

Lagebericht/Konzernlagebericht

für das Geschäftsjahr 2015

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. Um die rechtlichen Voraussetzungen für eine geplante erneute Direktvergabe der Verkehrsleistung ab Ende 2016 zu gewährleisten, ist ein Rechtsformwechsel der KWS AG in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) erforderlich, die den Anteilseignern die Umsetzung der Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ermöglicht. Die Umwandlung ist für Ende Mai 2016 angestrebt, die Firmierung lautet dann „wupsi GmbH“. Die auf die KWS AG bezogenen Aussagen gelten nach dem Umwandlungszeitpunkt gleichermaßen für die wupsi GmbH.

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). Die KWS AG nimmt im Rahmen einer Inhouse-Vereinbarung als integriertes Verkehrsunternehmen die Aufgaben der Verkehrsplanung, des Marketings und der Erstellung der Verkehrsleistung für die Anteilseigner wahr. Sie ist Kooperationspartner im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

ÖPNV ist entsprechend § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Gesellschaft wird gemäß ihrer Satzung in der Hauptsache für ihre Anteilseigner und in den Gebieten der Anteilseigner 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) 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. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft

Die deutsche Wirtschaft war im Jahr 2015 gekennzeichnet durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt ist nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt 2015 um 1,7 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Der zu verzeichnende Anstieg liegt vor allem an der erhöhten Zunahme privater Konsumausgaben um 1,9%. Dies stellt den stärksten Zuwachs seit dem Jahr 2000 dar. Gründe hierfür liegen in der positiven Konsumneigung privater Haushalte sowie einer geringen Zunahme der Verbraucherpreise. Auch die Konsumausgaben des Staates und die Investitionen trugen wesentlich zur Steigerung des Bruttoinlandsproduktes bei.

Der Arbeitsmarkt konnte von der konjunkturellen Entwicklung ebenfalls profitieren. Die Wirtschaftsleistung in Deutschland wurde im Jahresdurchschnitt 2015 erstmals von mehr als 43 Millionen Erwerbstätigen in Deutschland erbracht, was eine Steigerung zum Vorjahr von 0,8% ausmacht. Damit setzte sich der seit zehn Jahren anhaltende Aufwärtstrend fort. Zuwächse konnten insbesondere im Dienstleistungssektor erzielt werden.

2.2 Entwicklung der Branche

Vor dem Hintergrund der steigenden Erwerbstätigenzahlen und der positiven konjunkturellen Lage in Deutschland, konnten auch die Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahr 2015 bundesweit gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 0,2%. Die bereits in den vergangenen Jahren zu beobachtende differenzierte Entwicklung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Siedlungsräumen hat sich fortgesetzt. So stiegen die Fahrgastzahlen im Nahverkehr mit Straßenbahnen, die vorwiegend in Ballungsräumen verkehren, um 1,3% an. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr, der insbesondere den Ballungsrand und den ländlichen Raum abdeckt, sind dagegen geringfügig um 0,1% gesunken. Diese differenzierte Entwicklung resultiert nach Einschätzungen des VDV aus der zunehmenden Urbanisierung der Bevölkerung und dem demografischen Wandel, der insbesondere im ländlichen Raum durch rückläufige Schülerzahlen gekennzeichnet ist.

Aufgrund der Lage im Ballungsraum Köln/Bonn, dem Trend zur Urbanisierung und dem damit einhergehenden Zuwachs in Städten und Ballungsräumen, konnten die Unternehmen im VRS im Jahr 2015 einen Fahrgastzuwachs verzeichnen. Die Fahrgaststeigerung ist zwar nicht mehr so deutlich wie noch in den Vorjahren, dennoch liegt sie mit 0,9% über dem Bundestrend.

