

Zusammengefasster Lagebericht und Konzern-Lagebericht

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 mit der Bereitstellung von Verkehrsleistungen 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.

2. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft

Die deutsche Wirtschaft war im Jahr 2017 erneut gekennzeichnet durch ein solides und stetiges Wachstum. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt ist nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt 2017 um 2,2 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Überdurchschnittlich gewachsen sind die Investitionen mit einem Anstieg von 3,8 % im Jahresdurchschnitt. Der Anstieg der Konsumausgaben belief sich im Jahresdurchschnitt auf 1,8 %, hat sich im Jahresverlauf jedoch verlangsamt.

Der Arbeitsmarkt hat von der konjunkturellen Entwicklung ebenfalls profitiert. Die Zahl der Erwerbstätigen ist gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % auf 44,3 Millionen gestiegen. Zuwächse konnten wie bereits in den Vorjahren insbesondere im Dienstleistungssektor erzielt werden.

2.2 Entwicklung der Branche

Vor dem Hintergrund der steigenden Erwerbstätigenzahlen und der positiven konjunkturellen Lage in Deutschland konnten auch die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2017 bundesweit erneut gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 1,1 %. Die höchsten Zuwächse konnten dabei im Verkehr mit

Eisenbahnen (2,4 %) und Stadt- bzw. U-Bahnen (1,8 %) erzielt werden. Der Busverkehr konnte mit einem Anstieg von 0,1 % leicht wachsen.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die aus Fahrausweisverkäufen im Verkehrsverbund abgeleiteten Fahrgastzahlen der wupsi GmbH lagen im Jahr 2017 mit einem Anstieg von 0,1 % nur leicht über dem Vorjahr. Zuwächse konnten wie schon im Vorjahr insbesondere bei den JobTickets und den MobilPassTickets erzielt werden, die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr waren dagegen bedingt durch demografische Entwicklungen erneut rückläufig.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 0,3 % gestiegen. Die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg vereinbarte Tarifierhöhung von 1,4 % zum 01.01.2017 hat sich aufgrund von Fahrgastwanderungen zu weniger ergiebigen Tickets nur unterproportional in steigenden Umsätzen ausgewirkt. Für das Jahr 2017 liegt noch keine Abrechnung auf Basis der Verkehrserhebung 2009 vor, so dass die für dieses Jahr ausgewiesenen Erlöse weiterhin auf der Verkehrserhebung 2004/2005 basieren. Im Hinblick auf daraus resultierende Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 wurden für das Jahr 2017 Rückstellungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebildet.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 2,2 % gestiegen. Ein Zuwachs konnte im Wesentlichen im Bereich der Fördermittel für den Ausgleich von Mindererlösen aus dem Verkauf von MobilPassTickets ausgewiesen werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass hierin auch periodenfremde Effekte aus Vorjahren enthalten sind und dass für die Jahre 2016 und 2017 bisher nur vorläufige Förderbescheide vorliegen. Dem damit verbundenen Rückzahlungsrisiko wurde durch Bildung einer Rückstellung Rechnung getragen.

Die Konzernerlöse aus Gelegenheitsverkehr waren im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,5 % rückläufig. Im Bereich des freigestellten Schülerverkehrs zeigt sich ein Sondereffekt im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Direktvergabe zum Jahreswechsel 2016/2017. Bislang in dieser Position enthaltene Beträge, die sich im Jahr 2016 auf 492 T€ beliefen, werden nunmehr als Zahlungen im Rahmen der Direktvergabe geleistet und somit unter den sonstigen betrieblichen Erträgen in den Einlagen der Gesellschafter ausgewiesen.

