

Zusammengefasster Lagebericht und Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

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 Kooperationspartnerin 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 Bruttoinlandsprodukt ist im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr preis- und kalenderbereinigt um 0,2 % gesunken. Damit war die Wirtschaftsleistung im zweiten Jahr in Folge rückläufig. Insbesondere die Investitionstätigkeit ist angesichts der unsicheren Zukunftsperspektiven abgeflaut, und auch die Exporte haben sich vor dem Hintergrund der geopolitischen Krisen verringert. Lediglich die Konsumausgaben, sowohl des privaten Sektors als auch insbesondere des Staates, haben diesen negativen Entwicklungen entgegengewirkt.

Trotz des schwierigen konjunkturellen Umfeldes hat sich der Arbeitsmarkt erneut positiv entwickelt. Die Zahl der Erwerbstätigen lag mit 46,1 Millionen im Jahresdurchschnitt um 0,2 %

über dem Vorjahreswert. Die Dynamik des Anstiegs hat sich jedoch gegenüber den Vorjahren mit Ausnahme der Corona-Jahre deutlich verlangsamt. Zuwächse zeigten sich ausschließlich im Dienstleistungsbereich, hier insbesondere in den Bereichen „Öffentliche Dienstleister, Erziehung, Gesundheit“ sowie „Finanz- und Versicherungsdienstleister“. Im produzierenden Gewerbe, im Baugewerbe sowie in der Land- und Forstwirtschaft war die Beschäftigung dagegen rückläufig.

2.2 Entwicklung der Branche

Im Jahr 2024 ist die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV nach Angaben des statistischen Bundesamtes um 5 % gestiegen, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen gibt den Fahrgastanstieg für das Jahr 2024 mit 4 % gegenüber dem Vorjahr an. Neben dem wieder steigenden Mobilitätsgeschehen nach Abklingen der Corona-Pandemie ist diese Entwicklung insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 zu betrachten, das gemäß den Ergebnissen der bundesweiten Marktforschung zu einem Nachfrageanstieg im ÖPNV geführt hat. Das Ticket wurde im Kalenderjahr 2024 erstmals ganzjährig angeboten und zum Sommersemester 2024 um eine Variante als Deutschland-Semesterticket ergänzt.

Im Liniennahverkehr mit Bussen melden sowohl das statistische Bundesamt als auch der VDV einen Anstieg um 4 % gegenüber dem Vorjahr. Allerdings ist dieser Wert möglicherweise auch weiterhin unterzeichnet, da die zumeist lokal bzw. regional verkehrenden Busunternehmen aufgrund des Vertriebs des Deutschlandtickets auch über bundesweite Plattformen nicht über vollständige Verkaufszahlen verfügen, und weil dort auch seltener automatische Fahrgastzählgeräte zum Einsatz kommen, mit denen die tatsächliche Nutzungshäufigkeit des Deutschlandtickets verifiziert werden kann. Diese Effekte beeinträchtigen die Aussagekraft der statistischen Fahrgastzahlen insbesondere im Busverkehr.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die Auftragslage im Linienverkehr der wupsi GmbH hat sich in 2024 gegenüber dem Vorjahr bezogen auf die Fahrplankilometerleistung um 4,6 % erhöht. Die Leistungsausweitungen wurden im Rahmen eines Förderprojektes des BMDV umgesetzt. Aufgrund des Mangels an Fachkräften auf dem Arbeitsmarkt für Fahrpersonal erfolgte die Umsetzung zeitlich verzögert und in geringerem Ausmaß als geplant. Aus demselben Grund mussten auch im Bestandsverkehr Angebotsoptimierungen vorgenommen werden.

