

# Finanzierungsbedarf notwendiger Infrastrukturmaßnahmen

Wuppertal, 25.08.2021



## 1. Ausgangslage

- Der **WSW Konzern** ist in seiner Struktur **wettbewerbsfähig** und in Summe **gut aufgestellt**. Insbesondere aufgrund der **positiven Ergebnisentwicklung** in den letzten Jahren sind die **übergreifenden bilanziellen Verhältnisse geordnet**.
- Um **frühzeitig und transparent** über anstehende Maßnahmen und deren Finanzierung, insbesondere im Bereich Mobilität zu sprechen, wurden **notwendige Investitionen in die Unternehmensplanung mit aufgenommen**.
- Unabhängig von übergreifenden Fragen zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, Mobilitätswende oder zum Nahverkehrsplan besteht die **Gefahr**, dass **allein die notwendigen Investitionen** im Bereich der **Mobilitätsinfrastruktur** (Betriebshof und Busse) zu einer **Überforderung der Bilanz-/Fremdkapitalstrukturen** (Holding und Mobil) führen. Insbesondere die Mittel aus der zur Verfügung stehenden Abschreibung in der Mobil GmbH würden für die notwendigen / anstehenden Maßnahmen nicht ausreichen. **In diesem Zusammenhang wird eine finanzielle Unterstützung der Stadt angefragt**.
- **Neben den notwendigen Maßnahmen** im Mobilitätsbereich stehen im Kontext der **Energie- und Mobilitätswende weitere, unternehmerisch notwendige Investitionen und Maßnahmen** an, die die **gesamtwirtschaftliche Situation des Konzern** zusätzlich **fordern** werden.

**Ziel ist die Stadt in ihrer Funktion als Gesellschafter und Auftraggeber im Bereich Mobilität frühzeitig mit einzubinden und gleichzeitig mögliche, gemeinsame Finanzierungslösungen zu entwickeln.**

