

WSW mobil GmbH
Bilanz
zum
31. Dezember 2022

Aktiva	€	€	Vorjahr Tsd. €		€	€	Vorjahr Tsd. €	Passiva
A. Anlagevermögen				A. Eigenkapital				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		1.822.109,24	1.324	I. Gezeichnetes Kapital		5.000.000,00	5.000	
II. Sachanlagen		103.793.306,89	108.959	II. Kapitalrücklage		37.050.122,53	37.050	
III. Finanzanlagen		441.554,37	442	III. Gewinnrücklage		3.729.783,62	3.730	
		106.056.970,50	110.725			45.779.906,15	45.780	
B. Umlaufvermögen				B. Rückstellungen				
I. Vorräte				1. Rückstellungen für Pensionen	3.631.241,00		3.454	
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.328.412,21		3.062	2. sonstige Rückstellungen	16.877.756,24		17.363	
2. Fertige Erzeugnisse und Waren	115.870,56		125			20.508.997,24	20.817	
		3.444.282,77	3.187	C. Verbindlichkeiten				
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	65.444.949,93		64.611	
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.096.315,25		13.198	2. Erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	101.783,85		114	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.364.597,25		1.058	3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.773.742,92		17.355	
3. Forderungen gegen Gesellschafter	41.739.719,02		62.571	4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.882,82		28.650	
4. sonstige Vermögensgegenstände	1.823.996,38		1.598	5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	5.750.000,00		6.750	
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr: € 363.086,05 (Vorj.: Tsd. € 273)				6. sonstige Verbindlichkeiten	3.626.112,50		5.140	
		53.024.627,90	78.425	davon aus Steuern: € 512.116,48 (Vorj.: Tsd. € 606)		92.704.472,02	122.620	
				davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: € 11.252,27 (Vorj.: Tsd. € 13)				
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		465.057,81	189	D. Rechnungsabgrenzungsposten		4.043.770,51	3.337	
		56.933.968,48	81.802					
C. Rechnungsabgrenzungsposten		46.206,94	28					
		163.037.145,92	192.554			163.037.145,92	192.554	

Wuppertal, 28. April 2023

Die Geschäftsführung

gez. Hilkenbach

gez. Schnake

gez. Schlomksi

WSW mobil GmbH
Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	€	€	Vorjahr Tsd. €
1. Umsatzerlöse	75.320.192,82		79.420
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	278.077,40		84
3. Sonstige betriebliche Erträge	29.313.131,86		21.113
		104.911.402,08	100.617
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-15.546.201,04		-15.258
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-34.360.550,23		-33.923
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-65.547.763,26		-65.271
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: € 4.340.709,60 (Vj.: Tsd. € 4.446)	-16.694.588,80		-16.758
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-7.584.095,38		-8.332
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-25.761.333,76		-27.922
		-165.494.532,47	-167.464
		-60.583.130,39	-66.847
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen: € 1.627.363,53 (Vj.: Tsd. € 1.530) davon aus Abzinsung: € 53.799,20 (Vj.: Tsd. € 7)	1.689.829,60		1.536
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen: € 203.271,09 (Vj.: Tsd. € 177) davon aus Aufzinsung: € 68.025,25 (Vj.: Tsd. € 169)	-1.342.868,70		-1.285
		346.960,90	251
10. Ergebnis nach Steuern		-60.236.169,49	-66.596
11. Sonstige Steuern		-158.696,67	-142
12. Erträge aus Verlustübernahme		60.394.866,16	66.738
13. Jahresergebnis		0,00	0,00

Wuppertal, 28. April 2023

Die Geschäftsführung

gez. Hilkenbach

gez. Schnake

gez. Schlomski

Anhang
zum Jahresabschluss der
WSW mobil GmbH
für das Geschäftsjahr 2022

I. ALLGEMEINE ANGABEN

GESELLSCHAFTSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die Firma WSW mobil GmbH mit Sitz in Wuppertal wird im Handelsregister am Amtsgericht Wuppertal unter HRB 20128 geführt.

GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Jahresabschluss der WSW mobil GmbH wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften und des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) aufgestellt. Sie ist verpflichtet, den Jahresabschluss und den Lagebericht nach §§ 316 ff. HGB sowie die Ordnungspflicht der Geschäftsführung nach § 53 HGrG prüfen zu lassen.

Nach der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 13.07.1988 wurden die Sachanlagen um die Positionen "Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen" und "Fahrzeuge für Personenverkehr" erweitert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert. Es ergaben sich keine Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden gegenüber dem Vorjahr.

II. BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

AKTIVA

Die **immateriellen Vermögensgegenstände** sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear über die Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Die Abschreibung erworbener Software erfolgt hierbei über einen Zeitraum von 5 Jahren.

Die Bilanzierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Berücksichtigung angemessener Gemeinkosten; Fremdkapitalzinsen sind nicht einbezogen. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten. Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt, sobald diese fertiggestellt sind.

Die Sachanlagen werden bei Ansatz betriebsgewöhnlicher Nutzungsdauern planmäßig generell nach der linearen Methode abgeschrieben. Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern entsprechen in der Regel den Vorgaben in den amtlichen AfA-Tabellen. Für Busse sind entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer längere betriebsindividuelle Nutzungsdauern von 8 bis 10 Jahren zugrunde gelegt worden.

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit einem Wert zwischen 250 € und 1.000 € werden auf einem Sammelkonto erfasst und einheitlich über 5 Jahre abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit einem Wert unter 250 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Von den **Vorräten** werden die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zu Durchschnittswerten bzw. Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Für bestimmte, in den Betriebsstellen lagernde Ersatzteile und Betriebsmaterialien wird ein Festwert angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert unter Berücksichtigung angemessener Abwertungen für erkennbare Ausfallrisiken bewertet.

Die **Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände** und der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** sind zum Nominalwert ausgewiesen.

PASSIVA

Die **Rückstellungen** sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlichen Erfüllungsbetrages angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB abgezinst.

Dies betrifft neben den langfristigen Rückstellungen aus dem Personalbereich im Wesentlichen die Rückstellung für die Verpflichtung zum Rückbau ehemaliger Straßenbahngleisanlagen. Eine Inanspruchnahme der Rückstellung erfolgt in der Regel dann, wenn im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder sonstigen Erdarbeiten eine Entfernung der im Allgemeinen unter der Asphaltdecke liegenden Gleise notwendig wird. Angesichts der insoweit bestehenden Unsicherheit über die künftige Inanspruchnahme ist beim Rückstellungsverlauf unterstellt worden, dass die Verpflichtung (spätestens) am Ende des zum Bilanzstichtages mit 15 Jahren angenommenen restlichen Verpflichtungszeitraums mit einem Einmalbetrag abgelöst wird.

Die **Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	Versicherungsmathematisches Verfahren	Rechnungszins	Gehaltstrend	Rententrend	Dynamik Beitragsbemessensgrenze für Sozialversicherungsbeiträge
		%	%	%	%
Pensionsrückstellungen	Modifiziertes Teilwertverfahren	1,79*	2,5	2,2	2,5
Altersteilzeitverpflichtungen	Barwertmethode	0,59	2,5	-	2,5

*10 Jahres Durchschnitt

Biometrische Grundlagen für die aufgeführten Verpflichtungen sind die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck, Köln.

Bei der Festlegung des Zinssatzes der Rückstellung für Altersteilzeit ist die durchschnittliche Laufzeit der entsprechenden Verpflichtungen von drei Jahren zugrunde gelegt worden.

Für die Pensionsrückstellung ist gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB eine 15-jährige Restlaufzeit zugrunde gelegt worden.

Die Bewertung der Pensionsrückstellung erfolgte auf Basis eines Zinssatzes von 1,79 % (i. Vj.: 1,87 %).

Der Unterschiedsbetrag bei einer Bewertung auf Basis des durchschnittlichen Marktzinses der vergangenen 10 Jahre im Vergleich zu einer Bewertung auf Basis des durchschnittlichen Marktzinses der vergangenen 7 Jahre beträgt 197 Tsd. €.

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** wird zum Nominalwert angesetzt.

III. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

ANLAGEVERMÖGEN

Die **Entwicklung des Anlagevermögens** ist auf Seite 19 dargestellt und enthält Detailangaben zu den zusammengefassten Posten des § 266 Abs. 2 A. I. HGB.

Investitionszuschüsse werden gesondert ausgewiesen. Sie werden zunächst unter den sonstigen Verbindlichkeiten passiviert und nach Fertigstellung mit der Investitionsmaßnahme im Anlagevermögen verrechnet. Im Geschäftsjahr sind Investitionszuschüsse in Höhe von 3.701 Tsd. € im Anlagevermögen verrechnet worden.

Die bisher im abschreibungspflichtigen Anlagevermögen aktivierten Fahrzeuge sowie das Schwebebahn-Ersatzteilpaket haben zusammen einen Wert von 119,9 Mio. €. Der Bestellwert aller Fahrzeuge sowie des Schwebebahn-Ersatzteilpaketes beläuft sich auf 122 Mio. €.

