

## 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 deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Krisenjahr 2009 wieder deutlich erholt. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 3,6 % gestiegen. Insbesondere die Investitionen und die Exporte haben zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Die privaten Konsumausgaben konnten dagegen erst in der zweiten Jahreshälfte wieder ein verhaltenes Wachstum verzeichnen und bewegen sich im Gesamtjahresvergleich nur um 0,4 % über dem Vorjahreswert.

Die dynamische Entwicklung der deutschen Wirtschaft zeigt sich auf dem Arbeitsmarkt nur eingeschränkt, die Zahl der Erwerbstätigen ist gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,5 % gestiegen. Bei dieser Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass die Unternehmen im Krisenjahr 2009 die Zahl der Erwerbstätigen trotz der negativen konjunkturellen Entwicklung zum Beispiel durch Nutzung der Kurzarbeit und durch Abbau von Überstunden nahezu konstant halten konnten. Die wirtschaftlichen Schwankungen der vergangenen zwei Jahre haben sich somit am Arbeitsmarkt nur eingeschränkt ausgewirkt.

#### 2.2 Entwicklung der Branche

Für den ÖPNV verzeichnet das statistische Bundesamt im Berichtsjahr einen Zuwachs der Fahrgastzahlen um 0,3 %, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) berichtet für seine Mitgliedsunternehmen von einem Fahrgastzuwachs in Höhe von 0,4 %. Diese stabile Entwicklung korrespondiert für den Berufsverkehr mit der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und für den Freizeitverkehr mit der Entwicklung der Konsumausgaben.

Im Vergleich zum bundesweiten Trend zeigt die regionale Entwicklung eine höhere Dynamik. So konnten die Unternehmen im VRS die Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % steigern.

### 2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Mit einem Fahrgastzuwachs im Linienverkehr von 1,9 % gegenüber dem Vorjahr hat sich das Kerngeschäft des KWS-Konzerns im regionalen und bundesweiten Vergleich besser entwickelt als der Branchendurchschnitt.

Die damit im Zusammenhang stehende wichtigste Erlösposition der Umsatzerlöse aus Verbundverkehren konnte um 4,1% gesteigert werden. Allerdings ist dieser Wert als vorläufig zu betrachten, da im VRS die Einnahmenaufteilung auf Basis einer im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrserhebung aktualisiert werden soll. Dem aus der Vorläufigkeit der Einnahmenaufteilung resultierenden Erlörisiko wurde durch Bildung einer Rückstellung Rechnung getragen.

Die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden sind aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen erneut gesunken, im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 %. Dagegen konnten die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten aufgrund einer Aktualisierung der individuellen Schwerbehindertenquote gesteigert werden. Insgesamt ergibt sich bei den Abgeltungsleistungen ein Zuwachs von 10,0 %.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren außerhalb des Linienverkehrs konnten gegenüber dem Vorjahr im Konzern um 13,7% gesteigert werden. Ursächlich hierfür sind ein mehrmonatiger Auftrag im Schienenersatzverkehr für die Deutsche Bahn AG sowie höhere Erlöse aus Pendelverkehren zu Fußballspielen in der BayArena, die aus der erstmals ganzjährig wirksamen Ausweitung der Stadionkapazität sowie einer höheren Anzahl von ausgetragenen Spielen resultieren. Der freigestellte Schülerverkehr ist dagegen im Konzern im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 % rückläufig.

Bei den übrigen Erlösen zeigt sich im Konzern gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs von 9,8 %. Dieser Anstieg ist insbesondere begründet in höheren Erlösen aus dem Verkauf von Dieselkraftstoff an Dritte im Rahmen von Kooperationen und an Subunternehmer. Diesen höheren Erlösen stehen jedoch auch gestiegene Einkaufspreise gegenüber.

