

Zusammengefasster Lagebericht und Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

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 2025 gegenüber dem Vorjahr preis- und kalenderbereinigt um 0,4 % gestiegen. Damit ist die Wirtschaftsleistung erstmals nach zwei Rezessionsjahren wieder leicht gewachsen. Zur positiven Entwicklung trugen insbesondere die privaten und staatlichen Konsumausgaben bei. Die Investitionstätigkeit entwickelte sich insbesondere im Bereich der Bau- und Ausrüstungsinvestitionen weiterhin schwach, lediglich im Bereich der sonstigen Anlagen (z.B. Software, Forschung und Entwicklung) zeigten sich positive Impulse. Die Exporte konnten vor dem Hintergrund zahlreicher Handelskonflikte und geopolitischer Krisen keine nachhaltigen Wachstumsimpulse entfalten. Insgesamt ist die konjunkturelle Entwicklung des Jahres 2025 eher als Stabilisierung denn als echter Aufschwung zu bewerten.

Analog zum konjunkturellen Umfeld hat sich auch der Arbeitsmarkt im Jahr 2025 stabil entwickelt. Die Zahl der Erwerbstätigen lag mit 46,0 Millionen im Jahresdurchschnitt nur

geringfügig unter dem im Vorjahr erzielten bisherigen Höchstwert. Damit ist jedoch der seit vielen Jahren zu beobachtende Anstieg bei den Beschäftigtenzahlen, der bereits in den Vorjahren an Dynamik verloren hatte, zum Erliegen gekommen. Beschäftigungszuwächse zeigten sich wie schon im Vorjahr 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 erneut rückläufig.

2.2 Entwicklung der Branche

Die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV hat sich stabil entwickelt. Während das Statistische Bundesamt von unveränderten Zahlen gegenüber dem Jahr 2024 ausgeht, gibt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einen leichten Fahrgastanstieg für das Jahr 2025 in Höhe von 1 % an. Für den Bereich der Busverkehre geht jedoch auch der VDV von einem Nullwachstum aus. In den allenfalls geringfügig gestiegenen Werten zeigt sich, dass die Nachholeffekte nach dem Abklingen der Corona-Pandemie und die Nachfrageimpulse durch die Einführung des Deutschlandtickets aufgezehrt sind und weiteres Fahrgastwachstum voraussichtlich nur durch einen Ausbau des Angebotes zu erreichen sein wird.

Sowohl das Statistische Bundesamt als auch der VDV weisen auf eine statistische Unsicherheit bei den angegebenen Zahlen hin. Da aufgrund des Vertriebs des Deutschlandtickets auch über bundesweite Plattformen die zumeist lokal bzw. regional verkehrenden Busunternehmen 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, ist die Aussagekraft der statistischen Fahrgastzahlen insbesondere im Busverkehr beeinträchtigt. Die angegebenen Zahlen sind in diesem Bereich tendenziell unterzeichnet.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die Auftragslage im Linienverkehr der wupsi GmbH hat sich in 2025 gegenüber dem Vorjahr bezogen auf die Fahrplankilometerleistung um 2,2 % verringert. Die in den Vorjahren unter Nutzung von Fördermitteln durchgeführten Leistungsausweitungen mussten aufgrund des Auslaufens der Förderung oder schwacher Kundenakzeptanz teilweise wieder zurückgenommen werden.

Die aus den Verkaufszahlen abgeleitete Nachfrageentwicklung im Linienverkehr der wupsi GmbH zeigt gegenüber dem Vorjahr analog zum Branchentrend unveränderte Werte. Bei der Bewertung dieser Zahlen ist die vom Statistischen Bundesamt und vom VDV genannte statistische Unsicherheit aus dem Verkauf des Deutschlandtickets über bundesweite Plattformen ebenfalls zu berücksichtigen. Für die Zukunft ist geplant, die Nachfrageentwicklung anhand von Daten aus einem automatischen Fahrgastzählsystem zu ermitteln, um zu belastbareren Aussagen zu kommen. Die Vollausstattung des Fuhrparks mit entsprechender Sensorik wurde zum Jahreswechsel 2025/2026 abgeschlossen.