Die aus den Verkaufszahlen abgeleitete Nachfrageentwicklung im Linienverkehr der wupsi GmbH liegt mit einem Anstieg von 7,7 % gegenüber dem Vorjahr über dem Branchendurchschnitt im Busverkehr. Zudem konnte das Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 nahezu wieder erreicht werden. Unterschiedliche Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten im Zusammenhang mit dem zum 1. Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket sind dabei gemäß der Empfehlung des Branchenverbandes VDV berücksichtigt. Allerdings sind auch diese Werte wie die bundesweiten Vergleichswerte aufgrund der allgemeinen statistischen Ungenauigkeiten nur eingeschränkt aussagekräftig.

Die im Jahresabschluss ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Verbundverkehren basieren im Jahr 2024 erstmals direkt auf den Werten der VRS-Verkehrserhebung 2018, die gegenüber der zuletzt verwendeten Verkehrserhebung 2009 niedrigere Einnahmenanteile der wupsi GmbH am VRS-Einnahmenpool bewirkt. In den Vorjahren wurde dieser negative Einnahmeneffekt aufgrund einer fehlenden Einigung zur Einnahmenabrechnung zwischen den Verkehrsunternehmen im VRS nicht unter den Umsatzerlösen aus Verbundverkehren, sondern im Rahmen von Zuführungen zur Rückstellung für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen abgebildet.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 6,7 % gesunken, unter Bereinigung von Vorjahreseffekten lag der Rückgang bei 5,7 %. Neben dem zuvor dargestellten Effekt aus der Umstellung der VRS-Einnahmenabrechnung auf die Verkehrserhebung 2018 hat auch das Deutschlandticket zu dieser Entwicklung beigetragen. Trotz der Gewinnung zusätzlicher Abonnement-Verträge hat dieses Ticket aufgrund seines vergleichsweise niedrigen Preises zu sinkenden Einnahmen geführt, die sich in 2024 erstmals ganzjährig ausgewirkt haben. Zudem ist der Preis für das Deutschlandticket im Jahr 2024 nicht angepasst worden, so dass für große Teile der Nachfrageseite keine Einnahmensteigerung erzielt werden konnte.

Für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket erhalten die Verkehrsunternehmen erlöswirksam zu vereinnahmende Ausgleichsleistungen von Bund und Land. Insbesondere aufgrund dieser Zahlungen für das Deutschlandticket haben sich die Erträge der wupsi GmbH aus Ausgleichsleistungen in 2024 mehr als verdoppelt. Bei den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten, für den Ausbildungsverkehr und für das Sozialticket haben sich die Beträge allerdings reduziert, teilweise aufgrund der Abrechnung von Vorjahren.

Die Konzernenerlöse aus sonstigen Verkehren sind um 5,1 % gewachsen. Im Gelegenheits- und Freistellungsverkehr haben sich die Umsätze um 3,5 % erhöht, und die Umsätze des Carsharing-Angebots wupsiCar sind um 5,4 % gestiegen. Die Umsätze im Fuhrparkmanagement für die Stadtverwaltung Leverkusen konnten im Zuge einer sukzessiven Ausweitung der Fahrzeugflotte um 9,7 % gesteigert werden.

Im Fahrradverleihsystem bestehend aus wupsiRad und wupsiLastenrad konnten im Jahr 2024 ca. 120.000 Ausleihen verzeichnet werden. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Anstieg um 61 %. Ursächlich für diese Entwicklung ist insbesondere, dass das System auf Basis einer Beauftragung durch die Stadt Leverkusen im Mai 2024 auf ca. 700 Fahrräder und 120 Stationen erweitert wurde.

Zur Steuerung der wupsi GmbH und des Konzerns dienen als finanzielle Leistungsindikatoren die Umsatzerlöse und das Jahresergebnis.

