 mittel- bis langfristig Risiken aufgrund rückläufiger Schülerzahlen. Von dieser Kundengruppe wird etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der KWS durchgeführt. Dauerhafte Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit perspektivisch negativ auf die Erlössituation im Linienverkehr aus. Kurz- bis mittelfristig bestehen auf der Erlösseite Risiken in Bezug auf die Ausgleichsleistungen. Insbesondere die Fördermittel für das Sozialticket und die Beförderung von Schwerbehinderten unterliegen dem Risiko von gesetzlichen Änderungen und Anpassungen des Berechnungsverfahrens.

Die Erlösrisiken aus der VRS-Verkehrserhebung 2009 bestehen auch weiterhin, da im VRS-Beirat noch keine Einigung zur Umsetzung der Ergebnisse erzielt werden konnte. Zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Ergebnis die mittlerweile anhängigen Klageverfahren abgeschlossen werden können, ist derzeit nicht abzusehen. Die Ertragsrisiken hinsichtlich möglicher Rückzahlungsverpflichtungen kumulieren sich für die KWS AG zwischenzeitlich auf 9,5 Mio. €. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Dem Liquiditätsrisiko wird im Rahmen der Finanzplanung durch bedarfsgerechte Kreditaufnahmen und Bildung von Liquiditätsreserven Rechnung getragen.

Die Stadt Leverkusen und der Rheinisch-Bergische Kreis haben im ersten Quartal des Jahres 2015 Beschlüsse gefasst, um die KWS auch über das Jahr 2016 hinaus direkt mit der Erbringung der Verkehrsleistungen zu beauftragen. So wurde die gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 und dem Personenbeförderungsgesetz erforderliche Vorabkennzeichnung zur Direktvergabe auf den Weg gebracht. Darüber hinaus wurde der Beschluss gefasst, eine Rechtsformumwandlung der KWS AG in eine GmbH durchzuführen, um das für eine Direktvergabe relevante Kontrollkriterium („Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“) rechtssicher zu erfüllen.

Zu dem bereits seit dem Jahr 2011 anhängigen 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 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 als gering eingeschätzt.

Die Auswirkungen des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW auf das Tarifgefüge im ÖPNV sind noch immer unklar. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV wurde einzig der Spartentarifvertrag NRW zum einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag erklärt, der bei Neuvergaben von Verkehrsleistungen verpflichtend anzuwenden ist. Der Anwendungsbereich und die rechtliche Zulässigkeit dieser Regelung sind jedoch weiterhin umstritten und Gegenstand gerichtlicher Klärungen. Nach derzeitiger juristischer Einschätzung können auch im Zuge der im Jahr 2016 anstehenden Direktvergabe von Verkehrsleistungen durch die Stadt Leverkusen und den Rheinisch-Bergischen Kreis an die KWS weiterhin neben dem Spartentarifvertrag NRW auch andere Tarifverträge Anwendung finden.

Das Jahresergebnis der KWS AG und des Konzerns wird wesentlich durch die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen determiniert. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Geschäftsentwicklung der RWE AG ist davon auszugehen, dass die Dividendenerträge auf niedrigem Niveau verharren oder sogar weiter sinken werden. Dies wirkt sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis der KWS sowie auf die Gewinnausschüttung der KWS AG an ihre Eigentümer aus.

Die prognostizierte Geschäftsentwicklung der RWE AG wirkt sich auch auf den Aktienkurs aus. Zum 31.12.2014 wurde aufgrund der Kursentwicklung bereits eine Wertberichtigung auf die bilanzierten Werte in Höhe von 2,5 Mio. EUR erforderlich. Für die Zukunft ist nicht auszuschließen, dass weitere Korrekturen der Wertansätze erforderlich werden. Durch die Vereinbarungen mit den Eigentümern ist jedoch sichergestellt, dass sich derartige Sondereffekte im Finanzergebnis nicht zulasten des Verkehrsgeschäftes auswirken.

Im Fokus der Aktivitäten stehen im Jahr 2015 die erforderlichen Vorbereitungen für die Direktvergabe der Verkehrsleistungen durch die Eigentümer ab Ende 2016. Die damit verbundene Planungssicherheit für die Zukunft bietet eine gute Grundlage, um das Leistungsangebot im Hinblick auf Fahrplan, Tarif und Information nachhaltig an den Kundenwünschen auszurichten und so mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen zu können.

Leverkusen, 21. Mai 2015

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

gez. Marc Kretkowski  
Vorstand