Die im Jahresabschluss ausgewiesenen Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 29,7 % gestiegen, unter Bereinigung von Vorjahreseffekten lag der Anstieg bei 22,8 %. Der überdurchschnittliche Anstieg für das Jahr 2025 resultiert insbesondere aus der von Bund und Ländern beschlossenen Preiserhöhung für das Deutschlandticket von 49 EUR auf 58 EUR zum 01.01.2025, dies entspricht einem Anstieg um 18,4 %. Zusätzlich wurde ab dem Monat September 2025 die zweite Stufe der bundesweiten Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket gestartet. Nachdem in der ersten Stufe die Einnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets noch dem jeweiligen verkaufenden Unternehmen zugeordnet und über die jeweils regionale Einnahmenaufteilung auf die dort verkehrenden Unternehmen verteilt worden sind, erfolgt nunmehr eine Zuordnung der Einnahmen über die Postleitzahl des Fahrgastes und sodann eine Verteilung der Einnahmen innerhalb der regionalen Einnahmenaufteilung. Über das Postleitzahlenmodell fließen deutlich mehr Fahrgeldeinnahmen in den VRS-Raum als bisher, so dass auch dieser Effekt zu einem Anstieg der Fahrgeldeinnahmen für die wupsi GmbH geführt hat. Zudem konnten unter den periodenfremden Erlösen aufgrund einer Aktualisierung der Abrechnungsparameter zusätzliche Fahrgeldeinnahmen aus der VRS-Jahresabrechnung 2024 in Höhe von ca. 1,8 Mio. EUR vereinnahmt werden. Diese Einnahmen fehlten entsprechend im Vergleichswert des Vorjahres.

Für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket erhalten die Verkehrsunternehmen erlöswirksam zu vereinnahmende Ausgleichsleistungen von Bund und Land. Da die Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket aus den zuvor genannten Gründen überdurchschnittlich gestiegen sind, zeigt sich bei den Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen im Gegenzug ein überdurchschnittlicher Rückgang um 23,6 %, der jedoch zumindest anteilig durch periodenfremde Nachzahlungen aus der Spitzabrechnung der Deutschlandticket-Ausgleichsleistungen für das Jahr 2023 kompensiert werden konnte. Bei den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten und für das Sozialticket haben sich die Beträge erhöht, teilweise aufgrund der Abrechnung von Vorjahren. Die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr haben sich dagegen rückläufig entwickelt. Insgesamt sind die Erträge aus Ausgleichsleistungen inkl. Vorjahreseffekten um 11,7 % gesunken.

Die Konzernerlöse aus sonstigen Verkehren sind um 5,3 % gewachsen. Im Gelegenheits- und Freistellungsverkehr haben sich die Umsätze im Zusammenhang mit einer Verkleinerung des Reisebus-Fuhrparks um 2,8 % verringert. Die Umsätze des Carsharing-Angebots wupsiCar sind im Zusammenhang mit einer Preisanpassung um 20,1 % gestiegen. Die Umsätze im Fuhrparkmanagement für die Stadtverwaltung Leverkusen konnten im Zuge einer sukzessiven Ausweitung der Fahrzeugflotte um 7,8 % gesteigert werden.

Im Fahrradverleihsystem bestehend aus wupsiRad und wupsiLastenrad konnten im Jahr 2025 ca. 220.000 Ausleihen verzeichnet werden. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Anstieg um 75 %. Ursächlich für diese Entwicklung ist insbesondere die auf Basis einer Beauftragung durch die Stadt Leverkusen umgesetzte Erweiterung des Systems auf ca. 700 Fahrräder und 120 Stationen im Juni 2024, die sich im Jahr 2025 erstmals ganzjährig ausgewirkt hat.

