

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

Das deutsche Wirtschaftswachstum hat sich im Jahr 2018 verlangsamt. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im Jahresdurchschnitt nur noch um 1,4 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Im Jahr 2017 hatte der Anstieg noch bei 2,2 % gelegen. Überdurchschnittlich gewachsen sind im Jahr 2018 erneut die Investitionen mit einem Anstieg von 5,4 %. Der Anstieg der Konsumausgaben belief sich auf 1,0 %.

Der Arbeitsmarkt hat von der konjunkturellen Entwicklung profitiert, wenn auch etwas geringer als noch im Vorjahr. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2018 um 1,3 % auf 44,8 Millionen gestiegen, im Jahr 2017 lag der Anstieg noch bei 1,5 %. Zuwächse konnten erneut insbesondere im Dienstleistungssektor, aber auch im produzierenden Gewerbe erzielt werden.

2.2 Entwicklung der Branche

Analog zu den gesunkenen Wachstumsraten des Bruttoinlandsproduktes und des Arbeitsmarktes sind auch die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr nur noch mit einer geringeren Wachstumsrate gestiegen. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 0,5 %, nach zuletzt 1,1 % in

2017. Die höchsten Zuwächse konnten im Verkehr mit Straßenbahnen (1,7%) und Eisenbahnen (1,4 %) erzielt werden. Die Fahrgastentwicklung im Busverkehr war dagegen bundesweit um 0,7 % rückläufig.

Die Fahrgastentwicklung im VRS war gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,1 % rückläufig.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Im Rahmen der Betrauung durch die Gesellschafter wurde zum Jahreswechsel 2017/2018 eine Ausweitung des Fahrleistungsvolumens umgesetzt. Im Rahmen einer Mobilitäts offensive im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde die Fahrplanleistung um ca. 7 % ausgeweitet. Fahrgasterhebungen haben gezeigt, dass bereits im ersten Betriebsjahr Nachfragezuwächse auf den ausgeweiteten Linien zu verzeichnen waren.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 2,4 % gestiegen. Positiv ausgewirkt haben sich hierbei die Nachfrageeffekte aus der Leistungsausweitung und die allgemeine Tarifsteigerung im VRS. Ebenso konnten Zuwächse bei den Job-/GroßkundenTickets und durch das neue AzubiTicket erzielt werden. Die Fahrgastzahlen im Schülerverkehr sind dagegen bedingt durch demografische Entwicklungen erneut gesunken. Fahrgastverluste zeigten sich auch bezogen auf das MobilPassTicket, vermutlich bedingt durch rückläufige Flüchtlingszahlen.

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Verbundverkehren basieren auf den VRS-Monatsabrechnungen des Jahres 2018, die noch auf der Verkehrserhebung 2004/2005 erstellt wurden. Im Rahmen der Jahresabrechnung 2018 sind noch Korrekturen zu erwarten, zumal in diesem Rahmen auch die Ergebnisse der Verkehrserhebungen aus 2009 und 2018 einfließen werden. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2009 und 2018 wurden für das Jahr 2018 Rückstellungen zu Lasten des Ergebnisses gebildet.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 6,3 % gesunken, insbesondere auf Grund periodenfremder Effekte im Bereich der Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte und rückläufiger Fördermittel für den Ausgleich von Mindererlösen aus dem Verkauf von MobilPassTickets Rückgänge zu verzeichnen.

Die Konzernenerlöse aus sonstigen Verkehren (Gelegenheitsverkehr und freigestellter Schülerverkehr) waren im Vergleich zum Vorjahr leicht um 2,4 % rückläufig.

2.4 Investitionen

Der Fuhrpark der wupsi GmbH wurde im Jahr 2018 durch den Zugang von elf Standard-Linienbussen und fünf Gelenk-Linienbussen modernisiert. 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.