Der **Anteilsbesitz** der Gesellschaft stellt sich zum 31.12.2022 wie folgt dar:

Anteile an verbundenen Unternehmen	Anteil	Eigenkapital	Ergebnis
	%	Tsd. €	Tsd. €
VSG Verkehrs-Service GmbH, Wuppertal	90	401 *	27 *
Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf- Erkrath-Mettmann-Wuppertal mbH, Mettmann	10	2.870 *	-2.103 *

* Werte aus 2021

UMLAUFVERMÖGEN

Die **Vorräte** enthalten überwiegend Bestände an Ersatzteilen. Darin sind auch Festwerte nach § 240 Abs. 3 HGB enthalten.

	2022	2021
	Tsd. €	Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.328	3.062
Fertige Erzeugnisse und Waren	116	125
Vorräte	3.444	3.187

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** bestehen überwiegend aus Forderungen gegen die WSW Energie & Wasser AG, Wuppertal und in geringerem Umfang aus Forderungen gegen die VSG Verkehrs-Service-Gesellschaft mbH, Wuppertal sowie die WSW Netz GmbH, Wuppertal und betreffen den laufenden Liefer- und Leistungsverkehr.

Die **Forderungen gegen Gesellschafter** betreffen den Saldo aus Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der WSW GmbH, im Wesentlichen aus der Verlustübernahme.

Das **Eigenkapital** der Gesellschaft setzt sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
	Tsd. €	Tsd. €
Stammkapital	5.000	5.000
Kapitalrücklage	37.050	37.050
Gewinnrücklage	3.730	3.730
Eigenkapital	45.780	45.780

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen aus der Bewertungsänderung von Rückstellungen aus Anwendung des BilMoG.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich zum 31.12.2022 wie folgt zusammen:

	TEUR
Altersteilzeitverpflichtungen	4.510
Mitarbeiterguthaben aus Arbeitszeitmodellen	2.788
Rückbau Straßenbahngleise	2.250
Verpflichtungen zur Entgeltsicherung	1.984
Ausstehende Versicherungsbeiträge	904
Fehlende Eingangsrechnungen	474
Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen	260
Jubiläumswendungen	220
Übrige Rückstellungen	3.488
	<hr/> 16.878 <hr/>

Bei den Rückstellungen für Altersteilzeit und aus Arbeitszeitmodellen ist Deckungsvermögen in Form von kapitalgarantierten Fondsanteilen zu anschaffungskostengleichen Zeitwerten von 4.548 Tsd. € bzw. 1.148 Tsd. € verrechnet worden.

Die übrigen Rückstellungen umfassen u. a. nicht genommenen Urlaub (777 Tsd. €), unständige Entgeltbestandteile (606 Tsd. €), Rückzahlungen von Zuschüssen, bzw. Zuwendungen (595 Tsd. €), Gleitzeitguthaben (563 Tsd. €), Sterbegeld (287 Tsd. €), Prozessrisiken (193 Tsd. €) und Beiträge zu den Berufsgenossenschaften (133 Tsd. €).

VERBINDLICHKEITEN

Es bestehen folgende Restlaufzeiten und Sicherheiten:

31. Dezember 2022	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt betrag	davon gesichert
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. € Art
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.474	34.983	20.988	65.445	1.583 A
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	102			102	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.774			17.774	
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8			8	
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.000	4.000	750	5.750	
6. Sonstige Verbindlichkeiten	2.626	1.000		3.626	
	<u>30.984</u>	<u>39.983</u>	<u>21.738</u>	<u>92.704</u>	<u>1.583</u>

A= Sicherungsübereignung

31. Dezember 2021	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt betrag	davon gesichert
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. € Art
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.023	35.908	18.681	64.611	0 A 3.009 B
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	114			114	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.354			17.354	
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	28.650			28.650	
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.000	4.000	1.750	6.750	
6. Sonstige Verbindlichkeiten	3.140	2.000		5.140	
	<u>60.282</u>	<u>41.908</u>	<u>20.431</u>	<u>122.620</u>	<u>3.009</u>

A= Forderungsabtretung

B= Sicherungsübereignung

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 18 Tsd. € fast ausschließlich die AWG mbH, Wuppertal. Dagegen sind Forderungen in Höhe von 10 Tsd. € aus dem laufenden Liefer- und Leistungsverkehr verrechnet worden.