Die Umsatzerlöse und das Jahresergebnis dienen als finanzielle Leistungsindikatoren zur Steuerung der wupsi GmbH und des Konzerns.

2.4 Investitionen

Die Investitionstätigkeit bezog sich im Jahr 2025 insbesondere auf die Beschaffung von 46 batterieelektrischen Bussen für den Linienverkehr. Das Investitionsvolumen für die Beschaffung belief sich auf 31,4 Mio. EUR, zur anteiligen Finanzierung konnten Fördermittel des BMV in Höhe von 13,0 Mio. EUR verwendet werden. Die zusätzlich geplante Beschaffung von zehn Brennstoffzellen-Hybridbussen wurde im Einvernehmen mit dem Lieferanten aufgehoben und die dadurch freigewordenen Investitions- und Fördermittel wurden in die Beschaffung von zehn weiteren batterieelektrischen Fahrzeugen umgelenkt, deren Lieferung im Jahr 2026 erfolgen soll. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der batterieelektrischen Busse erfolgten zudem weitere Investitionen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen, die zu 90 % durch das Land NRW gefördert wurden.

Im Zuge einer Ersatzinvestition wurden für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge neue Bordrechner beschafft. Bis zum Bilanzstichtag wurden dafür Anzahlungen in Höhe von 1,8 Mio. EUR geleistet. Die neuen Geräte schaffen die Voraussetzung für die weitere Digitalisierung der Betriebssteuerung, des Fahrscheinverkaufs und der Kundeninformation. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr diverse PKW als Ersatzbeschaffung für das Carsharing sowie für die Erweiterung des Fuhrparkmanagements für die Stadt Leverkusen beschafft. Zudem wurde im Rahmen von diversen Einzelmaßnahmen die Betriebs- und Geschäftsausstattung erneuert, und im Zuge der Digitalisierung von Geschäftsprozessen wurde die IT-Ausstattung modernisiert.

Insgesamt wurden (nach Verrechnung von Fördermitteln) Investitionen in einem Volumen von 20,9 Mio. EUR getätigt. Die Finanzierung der Eigenanteile erfolgte überwiegend durch die Aufnahme von Darlehen.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 16.805 T€ auf 99.046 T€ und im Konzern um 16.591 T€ auf 96.451 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist um 15.692 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 15.603 T€ im Konzern gestiegen. Die Ursache hierfür liegt in der Investitionstätigkeit im Bereich des Sachanlagevermögens vermindert um den abschreibungsbedingten Werteverzehr. Das Umlaufvermögen hat sich bei der wupsi GmbH um 1.120 T€ und im Konzern um 995 T€ erhöht, insbesondere aufgrund stichtagsbezogen erhöhter Guthaben bei Kreditinstituten.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um 3.503 T€ erhöht. Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus der Verringerung des Bilanzverlustes gegenüber dem Vorjahr um 2.934 T€. Die Kapitalrücklage ist im Saldo von Einzahlungen und Entnahmen um 569 T€ gestiegen. Dabei stehen Einzahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Höhe von 18.186 T€ von der Gesellschafterversammlung beschlossene Entnahmen in Höhe von 17.617 T€ zur Abdeckung des Bilanzverlustes des Vorjahres und zur Gewinnausschüttung an die Gesellschafter im

Zusammenhang mit RWE-Dividenden-Erträgen gegenüber. Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 53,9 %, im Konzern liegt sie bei 52,5 %.

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 253 T€ und im Konzern um 351 T€ verringert. Der Rückgang resultiert aus der Inanspruchnahme bzw. Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen sowie für Verpflichtungen gegenüber dem Personal.