Darüber hinaus wurden zur Verbesserung des Kundenservices unter Inanspruchnahme von Fördermitteln weitere Anzeigegeräte für die Dynamische Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen beschafft.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 3.047 T€ auf 56.517 T€ und im Konzern um 3.182 T€ auf 54.040 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist um 3.620 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 3.610 T€ im Konzern gestiegen. Die Ursache hierfür liegt insbesondere in kursbedingten Bewertungseffekten im Finanzanlagevermögen (RWE-Anteile) in Höhe von 3.011 T€ sowie in einem durch die Fahrzeuginvestitionen bedingten Anstieg des Sachanlagevermögens. Das Umlaufvermögen hat sich bei der wupsi GmbH um 571 T€ und im Konzern um 426 T€ reduziert. Dabei steht gestiegenen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen ein geringeres Guthaben bei Kreditinstituten gegenüber. Der Rückgang des Guthabens bei Kreditinstituten resultiert darüber hinaus auch daraus, dass die Fahrzeuginvestitionen aus Eigenmitteln finanziert wurden.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um 5.330 T€ erhöht. Ursache dafür ist der im Wesentlichen durch Erträge im Finanzanlagevermögen geprägte Jahresüberschuss. Entsprechend dem Ergebnisverwendungsbeschluss der Gesellschafterversammlung zum Jahresergebnis 2017 wurde ein Betrag von 6.882 T€, der aus Zuschreibungen zu Wertpapieren des Anlagevermögens aus dem Jahr 2017 resultiert, aus dem Bilanzgewinn in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 62,6 %. Im Konzern liegt sie bei 60,4 %.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 260 T€ und im Konzern um 257 T€ erhöht. Wesentliche Positionen unter den Rückstellungen beziehen sich auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus den VRS-Verkehrserhebungen 2009 und 2018 sowie auf Pensionsrückstellungen.

Verringert haben sich die Verbindlichkeiten, bei der wupsi GmbH um 2.698 T€ und im Konzern um 2.561 T€. Dies resultiert insbesondere aus geringeren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Rahmen der Tilgung von langfristigen Darlehen und gegenüber Gesellschaftern.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 3,0 Mio. € bei der wupsi GmbH bzw. auf 3,5 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 2017 und 2018.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der wupsi GmbH um 4,3 % und im Konzern um 2,2 % gestiegen. Neben der Entwicklung der Umsatzerlöse aus Verbundverkehren haben im Einzelabschluss der Muttergesellschaft konzerninterne Verrechnungen für Fahrzeugvermietung an die HBB GmbH zu der überdurchschnittlichen Entwicklung beigetragen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind bei der wupsi GmbH und im Konzern um 43,5 % gestiegen. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus erhöhten Betriebskostenzuschüssen, u.a. aufgrund der Leistungsausweitung im Rheinisch-Bergischen Kreis und der

Risikovorsorge für die Verkehrserhebung 2018. Darüber hinaus ergaben sich höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand ist um 11,0 % bei der wupsi GmbH und um 10,5 % im Konzern gestiegen. Wesentliche Ursachen hierfür sind zum einen die Leistungsausweitung im Rheinisch-Bergischen Kreis, die zu einem mengenmäßigen Anstieg beim Dieserverbrauch und bei Subunternehmerleistungen (inkl. dem Tochterunternehmen) geführt hat, und zum anderen ein überproportionaler Anstieg des Dieselpreises.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 5,0 % bei der wupsi GmbH bzw. 5,2 % im Konzern resultiert aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen und aus der Ausweitung des Personalbestandes im Fahrdienst zur Erbringung der Leistungsausweitung. Die aus den Tarifabschlüssen und dem Aufbau des Personalbestandes resultierenden Mehrbelastungen konnten jedoch im Rahmen der natürlichen Fluktuation gedämpft werden, da Neueinstellungen in beiden Konzernunternehmen zu günstigeren Bedingungen vorgenommen werden konnten als bei den ausgeschiedenen Personalern.

Die Abschreibungen sind im Wesentlichen auf Grund von Investitionen bei den Fahrzeugen für den Linienverkehr durch die wupsi GmbH gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 7,5 % bei der wupsi GmbH und um 7,7 % im Konzern über dem jeweiligen Vorjahreswert. Als wesentliche Ursache ist eine Zuführung zu den Rückstellungen für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der VRS-Verkehrserhebung 2018 zu nennen.

Das Finanzergebnis wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Bezogen auf diese Anteile waren im Jahr 2018 mehrere außerordentliche Effekte zu verzeichnen. So konnten aus diesen Anleihen Dividendenerträge in Höhe von 2.014 T€ erzielt werden. Darüber hinaus waren im Zuge der Auflösung der RW Holding AG und der Auskehrung des Vermögens positive kursbedingte Bewertungseffekte in Höhe von 1.994 T€ zu verzeichnen. Zusätzlich waren kursbedingte Abschreibungen aus Vorjahren aufgrund einer Erholung des Aktienkurses zum Bilanzstichtag durch Zuschreibungen in Höhe von 1.017 T€ zu korrigieren. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 4.768 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 5.407 T€.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der wupsi GmbH, der Zahlungen der Gesellschafter aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von ca. 5,9 Mio. € beinhaltet, beläuft sich auf 5.330 T€ (Vorjahr: 6.813 T€) und ist insbesondere durch das Finanzergebnis geprägt.

