

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). Durch die ÖPNV-Leistungen in den Bedienungsgebieten der Anteilseigner erfüllt die KWS AG Daseinsvorsorge im öffentlichen Interesse im Sinne der Gemeindeordnung NRW. 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).

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. Darstellung des Geschäftsverlaufs

2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2009 war in Deutschland in starkem Maße durch die Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise gekennzeichnet. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes lag das Bruttoinlandsprodukt im Jahresdurchschnitt bereinigt um 4,9 % unter dem Vorjahreswert. Zwar zeigte sich ab dem zweiten Quartal 2009 wieder eine stabile bis leicht steigende Wirtschaftsentwicklung, jedoch konnten die zuvor zu verzeichnenden negativen Wachstumsraten, insbesondere im Bereich der Investitionen, nicht wieder kompensiert werden.

Trotz des insgesamt negativen Wirtschaftswachstums konnten die Erwerbstätigenzahlen im Jahresdurchschnitt mit einem Rückgang von weniger als 0,1 % auf dem Vorjahresniveau stabilisiert werden.

2.2 Entwicklung der Branche

Für den ÖPNV verzeichnen das statistische Bundesamt und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Jahr 2009 einen um Sondereffekte bereinigten bundesweiten Fahrgastzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 0,4 %. Die hohen Zuwachsraten der Vergangenheit konnten nicht mehr erreicht werden. Auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg war mit einem Fahrgastzuwachs von 0,7 % nur noch ein verhaltener Anstieg der Nachfrage zu verzeichnen. Im Vorjahr hatte der Anstieg noch bei 1,7 % gelegen.

Offenbar wirkt sich die Wirtschaftskrise zunehmend auch zu Lasten der Fahrgastnachfrage im ÖPNV aus. Zum einen hat sich das Mobilitätsverhalten aufgrund von Kurzarbeit reduziert, zum anderen ist der Benzinpreis im Zuge des weltweiten

wirtschaftlichen Abschwungs gesunken, so dass sich der Kostenvorteil des ÖPNV gegenüber dem PKW verringert hat.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Mit einem Fahrgastzuwachs im Linienverkehr von 1,7 % gegenüber dem Vorjahr hat sich das Kerngeschäft des KWS-Konzerns besser entwickelt als der Durchschnitt sowohl im VRS als auch bundesweit.

Die damit im Zusammenhang stehende wichtigste Erlösposition der Umsatzerlöse aus Verbundverkehren konnte um 5,0 % gesteigert werden. Zu berücksichtigen ist, dass dieser Zuwachs teilweise auch auf periodenfremde Erlöse aus Vorjahren zurückzuführen ist. Darüber hinaus sind diese Werte als vorläufig zu betrachten, da im VRS mit Wirkung ab dem Jahr 2009 die Einnahmenaufteilung auf Basis einer neuen Verkehrserhebung durchgeführt werden soll. Die endgültigen Ergebnisse werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2010 vorliegen. Dem aus der Vorläufigkeit der Einnahmenaufteilung resultierenden Erlörisiko wurde durch Bildung einer Rückstellung Rechnung getragen.

Die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden sind im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen um 12,9 % gesunken. Dieser Rückgang konnte auch durch einen Anstieg der Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten nicht vollständig kompensiert werden. Insgesamt haben sich die Abgeltungsleistungen um 5,2 % reduziert.

Bei den sonstigen Verkehrserlösen waren die freigestellten Schülerverkehre im Konzern insgesamt rückläufig. Bei der HBB ist als Ergebnis der Ausschreibung eines Schulträgers zum Beginn des Schuljahres 2009/2010 ein Auftrag entfallen, bei der KWS AG wirkte sich der Wegfall eines Auftrages zu Beginn des Schuljahres 2008/2009 erstmals ganzjährig aus. Im Gelegenheitsverkehr der HBB wurde der Umsatz trotz der allgemeinen Wirtschaftskrise mit einem Zuwachs von 0,5 % leicht gesteigert. Bei der KWS AG konnte der Umsatz mit Pendelverkehren zu Fußballspielen von Bayer 04 Leverkusen aufgrund einer Ausweitung der Stadionkapazität ausgeweitet werden.

Die übrigen Erlöse liegen bei der KWS AG auf Vorjahresniveau. Steigenden Erlösen aus Fahrzeugvermietung an die HBB stehen preisbedingt gesunkene Erlöse aus Kraftstoffverkäufen an Dritte im Rahmen von Kooperationen, an Subunternehmer sowie an die HBB gegenüber. Im Konzern ergibt sich aufgrund der gesunkenen Preise für Dieselkraftstoff insgesamt ein rückläufiger Effekt bei den übrigen Erlösen.