Die Verbindlichkeiten haben sich deutlich erhöht, bei der wupsi GmbH um 12.883 T€ und im Konzern um 12.766 T€. Der Anstieg resultiert insbesondere aus gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten durch die Darlehensaufnahme im Zuge der Investitionstätigkeit.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds hat sich gegenüber dem Vorjahr erhöht und belief sich zum Bilanzstichtag auf 13.102 T€ bei der wupsi GmbH bzw. auf 13.188 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 noch ausstehenden Abrechnungen von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen, 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 10,8 % auf 56.697 T€ angestiegen. Darin kommt insbesondere die Entwicklung des Linienverkehrs mit dem deutlichen Anstieg der Verkehrserlöse aus Verbundverkehren einerseits bei gleichzeitig rückläufiger Entwicklung der Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket andererseits zum Ausdruck. Die im Einzelabschluss der wupsi GmbH zu verzeichnende Erhöhung der Umsatzerlöse um 9,7 % auf 66.429 T€ ist zusätzlich durch konzerninterne Verrechnungen für die Fahrzeugvermietung an die HBB GmbH beeinflusst. Die Umsatzerlöse liegen insgesamt deutlich über den Planwerten von 50.793 T€ im Konzern bzw. 60.453 T€ bei der wupsi GmbH, insbesondere aufgrund von ungeplanten, einmaligen sowie periodenfremden Erlösen aus der Abrechnung von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind bei der wupsi GmbH und im Konzern um 23,0 % gesunken. Aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus den Fördermitteln des Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV konnten weniger Erträge erzielt werden. Dem standen anteilig einmalige Erträge aus vertraglich vereinbarten Pönalen für die verspätete Lieferung von Bussen und von Ladeinfrastruktur gegenüber.

Der Materialaufwand ist im Konzern um 6,1 % gesunken. Wesentliche Ursache für diesen Rückgang ist die Einstellung des von einem Subunternehmer betriebenen On-Demand-Verkehrs zum 31.12.2024. Dass der Materialaufwand bei der wupsi GmbH nur geringfügig um 0,6 % gesunken ist, erklärt sich aus der Übernahme von zusätzlichen Fahrleistungen der HBB

GmbH im Linienverkehr. Zudem wirkt sich im Materialaufwand ein gegenüber dem Vorjahr gesunkener Dieselpreis aufwandsmindernd aus, während die Anpassung der Vergütungssätze für die Subunternehmer an gestiegene Personalkosten zu Aufwandssteigerungen geführt hat.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 4,3 % bei der wupsi GmbH bzw. 6,5 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen sowie aus der Nachbesetzung offener Stellen.

Die Abschreibungen sind aufgrund der umfassenden Investitionstätigkeit im Berichtsjahr bei der wupsi GmbH um 25,0 % und im Konzern um 24,5 % gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 5,6 % bei der wupsi GmbH und um 4,8 % im Konzern unter dem jeweiligen Vorjahreswert, insbesondere aufgrund geringerer Zuführungen zur Rückstellung für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen bezüglich Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen.

Das Finanzergebnis wird wesentlich durch die von der wupsi GmbH gehaltenen RWE-Anteile geprägt. Bezogen auf diese Anteile konnten im Jahr 2025 Dividendenerträge in Höhe von 1.477 T€ erzielt werden. Zudem wirkt sich im Finanzergebnis die zusätzliche Darlehensaufnahme im Rahmen der Investitionstätigkeit durch um 371 T€ gestiegene Zinsaufwendungen negativ aus. Insgesamt beläuft sich das Finanzergebnis im Konzern auf 926 T€. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH enthält zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH und beläuft sich auf 1.575 T€.

Der Jahresfehlbetrag des Konzerns und der wupsi GmbH beläuft sich auf 13.340 T€. Er resultiert aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemindert um die Erträge aus den RWE-Anteilen. Der Jahresfehlbetrag hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2.934 T€ verringert und liegt damit auch deutlich niedriger als das geplante Jahresergebnis von -23.474 T€. Die Gründe für die Abweichungen liegen wiederum insbesondere in den bereits erwähnten ungeplanten, einmaligen sowie periodenfremden Effekten im Hinblick auf die Entwicklung der Erträge im Linienverkehr.