2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung

Analog zu den Verkaufsentwicklungen im VRS, konnten auch bei der KWS AG überdurchschnittlich starke Zuwächse in der Nutzung der MobilPassTickets verzeichnet werden. Hervorgerufen durch diesen außerordentlichen Sondereffekt sind die Fahrgastzahlen im Linienverkehr der KWS AG gegenüber dem Vorjahr um 2,5% gestiegen. Die rückläufigen Fahrgastzahlen im Bereich der Schüler und Auszubildenden sind auch im Jahr 2015 weiterhin zu verzeichnen. Die Verluste halten sich jedoch auf einem niedrigen Niveau von 0,25% und können durch einen Anstieg der Fahrgastzahlen im Bereich der Senioren kompensiert werden.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 4,5 % gestiegen. Gründe für die wirtschaftlich gute Entwicklung liegen in der VRS-Tarifanpassung von 2,8% sowie in dem o.g. Fahrgastanstieg hervorgerufen durch die erhöhte Nutzung von MobilPassTickets. Die ausgewiesenen Erlöse basieren weiterhin auf der VRS-Verkehrserhebung 2004/2005. Im Hinblick auf mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 wurden wie schon für die Vorjahre auch für das Jahr 2015 Rückstellungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebildet.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 9,8 % gesunken. Ausschlaggebend für den stark gesunkenen Wert sind geringere Ausgleichsleistungen aus der Sozialticket-Förderung zur Kompensation der Mindererlöse aus dem Verkauf von MobilPassTickets sowie geringere Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten. In beiden Fällen sind geänderte Berechnungsparameter und daraus resultierende niedrigere Erstattungsquoten für den Rückgang verantwortlich. Da die Korrekturen jeweils auch



rückwirkend für Vorjahre vorgenommen werden, sind in der Entwicklung auch periodenfremde Effekte enthalten.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich im Konzern um 8,3 % erhöht. Rückläufige Erlöse im Gelegenheitsverkehr konnten durch Zuwächse im freigestellten Schülerverkehr ausgeglichen werden.

2.4 Investitionen

Der Fuhrpark der KWS AG wurde im Jahr 2015 durch den Zugang von vier Standard-Linienbussen und sechs Gelenk-Linienbussen modernisiert, deren Bestellung noch aus dem Vorjahr datierte. Darüber hinaus wurden acht weitere Standard-Linienbusse sowie zwei Gelenk-Linienbusse bestellt, deren Lieferung jedoch erst nach dem Bilanzstichtag erfolgte. Durch die laufende Modernisierung des Fuhrparks können die Qualität für die Kunden gesteigert und die Instandhaltungskosten gesenkt werden. Darüber hinaus wird auch den Anforderungen in Bezug auf Umweltzonen und Barrierefreiheit Rechnung getragen.

Zur Verbesserung der Kundeninformation wurden wie bereits im Vorjahr die Projekte zur Erneuerung der Haltestellenbeschilderung und zur Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) fortgesetzt. Des Weiteren wurde der Neubau des Fahrgastcenters am Busbahnhof in Opladen im ersten Quartal 2015 fertiggestellt.

3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft

3.1 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich bei der KWS AG um 11.581 T€ auf 51.174 T€ und im Konzern um 11.626 T€ auf 48.608 T€ verringert. Hervorgerufen wurde der Rückgang durch erforderliche Korrekturen bei den Wertansätzen der Finanzanlagen.

Das Anlagevermögen ist im Jahr 2015 um 14.697 T€ bei der KWS AG sowie um 14.830 T€ im Konzern gesunken. Der Rückgang ist auf den Bereich der Finanzanlagen zurückzuführen. Der Kurswert der von der KWS AG gehaltenen RWE-Aktien und RW Holding Anteile lag zum Bilanzstichtag um ca. 15.214 T€ unterhalb des Buchwertes, so dass in dieser Höhe eine Wertberichtigung vorzunehmen war. Das Sachanlagevermögen ist aufgrund der Fahrzeuginvestitionen und aufgrund des Neubaus des Fahrgastcenters am Busbahnhof in Opladen gestiegen. Bei der KWS AG liegt der Zuwachs bei 563 T€, im Konzern bei 430 T€. Das Umlaufvermögen ist insbesondere aufgrund eines höheren Guthabenstandes bei Kreditinstituten und höheren Forderungen gegenüber Gesellschaftern gestiegen, bei der KWS AG um 3.105 T€ und im Konzern um 3.193 T€.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der KWS AG und im Konzern um 14.945 T€ verringert. Ursächlich hierfür ist die Verringerung der Kapitalrücklagen um 14.455 T€ hervorgerufen durch die Wertberichtigung der RWE-Aktien und RW Holding Anteile.