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. UMSATZERLÖSE

Aufgliederung nach Sparten:

	2022	2021
	Tsd. €	Tsd. €
Verkehr Omnibus	47.869	57.856
Verkehr Schwebbahn	22.885	16.636
Verschiedene	4.566	4.927
Umsatzerlöse	75.320	79.420

2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten mit 22.485 Tsd. € im Wesentlichen Erträge aus Coronahilfen sowie mit 3.842 Tsd. € verrechnete Erträge aus Sachbezügen. Mit 1.507 Tsd. € sind Erträge aus der Auflösung und Verwendung von Rückstellungen erfasst, mit 966 Tsd. € Erträge aus verrechneten Leistungen und mit 177 Tsd. € Gewinne aus dem Abgang von Anlagegütern.

	2022
	Tsd. €
Sonstige betriebliche Erträge gemeinsamer Bereich	22.705
Erträge aus Sachbezügen	3.842
Erträge aus Verwendung und Auflösung von Rückstellungen	1.507
Sonstige Erträge	1.082
Erträge aus Anlagenabgängen	177
Summe	29.313

3. ERTRÄGE AUS VERLUSTÜBERNAHME

Einen Überblick über die Ertragslage der WSW mobil GmbH gibt die folgende EBITDA-Rechnung wider:

	2022	2021
	Tsd. €	Tsd. €
Erlöse	75.320	79.420
Sonstige betriebliche Erträge*	29.591	21.197
Materialaufwand	-49.907	-49.182
Personalaufwand	-82.242	-82.028
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-25.761	-27.922
EBITDA	-52.999	-58.515
Abschreibungen	-7.584	-8.333
EBIT	-60.583	-66.847
Zinsergebnis	347	251
Steuer	-159	-142
Jahresfehlbetrag	-60.395	-66.738

* inklusive aktivierter Eigenleistungen

Mit der WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH, Wuppertal, wurde ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag abgeschlossen. Danach übernimmt die WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH den Verlust der Gesellschaft des Geschäftsjahres in Höhe von 60.395 Tsd. €.

V. SONSTIGE ANGABEN

1. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Aus Miet- und Leasingverträgen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Obligo aus Leasingverträge	3.930	9.972	2.317	16.220
Obligo aus Mietverträgen	420	902	744	2.066

Das Bestellobligo aus genehmigten und begonnenen Investitionsmaßnahmen beträgt 7.536 Tsd. €. Aus der Beschaffung von Diesel für das Jahr 2023 resultieren Verpflichtungen in Höhe von 9.691 Tsd. €.

Zwischen der WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH als Holding, der WSW Energie & Wasser AG, der WSW Netz GmbH, der WSW 3/4/5 Energie GmbH und der WSW mobil GmbH besteht ein Dienstleistungs- und Liefervertrag.

Über diesen Vertrag werden die konzerninternen Liefer- und Leistungsbeziehungen geregelt. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum Jahre 2027. Im Geschäftsjahr 2022 sind hieraus Aufwendungen in Höhe von 18.894 Tsd. € angefallen. Für die künftigen Jahre ist von Belastungen in ähnlicher Höhe auszugehen.

Das Bestellobligo des Schwebebahn-Ersatzteilkpakets beträgt zum Stichtag 2,1 Mio. €. Die WSW mobil GmbH hat die Schwebebahninfrastruktur von der Stadt Wuppertal gepachtet. Der Pachtvertrag läuft bis Ende 2031; der Pachtzins beträgt 15,6 Mio. € p.a.

Die WSW mobil GmbH ist Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Leistungen für Altersversorgung. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die Gesellschaft entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten liegen nicht vor. Die RZVK erhebt für 2023 eine Umlage von 4,25 % der zusatzversorgungspflichtigen Bezüge. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der zusatzversorgungspflichtigen Bezüge erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar.

Tendenziell ist aufgrund der demographischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen im Berichtsjahr 58.987 Tsd. €.

Ab dem Jahr 2003 werden zusätzlich zu dem unveränderten Umlagesatz so genannte „Sanierungsgelder“ in Höhe von 1 Prozentpunkt bzw. 2,5 Prozentpunkten (2005 bis 2009) erhoben. In 2010 wurde das Sanierungsgeld von 2,5 % auf 3,5 % angehoben. Damit beträgt der Gesamtfinanzierungsaufwand 7,75 %. Die weitere Entwicklung ist über diesen Kenntnisstand hinaus derzeit nicht absehbar.

2. MITARBEITENDE

Im Jahresmittel (entsprechend § 267 Abs. 5 HGB) waren 1.238 (i. Vj.: 1.261) Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt, davon 167 (i. Vj.: 174) Frauen.