4. Prognosebericht

Mit Eröffnung des neuen Busbahnhofs „Leverkusen Mitte“ ist zum Fahrplanwechsel im Sommer 2019 eine Ausweitung des Busangebotes in Leverkusen geplant. Neben einer Erhöhung der Fahrplanleistung um 10 % ist die Implementierung eines Schnellbus-Systems geplant. Die Maßnahmen sollen mittel- bis langfristig zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen führen.

Die im VRS vereinbarte Tarifsteigerung für das Jahr 2019 in Höhe von 3,5 % wird sich aufgrund der weiterhin zu erwartenden rückläufigen Entwicklung bei SchülerTickets und MobilPassTickets nur unterproportional auf die Tarifergiebigkeit auswirken. Darüber hinaus sind auch die Auswirkungen der VRS-Verkehrserhebung 2018 noch ungewiss. Positi-

ve Impulse auf die Erlössituation sind dagegen durch die Leistungsausweitung zu erwarten, jedoch vermutlich erst mit einer gewissen Zeitverzögerung.

Die Aufwendungen werden über den Effekt der Leistungsausweitung hinaus in den nächsten Jahren insgesamt tendenziell steigen. Der Personalaufwand unterliegt den regelmäßig stattfindenden tariflichen Anpassungen. Darüber hinaus führt der zunehmende Wettbewerb am Arbeitsmarkt dazu, dass zu den reinen Tarifentgelten keine hinreichende Zahl an Neueinstellungen mehr möglich ist. Damit verbundene übertarifliche Entgeltzahlungen führen zu einem überproportionalen Anstieg des Personalaufwandes.

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. In den Jahren 2017 und 2018 ist der Dieselpreis im Durchschnitt um 8 % bzw. 12 % 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.

Im Geschäftsjahr 2019 rechnet die wupsi GmbH bzw. der Konzern wiederum mit einem positiven Finanzergebnis. Dies wird sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis 2019 sowie auf die daraus möglicherweise vorzunehmende Gewinnausschüttung der wupsi GmbH an ihre Eigentümer auswirken.

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. Mit den Leistungsausweitungen im Rheinisch-Bergischen Kreis zum Jahreswechsel 2017/2018 und in Leverkusen im Sommer 2019 wurden gute Grundlagen geschaffen, insbesondere Pendler durch verbesserte und ausgeweitete ÖPNV-Angebote zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Dies birgt Chancen für den Konzern, neue Kunden zu gewinnen und zusätzliche Erlöse zu erwirtschaften.

Im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zur VRS-Einnahmenaufteilung wurde im Jahr 2018 eine neue Verkehrserhebung durchgeführt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor, sie sollen aber rückwirkend ab dem Jahr 2018 Anwendung finden. 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. Aufgrund des allgemeinen bundesweiten Trends, dass in den vergangenen Jahren der schienengebundene Nahverkehr deutlich stärker gewachsen ist als der Busverkehr, ist jedoch davon auszugehen, dass der Einnahmenanteil der wupsi GmbH tendenziell sinkt. Für damit verbundene mögliche Rückzahlungsverpflichtungen wurde Risikovorsorge durch Bildung von entsprechenden Rückstellungen betrieben.

Die vergabe- und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen zu der für den Zeitraum 2016 bis 2026 geplanten Betrauung der wupsi GmbH konnten noch nicht abschließend geklärt werden. Das beim OLG Düsseldorf anhängige vergaberechtliche Nachprüfungsverfahren zur Direktvergabe an die wupsi GmbH als internen Betreiber wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2019 wieder aufgenommen. Zwischenzeitlich hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) die vom OLG Düsseldorf in Parallelverfahren vorgelegten Rechtsfragen im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens entschieden. Danach besteht nun Klarheit, dass bei Direktvergaben, die nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen annehmen, nicht die EU-VO 1370/2007, sondern das allgemeine Vergaberecht anzuwenden ist. Da die wupsi GmbH auch die im allgemeinen Vergaberecht enthaltenen Vorgaben für eine wettbewerbsfreie Inhouse-Vergabe erfüllt, ist davon auszugehen, dass die Betrauung der wupsi GmbH durch die Gesellschafter auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH vollzogen werden kann.

