

Lagebericht/ Konzernlagebericht

für das Geschäftsjahr 2011

der

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG, Leverkusen

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 im Jahr 2011 ihren Aufwärtstrend fortgesetzt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 3,0 % gestiegen. Getragen wurde dieser Aufschwung insbesondere durch die Investitionen und die Exporte. Aber auch die privaten Konsumausgaben sind mit einem Zuwachs von 1,5 % vergleichsweise stark gestiegen. Einen so deutlichen Anstieg gab es zuletzt vor fünf Jahren.

Der konjunkturelle Aufschwung hat sich auch auf dem Arbeitsmarkt positiv bemerkbar gemacht. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg in 2011 gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % und erreichte mit insgesamt ca. 41 Mio. Personen einen neuen Höchststand. Die Erwerbslosenquote erreichte mit 5,7 % ihren niedrigsten Wert seit 1991.

2.2 Entwicklung der Branche

Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Impulse aus dem privaten Sektor und der dynamischen Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2011 bundesweit leicht gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 0,5 %.

Allerdings zeigt sich zwischen den unterschiedlichen Siedlungsräumen eine differenzierte Entwicklung. Während in den Ballungsgebieten auch weiterhin Zuwächse zu verzeichnen sind, ist der ländliche Raum von rückläufigen Fahrgastzahlen betroffen. Dort wirken sich insbesondere sinkende Zahlen bei der Hauptkundengruppe der Schüler negativ auf die Fahrgastentwicklung aus.

Entsprechend der Lage im Ballungsraum Köln/Bonn konnten die Unternehmen im VRS einen im Vergleich zum Bundestrend überdurchschnittlichen Fahrgastzuwachs von 0,7 % erzielen.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die Fahrgastzahlen im Linienverkehr der KWS AG sind gegenüber dem Vorjahr um 0,9 % gestiegen. Damit liegt der Zuwachs sowohl über der regionalen als auch über der bundesweiten Entwicklung. Allerdings hat sich der Fahrgastanstieg gegenüber dem Vorjahr verlangsamt. Im Jahr 2010 konnte noch ein Zuwachs von 1,9 % verzeichnet werden.

Vor dem Hintergrund der positiven Fahrgastentwicklung stiegen die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren um 4,4 %. Da im Rahmen der Einnahmenaufteilung im VRS noch keine Einigung hinsichtlich der Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 gefunden werden konnte, basieren die Erlöse weiterhin auf der Verkehrserhebung 2004/2005. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen wurden Rückstellungen für die Jahre 2009 bis 2011 gebildet.

Die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten und Auszubildenden im Linienverkehr konnten gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. € gesteigert werden. Allerdings resultiert dieser Anstieg ausschließlich aus einmaligen Effekten im Rahmen der letztmaligen Abrechnung von Ausgleichsleistungen für Auszubildende gemäß § 45a PBefG. Die für das Jahr 2011 erstmals abgerechneten vorläufigen Zahlungen gemäß der Ausbildungsverkehrspauschale nach § 11a ÖPNVG NRW bewegen sich auf dem Niveau der zuletzt gezahlten Mittel nach § 45a PBefG.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich im Konzern um 0,5 % verringert. Bei der KWS AG war aufgrund eines Sondereffektes im Vorjahr ein Rückgang in Höhe von 8,2 % zu verzeichnen. Dieser konnte durch Mehrumsätze bei der HBB nahezu kompensiert werden.

2.4 Investitionen

Mit den Zielen einer Qualitätsverbesserung für die Kunden und einer Verringerung von Instandhaltungskosten wurde der Fuhrpark durch die Beschaffung von 8 Linienbussen und einem Reisebus modernisiert.