### 2.4 Investitionen

Der Fuhrpark der KWS AG wurde im Jahr 2010 durch den Kauf von 11 neuen Fahrzeugen für den Linienverkehr modernisiert. Erstmals konnte für diese Beschaffung auch von der Stadt Leverkusen keine Fahrzeugförderung mehr in Anspruch genommen werden, so dass die Finanzierung nahezu ausschließlich durch eigene Mittel sowie ein Bankdarlehen erfolgen musste. Bei der HBB wurde erneut ein Reisebus beschafft, um den Fuhrpark auf einem kundenorientierten und wartungsarmen Stand zu halten. In beiden Konzernunternehmen wurden entsprechend ältere, nicht mehr benötigte Fahrzeuge veräußert.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2010 die Modernisierung des Betriebsleit- und Fahrzeugvertriebssystems begonnen. In einem ersten Schritt wurden neue Bordrechner für die Fahrzeuge beschafft, die insbesondere auch eine Kontrolle von elektronischen Tickets durch das Fahrpersonal ermöglichen. In weiteren Schritten wird die Leitstelle modernisiert und eine dynamische Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen implementiert.

Für das Fahrgastcenter in Opladen wird die KWS AG zusammen mit einem Kooperationspartner einen Neubau errichten. Die Fertigstellung des Gebäudes ist für das Jahr 2012 geplant. Durch diese Maßnahme soll die Attraktivität des Fahrgastcenters erhöht und der für den bisherigen Standort anfallende Mietaufwand eingespart werden.

## 2.5 Direktvergabe und tarifvertragliche Absicherung

Im Berichtsjahr wurden sowohl im Aufsichtsrat der KWS AG als auch in den zuständigen Gremien der Gesellschafter (Stadtrat bzw. Kreistag) Beschlüsse zur vorzeitigen Verlängerung der derzeit bis Ende 2016 abgeschlossenen Inhouse-Vereinbarung auf Basis der Direktvergabe-Möglichkeiten der EU-Verordnung 1370/2007 gefasst. Diese Entscheidungen stehen im Zusammenhang mit dem Abschluss einer Beschäftigungssicherungsvereinbarung zum bei der KWS AG angewendeten Spartenarbeitsvertrag.

Die Beschäftigungssicherungsvereinbarung gewährt den Beschäftigten einen Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen und sieht auch wieder Neueinstellungen im Fahrdienst der Muttergesellschaft vor. Wesentlicher Vorteil für das Unternehmen ist, dass diese Neueinstellungen zu abgesenkten tariflichen Bedingungen vorgenommen werden können, die sich nahezu auf dem Wettbewerbsniveau im nordrhein-westfälischen ÖPNV-Markt bewegen.

Da die aktuelle Rechtsprechung zu den von der EU-Verordnung 1370/2007 vorgesehenen Direktvergabe-Möglichkeiten noch Rechtsunsicherheiten offenbart und insbesondere die Umsetzung der Verordnung in das nationale Personenbeförderungsrecht noch nicht erfolgt ist, wurde in Abstimmung mit den Gesellschaftern beschlossen, die bestehende Inhouse-Vereinbarung, die Bestandsschutz genießt, zunächst fortzuführen. Sobald Rechtssicherheit in den bislang noch strittigen Punkten hergestellt ist, soll eine Umstellung auf die Direktvergabe gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 erfolgen.

## 3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

### 3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 612 T€ auf 55.905 T€ und im Konzern um 678 T€ auf 53.396 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist, bedingt durch die Investitionstätigkeit, bei der KWS AG um 2.138 T€ auf 51.824 T€ und im Konzern um 2.201 T€ auf 49.259 T€ angestiegen. Das Umlaufvermögen ist dagegen gesunken, bei der KWS AG um 1.526 T€ auf 4.081 T€ und im Konzern um 1.523 T€ auf 4.137 T€. Neben geringeren Steuererstattungsansprüchen aufgrund einer Reduzierung der Erlöse aus RWE-Dividenden wirkt sich hier insbesondere das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) aus. Die vom Unternehmen im Zusammenhang mit der Insolvenzsicherung von Altersteilzeitguthaben gehaltenen Wertpapiere sind danach nicht mehr als Vermögen zu bilanzieren, sondern mit der Altersteilzeitrückstellung zu saldieren.