2.4 Investitionen

Die Investitionstätigkeit des Konzerns bezog sich im Jahr 2024 insbesondere auf die Errichtung von Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen in Vorbereitung auf die Inbetriebnahme weiterer Linienbusse mit emissionsfreien Antrieben. Zum Bilanzstichtag befanden sich die Anlagen noch im Bau. Das im Kalenderjahr 2024 abgerechnete Investitionsvolumen beläuft sich auf 5,0 Mio. EUR und wird zu 90 % durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Die Linienbusse selbst werden in 2025 in Betrieb genommen. Lediglich für die Beistellteile wurden im Berichtsjahr bereits Anzahlungen geleistet.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr ein Abschleppwagen sowie diverse PKW als Ersatzbeschaffung für Dienstfahrzeuge und Carsharing sowie für die Erweiterung des Fuhrparkmanagements für die Stadt Leverkusen beschafft. Im Rahmen von diversen Einzelmaßnahmen wurde die Betriebs- und Geschäftsausstattung erneuert, und im Zuge der Digitalisierung von Geschäftsprozessen wurde die IT-Ausstattung modernisiert.

Die HBB GmbH hat im Berichtsjahr zur Modernisierung des Fuhrparks einen Reisebus beschafft. Im Gegenzug wurden zwei ältere Fahrzeuge veräußert.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 2.654 T€ auf 82.241 T€ und im Konzern um 2.439 T€ auf 79.860 T€ verringert.

Das Anlagevermögen ist um 2.632 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 2.459 T€ im Konzern gesunken. Die Ursache hierfür liegt insbesondere im abschreibungsbedingten Rückgang des Sachanlagevermögens. Das Umlaufvermögen hat sich bei der wupsi GmbH um 22 T€ verringert und im Konzern um 20 T€ erhöht. Dabei stehen gestiegenen Forderungen einerseits geringere Vorräte und ein geringeres Guthaben bei Kreditinstituten andererseits gegenüber.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um 223 T€ erhöht. Einer um 3.076 T€ geminderten Kapitalrücklage steht ein um 3.299 T€ verringerter Bilanzverlust gegenüber. Die Entwicklung der Kapitalrücklage resultiert aus den Einzahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von 17.706 T€, gemindert um die von der Gesellschafterversammlung beschlossenen Entnahmen in Höhe von 20.782 T€ zur Abdeckung des Bilanzverlustes des Vorjahres und zur Gewinnausschüttung an die Gesellschafter im Zusammenhang mit RWE-Dividenden-Erträgen. Die Veränderung des Bilanzverlustes ergibt sich aus dem Jahresfehlbetrag 2024 vermindert um den Ausgleich des

Bilanzverlustes 2023 durch die Entnahme aus der Kapitalrücklage. Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 60,7 %, im Konzern liegt sie bei 59,1 %.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 699 T€ und im Konzern um 652 T€ verringert. Der Rückgang resultiert insbesondere aus der Inanspruchnahme bzw. Auflösung von Rückstellungen für die Umstellung der VRS-Jahresabrechnungen 2022 und 2023 auf die Verkehrserhebung 2018. Gegenläufig dazu wurde eine Rückstellung gebildet für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aufgrund der Vorläufigkeit der Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket.