Nachdem im Vorjahr bereits neue Bordrechner und Fahrausweisdrucker für die Linienbusse in Betrieb genommen werden konnten, wurde im Jahr 2011 die Leitstelle erneuert. Dadurch besteht die Möglichkeit, die Verkehrslage umfassender zu beobachten und zu steuern sowie die Kunden besser zu informieren. Als wichtiger Schritt ist in diesem Zusammenhang die für das Jahr 2012 geplante Beschaffung von Anzeigetafeln für die Dynamische Fahrgastinformation zu sehen. Diese Anzeiger sollen an wichtigen Haltestellen aufgestellt werden und die Kunden mit Echtzeitinformationen über den Fahrplan sowie Störungen im Betriebsablauf versorgen.

Im Rahmen einer von der KWS AG initiierten Klimaschutzkampagne wurden auf den Dächern der Betriebshöfe in Leverkusen und Bergisch Gladbach Photovoltaikanlagen mit einer Leistung von 398 kWp in Betrieb genommen. Durch die Investition soll zum einen das umweltfreundliche Image des öffentlichen Nahverkehrs unterstrichen werden. Zum anderen sprechen aber auch wirtschaftliche Fakten für diese Investition.

Da der produzierte Strom teilweise selbst verbraucht wird, verringert sich die Abhängigkeit von künftig vermutlich weiter steigenden Strompreisen. Darüber hinaus fällt für den nicht selbst verbrauchten Strom die gesetzlich fixierte Einspeisevergütung an.

2.5 Marktentwicklung im ÖPNV

Eine Umsetzung der vergabe- und beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 in das nationale Recht steht weiterhin aus. Das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes konnte noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Die von den zuständigen Gremien bereits beschlossene Umstellung der Inhouse-Vereinbarung zwischen der Stadt Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der KWS AG auf eine Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007 wurde daher zunächst zurückgestellt. Die bestehende Inhouse-Vereinbarung, die noch eine Laufzeit bis Dezember 2016 aufweist, wird zunächst fortgeführt.

Die KWS AG hat im Berichtsjahr an einer Ausschreibung des Rheinisch-Bergischen Kreises zur Vergabe von Verkehrsleistungen auf zwei Linien in Leichlingen teilgenommen. Dabei hat die KWS AG den niedrigsten Preis angeboten, so dass dem Unternehmen seitens des Rheinisch-Bergischen Kreises der Zuschlag für diesen Auftrag erteilt worden ist. Das Ausschreibungsergebnis zeigt, dass die KWS AG Verkehrsleistungen zu marktfähigen Bedingungen erbringen kann.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 3.798 T€ auf 59.703 T€ und im Konzern um 3.855 T€ auf 57.250 T€ erhöht.

Das Anlagevermögen ist insbesondere aufgrund der Investitionen in Fahrzeuge sowie in die Betriebs- und Geschäftsausstattung um 1.359 T€ bei der KWS AG sowie um 1.442 T€ im Konzern gestiegen. Das Umlaufvermögen hat sich um 2.438 T€ bei der KWS AG sowie um 2.413 T€ im Konzern erhöht. In dieser Position wurden unter den sonstigen Vermögensgegenständen Steuererstattungsansprüche gegenüber dem Finanzamt und Fördermittel aus der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW ausgewiesen, die nicht mehr vor dem Bilanzstichtag realisiert werden konnten.

