

Zusammengefasster Lagebericht und Konzern-Lagebericht 2020

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 über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 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

Durch die erheblichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Wirtschaftsgeschehen ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2020 um 4,9 % gesunken. Besonders deutlich fiel der Einbruch im Zuge des ersten Lockdowns im zweiten Quartal aus, im vierten Quartal lag der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal aber immer noch bei 2,7 %. Der private Konsum und die Ausrüstungsinvestitionen haben vor dem Hintergrund der ungewissen Zukunftsaussichten deutlich abgenommen, der Staatskonsum und die Bauinvestitionen haben die Konjunktur dagegen gestützt. Bei Betrachtung der Wirtschaftszweige konnte einzig das Baugewerbe im Jahr 2020 Zuwächse verzeichnen, das verarbeitende Gewerbe und die Dienstleistungen waren dagegen von Einbußen betroffen, die sich im Bereich der Dienstleistungen durch den erneuten Lockdown zum Jahresende im vierten Quartal nochmal verstärkten.

Der Arbeitsmarkt war von den Auswirkungen der Corona-Pandemie ebenfalls negativ betroffen, aufgrund der Regelungen zur Kurzarbeit bewegen sich die Rückgänge jedoch gegenüber der wirtschaftlichen Entwicklung auf einem niedrigeren Niveau. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2020 um 1,1 % auf 44,8 Millionen gesunken. Eine stabile Be-

schäftigungslage zeigte sich neben dem Baugewerbe in den Dienstleistungsbereichen „Information und Kommunikation“ sowie „Öffentliche Dienstleister, Erziehung und Gesundheit“.

2.2 Entwicklung der Branche

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie in der Form von Schulschließungen, verstärkter Homeoffice-Nutzung und allgemeiner Einschränkung der Mobilität hat auch die Unternehmen des ÖPNV stark getroffen. So sind die Fahrgastzahlen im Nahverkehr nach vorläufigen Berechnungen des statistischen Bundesamtes gegenüber dem Jahr 2020 um 30 % gesunken. Große Einbußen zeigten sich insbesondere in den Lockdown-Phasen im zweiten und vierten Quartal. Besonders stark betroffen war der Verkehr mit Eisenbahnen und Straßenbahnen, der Busverkehr wies dagegen einen unterdurchschnittlichen Rückgang von 24 % aus.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gibt den Rückgang im öffentlichen Nahverkehr insgesamt mit 33 % an, im Busverkehr mit 28 %. Im Jahresverlauf belief sich der Fahrgastrückgang in der Spitze im ersten Lockdown auf bis zu 80 %. Im dritten Quartal zeigte sich eine Entspannung der Lage mit Rückgängen gegenüber dem Vorjahr von 20 %. Gegen Ende des Jahres sind die Fahrgastzahlen jedoch im Zuge des erneuten Lockdowns wieder auf einen Stand von unter 50 % des Normalniveaus gesunken. Der VRS hat für das Jahr 2020 keine Jahres-Fahrgastzahlen veröffentlicht.

Zu berücksichtigen ist, dass für das Jahr 2020 die statistische Aussagekraft von Fahrgastzahlen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie nur eingeschränkt gegeben ist, weil Fahrgastzahlen in der Regel aus den Fahrausweisverkäufen abgeleitet werden. Da viele Abonnement-Kunden ihre Ticketverträge zwar nicht gekündigt, das Leistungsangebot aber seltener genutzt haben, spiegeln die statistischen Zahlen die Realität somit nur eingeschränkt wieder.