Das Eigenkapital der KWS AG hat sich aufgrund der anteiligen Ausschüttung des Bilanzgewinns des Jahres 2009 verringert. Die Eigenkapitalquote ist in diesem Zusammenhang von 78,2 % auf 71,6 % gesunken. Im Konzern zeigte sich eine vergleichbare Entwicklung, die zu einer Verringerung der Eigenkapitalquote von 76,8 % auf 69,8 % führte. Erhöht haben sich die Rückstellungen, insbesondere für die Einnahmenaufteilung im VRS, und die Verbindlichkeiten, insbesondere gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Finanzierung der Fahrzeuginvestition.

### 3.2 Finanzlage

Bedingt durch den Anstieg der Kontokorrentverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten hat sich der Finanzmittelfonds zum 31.12.2010 von -0,8 Mio. € auf -1,2 Mio. € verringert. Die Ursache für diese Entwicklung liegt zum einen in der Investitionstätigkeit und zum anderen in der überdurchschnittlichen Ausschüttung des Bilanzgewinns aus dem Jahr 2009 an die Gesellschafter.

### 3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Konzerns haben sich um 5,3 % gegenüber dem Vorjahr erhöht. Zu diesem positiven Ergebnis haben sowohl der Linienverkehr mit den Verkehrserlösen aus Verbundverkehren und den Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden und Schwerbehinderten als auch die sonstigen Verkehre beigetragen. Die Umsatzerlöse der KWS AG fallen aufgrund der darin enthaltenen Verrechnungen mit der HBB höher aus als im Konzern. Hier belief sich der Anstieg gegenüber dem Vorjahr auf 5,7%.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (KWS AG: -1,6 %, Konzern: +4,8 %) unterlagen im Wesentlichen einmaligen Schwankungen aufgrund außerordentlicher Effekte, z.B. im Jahr 2010 durch Zuschreibungen zu Wertpapieren, die zur Insolvenzsicherung von Altersteilzeitguthaben gehalten werden, oder im Jahr 2009 durch Erträge aus der Auflösung eines Sonderpostens im Zusammenhang mit der Veräußerung von betrieblich nicht mehr benötigten Grundstücken, die jedoch nur im Einzelabschluss der KWS AG enthalten waren.

Auf der Aufwandsseite hat sich im Jahr 2010 die stark steigende Entwicklung des Dieselpreises sowohl direkt in den Bezugskosten für Hilfs- und Betriebsstoffe als auch indirekt in den Aufwendungen für bezogene Fahrleistungen niedergeschlagen. Der Materialaufwand ist dementsprechend um 4,6 % (KWS AG) bzw. 4,8 % (Konzern) gestiegen.

Der Anstieg des Personalaufwandes um 2,3 % bei der KWS AG bzw. 2,7 % im Konzern ist insbesondere auf die Fortschreibung der Entgelttarife sowie auf gestiegene Aufwendungen für Altersteilzeit und Altersversorgung zurückzuführen. So ist etwa das Sanierungsgeld der Zusatzversorgungskasse für die tarifliche Altersversorgung der Beschäftigten der KWS AG zum 01.01.2010 angehoben worden.

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 12,9 % im Konzern bzw. um 13,4 % bei der KWS AG gestiegen.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus den zwischenzeitlich vorgelegten vorläufigen Ergebnissen der im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrserhebung im VRS. Bei einer rückwirkenden Anwendung der Ergebnisse ab dem Jahr 2009 müsste die KWS AG etwa 2,6 Mio. € an andere Unternehmen im VRS zurückzahlen. Für dieses Risiko wurde die bereits im Jahr 2009 gebildete Rückstellung entsprechend aufgestockt.