2.4 Investitionen

Der Fuhrpark der wupsi GmbH wurde im Jahr 2017 durch den Zugang von fünf Standard-Linienbussen und zehn Gelenk-Linienbussen modernisiert, deren Bestellung teilweise noch aus dem Vorjahr datierte. 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 bzw. Luftreinhaltepläne sowie Barrierefreiheit Rechnung getragen.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 10.175 T€ auf 53.470 T€ und im Konzern um 9.979 T€ auf 50.858 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist um 7.958 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 7.910 T€ im Konzern gestiegen. Die Ursache hierfür liegt insbesondere in Zuschreibungen zum Finanzanlagevermögen (RWE-Anteile) in Höhe von 6.883 T€ sowie in einem durch die Fahrzeuginvestitionen bedingten Anstieg des Sachanlagevermögens. Da die Rückzahlung an den VRS im Zuge der Umsetzung der Verkehrserhebung 2009 für das Kalenderjahr 2016 erst nach dem Bilanzstichtag erfolgt ist, wird ein erhöhtes Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen. In der Folge ist das Umlaufvermögen gestiegen, bei der wupsi GmbH um 2.214 T€ und im Konzern um 2.066 T€.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern durch einen gestiegenen Bilanzgewinn um 6.813 T€ erhöht. Ursache für den gestiegenen Bilanzgewinn ist der im Wesentlichen durch die Zuschreibung zum Finanzanlagevermögen geprägte Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2017.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 2.369 T€ und im Konzern um 2.389 T€ erhöht. Wesentliche Ursache für diesen Anstieg ist die Zuführung zur Rückstellung für die VRS-Abrechnung für das Jahr 2017 auf Basis der VRS-Verkehrserhebung 2009. Gleichzeitig musste die für das Jahr 2016 gebildete Rückstellung aufgrund der erst nach dem Bilanzstichtag vorgelegten Abrechnung beibehalten werden.

Erhöht haben sich die Verbindlichkeiten, bei der wupsi GmbH um 990 T€ und im Konzern um 775 T€. Dies resultiert insbesondere aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Rahmen der langfristigen Finanzierung von Investitionen.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 56,2 %. Im Konzern liegt sie bei 53,7 %.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 5,6 Mio. € bei der wupsi GmbH bzw. auf 5,9 Mio. € im Konzern. Die im festverzinslichen Bereich gehaltenen Beträge dienen insbesondere zur Deckung der zum Bilanzstichtag noch ausstehenden Rückzahlungsverpflichtungen aus der VRS-Verkehrserhebung 2009 für die Jahre 2016 und 2017.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der wupsi GmbH um 0,6 % gestiegen, im Konzern dagegen um 0,4 % gesunken. Dies resultiert im Wesentlichen aus der moderaten Entwicklung der Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sowie dem Sondereffekt im Bereich des Schülerverkehrs im Zusammenhang mit der Umstellung auf die Direktvergabe.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um 19,8 % bei der wupsi GmbH bzw. 19,7 % im Konzern gestiegen. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus erhöhten Betriebskostenzuschüssen, u.a. aufgrund des Sondereffektes im Bereich des Schülerverkehrs im Zusammenhang mit der Umstellung auf die Direktvergabe, sowie höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand ist um 4,2 % bei der wupsi GmbH und um 1,6 % im Konzern gestiegen. Bei der wupsi GmbH wirkt sich insbesondere ein höheres Auftragsvolumen gegenüber der Tochtergesellschaft HBB GmbH aufwandsteigernd aus. Dieser Effekt ist im Konzern aufgrund der internen Leistungsbeziehung nicht zu verzeichnen. Der preisbedingt zu verzeichnende überproportionale Anstieg des Dieselaufwandes konnte durch geringere Aufwendungen für Ersatzteile und Reparaturen teilweise kompensiert werden.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 0,7 % bei der wupsi GmbH bzw. 2,7 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen sowie einer Verlagerung von Fahrleistungen zwischen den Konzernunternehmen. Im Vorjahr wurden aufgrund einer zunächst ungeklärten tarifvertraglichen Situation bei der HBB GmbH Fahrleistungen vorübergehend von der wupsi GmbH übernommen, die nach Abschluss des NWO-Tarifvertrages bei der HBB GmbH zum Jahreswechsel 2016/2017 wieder zurückverlagert worden sind. Darüber hinaus wurde bei der HBB GmbH im Hinblick auf eine zum Dezember 2017 erfolgte Leistungsausweitung der Personalbestand im Fahrdienst im Laufe des Jahres 2017 sukzessive aufgebaut.