Die Fahrgastentwicklung stellt die ÖPNV-Unternehmen vor eine besondere Herausforderung. Um allen Bürgerinnen und Bürgern, die auch während der Pandemie und im Lockdown auf einen funktionierenden und möglichst sicheren ÖPNV angewiesen sind, ein verlässliches Angebot zu bieten, haben die Bus- und Bahnunternehmen seit Beginn der Pandemie fast 100 Prozent ihres Angebots gefahren. Zum Ausgleich der durch ausbleibende Fahrgäste nicht gedeckten Kosten haben der Bund und die Länder einen ÖPNV-Rettungsschirm bereitgestellt, der die weggebrochenen Fahrgeldeinnahmen für das Jahr 2020 kompensiert.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die Auftragslage im Linienverkehr wurde durch die Corona-Pandemie kaum beeinflusst, da das Leistungsangebot des Konzerns mit Ausnahme einiger zusätzlicher Ferientage mit reduziertem Fahrplanangebot sowie einer vorübergehenden Einstellung des Nachtlinienverkehrs im Wesentlichen uneingeschränkt aufrechterhalten wurde.

Eine Ausweitung des Leistungsvolumens hat sich dadurch ergeben, dass im Jahr 2020 das in 2019 eingeführte neue Schnellbus-Angebot in Leverkusen und die damit verbundenen Erweiterungen erstmals ganzjährig betrieben wurden. Zum 1. März 2020 hat die wupsi GmbH zudem den Verkehr auf zwei weiteren Buslinien übernommen, nachdem der vorherige Betreiber Insolvenz anmelden musste. Für diese Linien wurde die wupsi GmbH durch die Stadt Leverkusen und den Rheinisch-Bergischen Kreis als zuständige Aufgaben-

träger mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betraut und hat von der Bezirksregierung einstweilige Erlaubnisse erhalten. Insgesamt hat sich die Fahrplan-Kilometerleistung im Busverkehr gegenüber dem Vorjahr um ca. 7 % erhöht.

Die Corona-Pandemie hat die Nachfrageentwicklung stark beeinträchtigt. Die statistischen Fahrgastzahlen der wupsi GmbH weisen einen Rückgang um 35 % aus. Dabei wurden pauschale Abschläge für die pandemiebedingt reduzierte Nutzung von Abonnement-Fahrausweisen berücksichtigt. Die ausgewiesenen Zahlen sind aufgrund unterschiedlicher Berechnungsmethoden zur Berücksichtigung der Corona-Auswirkungen nicht unmittelbar mit der Branchenentwicklung vergleichbar. Die Betrachtung der Verkaufsentwicklung im VRS legt jedoch den Schluss nahe, dass sich die wupsi analog zur bundesweiten Entwicklung als reines Busunternehmen leicht besser als der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen (inkl. Eisenbahn und Stadtbahn) entwickelt hat.

Auch die multimodalen Verkehrsangebote wupsiCar und wupsiRad wurden im Jahr 2020 erstmals ganzjährig betrieben. Die Nutzung war ebenfalls durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst.

Besonders betroffen von der Corona-Pandemie war der Gelegenheitsverkehr. Dieser unterlag seit März 2020 erheblichen behördlichen Einschränkungen, so dass mit Ausnahme eines Großauftrags über einen täglichen Pendelverkehr für einen Industriebetrieb nahezu keine Aufträge ausgeführt werden konnten. Im freigestellten Schülerverkehr ist zudem im Zuge einer turnusmäßigen Ausschreibung ein regelmäßiger Auftrag über Sport- und Bäderfahrten zum Schuljahreswechsel entfallen.