Auf der Passivseite der Bilanz haben sich sowohl das Eigenkapital als auch die Rückstellungen und die Verbindlichkeiten erhöht. Der Anstieg der Rückstellungen resultiert insbesondere aus der noch ausstehenden Einigung im VRS zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009, der Anstieg der Verbindlichkeiten steht im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie mit den zum Bilanzstichtag noch nicht realisierten Forderungen aus Steuererstattungsansprüchen und der Ausbildungsverkehrspauschale. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten hat sich aufgrund der letztmaligen Abrechnung von Beträgen nach § 45a PBefG für das Schuljahr 2010/2011 um 590 T€ verringert. Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der KWS AG auf 71,7 % und im Konzern auf 70,0 %.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds ist zum Bilanzstichtag aufgrund eines Anstiegs der Kontokorrentverbindlichkeiten von -1,2 Mio. € auf -2,3 Mio. € gesunken. Bei dieser stichtagsbezogenen Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass die Steuererstattungsansprüche gegenüber dem Finanzamt und die Mittel aus der Ausbildungsverkehrspauschale nach dem Bilanzstichtag realisiert werden konnten. Insoweit hat sich die Finanzlage zwischenzeitlich wieder verbessert.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der KWS AG um 5,8 % und im Konzern um 6,0 % gestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert insbesondere aus der Entwicklung des Linienverkehrs, der von höheren Fahrgeldeinnahmen und von höheren Ausgleichleistungen für Auszubildende und Schwerbehinderte gekennzeichnet war.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge um 4 Mio. € bei der KWS AG und im Konzern resultiert im Wesentlichen aus höheren Einlagen der Gesellschafter zur Verlustabdeckung im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung. Der starke Anstieg erklärt sich zum einen durch die Ergebnisbelastung aus der Rückstellungszuführung für die VRS-Einnahmenaufteilung ab dem Jahr 2009, zum anderen aber auch aus einer geänderten Einlagen- und Ausschüttungspolitik des Rheinisch-Bergischen Kreises. Dieser hat im Berichtsjahr den Abrechnungsbetrag gemäß Inhouse-Vereinbarung erstmals wieder in voller Höhe als Barzuschuss geleistet. Im Gegenzug wurde im Rahmen der Gewinnverwendung des Jahres 2010 die vereinnahmte RWE-Dividende in voller Höhe an die Gesellschafter ausgeschüttet und somit nicht auf den Zuschussbedarf angerechnet.

Der positiven Entwicklung der Umsatzerlöse stehen überproportionale Steigerungen beim Materialaufwand sowie bei den Abschreibungen gegenüber. Der Materialaufwand ist insbesondere durch den erhöhten Dieselpreis um 6,2 % bei der KWS AG bzw. um 8,0 % im Konzern gestiegen. Neben den direkten Bezugskosten für Dieselmotorkraftstoff haben sich auch die Kosten für Subunternehmerleistungen aufgrund des gestiegenen Dieselpreises indirekt erhöht. Der Aufwand für Abschreibungen ist aufgrund der durchgeführten Investitionen und durch den Wegfall der Fahrzeugförderung um 13,1 % bei der KWS AG bzw. 12,9 % im Konzern gestiegen.

Die Entwicklung des Personalaufwandes, der bei der KWS AG um 0,8 Mio. € und im Konzern um 0,7 Mio. € rückläufig ist, erklärt sich insbesondere durch die fortschreitende Umsetzung von Altersteilzeitmaßnahmen bei der KWS AG. Ein zunehmender Anteil von Mitarbeitern befindet sich in der Passivphase. Für diesen Zeitraum können die in der Aktivphase gebildeten Rückstellungen in Anspruch genommen werden, so dass das Jahresergebnis durch die Entgeltzahlungen nicht mehr belastet wird.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind durch hohe Zuführungen zu den Rückstellungen für die VRS-Einnahmenaufteilung gekennzeichnet. Dieser Effekt fällt jedoch geringer aus als im Vorjahr, da im Jahr 2010 auch noch für das Jahr 2009 anteilige Beträge zur Rückstellung zugeführt werden mussten. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich bei der KWS AG und im Konzern um 0,7 Mio. € gegenüber dem Vorjahr reduziert.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird im Wesentlichen durch die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen geprägt. Diese waren gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Gestiegen ist dagegen der Zinsaufwand aufgrund des erhöhten Finanzierungsbedarfs im Rahmen der Investitionstätigkeit und im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Altersteilzeit- und Pensionsrückstellungen. Das Finanzergebnis des Konzerns hat sich insgesamt um 4,8 % verringert. Bei der KWS AG ist zusätzlich die Gewinnabführung der HBB im Finanzergebnis enthalten. Da sich diese gegenüber dem Vorjahr erhöht hat, fällt der Rückgang des Finanzergebnisses bei der KWS AG mit 3,1 % geringer aus als im Konzern.