2.4 Investitionen

Die im Jahr 2009 durchgeführten Investitionen beziehen sich im Wesentlichen auf die Modernisierung des Fuhrparks. Bei der KWS AG wurden Anfang 2009, resultierend aus einer Bestellung im Jahr 2008, 13 Fahrzeuge für den Linienverkehr in Dienst gestellt. Aufgrund eines geänderten Zeitplans im Rahmen der Einkaufsgemeinschaft mit den Stadtwerken Bonn erfolgte bereits Ende des Jahres 2009 eine weitere Beschaffung von 16 Fahrzeugen für den Linienverkehr. Für die in 2009 bestellten Fahrzeuge konnte erstmals keine Fahrzeugförderung des Rheinisch-Bergischen Kreises mehr in Anspruch genommen werden. Bei der HBB wurde ein Reisebus beschafft.

Für ein weiteres wesentliches Investitionsprojekt, die Modernisierung des Betriebsleit- und Fahrzeugvertriebssystems, wurde im Jahr 2009 der Zuschlag erteilt. Dieses Projekt wird stufenweise bis zum Jahr 2011 umgesetzt.

Zur Optimierung betrieblicher Prozesse und zur Reduzierung von extern angemieteten Büroflächen wurde im Berichtsjahr am Hauptsitz der Gesellschaft ein neues Bürogebäude errichtet, in dem die neue Betriebsleitzentrale und ein Kundencenter eingerichtet werden.

Als Beitrag zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls sowohl der Fahrgäste als auch des Fahrpersonals wurden große Teile des Fuhrparks im Linienverkehr mit Videoanlagen ausgestattet. Eine sukzessive Ausrüstung des gesamten Fuhrparks ist im Zuge weiterer Fahrzeugneubeschaffungen vorgesehen.

2.5 Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007

Zum 3. Dezember 2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten. Sie ist bei sämtlichen Zahlungen von öffentlichen Stellen an die ÖPNV-Unternehmen zu beachten. Dies umfasst wesentliche Finanzierungssäulen des ÖPNV wie die Investitions- und Betriebskostenförderung, die Abgeltungsleistungen im Bereich der Beförderung von Schwerbehinderten und Auszubildenden sowie den Ausgleich von Mindererlösen aus nicht-kostendeckenden Tarifen.

Die mit den Anteilseignern der KWS AG abgeschlossene Inhouse-Vereinbarung genießt gegenüber der EU-Verordnung 1370/2007 im Rahmen der Übergangsfristen Bestandschutz und gilt daher im Rahmen ihrer Laufzeit bis zum Dezember 2016 weiter.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 2.084 T€ auf 55.293 T€ und im Konzern um 2.123 T€ auf 52.718 T€ erhöht. Im Zusammenhang mit den durchgeführten Fahrzeugbeschaffungen ergibt sich zum Stichtag 31.12.2009 eine Verlagerung vom kurz- und mittelfristig gebundenen Vermögen (KWS AG: -2.737 T€, Konzern: -2.770 T€) zum langfristig gebundenen Vermögen (KWS AG: +4.821 T€, Konzern: +4.893 T€).

Das Eigenkapital der KWS AG hat sich um 1.922 T€ auf 43.216 T€ erhöht. Die Eigenkapitalquote ist in diesem Zuge von 77,6 % auf 78,2 % gestiegen. Im Konzern ergab sich eine Steigerung des Eigenkapitals um 1.648 T€ auf 40.468 T€. Die Konzern-Eigenkapitalquote ist leicht gestiegen von 76,7 % auf 76,8 %.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelbestand hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich reduziert. Nachdem zum 31.12.2008 noch ein Finanzmittelbestand von 4,2 Mio. € sowohl bei der KWS AG als auch im Konzern zu verzeichnen war, ergab sich zum 31.12.2009 ein Saldo aus liquiden Mitteln und Kontokorrentverbindlichkeiten in Höhe von -0,8 Mio. €. Die Ursache für diese Entwicklung ist insbesondere durch die gestiegene Investitionstätigkeit im Jahr 2009 begründet.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Konzerns haben sich um 2,6 % gegenüber dem Vorjahr erhöht. Insbesondere die Verkehrserlöse aus Verbundverkehren haben zu diesem Anstieg beigetragen, dagegen waren die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden und Schwerbehinderten sowie die Erlöse aus freigestelltem Schülerverkehr rückläufig. Die Umsatzerlöse der KWS AG fallen aufgrund der darin enthaltenen

Verrechnungen mit der HBB höher als im Konzern. Hier belief sich der Anstieg gegenüber dem Vorjahr auf 3,6%.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge ist auf außerordentliche Effekte im Jahr 2008 zurückzuführen, die im Berichtsjahr nicht in gleicher Höhe eingetreten sind. Zu nennen sind insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und aus der Auflösung des Sonderpostens mit Rücklageanteil im Zusammenhang mit der Veräußerung von Grundstücken.