Die im Jahresabschluss ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Verbundverkehren enthalten ab März 2020 auch die Einnahmenansprüche für die beiden zusätzlich übernommenen Linien und basieren auf den VRS-Monatsabrechnungen, die im Jahr 2020 vollständig nach der Verkehrserhebung 2009 erstellt wurden. Die mit dem Wechsel von der Verkehrserhebung 2004/2005 auf die Verkehrserhebung 2009 verbundenen Einnahmeneinbußen für die wupsi GmbH werden damit erstmals vollständig in den Umsatzerlösen ausgewiesen und nicht mehr wie in den Vorjahren über Zuführungen zur Rückstellung in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Im Zuge der endgültigen Jahresabrechnung 2020 sind dennoch weitere Korrekturen zu erwarten, da in diesem Rahmen zusätzlich auch die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2018 einfließen werden. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2018 wurden daher für das Jahr 2020 über die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erneut Rückstellungen zu Lasten des Ergebnisses gebildet.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 16,9 % gesunken. Darin wirkt sich formal die Umstellung der VRS-Monatsabrechnungen auf die Verkehrserhebung 2009 aus. Materiell resultiert der Rückgang zudem aus den Mobilitätseinschränkungen durch die Corona-Pandemie, insbesondere bezogen auf den Bartarif. Die Stammkunden konnten größtenteils gehalten werden, im Bereich der Job- und Großkudentickets konnten sogar neue Verträge akquiriert werden. Eine Kompensation der coronabedingten Einnahmenausfälle erfolgt über den ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes und des Landes NRW. Die Ausgleichszahlungen werden jedoch nicht direkt durch die wupsi GmbH vereinnahmt. Sie werden vielmehr durch die Aufgabenträger beantragt und fließen in Form von höheren Zahlungen im Rahmen der Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die wupsi GmbH.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 3,9 % gestiegen, insbesondere aufgrund von Vorjahreseffekten bei der Abrechnung der Ausbildungsverkehrspauschale. Da die Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte auf Basis der Fahrgeldeinnahmen ermittelt

werden, sind auch hier coronabedingte Einbußen zu verzeichnen, die ebenfalls durch den ÖPNV-Rettungsschirm im Rahmen der Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags kompensiert werden.

Die Konzern Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich um 26,8 % reduziert. Auftragsbedingt sind die Erlöse im Gelegenheits- und Freistellungsverkehr gesunken, die Erlöse aus dem Carsharing-Angebot wupsiCar sind dagegen aufgrund des ganzjährigen Betriebs gestiegen.

2.4 Investitionen

Das Investitionsvolumen ist im Jahr 2020 vergleichsweise niedrig ausgefallen. Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe wurde die Fuhrparkmodernisierung einmalig ausgesetzt, um zunächst die künftige Beschaffungsstrategie festzulegen. In den kommenden Jahren sind für die Umstellung auf Elektrobusse bzw. Wasserstoffbusse erhebliche Investitionen sowohl in den Fuhrpark als auch in Betriebshof- und Ladeinfrastruktur erforderlich. Im Berichtsjahr erfolgten Investitionen in den Linienbus-Fuhrpark lediglich durch die Nachrüstung von Abbiegeassistenzsystemen, teilweise unter Nutzung von Fördermitteln.

Für den Gelegenheitsverkehr wurde die geplante Investition in den Reisebusfuhrpark der HBB GmbH aufgrund der rückläufigen Umsatzentwicklung und der unklaren Geschäftsperspektive zurückgestellt. Die vorhandenen Reisebusse wurden ebenfalls mit Abbiegeassistenzsystemen nachgerüstet.

Im Zuge der Übernahme des Fuhrparkmanagements für die Stadt Leverkusen wurden zwei PKW (Kastenwagen) beschafft. Darüber hinaus wurden im Rahmen von diversen Einzelmaßnahmen die Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Maschinen und Geräte modernisiert.

2.5 Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV

Nachdem das OLG Düsseldorf den vergaberechtlichen Nachprüfungsantrag eines privaten Verkehrsunternehmens im Dezember 2019 abschließend zurückgewiesen hat, wurde zum 1. Juli 2020 der öffentliche Dienstleistungsauftrag der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises an die wupsi GmbH zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV in Kraft gesetzt. Die Umsetzung erfolgte in Form einer Inhouse-Vereinbarung mit einer Laufzeit bis Dezember 2026. Die zuvor erteilte, bis Dezember 2020 befristete Übergangsbetrauung wurde in diesem Zuge abgelöst.

Mit dem Inkrafttreten der Inhouse-Vereinbarung ändert sich beginnend mit dem Geschäftsjahr 2020 die Behandlung der Gesellschafterzuschüsse im Jahresabschluss. Bislang wurden diese ertragswirksam unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen und sind damit in das Jahresergebnis eingeflossen. Künftig werden die Zuschüsse auf Basis gesonderter Beschlüsse der Gesellschafterversammlung als Einlagen in die Kapitalrücklage behandelt. Sie fließen somit nicht mehr ertragswirksam in das Jahresergebnis ein.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 1.036 T€ auf 63.716 T€ und im Konzern um 1.086 T€ auf 61.262 T€ reduziert.