4. Prognosebericht

Die Entwicklung des Jahresergebnisses der wupsi GmbH und des Konzerns wird in den nächsten Jahren geprägt sein von der Haushaltssituation der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises, die vermutlich auch von der wupsi GmbH Einsparmaßnahmen zur Senkung des Zuschussbedarfs erfordert. Da jedoch noch keine konkreten Beschlüsse der Aufgabenträger über mögliche Einsparmaßnahmen vorliegen, basiert die Planung für die Folgejahre zunächst auf einem unveränderten Leistungsangebot. Relevant für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns ist darüber hinaus die gesetzlich vorgegebene und von den Gesellschaftern beschlossene sukzessive Umstellung des Fuhrparks auf emissionsfreie Antriebe inklusive dem damit verbundenen Ausbau der Betriebshof- und Ladeinfrastruktur.

Die Ertragsseite wird auch künftig besonders geprägt durch die weitere Entwicklung des Deutschlandtickets. Der Bund und die Länder haben mittlerweile die Rahmenbedingungen für

eine Fortführung des Angebotes bis zum Jahr 2030 vereinbart. Die damit verbundenen Regelungen zur Preisfestsetzung und zur Einnahmenaufteilung einerseits sowie zur Höhe und zu den Verteilungsparametern der Ausgleichsleistungen andererseits wurden in der Ergebnisplanung für die Folgejahre berücksichtigt.

Für die Prognose der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket wurde die von Bund und Ländern beschlossene Erhöhung des Preises für das Deutschlandticket von 58 auf 63 EUR zum 01.01.2026 ebenso berücksichtigt wie die ab 2026 erstmals ganzjährig wirksame bundesweite Einnahmenaufteilung. Für den regionalen Verbundtarif wurden neben einer durchschnittlichen Preisanpassung von 1,9% im VRS-Tarif zum 01.01.2026 auch die erwarteten Umsatzwirkungen aus der Überführung des VRS-Tarifs in den neuen Rheinlandtarif zum 01.06.2026 bei der Prognose der Fahrgeldeinnahmen berücksichtigt. Ab dem Jahr 2027 soll neben dem regionalen Fahrpreistarif auch der Preis für das Deutschlandticket indexbasiert fortgeschrieben werden. Auf Basis der erwarteten Kosten- bzw. Indexentwicklung wurde für beide Ticketsegmente in der Ergebnisplanung eine einheitliche jährliche Umsatzsteigerung angenommen. Abschläge für mögliche Risiken aus der Einnahmenaufteilung wurden nicht vorgenommen, im Gegenzug aber auch keine Erlössteigerungen aus Fahrgastzuwächsen berücksichtigt.

Die Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket werden ab dem Jahr 2026 von der bisherigen Rettungsschirmsystematik auf ein pauschaliertes Verfahren umgestellt. Die Pauschalierung orientiert sich an den Beträgen des Jahres 2025 und berücksichtigt dabei zusätzlich die Preisanpassung in 2026 sowie die Effekte aus der bundesweiten Einnahmenaufteilung. Das Verfahren und die Antragsprozesse werden dadurch grundsätzlich vereinfacht, allerdings sind die Beträge für den Zeitraum von 2026 bis 2030 bundesweit auf insgesamt 3,0 Mrd. EUR pro Jahr gedeckelt. Der von dem Gesamtvolumen voraussichtlich auf die wupsi GmbH entfallende jährliche Betrag wurde auf Basis der vorliegenden, jedoch nicht vollständigen Informationen ermittelt und in den Planungen berücksichtigt.

Die vom Bund bereitgestellten Fördermittel aus dem Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV sind Ende April 2025 endgültig ausgelaufen und stehen damit in den Folgejahren nicht mehr zur Verfügung. Da ebenso auch keine Auflösungen von Rückstellungen mehr erwartet werden, normalisieren sich die sonstigen betrieblichen Erträge in den Jahren 2026 bis 2030 auf einem reduzierten Niveau.

