

## **Zusammengefasster Lagebericht und Konzern-Lagebericht**

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. Die wupsi GmbH ist am 31. Mai 2016 im Wege eines identitätswahrenden Rechtsformwechsels aus der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG entstanden. Durch den Rechtsformwechsel wurden die rechtlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Stadt Leverkusen und den Rheinisch-Bergischen Kreis an die wupsi GmbH geschaffen, da die Rechtsform der GmbH den Anteilseignern die Umsetzung der Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ermöglicht. Die auf die wupsi GmbH bezogenen Aussagen gelten vor dem Umwandlungszeitpunkt gleichermaßen für die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG.

### **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 mit der Bereitstellung von Verkehrsleistungen 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 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 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. Darüber hinaus werden Leistungen im Gelegenheitsverkehr sowie im freigestellten Schülerverkehr erbracht.

### **2. Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf**

#### **2.1 Entwicklung der Gesamtwirtschaft**

Die deutsche Wirtschaft war im Jahr 2016 erneut gekennzeichnet durch ein solides und stetiges Wachstum. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt ist nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt 2016 um 1,9 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Der zu verzeichnende Anstieg liegt vor allem an der Zunahme staatlicher und privater Konsumausgaben, die sich gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % erhöht haben.

Der Arbeitsmarkt hat von der konjunkturellen Entwicklung ebenfalls profitiert. Die Zahl der Erwerbstätigen ist gegenüber dem Vorjahr um 0,6 % auf 43,7 Millionen gestiegen. Zuwächse konnten wie bereits in den Vorjahren 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 2016 bundesweit deutlich gesteigert werden. Der Zuwachs lag gemäß den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei 1,7 %. Die höchsten Zuwächse konnten dabei in den Ballungszentren im Verkehr mit Eisenbahnen (2,5 %) und Stadt- bzw. U-Bahnen (2,4 %) erzielt werden. Aber auch der Busverkehr, der insbesondere den Ballungsrand und den ländlichen Raum abdeckt, konnte mit einem Anstieg von 0,9 % nach einer zuletzt stagnierenden Entwicklung wieder signifikant wachsen.

Aufgrund der Lage im Ballungsraum Köln/Bonn konnten die Unternehmen im VRS im Jahr 2016 entsprechend dem Bundestrend einen deutlichen Fahrgastzuwachs von 1,4 % verzeichnen.

## **2.3 Umsatz- und Auftragsentwicklung**

Die wupsi GmbH lag 2016 mit einem Anstieg der aus Fahrausweisverkäufen abgeleiteten Fahrgastzahlen von 2,0 % noch über der verbund- und bundesweiten Entwicklung. Die Zuwächse resultieren dabei im Wesentlichen aus gestiegenen Verkäufen von MobilPassTickets, die im Rahmen der Sozialticketförderung des Landes NRW bezuschusst werden. Der weiterhin starke Anstieg der Nachfrage in diesem Ticketsegment ist u.a. in zuwanderungsbedingten Entwicklungen begründet. Die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr sind bedingt durch demografische Entwicklungen leicht rückläufig gegenüber dem Vorjahr. Zuwächse konnten dagegen im Bereich der Jobtickets erzielt werden.

Die Umsatzerlöse aus Verbundverkehren sind um 4,9 % gestiegen. Gründe für diese gute Entwicklung liegen in der VRS-Tarifanpassung von 2,8 % sowie in dem o.g. Fahrgastanstieg. Im VRS-Beirat konnte noch keine Einigung zur Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 gefunden werden und auch die diesbezüglich angestrebten Klageverfahren sind noch nicht abgeschlossen. Allerdings konnte mittlerweile unter den einigungsbereiten Verkehrsunternehmen eine Vergleichsvereinbarung zur Umsetzung der Verkehrserhebung 2009 geschlossen werden. Die daraus für die wupsi GmbH resultierenden Rückzahlungen für die Jahre 2009 bis 2015 erfolgten unter Inanspruchnahme der in den Vorjahren gebildeten Rückstellungen weitestgehend ergebnisneutral und sind in den Umsatzerlösen aus Verbundverkehren enthalten. Für das Jahr 2016 liegt noch keine Abrechnung auf Basis der Verkehrserhebung 2009 vor, so dass die für dieses Jahr ausgewiesenen Erlöse weiterhin auf der Verkehrserhebung 2004/2005 basieren. Im Hinblick auf daraus resultierende Rückzahlungsverpflichtungen aus der Anwendung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2009 wurden für das Jahr 2016 Rückstellungen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebildet.