Das Anlagevermögen ist um 1.447 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 1.523 T€ im Konzern gesunken. Die Ursache hierfür liegt insbesondere im Aussetzen der Fahrzeuginvestition und dem damit verbundenen abschreibungsbedingten Rückgang des Sachanlagevermögens. Kursbedingte Zuschreibungen in Höhe von 1.719 T€ im Finanzanlagevermögen (RWE-Anteile) konnten diesen Effekt nur teilweise kompensieren. Das Umlaufvermögen hat sich bei der wupsi GmbH um 390 T€ und im Konzern um 416 T€ erhöht. Aufgrund des Aussetzens der Fuhrparkinvestition sind die Guthaben bei Kreditinstituten deutlich gestiegen.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um 102 T€ erhöht. Die geänderte Behandlung der Gesellschafterzuschüsse im Zuge der Abrechnung der Inhouse-Vereinbarung führt dabei zu Verschiebungen in den Einzelpositionen. Da die Gesellschafterzuschüsse nicht mehr ertragswirksam gebucht werden, mindert der sich daraus ergebende Jahresfehlbetrag von 11.316 T€ den Gewinnvortrag. Zudem wurde entsprechend dem Ergebnisverwendungsbeschluss der Gesellschafterversammlung zum Jahresergebnis 2019 ein Betrag von 4.562 T€ aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in die Gewinnrücklagen eingestellt, um in Vorjahren getätigte Entnahmen aus der Kapitalrücklage zur Kompensation von Verlusten aus Abschreibungen auf Wertpapiere des Anlagevermögens auszugleichen. Darüber hinaus wurde ein Betrag von 940 T€ aus RWE-Dividenden an die Gesellschafter ausgeschüttet. In der Summe ergibt sich ein Bilanzverlust von 323 T€, und die Gewinnrücklage erhöhte sich um 4.562 T€. Die Kapitalrücklage erhöhte sich durch die Einzahlungen der Gesellschafter um 12.358 T€.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 63,6 %. Im Konzern liegt sie bei 61,6 %.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 214 T€ und im Konzern um 211 T€ erhöht. Wesentliche Positionen unter den Rückstellungen beziehen sich auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus den VRS-Verkehrserhebungen 2009 und 2018 sowie auf Pensionsrückstellungen.

Die Verbindlichkeiten haben sich bei der wupsi GmbH um 1.281 T€ und im Konzern um 1.326 T€ verringert. Dies resultiert insbesondere aus gesunkenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge der planmäßigen Tilgung von Darlehen.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 3.229 T€ bei der wupsi GmbH bzw. auf 3.361 T€ im Konzern. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultiert aus geringeren Investitionsausgaben für die Fahrzeugbeschaffung.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind im Konzern insbesondere aufgrund der Entwicklung des Linienverkehrs um 14,6 % gesunken. Die im Einzelabschluss der wupsi GmbH zu verzeichnende unterdurchschnittliche Verringerung der Umsatzerlöse um 12,3 % ist durch konzernintern gestiegene Verrechnungen für die Fahrzeugvermietung an die HBB GmbH beeinflusst.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind bei der wupsi GmbH und im Konzern um 87,6 % gesunken. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus der geänderten Behandlung der Zuschüsse der Gesellschafter für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die gemäß den Regelungen der neuen Inhouse-Vereinbarung ab dem Jahr 2020 nicht mehr ertragswirksam vereinnahmt, sondern erfolgsneutral als Einlagen der Gesellschafter in die Kapitalrücklage behandelt werden. Zudem waren in dem Wert für das Jahr 2019 auch periodenfremde Effekte aus der Abrechnung der Direktvergabe enthalten.