3. MUTTERUNTERNEHMEN

Die WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH mit Sitz in Wuppertal stellt als Mutterunternehmen der WSW mobil GmbH einen Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen im Sinne von § 285 Nr. 14 und 14a HGB auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt. Der Konzernabschluss des Mutterunternehmens entfaltet gemäß § 291 Abs. 2 Nr. 1 HGB befreiende Wirkung für die WSW mobil GmbH, einen eigenen Konzernabschluss aufzustellen. Auf die Angabe des Prüferhonorars wurde verzichtet; die Angabe erfolgt im Anhang des Konzernabschlusses der WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH.

4. ANGABE ZU NICHT MARKTÜBLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Im Berichtsjahr wurden keine Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen im Sinne von § 285 Nr. 21 HGB getätigt, die nicht zu marktüblichen Bedingungen erfolgt sind.

5. NACHTRAGSBERICHT

Vorgänge besonderer Bedeutung nach Ende des Geschäftsjahres i. S. d. § 285 Nr. 33 HGB sind nicht eingetreten.

6. UNTERNEHMENSORGANE

Der **Aufsichtsrat** der Gesellschaft besteht aus folgenden Mitgliedern:

Dietmar Bell

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Landtagsabgeordneter

Bezüge: 4.924,50 €

Sonja Detmer

stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates

Vorsitzende des Betriebsrates der WSW Unternehmensgruppe

Arbeitnehmervertreterin

Bezüge: 3.103,54 €

Dr. Johannes Slawig (bis 31.10.2022)

Stadtdirektor und Stadtkämmerer der Stadt Wuppertal

Bezüge: 1.722,74 €

Thomas Schmidt

Betriebsrat

Arbeitnehmervertreter

Bezüge: 2.069,13 €

Hans-Jörg Herhausen

Stadtverordneter

Selbst. Steinmetz- und Steinbildhauermeister

Bezüge: 2.069,13 €

Ulf Klebert

Geschäftsführer SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Bezüge: 2.069,13 €

Anja Liebert

Stadtverordnete

Verwaltungsangestellte

Bezüge: 2.069,13 €

Anja Katthöfer (ab 01.11.2022)

Gewerkschaftssekretärin ver.di

Arbeitnehmervertreterin

Bezüge: 346,38 €

Karsten Treptow

Leiter Personalmanagement der WSW-Unternehmensgruppe

Arbeitnehmersvertreter

Bezüge: 2.069,13 €

Peter Büddicker

Landesfachbereichsleiter Verkehr NRW in der ver.di

Arbeitnehmersvertreter

Bezüge: 2.069,13 €

Gerd-Peter Zielezinski

Stadtverordneter

Rentner

Bezüge: 2.069,13 €

Ralf Böddecker (bis 30.06.2022)

Freigestelltes Betriebsratsmitglied der WSW-Unternehmensgruppe

Arbeitnehmersvertreter

Bezüge: 1.029,97 €

Ercan Girgin

stellv. Betriebsratsvorsitzender der WSW-Unternehmensgruppe

Arbeitnehmersvertreter

Bezüge: 2.069,13 €

Mustafa Erdogan

Kraftomnibusfahrer

Arbeitnehmersvertreter

Bezüge: 2.669,13 €

Daniele Culosi

Freigestelltes Betriebsratsmitglied der WSW-Unternehmensgruppe

Arbeitnehmersvertreter

Bezüge: 2.669,13 €

Frederik Moch (bis 30.11.2022)

Gewerkschaftssekretär

Arbeitnehmervertreter

Bezüge: 1.895,93 €

Caroline Lünenschloss

Assistenz der Geschäftsleitung

Bezüge: 2.069,13 €

Timo Schmidt

Student

Bezüge: 2.669,13 €

René Schunk

Industriekaufmann

Bezüge: 2.669,13 €

Martin Liedtke-Bentlage

Unternehmensberater Interimsmanagement

Bezüge: 2.363,54 €

Sonja Schnürpel (bis 30.06.2022)

Gewerkschaftssekretärin

Bezüge: 1.029,97 €

Jörg Beier (ab 01.06.2022)

Personalrat

Bezüge: 1.039,16 €

Dr. Stefan Kühn (ab 01.11.2022)

Dezernent der Stadt Wuppertal für Soziales, Jugend, Schule und
Integration

Bezüge: 346,38 €

Marc Birkelbach (ab 01.06.2022)

Freigestelltes Betriebsratsmitglied der WSW-Unternehmensgruppe
Arbeitnehmervertreter