Die Verbindlichkeiten haben sich ebenfalls verringert, bei der wupsi GmbH um 2.178 T€ und im Konzern um 2.010 T€. Der Rückgang resultiert insbesondere aus niedrigeren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund planmäßiger Darlehenstilgungen.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht reduziert und belief sich zum Bilanzstichtag auf 12.282 T€ bei der wupsi GmbH bzw. auf 12.582 T€ im Konzern. Der positive Saldo resultiert u.a. aus überhöhten Abschlagszahlungen der Gesellschafter im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, die in Folgejahren verrechnet werden, sowie aus weiterhin bestehenden Verzögerungen bei der Umstellung der VRS-Jahresabrechnungen auf die Verkehrserhebung 2018, für die in Vorjahren entsprechende Rückstellungen gebildet wurden. Zudem haben zeitliche Verzögerungen im Rahmen von Investitionsprojekten zu der stichtagsbezogenen Höhe der liquiden Mittel beigetragen, die voraussichtlich im Folgejahr abgebaut wird.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind im Konzern um 22,8 % auf 51.159 T€ angestiegen. Darin kommt insbesondere die Entwicklung des Linienverkehrs mit dem deutlichen Anstieg der Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket einerseits bei gleichzeitig rückläufiger Entwicklung der Verkehrserlöse aus Verbundverkehren andererseits zum Ausdruck. Die im Einzelabschluss der wupsi GmbH zu verzeichnende Erhöhung der Umsatzerlöse um 21,9 % auf 60.532 T€ ist durch konzerninterne Verrechnungen für die Fahrzeugvermietung an die HBB GmbH beeinflusst. Aufgrund der o. g. Entwicklungen liegen die Umsatzerlöse bei der wupsi GmbH und auch auf Konzernebene oberhalb der Planung (wupsi GmbH: 53.560 T€, Konzern: 43.920 T€).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind bei der wupsi GmbH um 7,4 % und im Konzern um 6,4 % gesunken. Wesentliche Ursache hierfür ist der Wegfall einer nur im Jahr 2023 geleisteten einmaligen Zahlung des Landes NRW an die Verkehrsunternehmen zur Kompensation gestiegener Energiekosten im Zuge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine. Dagegen konnten für die Leistungsausweitung im Linienverkehr aus dem Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV höhere Fördermittel des BMDV vereinnahmt sowie

höhere Erlöse aus der Auflösung von Rückstellungen für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen an den VRS und den Haftpflichtverband erzielt werden.

Der Materialaufwand ist um 16,1 % bei der wupsi GmbH und um 17,3 % im Konzern gestiegen. Wesentliche Ursachen hierfür sind einerseits eine gestiegene Leistungsvergabe an Subunternehmer im Linienverkehr im Zuge der Leistungserweiterung sowie andererseits die überdurchschnittliche Anpassung der Subunternehmervergütungssätze aufgrund eines vergleichsweise hohen Entgelttarifabschlusses im privaten Omnibusgewerbe.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 6,3 % bei der wupsi GmbH bzw. 8,4 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung überdurchschnittlicher tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen sowie aus der Nachbesetzung offener Stellen.

Die Abschreibungen sind aufgrund der moderaten Investitionstätigkeit im Berichtsjahr bei der wupsi GmbH um 7,8 % und im Konzern um 7,6 % gesunken.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 5,8 % bei der wupsi GmbH und um 5,9 % im Konzern unter dem jeweiligen Vorjahreswert. Zum einen haben sich die in Vorjahren im Rahmen von Förderprojekten überdurchschnittlich gestiegenen Beratungs- und Werbekosten wieder verringert, und zum anderen konnten die Zuführungen zur Rückstellung für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen bezüglich Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen vermindert werden.

Das Finanzergebnis wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Bezogen auf diese Anteile konnten im Jahr 2024 Dividendenerträge in Höhe von 1.343 T€ erzielt werden. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 1.195 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 1.981 T€.

Der Jahresfehlbetrag des Konzerns und der wupsi GmbH beläuft sich auf 16.275 T€. Er resultiert aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemindert um das positive Finanzergebnis. Der Jahresfehlbetrag hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3.299 T€ verringert, insbesondere aufgrund der zu verzeichnenden Entwicklung der Erträge im Linienverkehr. Der Jahresfehlbetrag des Konzerns und der wupsi GmbH liegt damit deutlich niedriger als das geplante Jahresergebnis von -27.757 T€.

4. Prognosebericht

Die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2025 ff wird wesentlich durch die Auswirkungen externer Rahmenbedingungen beeinflusst und unterliegt daher gewissen Unsicherheiten.

Die Ertragsseite wird besonders geprägt durch die weitere Entwicklung des Deutschlandtickets. Dessen Fortführung scheint entsprechend dem Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung zwar gesichert. Allerdings steht diese Maßnahme unter einem Finanzierungsvorbehalt, und zudem ist auch bei einer Fortführung die Höhe der zu erwartenden Zahlungsflüsse sowie deren Verteilung auf die Verkehrsunternehmen noch nicht

abschließend geregelt. Dies bezieht sich sowohl auf die Einnahmenaufteilung als auch auf die Berechnung der Ausgleichsleistungen.