Die Abschreibungen sind bei der wupsi GmbH aufgrund der Aktivierung von Investitionen wie etwa den Fahrzeugen für den Linienverkehr um 1,7 % gestiegen. Im Konzern sind die Abschreibungen dagegen konstant geblieben, da dort der aufwandsteigernde Effekt bei der wupsi GmbH durch gesunkene Aufwendungen bei der HBB GmbH kompensiert wurde.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 9,2 % bei der wupsi GmbH und um 9,1 % im Konzern über dem jeweiligen Vorjahreswert. Wesentliche Gründe sind die Bildung einer Rückstellung für die Durchführung der VRS-Verkehrserhebung 2018 sowie gestiegene Aufwendungen für die Kfz-Haftpflichtversicherung.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Im Jahr 2017 konnten erneut keine Dividendenerträge aus diesen Beteiligungen erzielt werden. Allerdings konnten in Vorjahren vorgenommene kursbedingte Abschreibungen aufgrund einer Erholung des Aktienkurses zum Bilanzstichtag zumindest anteilig wieder durch entsprechende Wertzuschreibungen in Höhe von 6.883 T€ korrigiert werden. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 6.586 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 7.195 T€.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der wupsi GmbH, der Zahlungen der Gesellschafter aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von ca. 4,1 Mio. € beinhaltet, beläuft sich auf 6.813 T€ (Vorjahr: 311 T€) und ist insbesondere durch den zuschreibungsbedingten Sondereffekt im Finanzergebnis geprägt.

4. Prognosebericht

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde im Rheinisch-Bergischen Kreis eine Mobilitätsoffensive umgesetzt, die für die wupsi GmbH zu einer Ausweitung des Leistungsvolumens um ca. 7,5 % führt. Diese Maßnahme soll mittel- bis langfristig zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen führen.

Die im VRS vereinbarte Tarifsteigerung für das Jahr 2018 in Höhe von 1,1 % fällt erneut sehr moderat aus und wird voraussichtlich nicht ausreichen, um die zu erwartende allgemeine Kostenentwicklung auszugleichen.

Die Aufwendungen werden über den Effekt der Leistungsausweitung hinaus in den nächsten Jahren insgesamt tendenziell steigen. Der Personalaufwand unterliegt den regelmäßig stattfindenden tariflichen Anpassungen. Allerdings erfolgen nunmehr aufgrund der tarifvertraglichen Rahmenbedingungen Neueinstellungen im Fahrdienst bei der HBB GmbH zu günstigeren Entgeltbedingungen, so dass die durchschnittlichen Personalkosten sinken werden und dadurch der Anstieg des Personalaufwandes gedämpft wird.

Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird sich bedingt durch die Modernisierungsinvestitionen und den stufenweisen Wegfall der Fahrzeugförderung voraussichtlich überdurchschnittlich erhöhen. Ungewiss ist die Entwicklung des Materialaufwandes, der insbesondere durch den Dieselpreis beeinflusst wird. Dieser unterliegt starken Schwankungen, die nur schwer zu prognostizieren sind. Im Jahr 2017 ist der Dieselpreis im Durchschnitt um 8 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Eine solche Entwicklung ist auch für die Zukunft nicht auszuschließen.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der Zuschussbedarf der Eigentümer für die Finanzierung der Verkehrsleistungen sowohl durch die Leistungsausweitung als auch durch die zu erwartenden Belastungen auf der Aufwandsseite tendenziell erhöhen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der vergleichsweise moderaten VRS-Tarifsteigerung im Jahr 2018.

Im Geschäftsjahr 2018 kann die wupsi GmbH aus den RWE-Aktien Dividendenerträge in Höhe von 2,0 Mio. € erzielen. Dies wirkt sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis 2018 sowie auf die daraus vorzunehmende Gewinnausschüttung der wupsi GmbH an ihre Eigentümer aus. Darüber hinaus können aufgrund der aktuellen Kursentwicklung der RWE-Aktie voraussichtlich auch wieder Wertzuschreibungen zum 31.12.2018 vorgenommen werden, deren Höhe jedoch derzeit noch nicht abzuschätzen ist.