Das Finanzergebnis des Konzerns hat sich gegenüber dem Vorjahr um ca. 1,4 Mio. € verschlechtert. Ursache hierfür ist im Wesentlichen die gegenüber dem Jahr 2009 verringerte Dividendenausschüttung des RWE-Konzerns. Darüber hinaus waren aufgrund der Vorschriften des BilMoG im Jahr 2010 erstmals Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Bewertung von Rückstellungen insbesondere für Altersteilzeit separat

auszuweisen. In dem Finanzergebnis der KWS AG ist zusätzlich zu den Beträgen aus dem Konzernabschluss insbesondere das Beteiligungsergebnis der HBB enthalten, das sich nahezu auf Vorjahresniveau bewegte.

Zu den Erträgen aus Dividendenausschüttungen des RWE-Konzerns ist anzumerken, dass diese Erträge bis zur erforderlichen Höhe auf den Zuschussbetrag des Rheinisch-Bergischen Kreises zum Verkehrsergebnis angerechnet und übersteigende Beträge im Rahmen der Ergebnisverwendung an die Gesellschafter ausgeschüttet werden. Diese übersteigenden Beträge stehen dem Konzern somit nicht dauerhaft zur Verfügung.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der KWS AG, der im Wesentlichen durch die vergleichsweise hohen Erträge aus Finanzanlagen (4.700 T€, Vorjahr 6.016 T€) geprägt ist, betrug 1.798 T€ (Vorjahr: AG 5.221 T€, Konzern 4.948 T€).

Der von den Gesellschaftern abzudeckende Zuschussbedarf hat sich im Berichtsjahr erhöht. Ursache hierfür ist die Belastung aus der Rückstellung für die VRS-Einnahmenaufteilung der Jahre 2009 und 2010. Ohne diesen Sondereffekt hätte sich aus dem operativen Geschäft eine Reduzierung des Zuschussbedarfs gegenüber dem Vorjahr um weitere 0,8 Mio. € ergeben.

### 3.4 Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

### 4. Prognosebericht

Die bereits im Jahr 2010 zu verzeichnenden Entwicklungen beim Materialaufwand und bei den Abschreibungen werden sich auch in der Zukunft fortsetzen und voraussichtlich zu einer Erhöhung des Zuschussbedarfs seitens der Gesellschafter führen. Darüber hinaus werden sich die Ergebnisse aus der VRS-Verkehrserhebung voraussichtlich negativ auf die Entwicklung der Umsatzerlöse auswirken, wenn auch die Höhe der Auswirkungen noch nicht endgültig abgeschätzt werden kann.

Im Bereich des Personalaufwandes ist für das Jahr 2011 aufgrund der vorliegenden Tarifabschlüsse für die Konzernunternehmen von einer moderaten Kostensteigerung auszugehen. Das Zinsniveau wird konjunkturbedingt voraussichtlich wieder leicht steigen und somit die Finanzierungskosten für anstehende Investitionen erhöhen.

### 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 deutsche Wirtschaft ist schwungvoll in das Jahr 2011 gestartet. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt im ersten Quartal um 5,2 % gestiegen, insbesondere getrieben durch Investitionen und Konsumausgaben. Diese

positive Entwicklung bietet Chancen für eine stabile bis steigende Umsatzentwicklung sowohl im Linienverkehr der KWS AG als auch im Gelegenheitsverkehr der HBB.

Negative Auswirkungen der konjunkturellen Entwicklung könnten sich jedoch auf der Kostenseite zeigen, da die wirtschaftliche Belebung mit weiterhin deutlich ansteigenden Preisen für Dieselkraftstoff einhergeht. Zum Ende des ersten Quartals 2011 lag der Preis bereits um 19,5 % über dem Vorjahreswert.

Auf der Ertragsseite besteht ein erhebliches Risiko aufgrund der Ergebnisse der Verkehrserhebung im VRS. Zum einen muss hier nach derzeitiger Beschluss- und Ergebnislage mit Rückzahlungen für die Jahre 2009 und 2010 gerechnet werden. Hierfür wurden Rückstellungen gebildet. Der voraussichtlich reduzierte Einnahmenanspruch wird jedoch auch Basis sein für die Fortschreibung der Einnahmen in den Folgejahren, so dass hier mit einer Absenkung des Erlösniveaus gerechnet werden muss, die auch durch die prognostizierten konjunkturellen Erlössteigerungen kurzfristig nicht kompensiert werden kann.