Hinsichtlich der Dividendenerträge aus den RWE-Aktien ist zu berücksichtigen, dass diese Beträge in den letzten Jahren, sofern sie nicht auf die Abdeckung des Zuschussbedarfs gemäß Inhouse-Vereinbarung angerechnet wurden, im Rahmen der Ergebnisverwendung an die Gesellschafter ausgeschüttet worden sind. Auch für das Jahr 2011 ist eine entsprechende Vorgehensweise geplant, so dass die ausgewiesenen Beträge dem Konzern nicht dauerhaft zur Verfügung stehen.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der KWS AG, der im Wesentlichen durch die vergleichsweise hohen Erträge aus Finanzanlagen (4.680 T€, Vorjahr 4.700 T€) geprägt ist und ebenso die Zahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung beinhaltet, betrug 7.492 T€ (Vorjahr: 1.798 T€).

Der von den Gesellschaftern abzudeckende Zuschussbedarf hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mio. € verringert, insbesondere aufgrund der überproportionalen Belastung aus der VRS-Einnahmenaufteilung im Jahr 2010.

3.4 Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

4. Prognosebericht

Für die Zukunft sind weitere Erhöhungen des Materialaufwandes und des Abschreibungsaufwandes zu erwarten. Ursachen liegen im Dieselpreis, der insbesondere aufgrund des schwachen Kurses des Euro gegenüber dem Dollar weiter steigen wird, sowie in der stufenweisen weiteren Auswirkung des Wegfalls der Fahrzeugförderung.

Der Tarifabschluss des öffentlichen Dienstes mit einem Volumen von 6,3 % für die Jahre 2012 und 2013 belastet die Personalaufwendungen überdurchschnittlich. Dem stehen jedoch auch weitere Entlastungen insbesondere im Zuge von Altersteilzeitmaßnahmen gegenüber.

Bezüglich der Erlöse im Linienverkehr wird sich die noch ausstehende Beschlussfassung im VRS zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 voraussichtlich nachhaltig negativ auf die Erlöse auswirken. Bislang ist diese Entwicklung im Jahresergebnis nicht bei den Erlösen sondern in Form von Rückstellungen ausgewiesen.

Der Zuschussbedarf wird insbesondere aufgrund der zu erwartenden Belastungen auf der Aufwandsseite tendenziell zunehmen.

Die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen werden zumindest im Jahr 2012 geringer ausfallen als in den Vorjahren. Ursache hierfür ist die rückläufige Ergebnisentwicklung der RWE AG, die nach Angaben des Vorstandes der RWE AG insbesondere im Zusammenhang mit den bundespolitischen Entscheidungen im Zuge des Ausstiegs aus der Atomenergie zu sehen ist. Diese Entwicklung wird voraussichtlich zu einer geringeren Gewinnausschüttung seitens der KWS AG gegenüber ihren Gesellschaftern führen, jedoch nicht das operative Ergebnis aus dem Verkehrsbereich tangieren.

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 Risiken, die den Fortbestand der Konzernunternehmen unmittelbar gefährden, sind gegenwärtig nicht bekannt.

Bereits im vierten Quartal des Jahres 2011 deutete sich eine Abschwächung der konjunkturellen Entwicklung an. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Jahr 2012 lassen somit keine vergleichbaren positiven Impulse für die Nachfrageentwicklung mehr erwarten wie noch im Vorjahr.

Aufgrund der zentralen Lage des Bedienungsgebietes der KWS AG im Ballungsraum Köln/Düsseldorf können aus der Branchenentwicklung im ÖPNV grundsätzlich positive Entwicklungspotenziale abgeleitet werden. Allerdings umfasst das Bedienungsgebiet der KWS AG auch ländliche Räume, und die Nachfragestruktur ist traditionell von einem hohen Schüleranteil geprägt. Diese Bereiche weisen aufgrund der demographischen Entwicklung künftig eher rückläufige Nachfragepotenziale auf.