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 bestehen auch künftig Risiken aufgrund rückläufiger Schülerzahlen. Von dieser Kundengruppe wird etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der wupsi GmbH durchgeführt. Dauerhafte Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit perspektivisch negativ auf die Erlössituation im Linienverkehr aus. Dagegen können in anderen Bereichen noch Potenziale gesehen werden. So bergen aktuelle Bestrebungen der Gebietskörperschaften, insbesondere Pendler durch verbesserte und ausgeweitete ÖPNV-Angebote zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen, große Chancen für den Konzern, neue Kunden zu gewinnen und zusätzliche Erlöse zu erwirtschaften.

Im Jahr 2018 wird im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zur VRS-Einnahmenaufteilung eine neue Verkehrserhebung durchgeführt. Aus dieser Verkehrserhebung, die ab dem Jahr 2018 Anwendung finden soll, entstehen sowohl Risiken als auch Chancen, da die Ergebnisse im Voraus nicht abgeschätzt werden können. Aufgrund des langen Zeitraums von neun Jahren zwischen den Verkehrserhebungen und den in diesem Zeitraum stattgefundenen Änderungen im Leistungsangebot, im Tarif und im Vertrieb sind größere Verwerfungen in den Einnahmenanteilen nicht auszuschließen. Dies kann sowohl zu höheren als auch zu niedrigeren Einnahmenansprüchen führen.

Kurz- bis mittelfristig bestehen auf der Erlösseite auch Risiken in Bezug auf die Ausgleichsleistungen. Insbesondere die Fördermittel für das Sozialticket unterliegen dem Risiko von gesetzlichen Änderungen und Anpassungen des Berechnungsverfahrens. So liegen für die Jahre 2016 und 2017 bislang nur vorläufige Förderbescheide über die Höhe

der Zahlungen vor. Darüber hinaus wurden Pläne der Landesregierung, die Sozialtiefenerförderung stufenweise abzuschmelzen und ab dem Jahr 2020 entfallen zu lassen, bislang nur für das Jahr 2018 zurückgezogen, so dass insgesamt keine hinreichende Planungssicherheit besteht.

In Bezug auf die vergabe- und genehmigungsrechtlichen Risiken stellt sich die Lage unverändert dar. Die Gesellschafter haben die erforderlichen Schritte für eine zehnjährige Direktvergabe an die wupsi GmbH als internen Betreiber ab Ende 2016 umgesetzt. Auf Antrag eines privaten Verkehrsunternehmens wurde jedoch ein Nachprüfungsverfahren gegen die Direktvergabe eingeleitet. Der Nachprüfungsantrag wurde von der Vergabekammer zwar abgewiesen, das Verfahren liegt jedoch derzeit in der nächsten Instanz beim Oberlandesgericht. Dieses hat in mehreren Parallelverfahren diverse Fragen zu Direktvergaben an interne Betreiber dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegt und das Verfahren zur Direktvergabe an die wupsi GmbH zunächst ausgesetzt.

Ein anderes privates Verkehrsunternehmen hat versucht, die Direktvergabe zu verhindern, indem es auf die zu vergebenden Leistungen einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag gestellt hat. Dieser wäre einer gemeinwirtschaftlichen Erbringung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber vorzuziehen. Die Bezirksregierung hat den Antrag, auch im Widerspruchsverfahren, abgelehnt, da sie unter Berücksichtigung eines unabhängigen Gutachtens zu der Einschätzung gelangt ist, dass konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass das private Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen nicht eigenwirtschaftlich erbringen kann. Das private Verkehrsunternehmen hat gegen die Entscheidung der Bezirksregierung Klage eingereicht. Eine Entscheidung in diesem Verfahren steht noch aus. Bei Erfolg des Klageverfahrens müsste dem privaten Verkehrsunternehmen die eigenwirtschaftliche Genehmigung erteilt werden und die Geschäftsgrundlage der wupsi GmbH bzw. des Konzerns würde entfallen.