Die Aufwandsentwicklung im Konzern ist von den im Jahr 2009 stark gesunkenen Preisen für Dieselkraftstoff geprägt. Der Materialaufwand hat sich in diesem Zuge um 6,7 % gegenüber dem Vorjahr reduziert. In der Steigerung des Personalaufwandes von 2,8 % im Konzern spiegeln sich die lineare Entgeltsteigerung des öffentlichen Dienstes, Mehrbelastungen aus der Zuführung zur Rückstellung für Altersteilzeit sowie Einsparungen aufgrund der Umsetzung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen wider. Bei der KWS AG wirkt sich die weitere Verlagerung von Fahrleistungen auf die HBB in einer Verschiebung vom Personalaufwand zu den Aufwendungen für bezogene Leistungen aus. Dementsprechend fallen die Veränderungsraten sowohl für den Materialaufwand mit -0,5 % als auch für den Personalaufwand mit +1,2 % jeweils geringer aus als im Konzern.

Bedingt durch die im Berichtsjahr durchgeführten Investitionen und vor dem Hintergrund der weiteren Reduzierung der Zuschüsse aus der Fahrzeugförderung sind die Abschreibungen auf Sachanlagen um 6,3 % im Konzern bzw. um 6,8 % bei der KWS AG gestiegen. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus der im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrserhebung im VRS. Neben den Kosten der Erhebung wirkt sich insbesondere aus, dass die Ergebnisse der Zählung bereits für die endgültige Einnahmenaufteilung des Jahres 2009 Anwendung finden sollen. Für das Risiko aus der Vorläufigkeit der im Jahresabschluss berücksichtigten Einnahmenaufteilung wurde in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine entsprechende Rückstellung gebildet.

Aufgrund eines verbesserten Jahresergebnisses der HBB konnten im Jahr 2009 bei der KWS AG höhere Erträge aus Gewinnabführung erzielt werden. Das gestiegene Jahresergebnis der HBB ist neben einer Übernahme weiterer Leistungen von der Muttergesellschaft insbesondere auf einmalige Effekte aus dem Verkauf von Reisebussen im Zuge einer Reduzierung des Fuhrparks der Tochtergesellschaft zurückzuführen.

Die Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens haben sich aufgrund einer außerordentlich hohen Dividendenausschüttung des RWE-Konzerns gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Diese Erträge werden bis zur erforderlichen Höhe auf den Zuschussbetrag des Rheinisch-Bergischen Kreises zum Verkehrsergebnis angerechnet. Übersteigende Beträge werden im Rahmen der Ergebnisverwendung an die Gesellschafter ausgeschüttet und stehen dem Konzern somit nicht dauerhaft zur Verfügung.

Die erhöhte Investitionstätigkeit hat die Liquiditätslage im Jahr 2009 verschlechtert. Darüber hinaus hat sich das Zinsniveau im Zuge der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzkrise verringert. Beide Effekte zusammen bedingen einen deutlichen Rückgang der Zinserträge. Der ebenfalls reduzierte Zinsaufwand enthielt letztmalig zwei langfristige Darlehen, die zum 31.12.2009 abschließend getilgt wurden.

Im Jahr 2009 mussten erneut Wertpapiere, die im Rahmen der Insolvenzversicherung von Altersteilzeitguthaben erworben worden waren, teilweise abgeschrieben werden, da sie zum 31.12.2009 einem weiteren Wertverlust gegenüber dem Vorjahresstichtag

unterlagen. Allerdings stehen auch diesem Aufwand wiederum bilanzierte Ansprüche gegen die depotführende Bank gegenüber, tatsächlich realisierte Fehlbeträge auszugleichen.

Der Jahresüberschuss, der im Wesentlichen durch die hohen Erträge aus Finanzanlagen (6.016 T€, Vorjahr 4.216 T€) geprägt ist, betrug im Konzern 4.948 T€ (Vorjahr 3.935 T€) und bei der KWS AG 5.221 T€ (Vorjahr 3.662 T€).

Insgesamt konnte der Konzern durch eine Verbesserung des operativen Ergebnisses den Zuschussbedarf der Gesellschafter gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Mio. € reduzieren.