Die Ausgleichsleistungen im Linienverkehr sind um 6,3 % gestiegen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Anstieg ausschließlich auf periodenfremde Effekte bezogen auf die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten zurückzuführen ist. In den laufenden Abrechnungen zeigen sich insgesamt stagnierende Ausgleichszahlungen. Im Bereich der Fördermittel für den Ausgleich von Mindererlösen aus dem Verkauf von MobilPassTickets muss sogar gegebenenfalls noch mit Rückzahlungen gerechnet werden, da der Zweckverband VRS bislang nur einen Bescheid mit Widerrufsvorbehalt ausgestellt und sich die Rückforderung von zu hohen Auszahlungsbeträgen nach Erstellung der endgültigen Bescheide vorbehalten hat. Für diesen Zweck wurde Risikovorsorge in Form der Bildung einer Rückstellung betrieben, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen ist.

Die Erlöse aus sonstigen Verkehren haben sich im Konzern um 14,6 % verringert. Im Bereich des freigestellten Schülerverkehrs ist dies insbesondere auf veränderte Abrechnungsverfahren zurückzuführen. Für den Bereich des Gelegenheitsverkehrs wurde der Marktauftritt im Laufe des Jahres verändert. Gegenüber den Kunden bietet nunmehr die wupsi GmbH die Leistungen an, die Fahrleistungen werden wie bisher von der HBB GmbH erbracht. Auf Basis dieser geänderten Markenstrategie werden künftig wieder Erlöszuwächse angestrebt.

Aufgrund des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes wird bei der wupsi GmbH und im Konzern erstmals im Jahresabschluss zum 31.12.2016 eine geänderte Definition der Umsatzerlöse angewendet. Dadurch werden Positionen in Höhe von rd. 651 T€ bei der wupsi GmbH bzw. rd. 498 T€ im Konzern, die im Vorjahresabschluss noch unter den sonstigen betrieblichen Erträgen auszuweisen waren, nunmehr in den Umsatzerlösen gezeigt.

## **2.4 Investitionen**

Der Fuhrpark der wupsi GmbH wurde im Jahr 2016 durch den Zugang von 16 Standard-Linienbussen und zwei Gelenk-Linienbussen modernisiert, deren Bestellung teilweise noch aus dem Vorjahr datierte. Darüber hinaus wurden drei weitere 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.

Im Sinne des Klimaschutzes und zur Senkung der Energiekosten wurde die Beleuchtung der Betriebshöfe in Leverkusen und Bergisch Gladbach auf LED-Technik umgestellt. Darüber hinaus wurden die Tankanlagen modernisiert.

## **3. Wirtschaftliche Lage der Gesellschaft**

### **3.1 Vermögenslage**

Die Bilanzsumme hat sich bei der wupsi GmbH um 7.879 T€ auf 43.295 T€ und im Konzern um 7.729 T€ auf 40.879 T€ verringert. Hervorgerufen wurde der Rückgang insbesondere durch den Abschluss der Vergleichsvereinbarung zur Umsetzung der VRS-Verkehrserhebung 2009.

Das Anlagevermögen ist um 734 T€ bei der wupsi GmbH sowie um 634 T€ im Konzern gestiegen. Die Ursache hierfür liegt in einem durch die Fahrzeuginvestitionen bedingten Anstieg des Sachanlagevermögens. Zur Realisierung der Rückzahlungsverpflichtungen im Zuge der Vergleichsvereinbarung zur VRS-Verkehrserhebung wurden Guthaben bei Kreditinstituten in Anspruch genommen und Forderungen gegen die Gesellschafter realisiert. In der Folge ist das Umlaufvermögen gesunken, bei der wupsi GmbH um 8.607 T€ und im Konzern um 8.358 T€.

Auf der Passivseite der Bilanz hat sich das Eigenkapital bei der wupsi GmbH und im Konzern um 1.689 T€ verringert. Ursächlich hierfür ist die im Berichtsjahr erfolgte Gewinnausschüttung an die Anteilseigner, die noch aus vereinnahmten RWE-Dividenden aus dem Geschäftsjahr 2015 resultierte.