Die Prognose der künftigen Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen basiert auf den inzwischen stabilen monatlichen Verkaufs- und Zuscheidungsergebnissen des Jahres 2024, sowie auf den bereits bekannten Preisanpassungen zum 01.01.2025 in Höhe von 9 EUR pro Deutschlandticket sowie 5,9 % im VRS-Tarif. Für die Folgejahre wurden sowohl für das Deutschlandticket als auch für den VRS-Tarif kontinuierliche jährliche Preisanpassungen unterstellt, um den zu erwartenden Kostensteigerungen Rechnung zu tragen. Abschläge für mögliche Risiken aus der Einnahmenaufteilung wurden nicht vorgenommen, im Gegenzug aber auch keine Erlössteigerungen aus Fahrgastzuwächsen berücksichtigt.

Bezüglich der Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket wurde für das Jahr 2025 letztmalig ein Ausgleich der Mindererlöse in voller Höhe auf Basis der Rettungsschirm-Systematik unterstellt. Diese impliziert, dass die Fahrgeldeinnahmen durch Ausgleichsleistungen auf das um Preissteigerungen und Angebotserweiterungen fortgeschriebene Einnahmenniveau des Jahres 2019 aufgefüllt werden. Für die Folgejahre ist der Mechanismus der Ausgleichsberechnung noch nicht bekannt, so dass für diesen Zeitraum Risikoabschläge bei der Fortschreibung der Ausgleichsleistungen berücksichtigt wurden.

Die vom Bund bereitgestellten Fördermittel aus dem Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV wurden zwar kurzfristig bis Ende April 2025 verlängert, stehen darüber hinaus jedoch nicht mehr zur Verfügung. Entsprechend den Beschlüssen der Aufgabenträger wurde der innerhalb des Projektes geförderte On-Demand-Verkehr zum 31.12.2024 eingestellt. Die Angebotsverbesserungen im Linienverkehr werden in reduziertem Umfang fortgeführt und künftig vollständig aus den kommunalen Haushalten der Gesellschafter finanziert.

Die wupsi GmbH plant für das Geschäftsjahr 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 60.453 T€ und der Konzern in Höhe von 50.793 T€.

Auf der Aufwandsseite ist auch weiterhin von steigenden Energie- und Treibstoffpreisen auszugehen. Ausgangspunkt für die Fortschreibung des Dieselpreises ist das Niveau zum Beginn des vierten Quartals 2024. Dieses wurde um die zu erwartenden preistreibenden marktbedingten und regulatorischen Entwicklungen fortgeschrieben. Durch den sukzessiven Umstieg auf alternative Antriebe kann der Anstieg der Antriebskosten gedämpft werden, weil mit zunehmender Umstellung der Flotte vergleichsweise teurer Dieselmotoren durch verbrauchsbezogenen günstigeren Strom substituiert wird. So wird im Laufe des Jahres 2025 ein Anteil von ca. 25 % der eigenen Dieselbusflotte durch batterieelektrische Fahrzeuge ersetzt.

Der Personalaufwand wird insbesondere vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels und der daraus resultierenden tariflichen Entgeltentwicklung weiter steigen, aufgrund der abgeflauten Inflation jedoch voraussichtlich nicht mehr mit der in den Vorjahren zu beobachtenden Dynamik.

Neben dem Anstieg der Personalaufwendungen bei den Konzernunternehmen führen die tariflichen Entgeltanpassungen auch zu einem Anstieg der Aufwendungen für Subunternehmerleistungen. Die Einstellung des On-Demand-Verkehrs wird dagegen zu

geringeren bezogenen Leistungen führen, da der Vertrag mit dem beauftragten Subunternehmer zum Ende des Förderzeitraums ausgelaufen ist.