Der Materialaufwand ist um 5,6 % bei der wupsi GmbH und um 2,3 % im Konzern gestiegen. Wesentliche Ursachen hierfür sind die Leistungsausweitungen im Busverkehr, die zu einem mengenmäßigen Anstieg beim Dieserverbrauch und bei Subunternehmerleistungen geführt haben. Der im Jahresdurchschnitt stark gesunkene Dieselpreis hat der mengenbedingten Aufwandsteigerung entgegengewirkt.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 8,3 % bei der wupsi GmbH bzw. 9,3 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Ausweitung des Personalbestandes im Fahrdienst zur Erbringung der Leistungsausweitungen sowie aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen. Aufwandmindernd haben sich vier Warnstreiktage im Zuge der Tarifverhandlungen ausgewirkt, da an die am Streik teilnehmenden Mitarbeiter für diese Tage kein Entgelt gezahlt werden musste.

Die Abschreibungen sind im Wesentlichen auf Grund der hohen Fahrzeuginvestitionen der Vorjahre gestiegen, bei der wupsi GmbH um 4,8 % und im Konzern um 6,1 %.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 44,7 % bei der wupsi GmbH und um 35,6 % im Konzern unter dem jeweiligen Vorjahreswert. Als wesentliche Ursache sind periodenfremde Effekte aus der Spitzabrechnung der Betrauungsvereinbarung mit den Gesellschaftern in 2019 sowie die Umstellung der VRS-Monatsabrechnungen auf die Verkehrserhebung 2009 zu nennen. Der letztgenannte Punkt führt dazu, dass die Umsatzerlöse direkt mit dem niedrigeren Betrag gebucht werden und insoweit keine Zuführungen zur Rückstellung mehr erforderlich sind.

Das Finanzergebnis wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Bezogen auf diese Anteile konnten im Jahr 2020 Dividendenerträge in Höhe von 1.074 T€ erzielt werden. Ein positiver Effekt ergab sich auch durch letztmalig mögliche Zuschreibungen in Höhe von 1.719 T€ zum Ausgleich in Vorjahren vorgenommener außerplanmäßiger Abschreibungen. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 2.638 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 3.304 T€.

Der Jahresfehlbetrag des Konzerns und der wupsi GmbH beläuft sich auf 11.316 T€. Er resultiert aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Inhouse-Vereinbarung und wird gemindert durch das positive Finanzergebnis. Im Vorjahr wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von 7.040 T€ ausgewiesen, der jedoch noch ergebniswirksame Zahlungen der Gesellschafter aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von ca. 8,4 Mio. € beinhaltete und im Übrigen durch das Finanzergebnis (6.427 T€ im Konzern bzw. 7.071 T€ bei der wupsi GmbH) geprägt war.

4. Prognosebericht

Die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2021 ff. wird wesentlich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie bestimmt. Von entscheidender Bedeutung ist dabei, ob und in welchem Zeitraum die Fahrgastzahlen wieder auf das Vorkrisenniveau gesteigert werden können. Neben einer Schaffung des subjektiven Hygiene- und Sicherheitsgefühls für die Fahrgäste ist dies nicht zuletzt auch davon abhängig, ob über den VRS angepasste Tarifmodelle entwickelt werden können, die den geänderten Anforderungen etwa durch die verstärkte Nutzung von Homeoffice-Regelungen Rechnung tragen, und die die Möglichkeiten der Digitalisierung kundenorientiert nutzen (elektronische Tarife). Die Entwicklung solcher innovativen Modelle ist mitunter von größerer Bedeutung als die Höhe einer reinen linearen Tarifanpassung. Positive Impulse auf die Erlössituation sind zudem langfristig aus den umgesetzten Leistungsausweitungen zu erwarten, jedoch aufgrund des Nachfrageeinbruchs während der Corona-Pandemie erst mit einer gewissen Zeitverzögerung.

In der Mittelfristplanung wird davon ausgegangen, dass die vollständige Erholung der Fahrgastzahlen nach der Corona-Pandemie sowie die Erzielung der positiven Effekte aus den Leistungsausweitungen bis in das Jahr 2025 reichen wird.