II/4

Die Rückstellungen haben sich bei der wupsi GmbH um 9.270 T€ und im Konzern um 9.123 T€ verringert. Wesentliche Ursache für diesen Rückgang ist die Umsetzung der Vergleichsvereinbarung zur VRS-Verkehrserhebung 2009. Für die damit zusammenhängenden Rückzahlungen an die VRS-Partnerunternehmen wurden die in den Vorjahren gebildeten Rückstellungen in Anspruch genommen.

Erhöht haben sich die Verbindlichkeiten, bei der wupsi GmbH um 3.080 T€ und im Konzern um 3.083 T€. Dies resultiert aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Rahmen der langfristigen Finanzierung von Investitionen, aus der Abrechnung der Inhouse-Vereinbarung mit den Gesellschaftern und aus Rückzahlungen im Rahmen der Umsetzung der VRS-Verkehrserhebung 2009, die erst nach Vorlage der endgültigen Zahlen für das Jahr 2015 nach dem Bilanzstichtag geleistet wurden.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich bei der wupsi GmbH auf 53,6 %. Im Konzern liegt sie bei 50,1 %.

### **3.2 Finanzlage**

Der Finanzmittelfonds belief sich zum Bilanzstichtag auf 3,6 Mio. € bei der wupsi GmbH bzw. auf 4,3 Mio. € im Konzern. Die im festverzinslichen Bereich gehaltenen Beträge dienen insbesondere zur Deckung der zum Bilanzstichtag noch ausstehenden Rückzahlungsverpflichtungen aus der VRS-Verkehrserhebung 2009 für die Jahre 2015 und 2016.

### **3.3 Ertragslage**

Die Umsatzerlöse sind bei der wupsi GmbH um 4,4 % und im Konzern um 4,6 % gestiegen. Bei diesem Anstieg sind die geänderten Ausweisvorschriften des BilRUG berücksichtigt. Wesentliche Ursache für diese Entwicklung ist der Anstieg der Umsatzerlöse aus Verbundverkehren.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um 18,8 % bei der wupsi GmbH und im Konzern gesunken. Hier wirkt sich der Effekt aus dem BilRUG in umgekehrter Richtung zu den Umsatzerlösen aus. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus verringerten Betriebskostenzuschüssen, geringeren Erlösen aus Anlagenverkäufen sowie geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand ist um 1,4 % bei der wupsi GmbH und um 2,7 % im Konzern gestiegen, insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für Fahrleistungen von Subunternehmern. Der Aufwand für den Bezug von Dieselmotoren ist aufgrund niedrigerer Preise gesunken.

Die Entwicklung des Personalaufwandes mit einem Anstieg von 3,4 % bei der wupsi GmbH bzw. 2,0 % im Konzern resultiert insbesondere aus der Umsetzung tarifvertraglich vereinbarter Entgelterhöhungen sowie einer kurzfristigen Verlagerung von Fahrleistungen der HBB GmbH auf die wupsi GmbH. Aufgrund einer zu Jahresbeginn ungeklärten tarifvertraglichen Situation bei der HBB GmbH wurden Fahrleistungen vorübergehend von der wupsi GmbH übernommen.

Die Abschreibungen sind aufgrund der Aktivierung von Investitionen wie etwa den Fahrzeugen für den Linienverkehr um 2,6 % bei der wupsi GmbH bzw. 1,3 % 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 wupsi GmbH um 0,4 % unter dem Vorjahreswert, im Konzern um 0,5 % darüber.

Das Finanzergebnis des Konzerns wird wesentlich durch die RWE-Beteiligungen geprägt. Im Jahr 2016 konnten keine Dividendenerträge aus diesen Beteiligungen mehr erzielt werden. Im Vorjahreswert des Finanzergebnisses enthaltene kursbedingte Abschreibungen auf die RWE-Anteile waren im Jahr 2016 nicht vorzunehmen. Insgesamt fällt das Finanzergebnis im Konzern aufgrund des Zinsaufwandes mit -305 T€ negativ aus. Das Finanzergebnis der wupsi GmbH, das zusätzlich die Gewinnabführung der HBB GmbH enthält, liegt mit 299 T€ dagegen im positiven Bereich.

Der Jahresüberschuss des Konzerns und der wupsi GmbH, der Zahlungen der Gesellschafter aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in Höhe von ca. 3,4 Mio. € beinhaltet, beläuft sich auf 311 T€ (Vorjahr: -12.946 T€).