Die Rückstellungen haben sich bei der KWS AG um 1.876 T€ und im Konzern um 1.845 T€ erhöht. Wesentliche Ursache für diesen Anstieg sind mögliche Rückzahlungsverpflichtungen für das Jahr 2015 aus der noch ausstehenden Einigung im VRS zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009.



Erhöht haben sich auch die Verbindlichkeiten, bei der KWS AG um 1.489 T€ und im Konzern um 1.474 T€. Dies resultiert insbesondere aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Rahmen der langfristigen Finanzierung von Investitionen.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der KWS AG auf 48,7 %. Im Konzern liegt sie bei 45,6 %.

3.2 Finanzlage

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 8,7 Mio. € bei der KWS AG bzw. auf 9,2 Mio. € im Konzern. Die im festverzinslichen Bereich gehaltenen Beträge dienen als Vorsorge für das Risiko aus der VRS-Verkehrserhebung 2009, damit die KWS AG im Falle eines Beschlusses des VRS-Beirates zur Umsetzung der Ergebnisse ihren daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen nachkommen kann.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind bei der KWS AG um 2,5 % und im Konzern um 2,8 % gestiegen. Im Wesentlichen ist dies hervorgerufen durch die Steigerung der Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sowie die rückläufigen Ausgleichsleistungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um 0,6 % bei der KWS AG bzw. 1,7 % im Konzern gesunken. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus verringerten Betriebskostenzuschüssen.

Die Entwicklung der Aufwendungen stellt sich differenziert dar.

Der Materialaufwand ist um 2,0 % bei der KWS AG und um 2,9 % im Konzern gesunken. Ursächlich ist der gesunkene Dieselpreis im Berichtszeitraum, der sich senkend auf die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie kostendämpfend auf die Aufwendungen für bezogene Subunternehmer-Fahrleistungen ausgewirkt hat.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 5,7 % bei der KWS AG bzw. 3,6 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung der tarifvertraglich vereinbarten Entgelterhöhungen sowie einer teilweisen Rückverlagerung von Fahrleistungen vom Tochterunternehmen in die KWS AG aufgrund einer Aktualisierung der Personalplanung.

Die Abschreibungen sind aufgrund der Aktivierung von Investitionen wie etwa den Fahrzeugen für den Linienverkehr und dem Neubau des Fahrgastcenters am Busbahnhof Opladen um 10,7 % bei der KWS AG bzw. 9,2 % im Konzern gestiegen. Zu berücksichtigen ist, dass sich im Bereich der Fahrzeuginvestitionen auch weiterhin der aufwandsteigernde Effekt aus dem Wegfall der Fahrzeugförderung auswirkt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen bei der KWS AG wie auch im Konzern um 2,9% höher als im Vorjahr. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus periodenfremden Aufwendungen.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird wesentlich durch die RWE-Beteiligungen geprägt. Aufgrund des gesunkenen Kurswertes der RWE Aktien (31.12.2015: 11,72 €) wurden auf die RWE Stammaktien und die Aktien der RW Holding AG Abschreibungen vorgenommen in Höhe von insgesamt 15.214 T€. Vor dem Hintergrund dieses Sondereffektes ist das Finanzergebnis des Konzerns mit -13.578 T€ negativ ausgefallen. Das Finanzergebnis der

KWS AG, das zusätzlich die Gewinnabführung der HBB enthält, liegt mit -12.942 T€ ebenfalls im negativen Bereich.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der KWS AG, der wesentlich durch das Finanzergebnis geprägt ist und ebenso die Zahlungen der Gesellschafter im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung beinhaltet, beläuft sich auf – 12.946 T€ (Vorjahr: 45 T€).