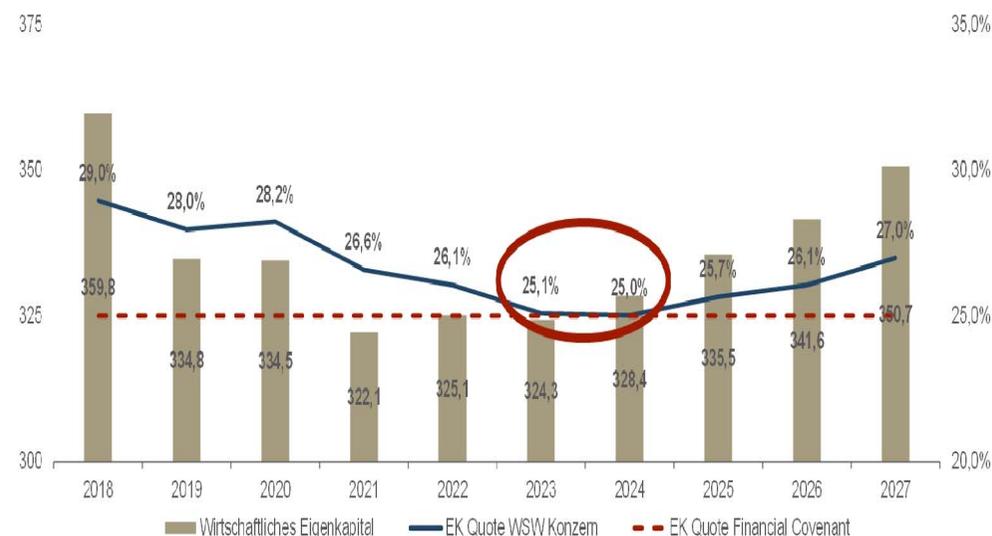
## 1. Ausgangslage - Bilanzkennzahlen

Mio. €	WSW Konzern [IST 2020]	WSW Holding [IST 2020]	WSW E&W [IST 2020]	WSW mobil [IST 2020]	AWG [IST 2020]
Umsatz	880,4	58,7*	627,7*	67,0*	101,6
EBITDA	71,0	3,5	102,5	-53,5	19,0
EBIT	26,1	1,6	82,3	-61,3	9,2
Beteiligungsergebnis	1,5	2,6	-2,1	-	-
Jahresüberschuss	5,1	0,6	65,9**	-61,2**	6,9**
Investitionen	73,8	2,1	46,2	20,7	6,5
Bilanzsumme	1.199,0	450,0	912,3	179,6	100,8
Verbindlichkeiten ggü. KI	526,2	99,5	326,0	60,5	40,4
Eigenmittel (-quote)***	347,7 (29,0%)	245,1 (54,5%)	354,8 (38,9%)	45,8 (25,5%)	20,0 (19,8%)
Mitarbeiter*innen	3.107	468	710	1.295	449

## 1. Ausgangslage – Eigenkapitalstruktur

- Die EK Quote von aktuell 28% ist im Marktvergleich gut und für die aktuelle Bilanzstruktur ausreichend.
- Die im Planungszeitraum eingepreisten Investitionen führen zu einer deutlichen Verschlechterung der EK Quote. Eine Erholung ist ab 2026/2027 geplant.
- Nur teilweise berücksichtigt sind Maßnahmen im Rahmen der kommenden Energie- oder Mobilitätswende. Die Mittel für geplanten Maßnahmen 2028 ff. (bspw. Wagenhalle Vohwinkel) sind zusätzlich zu berücksichtigen.
- Der Financial Covenant zur EK Quote (Grenzwert 25%) wird eingehalten, gleichwohl in den Jahren 2023/2024 nur knapp erreicht. Eine aktuell durchgeführte Bankenansprache, zur Reduktion der Vorgabe auf 22,5%, war erfolgreich.