Der Abschreibungs- und Zinsaufwand wird sich bedingt durch die anstehenden Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Antrieben samt Tank- und Ladeinfrastruktur sowie aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus überdurchschnittlich erhöhen. Besonders hervorzuheben ist, dass auf beiden Betriebshöfen in Leverkusen und Bergisch Gladbach erhebliche Investitionen in die Schaffung von Abstellflächen und Betriebshofinfrastruktur erforderlich sind, um das Ziel eines emissionsfrei betriebenen Fuhrparks zu erreichen.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der jährliche Zuschussbedarf für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag bis zum Jahr 2029 auf ca. 31 Mio. EUR erhöhen. Darin sind die Auswirkungen der erforderlichen Investitionen in den Aus- bzw. Neubau der Betriebshöfe auf den Abschreibungs- und Zinsaufwand aufgrund ausstehender Gremienbeschlüsse noch nicht enthalten. Nach den Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages kann der erhöhte Zuschussbedarf durch Ausgleichszahlungen der Gesellschafter gedeckt werden. Auf diesem Wege ist auch eine hinreichende Liquidität sichergestellt.

Im Geschäftsjahr 2025 wird die wupsi GmbH bzw. der Konzern durch die Vereinnahmung von RWE-Dividenden, die leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet werden, erneut ein positives Finanzergebnis erzielen. Auch für die Folgejahre wird entsprechend den Ankündigungen der RWE AG eine leicht steigende Dividendenentwicklung angenommen, die sich gleichermaßen auf die Jahresergebnisse sowie auf die daraus vorzunehmenden Gewinnausschüttungen an die Gesellschafter auswirkt.

Die wupsi GmbH und der Konzern planen für das Jahr 2025 mit einem negativen Jahresergebnis in Höhe von 24.951 T€.

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 konzernweitliches 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.

Grundlage für die Leistungserbringung der wupsi GmbH und des Konzerns ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag der Gesellschafter über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Bereich des ÖPNV sowie die auf dessen Basis von der Bezirksregierung erteilten Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der aktuelle öffentliche Dienstleistungsauftrag und die Liniengenehmigungen sind entsprechend den gesetzlichen Maximallaufzeiten bis Dezember 2026 befristet, so dass für den Folgezeitraum eine Anschlussregelung zu vereinbaren ist. In diesem Zusammenhang sind die vergabe- und

beihilferechtlichen Vorgaben zu beachten, um das Risiko von Nachprüfungsverfahren oder der Rückforderung von rechtswidrigen Beihilfen zu minimieren. Genehmigungsrechtlich besteht zudem das Risiko eigenwirtschaftlicher Anträge, die Vorrang vor einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung hätten. Die Gesellschafter haben die Vergabeabsicht an die wupsi GmbH als internen Betreiber am 12. Mai 2025 bekanntgemacht und damit die erforderlichen Verfahrensschritte für einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag und die Erteilung neuer Liniengenehmigungen fristgerecht eingeleitet. Ein erfolgreicher Abschluss des Verfahrens würde für den Konzern unternehmerische Planungssicherheit bis Ende 2036 bedeuten.

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten resultieren wesentliche Chancen und Risiken für den Konzern aus der weiteren Entwicklung des Deutschlandtickets. Gemäß der bundesweiten Marktforschung hat das Ticket seit seiner Einführung im Mai 2023 die Attraktivität und das Image des ÖPNV gesteigert und dadurch zu einer deutlichen Erhöhung der ÖPNV-Nutzung und der Abonnementquote geführt. Allerdings zeichnete sich zum Jahresende 2024 eine gewisse Marktsättigung ab. Hinzu kommen die Risiken aus den noch ungeklärten Regelungen für die bundesweite, landesweite und verbundinterne Einnahmenaufteilung, über die festgelegt wird, welche Verkehrsunternehmen welchen Anteil an den Fahrgeldeinnahmen erhalten