Die Aufwendungen werden in den nächsten Jahren insgesamt tendenziell steigen. Die Tarifverträge wurden sowohl bei der Muttergesellschaft als auch bei der Tochtergesellschaft im Jahr 2020 neu verhandelt. Während für das Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie vergleichsweise moderate Tarifabschlüsse erzielt wurden, sind für die Folgejahre deutliche Steigerungen vorgesehen. Bei der Muttergesellschaft wurde das Fahrpersonal zum 01.02.2021 wieder in die reguläre Entgelttabelle überführt. Dies führt zusätzlich zur linearen Anpassung mit zunehmender Beschäftigungsdauer zu Entgeltsteigerungen von bis zu 13,4 %. Die Tariflöhne bei der Tochtergesellschaft steigen bis zum Jahr 2023 in drei Stufen um insgesamt 13,6 %. Der zunehmende Wettbewerb am Arbeitsmarkt erfordert einen solchen überproportionalen Anstieg der Entgelte, um eine hinreichende Zahl an Neueinstellungen vornehmen zu können. Er wird zu einem deutlichen Anstieg der Personalaufwendungen führen.

Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird sich bedingt durch die anstehenden Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und in die dafür erforderliche Betriebshof- und Ladeinfrastruktur überdurchschnittlich erhöhen. Zudem wird auch der Materialaufwand steigen, der insbesondere durch den Dieselpreis beeinflusst wird. Dieser war im Jahr 2020 konjunkturbedingt stark gesunken, wird aber mit zunehmender wirtschaftlicher Erholung wieder auf das Vorkrisenniveau steigen und unterliegt zusätzlich ab 2021 der stufenweisen Einführung der CO₂-Steuer.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der Zuschussbedarf für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Jahr 2021 bei ca. 14 Mio. EUR stabilisieren, da wie bereits im Vorjahr erneut massive Einnahmenverluste durch die anhaltende Corona-Pandemie zu erwarten sind. In den Folgejahren wird sich der Zuschussbedarf auf einem Niveau von ca. 13 Mio. EUR pro Jahr bewegen. Die erwarteten langfristigen Ertragssteigerungen werden durch die Belastungen auf der Aufwandsseite teilweise aufgezehrt. Gemäß den Regelungen der Inhouse-Vereinbarung kann der Zuschussbedarf durch Ausgleichszahlungen der Gesellschafter gedeckt werden. Auf diesem Wege ist auch eine hinreichende Liquidität sichergestellt.

Im Geschäftsjahr 2021 wird die wupsi GmbH bzw. der Konzern wiederum RWE-Dividenden vereinnahmen können, was sich positiv auf das Jahresergebnis 2021 auswirken wird.

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 konzernerweitliches 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 besteht ein wesentliches Risiko durch die noch nicht endgültig zu beziffernden mittel- und langfristigen Folgen der Corona-Pandemie. In welchem Zeitraum und in welchem Maße diese Entwicklung nach Aufhebung der Beschränkungen wieder rückgängig zu machen ist, kann noch nicht abgeschätzt werden. Voraussetzung für eine vollständige Erholung ist die Sicherstellung eines hinreichenden Hygienestandards in den Fahrzeugen, um das Vertrauen der Kunden in den ÖPNV langfristig zu sichern, sowie eine Anpassung der Tarife, die das geänderte Mobilitätsverhalten der Fahrgäste berücksichtigt und die Möglichkeiten der Digitalisierung im Sinne der Kundenorientierung stärker nutzt.

Gemäß den Regelungen der Betrauungsvereinbarung wird der coronabedingte Einnahmehausfall durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter an die wupsi GmbH kompensiert. Sofern der Einnahmehausfall seitens der Gesellschafter nicht dauerhaft durch einen Rettungsschirm für den ÖPNV gedeckt werden kann, besteht grundsätzlich das Risiko, dass vor dem Hintergrund einer erhöhten Kostenbelastung Abbestellungen von ÖPNV-Leistungen vorgenommen werden könnten. Entsprechende Planungen sind jedoch nicht bekannt, zumal für das Jahr 2021 die Einrichtung eines erneuten Rettungsschirms für den ÖPNV durch den Bund und das Land NRW in Aussicht gestellt worden ist. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass der ÖPNV im Rahmen der Umsetzung der Mobilitätskonzepte der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises aus klimapolitischen Gründen auch künftig einen hohen Stellenwert behält. Somit bestehen keine Hinweise auf eine Bestandsgefährdung des Konzerns und auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung ist als nicht überwiegend wahrscheinlich zu betrachten.