Bezüge: 1.039,16 €

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrates beliefen sich im
Berichtsjahr auf 48.139,96 €

Geschäftsführung

Markus Hilkenbach

Vorsitzender der Geschäftsführung der WSW Wuppertaler Stadtwerke
GmbH, kaufmännischer Geschäftsführer Vorstandsvorsitzender

Sabine Schnake (seit 01.02.2023)

Geschäftsführerin der WSW mobil GmbH, Mobilitätsdienstleistungen

Ulrich Jaeger (bis 30.09.2022)

Geschäftsführer der WSW mobil GmbH, Mobilitätsdienstleistungen

Markus Schlomski

Arbeitsdirektor der Wuppertaler Stadtwerke GmbH, Geschäftsführer
Personal, Vorstand

WEITERE ANGABEN

Von den Mitgliedern der Geschäftsführung erhielt Herr Jaeger nachstehende Vergütung:

Gesamtbezüge (inkl. Sozialversicherungsbeiträge und Beiträge zur Pensionskasse)	236.126,45 €
Sachbezüge und geldwerte Vorteile	9.679,50 €
Gesamt	245.805,95 €

Für Herrn Jaeger besteht eine Vereinbarung über erfolgsabhängige Vergütung, deren Auszahlung von verschiedenen Faktoren abhängt. In 2022 wurden für das Vorjahr 13.022,84 € (in den Gesamtbezügen enthalten) ausgezahlt.

Die Herren Hilkenbach und Schlomski erhielten von der Gesellschaft keine Bezüge.

Für die Versorgungszusage (Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung) an Herrn Jaeger besteht zum 31.12.2022 eine Pensionsrückstellung von 2.654 Tsd. €. Während des Geschäftsjahres sind hierfür 129 Tsd. € zurückgestellt worden. Die Höhe des monatlichen Anspruchs auf Ruhegehalt beträgt abhängig vom Zeitpunkt seines Ausscheidens bis zu 60 % der Vergütung.

Wuppertal, 28. April 2023

Die Geschäftsführung

gez. Hilkenbach

gez. Schnake

gez. Schlomski

WSW mobil GmbH

Entwicklung des Anlagevermögens 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2022	Stand 01.01.2022 Z = Zuschüsse	Zugänge Z = Zuschüsse	Abgänge Z = Zuschüsse	Stand 31.12.2022 Z = Zuschüsse	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2021
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	Tsd. €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.424.023,28	606.313,71	0,00	361.181,18	8.391.518,17	4.417.540,57 Z 1.948.538,71	321.275,71 Z 202.000,00	0,00	4.738.816,28 Z 2.150.538,71	1.502.163,18	1.058
2. Geleistete Anzahlungen und Anl. im Bau	266.174,96	104.771,10	0,00	-51.000,00	319.946,06	0,00	0,00	0,00	0,00	319.946,06	266
	7.690.198,24	711.084,81	0,00	310.181,18	8.711.464,23	4.417.540,57 Z 1.948.538,71	321.275,71 Z 202.000,00	0,00 Z 0,00	4.738.816,28 Z 2.150.538,71	1.822.109,24	1.324
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	44.215.054,57	1.829.210,07	0,00	2.104.253,37	48.148.518,01	16.953.869,36 Z 22.881.481,41	432.146,88 Z 0,00	0,00 z 0,00	17.386.016,24 Z 22.881.481,41	7.881.020,36	4.380
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.595.040,55	335.002,64	205.294,94	0,00	16.724.748,25	4.866.208,01 Z 7.642.126,52	418.116,40 Z 0,00	3.690,94 Z 7.103,76	5.280.633,47 Z 7.635.022,76	3.809.092,02	4.087
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	205.638.694,80	436.840,53	6.481.812,89	4.634.611,70	204.228.334,14	49.358.798,37 Z 70.725.652,43	5.273.713,64 Z 3.498.082,59	4.086.429,40 Z 2.395.383,49	50.546.082,61 Z 71.828.351,53	81.853.900,00	85.554
4. Technische Anlagen und Maschinen	3.278.656,01	0,00	0,00	0,00	3.278.656,01	2.923.124,76 Z 101.175,25	35.848,00 Z 0,00	0,00 Z 0,00	2.958.972,76 Z 101.175,25	218.508,00	254
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27.462.356,43	1.156.987,53	563.305,87	1.086.772,46	29.142.810,55	18.494.992,96 Z 4.733.558,47	1.102.994,75 Z 722,24	445.679,09 Z 96.534,78	19.152.308,62 Z 4.637.745,93	5.352.756,00	4.234
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	13.612.371,60	2.363.719,13	0,00	-8.135.818,71	7.840.272,02	3.162.241,51	0,00	0,00	3.162.241,51	4.678.030,51	10.450
	310.802.173,96	6.121.759,90	7.250.413,70	-310.181,18	309.363.338,98	95.759.234,97 Z 106.083.994,08	7.262.819,67 Z 3.498.804,83	4.535.799,43 Z 2.499.022,03	98.486.255,21 Z 107.083.776,88	103.793.306,89	108.959
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.346.458,30	0,00	0,00	0,00	2.346.458,30	2.090.000,00	0,00	0,00	2.090.000,00	256.458,30	257
2. Beteiligungen	185.096,07	0,00	0,00	0,00	185.096,07	0,00	0,00	0,00	0,00	185.096,07	185
	2.531.554,37	0,00	0,00	0,00	2.531.554,37	2.090.000,00	0,00	0,00	2.090.000,00	441.554,37	442
	321.023.926,57	6.832.844,71	7.250.413,70	0,00	320.606.357,58	102.266.775,54 Z 108.032.532,79	7.584.095,38 Z 3.700.804,83	4.535.799,43 Z 2.499.022,03	105.315.071,49 Z 109.234.315,59	106.056.970,50	110.725