Der von den Gesellschaftern abzudeckende Zuschussbedarf für die im Rahmen der Inhouse-Vereinbarung erbrachten Verkehre hat sich bei ca. 4 Mio. € stabilisiert.

3.4 Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung waren nicht zu verzeichnen.

4. Prognosebericht

Das Geschäftsfeld des Linienverkehrs wird sich voraussichtlich stabil entwickeln. Zwar sind bei der wichtigen Kundengruppe der Schüler und Auszubildenden auch weiterhin leicht rückläufige Fahrgastzahlen zu erwarten. Dem stehen jedoch Zuwächse in anderen Bereichen gegenüber.

Die sich verändernde Nachfragestruktur, hervorgerufen durch den demographischen Wandel, setzt ein Umdenken in der Kundenansprache und Angebotsausrichtung voraus. Aktuell ist beim Absatz des auf die Zielgruppe der Senioren ausgerichteten Aktiv60 Tickets eine Steigerung zum Vorjahr von 3,0% zu verzeichnen. Durch die steigende Alterung der Bevölkerung in den nächsten Jahren, wird sich in diesem Bereich das Absatzpotenzial stark erhöhen. Zur zielgerichteten Kundenansprache werden daher Themen wie Mobilitätsschulungen für Senioren und Barrierefreiheit in den Fokus gelangen.

Die Aufwendungen werden in den nächsten Jahren insgesamt tendenziell steigen. Der Personalaufwand unterliegt den regelmäßig stattfindenden tariflichen Anpassungen. Der Zins- und Abschreibungsaufwand wird sich bedingt durch die Modernisierungsinvestitionen und den stufenweisen Wegfall der Fahrzeugförderung sogar überdurchschnittlich erhöhen. Ungewiss ist die Entwicklung des Materialaufwandes, der insbesondere durch den Dieselpreis beeinflusst wird. Dieser unterliegt starken Schwankungen, die nur schwer zu prognostizieren sind. Aufgrund der Entwicklung des Dieselpreises in den vergangenen Jahren und des derzeitigen niedrigen Preisniveaus, ist mittel- bis langfristig von wieder steigenden Preisen auszugehen.

Gemäß der mittelfristigen Wirtschafts- und Finanzplanung wird sich der Zuschussbedarf der Eigentümer für die Finanzierung der Verkehrsleistungen aufgrund der zu erwartenden Belastungen auf der Aufwandsseite tendenziell erhöhen.

Die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen und die damit korrespondierende Ausschüttung der KWS AG an die Gesellschafter, werden aufgrund der schlechten Geschäftsentwicklung der RWE AG auch in den nächsten Jahren auf einem sehr geringen Niveau ausfallen oder gar nicht realisiert werden. Für das RWE-Geschäftsjahr 2015 hat die Hauptversammlung des RWE-Konzerns entschieden, dass keine Dividende ausgezahlt wird. Dies wirkt sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis 2016 der KWS AG sowie auf die daraus vorzunehmende Gewinnausschüttung der KWS AG an ihre Eigentümer aus.

5. Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Um künftige Entwicklungen und Risiken, die den Fortbestand der Konzerngesellschaft gefährden könnten, frühzeitig erkennen, analysieren und bewerten zu können, wurde ein Risikomanagementsystem im Konzern implementiert, welches über ein konzernweit einheitliches 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 KWS AG.

Auf der Erlösseite bestehen mittel- bis langfristig Risiken aufgrund rückläufiger Schülerzahlen. Von dieser Kundengruppe wird etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der KWS AG durchgeführt. Dauerhafte Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit perspektivisch negativ auf die Erlössituation im Linienverkehr aus. Dem gegenüber stehen jedoch Steigerungspotenziale innerhalb der Kundengruppe der Senioren. Diesen wachsenden Markt gilt es mit nachfragespezifischen Angeboten zu bearbeiten. Durch die Ausrichtung an den Bedürfnissen dieser Zielgruppe, etwa durch steigende Angebote im Rahmen von Mobilitätsschulungen, bieten sich hier gute Chancen für Einnahmesteigerungen.