Darüber hinaus besteht auch bezüglich der Höhe und Nachhaltigkeit der Übernahme der Mindererlöse durch den Bund und die Länder weiterhin Unsicherheit. Zwar scheint die dauerhafte Fortführung des Ticketangebotes gemäß den Aussagen des Koalitionsvertrages der neuen Bundesregierung gesichert. Allerdings steht diese Zusage unter einem Finanzierungsvorbehalt, so dass noch keine Klarheit besteht, in welcher Höhe und nach welchem Verteilmechanismus die Ausgleichsleistungen künftig an die Verkehrsunternehmen fließen werden. Damit liegt ein erhebliches Erlösrisiko bei den Verkehrsunternehmen bzw. den in der Regel kommunalen Aufgabenträgern.

Für die wupsi GmbH sehen die Regelungen der Betrauungsvereinbarung vor, dass eine mögliche Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen oder der Ausgleichsleistungen von Bund und Land durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter kompensiert wird. Somit bestehen keine Hinweise auf eine Bestandsgefährdung des Konzerns und auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung ist als nicht überwiegend wahrscheinlich zu betrachten. Allerdings wächst vor dem Hintergrund der zunehmend knappen kommunalen Haushalte das Risiko, dass zur Verringerung der Ausgleichszahlungen der Gesellschafter Abbestellungen von ÖPNV-Leistungen vorgenommen werden könnten. Dies würde die Erreichung der Ziele der Mobilitätswende gefährden.

Ein weiteres Risiko bezogen auf die Erreichung der klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor liegt im zunehmenden Fachkräftemangel. Bereits in der Vergangenheit konnte die wupsi GmbH Maßnahmen für einen Ausbau des ÖPNV-Angebots nicht wie geplant umsetzen, weil die hierfür erforderlichen Fahrpersonalstellen im Konzern nicht vollständig besetzt werden konnten. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wird künftig ggf. sogar schon der reine Erhalt des ÖPNV-Angebotes zu einer Herausforderung, weil im Zuge der Verrentung geburtenstarker Jahrgänge nicht genügend Fahrpersonal zur Verfügung stehen

könnte. Zwar kann dem durch Attraktivierung der Tarif- und Entgeltbedingungen in gewissem Maße entgegengewirkt werden, jedoch führt dies über steigende Entgelte oder sinkende Produktivität wiederum zu steigenden Kosten. Sollten diese aus den kommunalen Haushalten nicht getragen werden können, müssten ebenfalls Leistungen reduziert werden.

Der Fachkräftemangel betrifft zunehmend auch die administrativen Bereiche, so dass offene Personalstellen im Einzelfall nicht zeitnah und in der erforderlichen Qualität besetzt werden können. Um dem daraus resultierenden Risiko einer Störung der Geschäftsprozesse zu begegnen, sollen künftig in noch stärkerem Maße Chancen für eine Prozessoptimierung durch Maßnahmen zur Digitalisierung und durch den Einsatz künstlicher Intelligenz genutzt werden.

Im Sinne der Nachhaltigkeitsziele besteht ein großes Potenzial für die Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen in der Umstellung des Fuhrparks auf emissionsfreie Antriebe wie Strom oder Wasserstoff. Dies korrespondiert mit der europäischen Vorgabe, dass ab 2035 ausschließlich emissionsfreie Stadtbusse neu zugelassen werden dürfen, und dass bis dahin die Quoten aus der europäischen Clean-Vehicles-Directive bzw. aus dem nationalen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz für den sukzessiven Hochlauf des Anteils an Neufahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben zu beachten sind. Die wupsi GmbH wird im Jahr 2025 den Anteil der emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge durch Neubeschaffungen im Rahmen von Förderprojekten auf etwa ein Drittel des eigenen Linienbus-Fuhrparks erhöhen.