LAGEBERICHT

WSW MOBIL GMBH

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

1. GRUNDLAGEN DER GESELLSCHAFT

1.1 GESCHÄFTSMODELL WSW MOBIL GMBH: WIR MACHEN WUPPERTAL MOBIL

Die WSW mobil GmbH, Wuppertal, ist eine 100%ige Tochter des WSW Wuppertaler Stadtwerke-Konzerns. Die Gesellschaft betreibt den öffentlichen Nahverkehr für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wuppertal und bietet mit einzelnen Linien auch in den Städten Remscheid und Solingen sowie dem Kreis Mettmann und dem Ennepe-Ruhr-Kreis Nahverkehrsleistungen an. Sie erfüllt damit einen öffentlichen Zweck.

Die Gesellschaft ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Seit der Gründung des Verbundes im Jahre 1980 gibt es für den ÖPNV im Rhein-, Ruhr- und Wupperraum ein einheitliches Verkehrs- und Tarifangebot. Dabei wird ein breit gefächertes Sortiment an Tickets für Gelegenheits- und Stammkunden angeboten. Neben dem VRR-Tarif werden auch Tickets für grenzüberschreitende Fahrten in den benachbarten Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie die Tickets des NRW-Tarifs vertrieben.

Mit der in der Vergangenheit erfolgreich durchgeführten Einführung des On-Demand-Verkehrs im Tarifsystem des VRR treiben Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen die notwendigen Schritte in Richtung der Flexibilisierung und Individualisierung in der Bepreisung von ÖPNV-Leistungen weiter voran. Denn starre Tarifmuster nehmen den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit über eine eigene Preisgestaltung die Nachfrageseite positiv zu beeinflussen. Deshalb ist es besonders begrüßenswert, dass das zum Ende des Jahres 2021 gestartete landesweite und verbundübergreifende

Großprojekt „eezy.nrw“ nun in allen vier großen Tarifräumen Nordrhein-Westfalens (VRR, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Aachener Verkehrsverbund, WestfalenTarif) fester Bestandteil der Ticketlandschaft geworden ist. Per Smartphone App können Kunden zu Fahrtbeginn im „eezy.VRR“ einchecken und zahlen dann nach dem Ausstieg einfach und digital den für die zurückgelegte Strecke fälligen Betrag. Dieser richtet sich nach einem Grundpreis und einem von den zurückgelegten Luftlinienkilometern abhängigen variablen Preis. Mit diesem einfachen und fairen Tarifmodell müssen Kunden vor Fahrtbeginn keine komplizierten Preisstufenmodelle studieren und können auch verbundübergreifend, sogar landesweit fahren, da automatisch „eezy.NRW“ greift, wenn „eezy.VRR“ überschritten wird.

„Wir machen Wuppertal mobil“ – Nicht nur die Verkehrsverbände treiben die Mobilitätsoffensive im Land voran. Die WSW mobil GmbH hat Ende 2020 in einem etwa 50 Quadratkilometer großen Teilgebiet Wuppertals für ungefähr 132.000 Einwohner ein neues und innovatives ÖPNV-Ergänzungsangebot geschaffen. Seit dem Start des On-Demand-Verkehrs haben sich bisher etwa 19.000 Kunden registriert und über 300.000 km zurückgelegt. Der Service kommt bei den Kunden so gut an, dass bis Ende 2024 die sechs himmelblauen London-Taxis um zwei weitere Fahrzeuge ergänzt werden. Zum ersten April wurde das Bediengebiet um den Westen Barmens und somit um weitere 60 Quadratkilometer erweitert.