Daneben besteht auf der Erlösseite das Risiko des demographischen Wandels weiter fort, insbesondere in Form von rückläufigen Schülerzahlen. Diese Kundengruppe führt etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der wupsi GmbH durch. Dauerhafte Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit perspektivisch negativ auf die Erlössituation im Linienverkehr aus.

Chancen liegen dagegen in der klimapolitischen Diskussion, sofern dieses gesellschaftspolitisch relevante Thema nach Abklingen der Corona-Pandemie wieder an Fahrt aufnimmt. In diesem Zuge sollen vermehrt neue Kundengruppen für den ÖPNV als umweltfreundlichem Mobilitätsanbieter gewonnen werden. Die Basis für die entsprechende Neukundengewinnung hat der Konzern insbesondere durch die Leistungsausweitungen im Busverkehr und die Positionierung als multimodaler Mobilitätsanbieter geschaffen. Zusätzlich haben die wupsi GmbH und die Aufgabenträger Förderanträge beim Bund und beim Land NRW für die Einrichtung eines On-Demand-Angebotes in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis gestellt.

Im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zur VRS-Einnahmenaufteilung wurde im Jahr 2018 eine neue Verkehrserhebung durchgeführt, deren Ergebnisse seit Ende 2020 vorliegen. Wie erwartet zeigen sich für den Einnahmenanspruch der wupsi GmbH im Jahr 2018 leichte Rückgänge, die durch in Vorjahren gebildete Rückstellungen gedeckt werden können. Für die Folgejahre liegen noch keine Ergebnisse vor. Aufgrund vertrieblicher Veränderungen durch neue Tickets, für die bislang noch keine Einnahmenaufteilungsregelung beschlossen wurde, ist hier aber mit größeren Veränderungen der endgültigen Einnahmenansprüche gegenüber den bisherigen monatlichen Abschlagszahlungen zu rechnen. Für damit verbundene mögliche Rückzahlungsverpflichtungen wurde Risikovorsorge durch Bildung von entsprechenden Rückstellungen betrieben.

Die vergaberechtlichen Fragestellungen zu der für den Zeitraum 2016 bis 2026 geplanten Betrauung der wupsi GmbH konnten zwischenzeitlich abschließend geklärt werden, nachdem das OLG Düsseldorf den vergaberechtlichen Nachprüfungsantrag eines privaten Verkehrsunternehmens im Dezember 2019 abschließend zurückgewiesen hat. Zum 1. Juli 2020 wurde der öffentliche Dienstleistungsauftrag der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises an die wupsi GmbH zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV in Kraft gesetzt. Die Umsetzung erfolgte in Form einer Inhouse-Vereinbarung mit einer Laufzeit bis Dezember 2026. Die zuvor erteilte, bis Dezember 2020 befristete Übergangsbetrauung wurde in diesem Zuge abgelöst. Dies erhöht die Planungssicherheit für die wupsi GmbH und den Konzern.