Kurz- bis mittelfristig bestehen auf der Erlösseite Risiken in Bezug auf die Ausgleichsleistungen. Insbesondere die Fördermittel für das Sozialticket unterliegen dem Risiko von gesetzlichen Änderungen und Anpassungen des Berechnungsverfahrens. Da die Fördermittel für das MobilPassTicket jährlich im Haushaltsplan des Landes NRW zur Verfügung gestellt werden, besteht hier keine hinreichende Planungssicherheit. Bei einem Wegfall der Förderung wäre mit erheblichen Mindereinnahmen zu rechnen.

Die Erlösrisiken aus der VRS-Verkehrserhebung 2009 bestehen auch weiterhin, da im VRS-Beirat noch keine Einigung zur Umsetzung der Ergebnisse erzielt werden konnte. Zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Ergebnis die mittlerweile anhängigen Klageverfahren abgeschlossen werden können, ist noch immer nicht abzusehen. Die Ertragsrisiken hinsichtlich möglicher Rückzahlungsverpflichtungen kumulieren sich für die KWS AG zwischenzeitlich auf 11,2 Mio. €. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Dem Liquiditätsrisiko wird im Rahmen der Finanzplanung durch bedarfsgerechte Kreditaufnahmen und Bildung von Liquiditätsreserven Rechnung getragen.

Im Rahmen der geplanten erneuten Direktvergabe des Linienverkehrs in Leverkusen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis an die KWS AG zum Jahresende 2016, haben die Aufgabenträger gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 und dem Personenbeförderungsgesetz die dafür erforderliche Vorabkennzeichnung zur Direktvergabe an einen internen Betreiber im September 2015 veröffentlicht.

Die für die Direktvergabe an einen internen Betreiber relevante Vorabkennzeichnung unterliegt einer gesetzlich definierten Frist von drei Monaten ab Veröffentlichung zur Einreichung von eigenwirtschaftlichen Konkurrenzträgen. Innerhalb dieses Zeitraumes wurde durch ein regionales privates Busunternehmen ein Antrag auf Erteilung einer eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigung für das Linienpaket der KWS AG bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Dieser wäre einer gemeinwirtschaftlichen Erbringung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber vorzuziehen. Sollte die Bezirksregierung dem eigenwirtschaftlichen Antrag stattgeben, müsste der Verkehr an das entsprechende Unternehmen übertragen werden. Im Falle einer solchen Entscheidung würde

für die KWS AG und die HBB die Geschäftsgrundlage entfallen. Die Aufgabenträger wie auch die KWS AG haben im Rahmen des Anhörverfahrens u.a. dahingehend Stellung genommen, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung der gesamten Verkehrsleistung in der geforderten Qualität und zu den geforderten Fahrausweis-Tarifen nicht möglich ist und der eigenwirtschaftliche Antrag daher zu versagen ist. Die Entscheidung der Bezirksregierung Köln steht noch aus.

Des Weiteren wurde im Zuge der Vorabbekanntmachung zur Direktvergabe der Verkehrsleistung an die KWS AG, aufgrund eines Antrages eines privaten Verkehrsunternehmens ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer eingeleitet. Der Antragssteller behauptet, dass eine Direktvergabe an die KWS AG auch nach Durchführung eines Rechtsformwechsels in eine GmbH nicht zulässig sei. Die Vergabekammer hat den Nachprüfungsantrag vollumfänglich zurückgewiesen, allerdings ist gegen diese Entscheidung eine Beschwerde beim Oberlandesgericht eingereicht worden.