3.4 Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

4. Prognosebericht

Für die folgenden Jahre geht der Wirtschaftsplan wieder von einer Erhöhung des Zuschussbedarfes der Gesellschafter aus. Die vorübergehend niedrigen Preise für Dieselmotorkraftstoff werden im Zuge einer weltweiten konjunkturellen Belebung und im Zusammenhang mit spekulativen Finanztransaktionen wieder ansteigen. Darüber hinaus werden sich die Kürzungen der Fördermittel, insbesondere für die Fahrzeugbeschaffung und für die Beförderung von Auszubildenden, ergebnisbelastend auswirken. Neben der Fahrzeugbeschaffung führt auch das Investitionsprojekt für die Erneuerung des Betriebsleit- und Fahrzeugvertriebssystems zu einer Erhöhung der Abschreibungen auf Sachanlagen. Vor dem Hintergrund einer verschlechterten Liquiditätslage wirkt sich die Investitionstätigkeit darüber hinaus steigend auf den Zinsaufwand aus.

Im VRS entfällt eine ursprünglich für den 01.08.2010 geplante Anhebung des Fahrpreistarifs, so dass Erlössteigerungen für das Jahr 2010 im Wesentlichen aus der zum 01.01.2010 durchgeführten Fahrpreisanpassung in Höhe von 3,0 % zu erwarten sind. Das Potenzial für weitere Fahrgastzuwächse ist auf Basis vorliegender Zahlen für den VRS-Raum beschränkt. Die prognostizierten Schülerzahlen sind mittelfristig rückläufig. Dies hat insbesondere negative Auswirkungen auf den ÖPNV im ländlichen Raum.

5. Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Um zukünftige Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen, hat die KWS AG ein Risikomanagementsystem entworfen und in den Konzern integriert. Kern dieses Risikomanagementsystems ist das konzerneinheitliche Risikohandbuch, welches regelmäßig aktualisiert wird. Es soll als Leitfaden für alle wesentlichen Aufgaben fungieren und die dauerhafte, personenunabhängige Funktionsfähigkeit der getroffenen Maßnahmen sicherstellen. Die Kontrolle des Risikomanagementprozesses erfolgt durch das Controlling der KWS AG.

Wesentliche, den Fortbestand der Konzernunternehmen gefährdende Risiken sind gegenwärtig nicht bekannt.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich bislang insgesamt nicht nachteilig auf die Entwicklung des Konzerns ausgewirkt. Sowohl im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr konnte die Nachfrage stabil gehalten und sogar leicht gesteigert werden. Allerdings könnte sich diese Situation ändern, wenn eine konjunkturelle Belebung dauerhaft ausbliebe. Dann wäre gegebenenfalls auch mit Auftrags- bzw. Fahrgastrückgängen zu rechnen.

Der vorübergehend gesunkene Preis für Dieselmotorkraftstoff hat die Aufwandsseite im Jahr 2009 spürbar entlastet. Spekulative Tendenzen an den Rohstoffmärkten haben jedoch bereits zu Beginn des Jahres 2010 wieder zu einem Anstieg der Kosten geführt. Eine mögliche konjunkturelle Belebung würde die bereits zu verzeichnende Kostensteigerung in diesem Bereich vermutlich noch verstärken, allerdings auch wieder Potenziale zur Ausweitung der Nachfrage schaffen.

Zeitlich verzögert wird sich die Wirtschafts- und Finanzkrise auch auf die öffentlichen Haushalte auswirken, insbesondere in Form von geringeren Steuereinnahmen und höheren Ausgaben für Sozialleistungen. Dies wird dazu führen, dass Gelder für die Finanzierung der Daseinsvorsorge im ÖPNV nicht mehr in dem bisherigen Maße zur Verfügung stehen. Zur Aufrechterhaltung des Angebotes ist es daher erforderlich, den Fahrgast stärker an der Finanzierung der Verkehrsleistungen zu beteiligen. Allerdings ist fraglich, inwieweit überdurchschnittliche Preissteigerungen am Markt auch durchsetzbar sind.

Die weitere Entwicklung der Verkehrserlöse hängt neben konjunkturellen und preisbezogenen Entwicklungen künftig auch in hohem Maße von demografischen Prozessen ab. Rückläufige Schülerzahlen werden sich insbesondere im ländlichen Raum negativ auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken. Dagegen werden die Kosten im Zuge der Zusammenlegung von Schulstandorten bedingt durch weitere Beförderungsstrecken möglicherweise steigen.