Zu dem genehmigungsrechtlichen Versuch eines privaten Verkehrsunternehmens, die Direktvergabe zu verhindern, indem es auf die zu vergebenden Leistungen einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag gestellt hat, ist weiterhin die Klage des privaten Verkehrsunternehmens gegen den Ablehnungsbescheid der Bezirksregierung anhängig. Die Bezirksregierung hatte den Antrag, auch im Widerspruchsverfahren, abgelehnt, da sie unter Berücksichtigung eines unabhängigen Gutachtens zu der Einschätzung gelangt war, dass konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass das private Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen nicht eigenwirtschaftlich erbringen kann. Die Stadt Leverkusen, der Rheinisch-Bergische Kreis und die wupsi GmbH wurden zwischenzeitlich zu dem anhängigen Verfahren beigelegt. Eine Entscheidung in diesem Verfahren steht jedoch noch aus. Bei Erfolg des Klageverfahrens müsste dem privaten Verkehrsunternehmen die eigenwirtschaftliche Genehmigung erteilt werden und die Geschäftsgrundlage der wupsi bzw. des Konzerns würde entfallen.

Vor dem Hintergrund der beiden noch nicht abgeschlossenen Verfahren konnte die zehnjährige Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Gesellschafter an die wupsi GmbH noch nicht erteilt werden. Die Gesellschafter haben daher zunächst die wupsi GmbH durch eine erneute zweijährige Übergangsbetrauung mit der Erbringung der Verkehrsleistung bis Dezember 2020 beauftragt. Die Bezirksregierung hat damit korrespondierende einstweilige Erlaubnisse ausgesprochen.

Im betrieblich-technischen Bereich stehen die Verkehrsunternehmen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten. Die von der wupsi GmbH eingesetzten Linienbusse werden aktuell ausschließlich mit Dieselkraftstoff betrieben. Um nicht von möglichen künftigen Fahrverboten betroffen zu sein, müssen die Fahrzeuge den Euro-6-Standard einhalten. Durch entsprechende Investitionen in Neufahrzeuge und die Nachrüstung von älteren Bestandsfahrzeugen mit SCRT-Filtern wird der Fuhrpark der wupsi GmbH diesen Standard bis 2022 vollständig erfüllen.

Eine weitere Verschärfung der umweltpolitischen Anforderungen ist mit der Clean-Vehicles-Richtlinie der EU verbunden. Danach müssen Verkehrsunternehmen voraussichtlich ab dem Jahr 2022 bei der Neubeschaffung von Bussen gewisse Quoten für die Beschaffung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen im Sinne der Richtlinie einhalten. Daraus resultiert eine Verpflichtung für Verkehrsunternehmen zum Kauf von Bussen, die mit Wasserstoff oder Strom angetrieben werden. Anschaffung und Betrieb solcher Fahrzeuge sind aktuell mit deutlich höheren Kosten verbunden als bei Dieselmotoren. Zur Umsetzung dieser Anforderungen im Liniennetz der wupsi GmbH müssen die Qualitätsanforderungen der Direktvergabe durch die Gesellschafter angepasst und die beihilfe-rechtskonforme Finanzierung durch Anpassung der Vergütungsparameter sichergestellt werden. Darüber hinaus müssen Fördermittel akquiriert werden, um die Mehrkosten zumindest anteilig zu refinanzieren.

Das Jahresergebnis der wupsi GmbH und des Konzerns wird wesentlich durch die Entwicklung des Finanzergebnisses determiniert. Für das Geschäftsjahr 2018 wird wiederum mit einer Dividende der RWE AG gerechnet. Für die Zukunft wird von einer Stabilisierung dieser Dividendenerträge ausgegangen.

Die Kursentwicklung der RWE-Aktie beinhaltet weiterhin Chancen für eine positive Entwicklung der Vermögens- und Ertragslage des Konzerns. Nachdem zum 31.12.2018 und zum Vorjahresstichtag kursbedingt erfolgswirksame Wertzuschreibungen vorgenommen wurden, um die in Vorjahren vorgenommene Abschreibungen auf die bilanzierten Werte rückgängig zu machen und sich der Kurs der RWE Aktien auch nach dem Bilanzstichtag weiter positiv entwickelt hat, werden bis zur Höhe der Anschaffungskosten voraussichtlich weitere ertragswirksame Wertzuschreibungen möglich sein.

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 Umsetzung der Direktvergabe, 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, 28. Mai 2019

wupsi GmbH



gez. Marc Kretkowski
Geschäftsführer