Zu dem bereits seit dem Jahr 2011 anhängigen Verfahren gegen den Rheinisch-Bergischen Kreis bezüglich des Vorwurfs eines Verstoßes gegen das Verbot staatlicher Beihilfen durch den Abschluss der Inhouse-Vereinbarung mit der KWS AG und durch die Einlage der RWE-Aktien in das Unternehmen gibt es keinen neuen Sachstand. Die KWS AG ist in dem Klageverfahren beigeladen. Die Erfolgsaussichten der Klage und die damit verbundenen Risiken von Rückzahlungsverpflichtungen für die KWS AG werden durch die KWS AG und den Rheinisch-Bergischen Kreis jedoch weiterhin als gering eingeschätzt.

Die Auswirkungen des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW auf das Tarifgefüge im ÖPNV haben sich verringert. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat die Verordnung, mit der das Arbeitsministerium im ÖPNV nur den Spartentarifvertrag (TV-N NW) der kommunalen Unternehmen als repräsentativ eingestuft hat, für nichtig erklärt. Die NRW-Landesregierung hat sich vor diesem Hintergrund jüngst zu einer Nachbesserung der Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (RepTVVO) entschieden. Für den straßengebundenen ÖPNV wird darin nun neben dem Spartentarifvertrag (TV-N NW) auch der Tarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes (TV-NWO) als repräsentativer Tarifvertrag festgelegt.

Das Jahresergebnis der KWS AG und des Konzerns wird wesentlich durch die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen determiniert. Aufgrund der schlechten Geschäftsentwicklung des RWE-Konzerns ist nicht auszuschließen, dass wie schon für das Geschäftsjahr 2015 auch in den Folgejahren keine Dividende seitens des RWE-Konzerns ausgeschüttet wird. Dies wirkt sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis der KWS AG sowie auf die Gewinnausschüttung der KWS AG an ihre Eigentümer aus.

Die ungewisse Geschäftsentwicklung der RWE AG wirkt sich auch auf den Aktienkurs aus. Zum 31.12.2015 wurde aufgrund der Kursentwicklung bereits eine Wertberichtigung auf die bilanzierten Werte in Höhe von 15.214 T€ erforderlich. Für die Zukunft ist nicht auszuschließen, dass abhängig von der Kursentwicklung, weitere Korrekturen der Wertansätze erforderlich werden. Im Hinblick auf die ungewisse Geschäftsentwicklung der RWE AG prüft der Rheinisch-Bergische Kreis eine mögliche Veräußerung seiner in die KWS AG eingebrachten RWE-Anteile.

Durch die Vereinbarungen mit den Eigentümern ist sichergestellt, dass sich die in Zusammenhang mit den RWE-Anteilen zu verzeichnende Risiken im Finanzergebnis nicht zulasten des Verkehrsgeschäftes auswirken.

Im Fokus der Aktivitäten stehen im Jahr 2016 die erforderlichen Vorbereitungen für die Direktvergabe der Verkehrsleistungen durch die Eigentümer ab Ende 2016. Hierzu zählen



die Rechtsformumwandlung der KWS AG in die wupsi GmbH sowie die Abwehr sowohl des eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages als auch des Nachprüfungsverfahrens. Die Umsetzung der Direktvergabe würde Planungssicherheit bieten und eine gute Grundlage darstellen, um das Leistungsangebot im Hinblick auf Fahrplan, Tarif und Information nachhaltig an den Kundenwünschen auszurichten und so mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen zu können. Vor allem die nochmalige Steigerung der Kundenzufriedenheit, trotz bereits erreichter Bestnoten im Kundenbarometer des VRS, wird im Fokus der Handlungsfelder stehen. Hierbei werden vor allem die Aspekte der Altersstrukturverschiebung und der Veränderungen in den sozialen Verhältnissen hin zu einer vermehrten Nutzung von Sozialtickets und Aktiv60Tickets eine große Rolle spielen. Auch das Thema Multimodalität und die damit einhergehende Ausweitung des Mobilitätsangebotes sind Themen, die in den Folgejahren im Fokus des Handelns stehen werden.

Leverkusen, 18. Mai 2016

Kraftverkehr Wupper-Sieg AG

gez. Marc Kretkowski
Vorstand