Bezüglich der Verkehrserlöse sind darüber hinaus auch die Besonderheiten im VRS zu berücksichtigen. Zum einen unterliegt die Fortschreibung der Preise nicht nur einer wirtschaftlichen, sondern auch einer politischen Betrachtung. Insbesondere aus sozialpolitischen Gründen werden die aus Sicht der Verkehrsunternehmen erforderlichen Tarifsteigerungen nicht in jedem Fall umgesetzt werden können. Zum anderen werden im Laufe des Jahres 2010 die Ergebnisse der im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrserhebung vorgestellt, die rückwirkend ab dem Jahr 2009 die Basis für die Einnahmeverteilung zwischen den Verbundunternehmen darstellen werden. Hier besteht das Risiko, dass seitens der KWS AG Einnahmen an andere Unternehmen abgegeben werden müssen, andererseits aber auch die Chance, dass der KWS AG zusätzliche Einnahmen von anderen Unternehmen zugeschlüsselt werden.

Im Bereich der Fördermittel kann die künftige Entwicklung noch nicht hinreichend abgeschätzt werden. Gemäß § 11 ÖPNVG NRW werden die ehemaligen Mittel aus der Fahrzeugförderung von den Aufgabenträgern eigenständig verwaltet und ausgegeben. Bereits für das Jahr 2010 besteht noch nicht bei allen Aufgabenträgern Klarheit, ob und in welcher Höhe die Mittel, die zu 80 % an die Verkehrsunternehmen auszusütten sind, ergebniswirksam von der KWS AG vereinnahmt werden können. Ab dem Jahr 2011 vergrößert sich diese Ungewissheit noch, da dann auch die bisherigen Mittel für die Beförderung von Auszubildenden nach §45a PBefG über die Pauschale des § 11 ÖPNVG NRW verteilt werden. Für diese Mittel ist überdies noch nicht geklärt, wie die Verteilung der landesweit zur Verfügung stehenden Mittel auf die Aufgabenträger erfolgt.

Die Höhe der Fördermittel für die Beförderung von Schwerbehinderten in den Jahren 2010 und 2011 richtet sich nach einer im Jahr 2010 durchzuführenden Zählung der KWS AG. Hier könnte gegebenenfalls das Risiko bestehen, dass der individuelle Nachweis eines erhöhten Schwerbehindertenanteils nicht mehr gelingt und statt dessen nur der niedrigere Landessatz Anwendung finden kann.

Auf der Aufwandsseite stellt sich neben der ungewissen Entwicklung des Dieselpreises insbesondere das Risiko der steigenden Kosten für die Altersvorsorge. So wurde zum

01.01.2010 das im Rahmen der Mitgliedschaft bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK) zu leistende Sanierungsgeld, das die Unterfinanzierung im Umlagesystem ausgleichen soll, erhöht. Aufgrund der demografischen Entwicklung ist hier auch künftig mit weiteren Anpassungen zu rechnen. Als Alternative zur Erhöhung der Kosten stellt sich hier grundsätzlich auch eine Kürzung der Versorgungszusagen. Diese müsste von den Tarifvertragsparteien beschlossen werden. Anzeichen hierfür sind derzeit jedoch nicht gegeben.

Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 sind die juristischen Diskussionen in der ÖPNV-Branche keinesfalls obsolet geworden. Insbesondere die bisher unterbliebene Anpassung des nationalen Rechtsrahmens in Form einer Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist hierfür als Ursache zu nennen. Damit ist die Rechtslage in wichtigen Fragestellungen wie etwa dem Genehmigungswettbewerb weiter unklar. Dies birgt für die ÖPNV-Unternehmen auch weiterhin juristische Risiken und die Gefahr eines Auftragsverlustes im Rahmen rechtlicher Auseinandersetzungen. Die seitens der KWS AG mit den Gesellschaftern abgeschlossene Inhouse-Vereinbarung genießt jedoch vor dem Hintergrund der Übergangsfristen der EU-Verordnung 1370/2007 Bestandsschutz und sichert damit die Zuschussgewährung durch die Eigentümer bis zum Jahr 2016 ab.

Das Jahr 2009 war von den Herausforderungen der Wirtschafts- und Finanzkrise geprägt. Aufgrund der im KWS-Konzern erfolgreich umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen der letzten Jahre und der hohen Akzeptanz des Leistungsangebotes bei den Fahrgästen und Kunden hat sich der allgemeine konjunkturelle Einbruch nicht negativ auf die Auftragslage und die wirtschaftliche Entwicklung der Konzernunternehmen ausgewirkt. Dies stellt eine gute Ausgangslage dar, um Kunden und Gesellschaftern auch in Zukunft als verlässlicher Partner bei der Lösung von Mobilitätsfragen zur Seite zu stehen.

Leverkusen, 17. Mai 2010

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

Marc Kretkowski
Vorstand