#### **4. Prognosebericht**

Das Kerngeschäftsfeld des Linienverkehrs wird sich bezogen auf die Nachfrage voraussichtlich stabil entwickeln. Allerdings fallen die im VRS vereinbarten Tarifsteigerungen für die Jahre 2017 und 2018 in Höhe von 1,4 % bzw. 1,1 % sehr moderat aus und werden alleine voraussichtlich nicht ausreichen, um die zu erwartende Kostenentwicklung auszugleichen.

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. Im Jahr 2016 ist der Dieselpreis im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahr gesunken. Zum Jahreswechsel 2016/2017 zeigte sich aber wieder ein deutlicher Anstieg, der sich im Jahr 2017 möglicherweise ergebnisbelastend auswirkt.

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

Die Dividendenerträge aus den RWE-Beteiligungen und die damit korrespondierende Ausschüttung der wupsi GmbH 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 2016 hat die Hauptversammlung des RWE-Konzerns entschieden, dass keine Dividende ausgezahlt wird. Dies wirkt sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis 2017 der wupsi GmbH sowie auf die daraus vorzunehmende Gewinnausschüttung der wupsi GmbH an ihre Eigentümer aus.



## **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.

Auf der Erlösseite bestehen mittel- bis langfristig Risiken aufgrund rückläufiger Schülerzahlen. Von dieser Kundengruppe wird etwa die Hälfte der Fahrten im Liniennetz der wupsi GmbH durchgeführt. Dauerhafte Nachfragerückgänge in diesem Bereich wirken sich damit perspektivisch negativ auf die Erlössituation im Linienverkehr aus. Dagegen können in anderen Bereichen noch Potenziale gesehen werden. Die Gebietskörperschaften sehen sich insbesondere im Hinblick auf die Berufspendler zunehmenden Verkehrsproblemen aufgrund überlasteter Autobahnen und Straßen gegenüber. Derzeit werden Mobilitätskonzepte erarbeitet, die zur Lösung der Probleme eine Stärkung des ÖPNV vorschlagen. In diesem Segment kann über eine Ausweitung und Attraktivierung des Angebotes noch zusätzliche Nachfrage generiert werden.

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. So liegt für das Jahr 2016 noch kein endgültiger Förderbescheid über die Höhe der Zahlungen vor.

Das Erlösrisiko aus der VRS-Verkehrserhebung 2009 hat sich durch den Abschluss der Vergleichsvereinbarung realisiert. Für die Vergangenheit wurden die Rückzahlungsverpflichtungen unter Inanspruchnahme der gebildeten Rückstellungen erfüllt. Für die Zukunft ist nun von dem reduzierten Erlösniveau auszugehen. Bestandteil der Vergleichsvereinbarung ist auch eine erneute Verkehrserhebung im Jahr 2018. Aus dieser Verkehrserhebung entstehen wiederum neue Erlösrisiken, da die Ergebnisse der Verkehrserhebung, die ab 2018 Anwendung finden sollen, im Voraus nicht abgeschätzt werden können. Aufgrund des langen Zeitraums von neun Jahren zwischen den Verkehrserhebungen und den in diesem Zeitraum stattgefundenen Änderungen im Leistungsangebot, im Tarif und im Vertrieb sind größere Verwerfungen in den Einnahmenanteilen nicht auszuschließen.

Die Gesellschafter haben mit rechtlicher Unterstützung die erforderlichen Schritte für eine zehnjährige Direktvergabe an die wupsi GmbH als internen Betreiber ab Ende 2016 eingeleitet. Insbesondere wurde die Vergabeabsicht im europäischen Amtsblatt bekanntgegeben und die Rechtsform von der AG in eine GmbH umgewandelt.

Auf Antrag eines privaten Verkehrsunternehmens wurde ein Nachprüfungsverfahren eingeleitet. Die Vergabekammer hat den Nachprüfungsantrag im Mai 2016 abgewiesen, das private Verkehrsunternehmen hat jedoch die nächste Instanz, das Oberlandesgericht, angerufen. Dieses hat in mehreren Parallelverfahren diverse Fragen zu Direktvergaben an interne Betreiber dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegt und das Verfahren zur Direktvergabe an die wupsi GmbH zunächst ausgesetzt.