Allerdings sind solche Fahrzeuge in der Anschaffung deutlich teurer als Dieselse, und sowohl der Bund als auch das Land Nordrhein-Westfalen haben Förderprogramme für die Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen mittlerweile eingestellt. Dies bedeutet, dass die Mehrkosten für die Beschaffung solcher Fahrzeuge künftig komplett aus den kommunalen Haushalten und über den Kapitalmarkt finanziert werden müssen. Der damit verbundene Finanzierungsbedarf kann dann nicht mehr in den Erhalt oder den Ausbau des Leistungsangebotes investiert werden. Alternativ müssten Investitionsplanungen gestreckt werden mit der Konsequenz, dass Reduktionsziele für klimaschädliche Emissionen erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden.

Um emissionsfreie Fahrzeugflotten betreiben zu können, sind erhebliche Investitionen in die Betriebshöfe erforderlich, da die Unterbringung der Ladeinfrastruktur und geänderte Abstellkonzepte den Flächenbedarf erhöhen. Zudem muss auch die Werkstattausrüstung an die neuen Antriebskonzepte angepasst werden. Ein weiterer erheblicher Platzbedarf resultiert daraus, dass in den letzten Jahren im Zuge der Übernahme von Verkehren und der Ausweitung des Fahrplanangebotes im Rahmen der Mobilitätswende der Fuhrpark und der Personalbestand stark ausgeweitet wurden. Bislang wird dieser zusätzliche Platzbedarf über Ausweichstandorte sowohl für die Fahrzeugabstellung als auch für Büroflächen abgedeckt. Zur Vermeidung der damit verbundenen Mietaufwendungen und zur Optimierung der betrieblichen Abläufe sollen diese Standorte perspektivisch wieder zusammengeführt werden. Bei der wupsi GmbH müssen in den nächsten Jahren beide Hauptstandorte in Leverkusen und Bergisch Gladbach entsprechend um- bzw. ausgebaut werden. Aufgrund des hohen Investitionsvolumens und des Risikos steigender Bau- und Finanzierungskosten sind

aus Sicht der Gesellschaft entsprechende Vereinbarungen mit den Gesellschaftern zur Umsetzung und Finanzierung dieser Projekte zu treffen.

Die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns wird auch durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Aktien beeinflusst. Die daraus resultierenden Dividendenausschüttungen, werden für die Zukunft entsprechend den Ankündigungen der RWE AG mit leicht steigenden Beträgen angenommen. Die Anteile selbst sind zum 31.12.2024 aufgrund der nachhaltigen Kursentwicklung weiterhin zu Anschaffungskosten bilanziert, bei einem dauerhaft sinkenden Aktienkurs könnten jedoch künftig wieder Abschreibungen auf die Bilanzwerte erforderlich sein. Durch die Vereinbarungen mit den Gesellschaftern ist sichergestellt, dass sich die in Zusammenhang mit den RWE-Aktien zu verzeichnenden Effekte nicht zugunsten oder zulasten des Verkehrsgeschäftes auswirken.

Die inhaltlichen Schwerpunkte in den kommenden Jahren liegen für den Konzern im Erhalt und in der Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes sowie in der Implementierung umweltschonender Antriebskonzepte. Als besondere Herausforderung zeigt sich dabei die Knappheit personeller und finanzieller Ressourcen bei gleichzeitig erheblichem Finanzierungsbedarf. Die Geschäftsführung sieht den Konzern für diese Aufgaben vor dem Hintergrund der nachhaltig soliden wirtschaftlichen Produktionsstrukturen gut gerüstet. Sie wird auch weiterhin Potenziale zur Erlös- und Kostenoptimierung konsequent nutzen, um den Zuschussbedarf für die Gesellschafter dauerhaft in einem vertretbaren Rahmen zu halten.

Leverkusen, den 28. Mai 2025

wupsi GmbH

gez. Marc Kretkowski

Geschäftsführer