Auf der Aufwandsseite wird wieder von steigenden Treibstoffpreisen ausgegangen. Ausgangspunkt für die Fortschreibung des Dieselpreises ist das Niveau zum Beginn des vierten Quartals 2025. Dieses wurde um die zu erwartenden preistreibenden marktbedingten und regulatorischen Entwicklungen fortgeschrieben. In den Planungen nicht berücksichtigt werden konnten die massiven Preisaufschläge für Dieselmotorkraftstoff im Zuge der Eskalation des Nahost-Konfliktes im Frühjahr 2026. Je nach Dauer und Ausmaß der Auseinandersetzungen werden diese Preisaufschläge zu einer deutlichen Überschreitung der prognostizierten Entwicklung des Materialaufwandes führen. Aufwandssenkend wurde bei der Prognose des Materialaufwandes berücksichtigt, dass von den Konzernunternehmen ab dem Jahr 2026 ca. 25 % der Fahrleistungen im Linienverkehr mit batterieelektrischen Bussen durchgeführt werden. Dieser Anteil wird in den Folgejahren im Rahmen der Investitionstätigkeit durch Ersatz von weiteren Dieselfahrzeugen durch batterieelektrische Fahrzeuge weiter steigen.

Für den Personalaufwand werden regelmäßige tarifvertragliche Entgeltanpassungen bei den Konzernunternehmen prognostiziert. Der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt hat sich vor dem Hintergrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung verringert, so dass gegenüber den Vorjahren wieder von durchschnittlichen Steigerungsraten ausgegangen wird.

Die tariflichen Entgeltanpassungen und die Entwicklung der Antriebskosten führen auch zu einem Anstieg der Aufwendungen für Subunternehmerleistungen.

Der Abschreibungs- und Zinsaufwand wird sich bedingt durch die anstehenden Investitionen in batterieelektrische Fahrzeuge samt Ladeinfrastruktur sowie aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus überdurchschnittlich erhöhen. Aufgrund unklarer Rahmenbedingungen wurden Fördermittel für die Beschaffung von batterieelektrischen Fahrzeugen bei den Planungen zunächst nicht berücksichtigt. Gleichwohl wird sich die wupsi GmbH im Rahmen möglicher anstehender Förderaufrufe um solche Fördermittel bewerben. Mittel- bis langfristig sind zudem auf beiden Betriebshöfen in Leverkusen und Bergisch Gladbach erhebliche Investitionen in die Schaffung von Abstellflächen und Betriebshofinfrastruktur erforderlich, 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 2030 auf 26,6 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 2026 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. Anzeichen dafür, dass in der Zukunft kursbedingte Wertberichtigungen auf die zu Anschaffungskosten bilanzierten RWE-Anteile vorgenommen werden müssen, ergeben sich nach aktueller Einschätzung nicht.

Insgesamt planen die wupsi GmbH und der Konzern mit einem Jahresfehlbetrag für das Jahr 2026 in Höhe von 20,9 Mio. EUR. Die Umsatzerlöse sind bei der wupsi GmbH in Höhe von 64,1 Mio. EUR und im Konzern in Höhe von 53,8 Mio. EUR geplant.

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.

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 öffentliche Dienstleistungsauftrag und die Liniengenehmigungen sind aktuell entsprechend den gesetzlichen Maximallaufzeiten bis Dezember 2026 befristet, so dass für den Folgezeitraum eine Anschlussregelung zu vereinbaren ist. 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. Innerhalb der gesetzlichen Verfahrensfristen sind keine vergaberechtlichen Nachprüfungsanträge oder Anträge auf Erteilung eigenwirtschaftlicher Genehmigungen eingegangen. Vorbehaltlich entsprechender Beschlüsse des Rates der Stadt Leverkusen und des Kreistages des Rheinisch-Bergischen Kreises kann somit voraussichtlich im Juni 2026 der neue öffentliche Dienstleistungsauftrag abgeschlossen werden. Auf dieser Basis kann dann auch die Beantragung der erforderlichen Liniengenehmigungen erfolgen. Ein erfolgreicher Abschluss des Verfahrens bedeutet für den Konzern eine grundsätzliche unternehmerische Planungssicherheit bis Ende 2036.