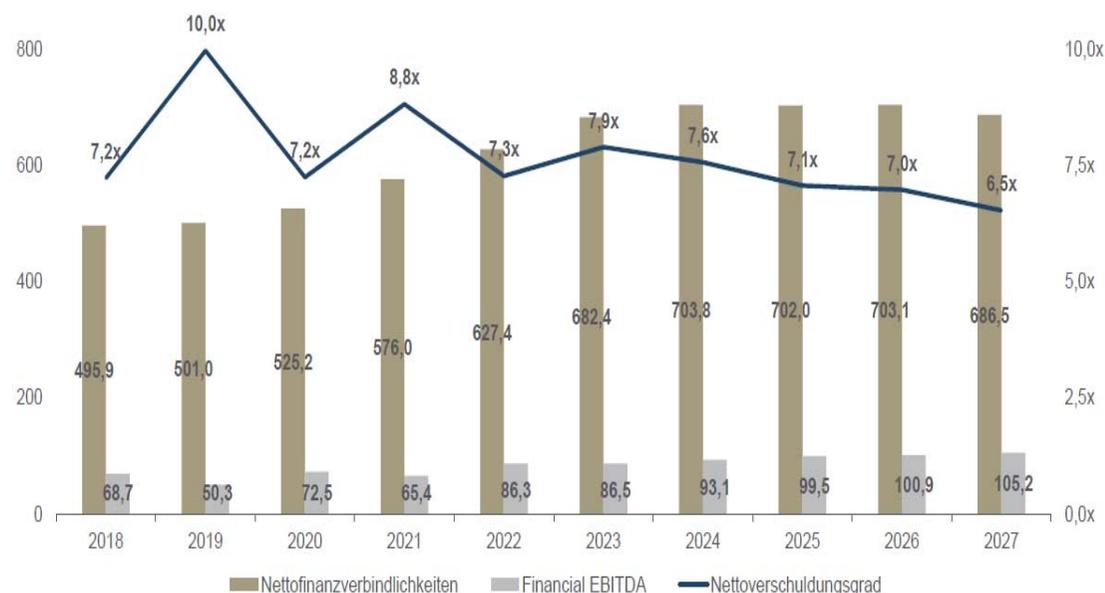
### Eigenkapitalstruktur WSW Konzern



## 1. Ausgangslage – Verschuldungsgrad

- Der Verschuldungsgrad von 7-8 im Konzern ist im Marktvergleich hoch und sollte sich in der Zukunft nicht weiter verschlechtern.
- Im Wesentlichen handelt es sich bei der Aufnahme von Fremdkapital um regulatorisch erforderliche Maßnahmen oder Ersatzinvestitionen im Bereich der E&W AG.
- Zusätzlich belastet wird der Verschuldungsgrad durch notenwendige Maßnahmen im Bereich der Mobil GmbH - Bus und Schwebebahn.
- Ein erhöhter Verschuldungsgrad führt zu einem schlechteren Bankenrating – Basis für das Einwerben externer Finanzmittel.

### Verschuldungsstruktur WSW Konzern



## 2. Investition - Infrastruktur Schwebebahn

- Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat ein Programm zur Förderung von **Erneuerungsinvestitionen und Modernisierungsmaßnahmen** in die Stadt- und Straßenbahnnetze Nordrhein-Westfalens (FKS Förderprogramm „**Kommunale Schiene**“) in Höhe von 1 Mrd. € ausgelobt.
- WSW mobil GmbH wird stellvertretend für die Stadt Wuppertal als rechtlich-wirtschaftlicher Eigentümer des Schwebebahngerüsts in der Rahmenvereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen als Vertragspartner aufgeführt und kann an diesem Programm mit einem **Fördervolumen von 14,2 Mio. €** partizipieren. In diesem Zusammenhang wurde eine Maßnahmenpaket in Höhe von **67,9 Mio. € (incl. der Förderung von 14,2 Mio.€)** **identifiziert, welches förderungsfähige und nicht förderungsfähige Maßnahmen** enthält.

	Zeitraum	Betrag in T€
<b>Schwebebahngerüst - Förderung Kommunale Schiene</b>		
Investition Stadt	bis 2031	25.492
Investition WSW	bis 2031	9.146
Aufwand WSW	bis 2031	19.031
Förderung Kommunale Schiene	bis 2031	14.200
<b>Summe</b>		<b>67.869</b>

- Beträge beziehen sich auf eine vollumfängliche Umsetzung der möglichen Maßnahmen.
- Mit der Stadt Wuppertal soll eine entsprechende **Finanzierungs-systematik** entwickelt werden.

## 2. Investition - Mobilität

- **Bestandsimmobilien** wie der Betriebshof Varresbeck und die Wagenhalle Vohwinkel bedürfen aufgrund verschiedener gesetzlicher Vorgaben, Überalterung und Ausrichtung auf neue Antriebstechnologien der grundhaften **Erneuerung**, um den dauerhaften Verkehrsbetrieb zu gewährleisten. „**Muss-Investition**“
- Das **Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge** (Umsetzung der Clean Vehicles Directive der EU) gibt ab dem 2. August 2021 bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Fahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vor (ein Leasingmodell wird noch nicht angeboten). „**Muss-Investition**“
- Die Diskussion um eine anstehende **Mobilitätswende** wird unweigerlich zu Investitionen in die Infrastruktur bzw. zu Veränderungen in den Aufwandsstrukturen führen (Nahverkehrsplan, On Demand, etc.). „**Kann-Investition**“

	Zeitraum	Betrag in T€
<b>Maßnahmen in Mobilität</b>		
Investitionen klimaneutrale Busse statt Leasing (inflationiert)	bis 2027	37.100
Investitionen Betriebshof Varresbeck, Module 1 - 4 (inflationiert)	bis 2030	78.900
InvestitionenWagenhalle Vohwinkel (inflationiert)	bis 2030	79.100
Weitere Investitionen in Mobilitätswende	bis 2030	?
<b>Summe</b>		<b>195.100</b>
<b>Holding-Ergebnis-Belastung aus Mobilitätswende</b>		
Verlust WSW Mobil im Basisjahr 2019		60,6 Mio. €
Verlust WSW Mobil erwartete Entwicklung wegen Mobilitätswende xx,x Mio. €		
Verkehrsverluste	bis ?	?
<b>Summe</b>		<b>0</b>