Im Bereich der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden, die bis zum Jahr 2010 nach der Regelung in § 45a PBefG gewährt wurden, bestehen aufgrund einer geänderten rechtlichen Grundlage nunmehr gute Chancen, den in den vergangenen Jahren zu verzeichnenden kontinuierlichen Rückgang der Fördermittel zu stoppen. Durch die Aufnahme des § 11a in das ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen ist nunmehr ein Finanzvolumen für die Finanzierung von Auszubildenden zweckgebunden festgeschrieben worden. Dieses muss zu einem festgelegten Anteil an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet werden. Nach vorliegenden Modellrechnungen wird die KWS AG ihre Erträge in diesem Bereich aufgrund der Neuregelung halten bzw. ab dem Jahr 2012 sogar leicht steigern können.

Bedingt durch die im Jahr 2010 ermittelte höhere Schwerbehindertenquote werden sich die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten zunächst positiv entwickeln. Allerdings werden die Ergebnisse der VRS-Verkehrserhebung 2009 den quotenbedingten Anstieg der Fördermittel abschwächen, da die Einnahmenezuschuss neben der Schwerbehindertenquote die Basis für die Berechnung der Ausgleichsleistungen darstellt. Risiken hinsichtlich der Entwicklung der Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte bestehen wieder ab dem Jahr 2012, wenn eine Neuerhebung der Quote erfolgen muss.

Auf der Aufwandsseite stellt sich neben der Entwicklung des Dieselpreises insbesondere das Risiko steigender Personalaufwendungen. Für die Entgelttarife der KWS AG und der HBB stehen zum 01.03.2012 wieder Neuverhandlungen an, deren Ergebnis noch nicht abgeschätzt werden kann. Da die Tarifverhandlungen bundesweit einheitlich geführt werden, bestehen für den Konzern keine Möglichkeiten, direkten Einfluss auf das Verhandlungsergebnis zu nehmen.

In Bezug auf die zum 03.12.2009 in Kraft getretene EU-Verordnung 1370/2007, die beihilfe- und vergaberechtliche Fragestellungen im Bereich des ÖPNV regelt, zeigen sich im Zuge aktueller Rechtsprechung auch weiterhin juristische Unsicherheiten bei der Auslegung der Verordnung. Nicht zuletzt ist dies auch dadurch verursacht, dass die nationalen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes noch nicht an die EU-Verordnung angepasst wurden. Die seitens der KWS AG mit den Gesellschaftern abgeschlossene Inhouse-Vereinbarung genießt vor dem Hintergrund der Übergangsfristen der EU-Verordnung Bestandsschutz und sichert damit die Zuschussgewährung durch die Eigentümer bis zum Jahr 2016 ab. Somit besteht noch ein hinreichender Übergangszeitraum für die KWS AG, um gemeinsam mit den Eigentümern die Umstellung der Betrauungsvereinbarung auf eine Direktvergabe gemäß der EU-Verordnung vorzubereiten.

Trotz der erfolgreich fortgesetzten Restrukturierungsanstrengungen des Konzerns wird sich der Zuschussbedarf in den kommenden Jahren voraussichtlich erhöhen. Hierfür sind insbesondere die Auswirkungen der VRS-Einnahmenaufteilung, der steigende Preis für Dieselkraftstoff und der Wegfall der Fahrzeugförderung verantwortlich. Die Fortführung eines strengen Kostenmanagements und die hohe Akzeptanz bei den Kunden stimmen jedoch zuversichtlich, dass das ÖPNV-Angebot in enger Abstimmung mit den Eigentümern auch in Zukunft auf dem bisherigen Niveau erhalten werden kann.

Leverkusen, 17. Mai 2011

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

Marc Kretkowski  
Vorstand