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten resultieren wesentliche Chancen und Risiken für den Konzern aus der weiteren Entwicklung des Deutschlandtickets. Auch wenn mittlerweile die Rahmenbedingungen für die Jahre 2026 bis 2030 durch die Festlegungen des Bundes und der Länder in den Grundzügen bekannt sind, kann deren finanzielle Wirkung auf die Ertragsentwicklung des Konzerns mangels vollständiger Informationen noch nicht final bewertet werden. Demnach besteht das Risiko, dass Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen nicht in der geplanten Höhe vereinnahmt werden können. Andererseits besteht nunmehr durch die Festschreibung der Ausgleichsleistungen bis 2030 grundsätzlich wieder die Chance, durch Mehrverkäufe eine Verbesserung der Ertragslage zu erzielen, da ein Zuwachs an Fahrgeldeinnahmen nicht mehr automatisch durch eine Verringerung der Ausgleichsleistungen aufgezehrt wird. Die stagnierende Branchenentwicklung deutet im Hinblick auf die Fahrgastnachfrage jedoch eher auf eine Marktsättigung hin, die einen weiteren Fahrgastzuwachs erschwert, solange nicht weitere Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können.

Die Chancen für weitere Angebotsverbesserungen müssen vor dem Hintergrund der kommunalen Haushaltslage als gering bewertet werden. Leistungsausweitungen wären im Sinne der Mobilitätswende zwar wünschenswert, um eine Verlagerung von Verkehren vom motorisierten Individualverkehr in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu bewirken und damit die Straßen und das Klima zu entlasten. ÖPNV ist jedoch als Bestandteil der

Daseinsvorsorge zu den vorgegebenen Fahrpreisen in der Regel defizitär, so dass ein Ausbau des Leistungsangebotes mit einem steigenden Zuschussbedarf verbunden wäre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gleichzeitig auch die Betriebskosten für das Bestandsangebot, insbesondere in den Bereichen Personal und Energie, steigen.

Für die wupsi GmbH sehen die Regelungen der Betrauungsvereinbarung vor, dass nicht auskömmliche Erträge ebenso wie allgemeine Kostensteigerungen durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter kompensiert werden. Somit bestehen aktuell keine Hinweise auf eine Bestandsgefährdung des Konzerns, und auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung ist als nicht überwiegend wahrscheinlich zu betrachten. Solange auf Bundes- oder Landesebene jedoch keine anderen ÖPNV-Finanzierungsquellen geschaffen oder bestehende Förderprogramme aufgestockt werden, 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.

Im Berichtsjahr 2025 hat der Konzern seine Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit weiter ausgebaut und strukturell verankert. Im Fokus standen dabei Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen und zur Steigerung der Energieeffizienz. Wesentliche Schwerpunkte bildeten die fortgesetzte Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe sowie der Ausbau der hierfür erforderlichen Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus wurde im Zuge der Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001 eingeführt und in die bestehenden Steuerungsprozesse integriert.

Der wupsi-Konzern fiel ursprünglich in den Anwendungsbereich der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Infolge der Omnibus-I-Richtlinie der Europäischen Union und der damit verbundenen Anpassung des Anwendungsbereichs entfällt diese Berichtspflicht jedoch, da die maßgeblichen Kriterien nicht mehr erfüllt werden. Ungeachtet dessen verfolgt der wupsi-Konzern weiterhin das Ziel, Transparenz über wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte zu gewährleisten und diese systematisch zu steuern. Vor diesem Hintergrund wird im Jahr 2026 erstmals ein freiwilliger Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2025 veröffentlicht.