Auf Basis der Inhouse-Vergabe hat die wupsi GmbH auch die Liniengenehmigungen für den Zeitraum bis Dezember 2026 beantragt. Die Erteilung der Genehmigungen durch die Bezirksregierung hat sich durch das parallel geführte Klageverfahren eines anderen privaten Verkehrsunternehmens jedoch verzögert. Dieses Unternehmen hatte eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge auf die wupsi-Linien gestellt und gegen den darauf erteilten Ablehnungsbescheid der Bezirksregierung vor dem Verwaltungsgericht geklagt. Die Klage wurde im August 2020 ohne die Möglichkeit der Berufung abgewiesen, jedoch hat das private Verkehrsunternehmen einen Antrag auf Berufungszulassung beim OVG NRW eingereicht, über den noch nicht entschieden ist. Sollte die Berufung zugelassen werden und das OVG NRW anschließend abweichend zur Vorinstanz im Sinne des privaten Verkehrsunternehmens entscheiden, müsste diesem die eigenwirtschaftliche Genehmigung vorrangig erteilt werden und die Geschäftsgrundlage der wupsi GmbH bzw. des Konzerns würde entfallen. Dies erscheint jedoch nach Einschätzung der die wupsi GmbH und die Gesellschafter beratenden Juristen nicht zuletzt aufgrund des eindeutigen erstinstanzlichen Urteils als sehr unwahrscheinlich. Zunächst erbringt die wupsi GmbH die Verkehrsleistungen weiterhin auf Basis einstweiliger Erlaubnisse, die aktuell bis Dezember 2022 befristet sind.

Im betrieblich-technischen Bereich stehen die Verkehrsunternehmen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten und weiteren gesetzlichen Vorgaben. Von besonderer Relevanz ist hier die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU. Danach müssen Verkehrsunternehmen ab August 2021 bei der Neubeschaffung von Bussen gewisse Quoten für die Beschaffung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen im Sinne der Richtlinie einhalten, die genauen Anforderungen zur Erfüllung der Quoten werden noch durch nationales Recht festgelegt. Aus den gesetzlichen Veränderungen resultiert künftig eine Verpflichtung 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 Dieselnissen, und auch die technischen Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten müssen durch entsprechende Investitionen noch geschaffen werden. Zur Umsetzung dieser Anforderungen im Liniennetz der wupsi GmbH müssen die Qualitätsanforderungen der Direktvergabe durch die Gesellschafter angepasst und die beihilferechtskonforme Finanzierung durch Anpassung der

II/10

Vergütungsparameter sichergestellt werden. Darüber hinaus müssen Fördermittel akquiriert werden, um die Mehrkosten zumindest anteilig zu refinanzieren. Die ersten zehn batterie-elektrischen Busse werden unter Inanspruchnahme von Fördermitteln im Jahr 2022 zum Einsatz kommen.

Die Höhe des Jahresergebnisses der wupsi GmbH und des Konzerns wird auch durch die Entwicklung des Finanzergebnisses mit beeinflusst. Die RWE AG leistet für das Geschäftsjahr 2020 eine erhöhte Dividende, die das Finanzergebnis 2021 der wupsi GmbH und des Konzerns positiv beeinflussen wird. Für die Zukunft wird von einer Stabilisierung dieser Dividendenerträge ausgegangen.

Die Kursentwicklung der RWE-Aktie beeinflusst die Entwicklung der Vermögens- und Ertragslage des Konzerns. Zum 31.12.2020 konnten kursbedingt erfolgswirksame Wertzuschreibungen vorgenommen werden, um in Vorjahren vorgenommene Abschreibungen auf die bilanzierten Werte rückgängig zu machen. Die Aktien sind nunmehr wieder vollständig in Höhe der Anschaffungskosten bilanziert. Bei einem sinkenden Aktienkurs könnten jedoch auch künftig wieder Abschreibungen auf die Bilanzwerte erforderlich 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 Herausforderungen für den Konzern liegen weiterhin im Wesentlichen in der Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie, in der Planung und Umsetzung neuer Mobilitätsangebote gemeinsam mit den Gebietskörperschaften sowie in der Implementierung umweltschonender Antriebskonzepte. Die Geschäftsführung sieht den Konzern für diese Aufgaben gut gerüstet, nicht zuletzt aufgrund der nachhaltig soliden wirtschaftlichen Strukturen und der nunmehr abschließend geregelten Beauftragung durch die Gesellschafter bis Ende 2026.

Leverkusen, 2. Juni 2021

wupsi GmbH



gez. Marc Kretkowski
Geschäftsführer