Vor dem Hintergrund der beiden offenen Verfahren konnte die Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Gesellschafter an die wupsi GmbH noch nicht erteilt werden. Die Gesellschafter haben die wupsi GmbH im Rahmen einer zweijährigen Notvergabe mit der Durchführung der Verkehrsleistung bis Dezember 2018 betraut. Die Bezirksregierung hat zudem für die auslaufenden Liniengenehmigungen eine einstweilige Erlaubnis für ebenfalls zwei Jahre bis Dezember 2018 ausgesprochen.

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 wupsi GmbH und durch die Einlage der RWE-Aktien in das Unternehmen gibt es keinen neuen Sachstand. Die Erfolgsaussichten der Klage werden weiterhin als gering eingeschätzt. Die angegriffene Inhouse-Vereinbarung ist Ende 2016 ausgelaufen.

Im betrieblich-technischen Bereich ist die Diskussion um die Erstellung von Luftreinhalteplänen für den Konzern mit Risiken verbunden. Die von der wupsi GmbH eingesetzten Linienbusse werden mit Dieselkraftstoff betrieben. Ältere Fahrzeuge könnten aufgrund von hohen NOx-Ausstößen künftig von Fahrverboten betroffen sein. In diesem Fall könnten hohe Investitionen in Neufahrzeuge, für die Nachrüstung von Altfahrzeugen mit Filtertechnik oder für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wie Wasserstoff oder Strom erforderlich sein. In diesem Fall müssten die Qualitätsanforderungen der Direktvergabe durch die Gesellschafter angepasst und die beihilferechtskonforme Finanzierung durch Anpassung der Vergütungsparameter sichergestellt werden.

Das Jahresergebnis der wupsi GmbH und des Konzerns wird wesentlich durch die Entwicklungen bezüglich der RWE-Aktien determiniert. Nachdem für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 keine Dividende seitens des RWE-Konzerns ausgeschüttet wurde, ist für das Geschäftsjahr 2017 erstmals wieder eine Dividendenausschüttung in Höhe von 1,50 € je Stammaktie inklusive einer Sonderdividende von 1,00 € je Stammaktie erfolgt. Für das Geschäftsjahr 2018 wird eine Erhöhung der ordentlichen Dividende auf 0,70 € je Stammaktie angestrebt. Dies birgt Chancen auf ein nachhaltig positives Jahresergebnis der wupsi GmbH sowie auf damit verbundene Gewinnausschüttungen der wupsi GmbH an ihre Eigentümer.

Auch die Kursentwicklung der RWE-Aktie beinhaltet nach mehreren Jahren, in denen Abschreibungen auf die bilanzierten Werte erforderlich waren, wieder Chancen. Bereits zum 31.12.2017 konnten Wertzuschreibungen vorgenommen werden. Da sich der Kurs nach dem Bilanzstichtag weiter erholt hat und die maximal zu bilanzierenden Anschaffungskurse noch nicht erreicht sind, werden voraussichtlich weitere Wertzuschreibungen vorgenommen werden können.

Durch die Vereinbarungen mit den Eigentümern ist geregelt, dass sich die in Zusammenhang mit den RWE-Aktien zu verzeichnenden Effekte im Finanzergebnis nicht zugunsten oder zulasten des Verkehrsgeschäftes auswirken.

Die kommenden Herausforderungen für den Konzern werden im Wesentlichen in der Schaffung einer Anschlussregelung für die im Dezember 2018 endende Notvergabe, in der weiteren Planung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten gemeinsam mit den Gebietskörperschaften sowie in der Implementierung umweltschonender Antriebskonzepte liegen. Die Geschäftsführung sieht den Konzern für diese Aufgaben gut gerüstet, nicht zuletzt auch aufgrund der nachhaltig soliden wirtschaftlichen Strukturen.

Leverkusen, den 30. Mai 2018

wupsi GmbH



gez. Marc Kretkowski
Geschäftsführer