Die Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe als wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie wird auch in den Folgejahren erhebliche Investitionen erfordern, da batterieelektrische Busse in der Anschaffung deutlich teurer als Dieselbusse sind und im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Förderprogrammen des Bundes bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen zur anteiligen Finanzierung dieser Mehrkosten nur eine eingeschränkte Planungssicherheit besteht. Dies bedeutet, dass der Transformationsprozess künftig verstärkt aus den kommunalen Haushalten und über den Kapitalmarkt finanziert werden muss. Der damit verbundene Finanzierungsbedarf kann dann nicht mehr in den Erhalt oder den Ausbau des Leistungsangebotes investiert werden. Gegebenenfalls müssen Investitionsplanungen für die Umstellung der Busflotte auch gestreckt werden mit der Konsequenz, dass Reduktionsziele für klimaschädliche Emissionen erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden.

Gleichwohl bietet die Antriebswende auch Chancen für die unternehmerische Entwicklung. Insbesondere kann die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern durch die Umstellung des Linienbus-Fuhrparks auf batterieelektrische Antriebe reduziert werden. Aktuelle geopolitische Krisen wie die Eskalation des Nahost-Konfliktes verteuern den Einsatz von Dieselmotoren kurzfristig ebenso wie mittel- bis langfristige Regulierungsmaßnahmen im Hinblick auf die Entwicklung der CO₂-Steuer. Damit können batterieelektrische Fahrzeuge schon jetzt kostengünstiger betrieben werden als Dieselse, und sie kompensieren so einen zunehmenden Teil ihrer höheren Anschaffungskosten. Zudem gibt es in der Branche die Einschätzung, dass es ab dem Jahr 2029 kaum noch Linienbusse mit Dieselantrieb auf Basis der dann geltenden Euro-7-Norm zu kaufen geben wird, und spätestens ab 2035 dürfen in der Europäischen Union nach geltender Rechtslage ohnehin ausschließlich emissionsfreie Stadtbusse neu zugelassen werden. Die wupsi GmbH wird daher den eingeschlagenen Weg der Umstellung des Fuhrparks auf batterieelektrische Fahrzeuge unter größtmöglicher Nutzung von Fördermitteln fortsetzen.

Um eine batterieelektrische Fahrzeugflotte betreiben zu können, sind neben der Anschaffung der Fahrzeuge auch erhebliche Investitionen in die Betriebshöfe erforderlich, da die Unterbringung der Ladeinfrastruktur und geänderte Abstellkonzepte den Flächenbedarf erhöhen. Zudem muss auch die Werkstattausstattung an die neuen Antriebskonzepte angepasst werden. Ein weiterer erheblicher Platzbedarf resultiert daraus, dass in den letzten Jahren im Zuge der Übernahme von Verkehr 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.

Vor dem Hintergrund einer fortlaufenden Digitalisierung von Systemen und Prozessen stellen Cyber-Angriffe für Unternehmen ein zunehmendes kritisches Risiko dar, da sie sowohl operative Abläufe als auch sensible Daten gefährden können. Insbesondere Phishing, Ransomware und gezielte Angriffe auf IT-Infrastrukturen können zu erheblichen finanziellen Schäden, Reputationsverlust und rechtlichen Konsequenzen führen. Die wachsende Vernetzung von Systemen sowie die Nutzung von Cloud-Diensten erhöhen zusätzlich die Angriffsfläche. Zur Minimierung dieser Risiken wird der wupsi-Konzern, auch wenn dazu keine Verpflichtung entsprechend den rechtlichen Vorgaben der NIS-2-Richtlinie besteht, ein Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) implementieren. Neben kontinuierlichen Investitionen in die IT-Sicherheit werden auch regelmäßige Sensibilisierungsschulungen für die Mitarbeiter durchgeführt.

Die inhaltlichen Schwerpunkte in den kommenden Jahren liegen für den Konzern im Erhalt und in der Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes sowie in der weiteren Umsetzung der Anforderungen der Antriebswende. Als besondere Herausforderung zeigt sich dabei die Knappheit 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, 12. Juni 2026

wupsi GmbH



Marc Kretkowski

Geschäftsführer