Ein anderes privates Verkehrsunternehmen hat versucht, die Direktvergabe zu verhindern, indem es auf die zu vergebenden Leistungen einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag gestellt hat. Dieser wäre einer gemeinwirtschaftlichen Erbringung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber vorzuziehen. Die Bezirksregierung hat den Antrag, auch im Widerspruchsverfahren, abgelehnt, da sie unter Berücksichtigung eines unabhängigen Gutachtens zu der Einschätzung gelangt ist, dass konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass das private Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen nicht eigenwirtschaftlich erbringen kann. Das private Verkehrsunternehmen hat gegen die Entscheidung der Bezirksregierung Klage eingereicht. Eine Entscheidung in diesem Verfahren steht noch aus. Bei Erfolg des Klageverfahrens müsste dem privaten Verkehrsunternehmen die eigenwirtschaftliche Genehmigung erteilt werden und die Geschäftsgrundlage der wupsi GmbH bzw. des Konzerns würde entfallen.

Vor dem Hintergrund der beiden offenen Verfahren konnte die Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Gesellschafter an die wupsi GmbH noch nicht erteilt werden. Die Gesellschafter haben die wupsi GmbH im Rahmen einer Notvergabe mit der Durchführung der Verkehrsleistung für die nächsten zwei Jahre betraut. Die Bezirksregierung hat zudem für die auslaufenden Liniengenehmigungen eine einstweilige Erlaubnis für ebenfalls zwei Jahre bis Dezember 2018 ausgesprochen.

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 wupsi GmbH und durch die Einlage der RWE-Aktien in das Unternehmen gibt es keinen neuen Sachstand. Die Erfolgsaussichten der Klage werden weiterhin als gering eingeschätzt. Die angegriffene Inhouse-Vereinbarung ist Ende 2016 ausgelaufen.

Bei der HBB GmbH hat sich die tarifvertragliche Situation geändert. Der Verband des privaten Omnibusgewerbes in Nordrhein-Westfalen, in dem die HBB GmbH Mitglied ist, ist Anfang 2016 wieder eine Tarifpartnerschaft mit der Gewerkschaft ver.di eingegangen. Für die HBB GmbH wurde mit ver.di eine Anwendungsvereinbarung abgeschlossen, die die Anwendung des NWO-Tarifs auch bei der HBB GmbH ermöglicht unter Wahrung der Besitzstände der Altbeschäftigten aus dem bislang geltenden Haustarifvertrag. Der ursprüngliche Zweck des Erwerbs der HBB GmbH, Neueinstellungen zu wettbewerbsfähigen Konditionen vornehmen zu können, ist dadurch wieder gesichert und bietet der HBB GmbH und dem Konzern gute Zukunftsperspektiven.

Das Jahresergebnis der wupsi GmbH und des Konzerns wird wesentlich durch die Dividendeneträge aus den RWE-Beteiligungen determiniert. Aufgrund der schlechten Geschäftsentwicklung des RWE-Konzerns ist nicht auszuschließen, dass wie schon für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 auch in den Folgejahren keine Dividende seitens des RWE-Konzerns ausgeschüttet wird. Dies wirkt sich gleichermaßen auf das Jahresergebnis der wupsi GmbH sowie auf die Gewinnausschüttung der wupsi GmbH 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 weiteren Kursentwicklung erneut Korrekturen der Wertansätze erforderlich werden.

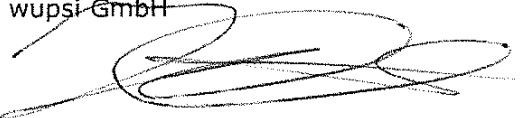
II/8

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

Das Jahr 2017 wird insbesondere geprägt sein durch Aktivitäten im Zusammenhang mit den Mobilitätskonzepten der Gebietskörperschaften. Die wupsi GmbH positioniert sich in diesem Zusammenhang als umfassender multimodaler Dienstleister. Neben einer Ausweitung des klassischen ÖPNV-Geschäftes sollen auch ergänzende Mobilitätsformen wie Carsharing oder Fahrradverleih in das Angebotsportfolio integriert und das Angebot an Mobilitätsberatung für besondere Kundengruppen wie Senioren oder Schulanfänger ausgeweitet werden, um den geänderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden. Darüber hinaus besteht das Ziel, die zehnjährige Direktvergabe des Leistungsangebotes durch die Gesellschafter an den internen Betreiber wupsi GmbH umzusetzen. Hier besteht jedoch eine Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Gerichtsverfahren.

Leverkusen, 23. Mai 2017

wupsi GmbH



gez. Marc Kretkowski  
Geschäftsführer