- „Muss-Investitionen“ nicht beeinflussbar,  
„Kann-Investitionen“ beeinflussbar.
- Mobil-G&V Auswirkung dringend zu berücksichtigen – Relationen / Ergebnisauswirkung im Konzern

## 2. Investition - Zukunftsthemen und Risiken

- Neben den aufgeführten Investitionen beschäftigt sich das Unternehmen aktiv mit den anstehenden **Veränderungen** im **Energie- und Mobilitätsbereich**. **Dekarbonisierung, Digitalisierung, Mobilitätswende oder Energiedienstleistungen** sind Bereiche, bei denen teils **unternehmerische – aber auch wettbewerbsrelevante – Investitionen** notwendig sein werden.
- Auch **potenzielle Risiken** können Einfluss auf die finanzielle respektive bilanzielle Struktur des Konzern haben. Der Ausstieg (Kohleausstiegsgesetz – 2038) oder auch ein selbst gewünschter, vorzeitiger Ausstieg aus der Kohleverstromung kann zu einer Abschreibung der Anteile am **Kraftwerk Wilhelmshaven** führen.

- 
- Neben den bekannten Investitionen steht der Konzern mittelfristig vor **Herausforderungen** im Bereich der **Energie- und Mobilitätswende**, die **zusätzlich Einfluss auf die bilanzielle Struktur** des Unternehmens haben.
  - **Trotz** bestehender und zukünftiger **Erlös- / Effizienzprogramme**, zur Abfederung der Ergebnissituation, besteht bei den anstehenden Themen die **Gefahr einer bilanziellen Überforderung** (Mobil / Holding).

### 3. Fazit und Handlungsfelder

- Der **WSW Konzern** hat sich über die letzten Jahre **gut entwickelt** und **konnte** insbesondere die **Querverbundsfinanzierung**, trotz zum Teil schwieriger Markt-/Rahmenbedingungen, immer **erfolgreich gewährleisten**.
- **Nicht nur in Wuppertal** steht die Weiterentwicklung und Finanzierung des **öffentlichen Nahverkehrs vor großen Veränderungsprozessen**. Eine **übergreifende Mobilitätswende** wird unweigerlich auch zu einer **Überarbeitung der finanziellen Ausgestaltung / Realisierung** führen müssen.
- Anstehende und **notwendige Maßnahmen** im Bereich der **Mobil GmbH** wurden frühzeitig **in die Unternehmensplanung mit aufgenommen**. Im Rahmen der **finanziellen Realisierung** aller notwendigen Maßnahmen besteht die **Gefahr einer bilanziellen Überforderung** (Holding und Mobil) und führt zu der **Anfrage einer finanziellen Beteiligung der Stadt**.
- Nach aktuellem Stand sind allein für die „**Muss-Maßnahmen**„ im Mobilbereich **ca. 54 Mio.€\* Kommunale-Schiene** (bei vollumfänglicher Umsetzung) und **ca. 200 Mio.€ Mobil-Infrastruktur / klimaneutralen Busse in den nächsten zehn Jahren erforderlich**. Mit einer **finanziellen Unterstützung der Stadt** und somit einem klaren Bekenntnis zu den gemeinsamen Herausforderungen, **steigt die Wahrscheinlichkeit, notwendige Finanzmittel am externen Markt erfolgreich einzuwerben**.
- Für die Finanzierung der **Maßnahmen in die Substanzerhaltung der Mobilitätsinfrastruktur und Verkehrsmittel** wird eine Finanzierung des **absehbaren Bedarfs** in Form einer **nachhaltigen Finanzierungslösung mit der Stadt Wuppertal angestrebt**.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