Zur Verringerung der wirtschaftlichen Auswirkungen einer negativen Nachfrageentwicklung aufgrund des demographischen Wandels sind auf der Ebene des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg strukturelle Maßnahmen im Bereich Tarif und Einnahmenaufteilung erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird jedoch durch die unterschiedlichen Interessenlagen der Beteiligten erschwert. Seitens einiger privater Unternehmen wurde eine Beschwerde beim Bundeskartellamt eingereicht mit dem Ziel einer juristischen Überprüfung der Verbundkonstruktion.

Die in der Vergangenheit zu beobachtende Abwärtsspirale bei den Ausgleichsleistungen scheint für die nächsten Jahre voraussichtlich gestoppt zu sein, insbesondere aufgrund der gesetzlichen Fixierung der Ausbildungsverkehrspauschale auf Basis des ÖPNV-Gesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen.

Hinsichtlich der wettbewerbs- und beihilferechtlichen Risiken im ÖPNV sieht sich der Rheinisch-Bergische Kreis der Klage eines im deutschen ÖPNV bisher unbekanntem Unternehmens ausgesetzt. Dieses behauptet einen Verstoß des Rheinisch-Bergischen Kreises gegen das Verbot staatlicher Beihilfen, namentlich durch den Abschluss der Inhouse-Vereinbarung mit der KWS AG und durch die Einlage der RWE-Aktien in das Unternehmen. Die KWS AG ist in dem Verfahren beigeladen.

Die Erfolgsaussichten der Klage und damit verbundene Risiken von Rückzahlungsverpflichtungen für die KWS AG werden durch die KWS AG und den Rheinisch-Bergischen Kreis jedoch gering eingeschätzt.

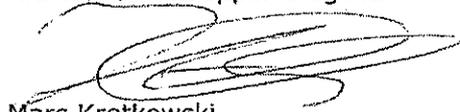
Die Umwandlung der bestehenden Inhouse-Vereinbarung der KWS AG in eine Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007 wurde in Abstimmung mit den Gesellschaftern zunächst zurückgestellt, bis ausreichende Klarheit über die nationalen rechtlichen Regelungen hinsichtlich der Rahmenbedingungen für Direktvergaben besteht. Die Bundesregierung und die Bundesländer konnten noch keine Einigung erzielen, in welchem Ausmaß die Möglichkeiten der Direktvergabe in die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes einfließen sollen. Damit bestehen die rechtlichen Unsicherheiten hinsichtlich der künftigen Marktordnung im ÖPNV weiter fort.

Zum 1. Mai 2012 ist das Tariftreue- und Vergabegesetz NRW in Kraft getreten. Es sieht insbesondere vor, dass sich Anbieter für öffentliche Aufträge im Bereich des ÖPNV verpflichten, ihr Personal mindestens nach einem einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag zu vergüten. Die Festlegung, welche Tarifverträge als einschlägig und repräsentativ gelten, erfolgt durch das für Arbeit zuständige Landesministerium. Zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes ist es für den KWS-Konzern von großer Bedeutung, dass die bei der KWS AG und der HBB vorhandenen Tarifverträge sowie auch der von den Subunternehmern angewendete Tarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes dabei Berücksichtigung finden. Eine abschließende Festlegung seitens des Ministeriums ist noch nicht erfolgt.

Die gegenwärtigen Herausforderungen liegen für den KWS-Konzern insbesondere in der Anpassung an das sich verändernde rechtliche Umfeld sowie in der demografischen Bevölkerungsentwicklung und ihren Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage. Voraussetzungen für den künftigen Erfolg sind insbesondere wettbewerbsfähige Kostenstrukturen sowie innovative Ideen für kundenorientierte Dienstleistungen. In diesen Bereichen sieht sich der KWS-Konzern gut aufgestellt.

Leverkusen, 21. Mai 2012

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG



Marc Kretkowski
Vorstand