Die WSW mobil GmbH befördert mit 307 Bussen auf 62 Linien rund 152.000 Fahrgäste täglich, coronabedingt etwa 17.000 weniger als im langjährigen Mittel. Ergänzt werden diese Angebote durch Anrufsammeltaxen (AST), drei Taxibus-Linien und einen On-Demand-Verkehr. Die

Jahresleistung betrug rund 13 Mio. Wagenkilometer.

Das zentrale Mobilitätsangebot auf der Talachse wird mit 31 Schwebefahrfahrzeugen gewährleistet. Auf der 13,3 km langen Strecke von Oberbarmen bis Vohwinkel fahren jeden Tag rund 60.000 Menschen. Insgesamt absolviert die Schwebefahrbahn dabei bis zu 1,8 Mio. Wagenkilometer jährlich. 2022 waren es etwa 57.000 Fahrgäste pro Tag und insgesamt 1,8 Mio. Wagenkilometer.

1.2 ZIELE UND STRATEGIE: WIR MACHEN WUPPERTAL NACHHALTIG MOBIL

a) UNSER LEITBILD: HEIMATGEFÜHL - UNSER HERZ SCHLÄGT FÜR WUPPERTAL

Für die WSW mobil GmbH gilt das Leitbild der WSW-Unternehmensgruppe:

Jeder von uns hat seine eigene Antwort auf die Fragen, wer wir sind, was uns ausmacht und wofür wir stehen. Und doch vertreten wir alle dasselbe Unternehmen, denselben Markenkern und dieselben Markenwerte. Darauf basiert nun auch unser Leitbild.

Unsere Vision: Wir wollen die Menschen in Wuppertal begeistern und immer wieder ihre Erwartungen an uns übertreffen.

Unsere Mission: Wir geben alles dafür, die Lebensqualität der Menschen in Wuppertal zu jeder Zeit sicherzustellen und stetig zu verbessern.

Im Kern unseres Leitbildes steht das Heimatgefühl: Unser Herz schlägt für Wuppertal. Wir sind der Stadt und den Menschen in dieser Region tief verbunden.

Die WSW mobil GmbH versteht sich als Teil des WSW Konzerns und orientiert sich an dessen Strategie: Ein moderner Partner und Infrastrukturdienstleister für die Stadt Wuppertal zu sein. Dienstleistungen, die auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet sind, helfen nicht nur CO₂-Emissionen zu reduzieren, sondern tragen auch zur allgemeinen Nachhaltigkeitskultur des WSW Konzerns bei. Dies beinhaltet zum Beispiel die vollständig elektrisch motorisierten On-Demand-Fahrzeuge und die Wasserstoffbusse, aber auch die allgemeine Arbeit an der Verkehrswende, zum Beispiel durch den Ausbau der Wasserstoffflotte.

b) TICKETANGEBOTE

Im Jahr 2022 wurde in ganz Deutschland in den Monaten Juni, Juli und August mit dem 9 € Ticket ein bundesweit einheitliches Nahverkehrsangebot geschaffen. Die WSW mobil GmbH hat insgesamt über 223.000 dieser Tickets verkauft und temporär über 171.000 Monatskarten auf den reduzierten Betrag umgestellt. In Wuppertal wurde dieses spezielle Angebot sehr gut angenommen. In den drei Monaten verzeichnete die Schwebebahn etwa 20 % mehr Fahrgäste als vor der Einführung des 9 € Tickets, auch wenn eine signifikante Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bürger in Wuppertal nicht messbar war. Dies gilt allerdings auch für das gesamte Bundesgebiet. In Wuppertal ist davon auszugehen, dass vor allem Freizeitfahrten dank des günstigen Tickets zugenommen haben. Aus Sicht der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dürfte das jedoch positiv zu bewerten sein.

c) VERBESSERUNG DER INFRASTRUKTUR: SCHWEBEBAHN

Nach aufwändigen Vorbereitungen und einer kontinuierlichen Kraftanstrengung ist es der WSW mobil GmbH gelungen, die Schwebebahn unter Einhaltung eines bestimmten Geschwindigkeitsprofils wieder mit bis zu 60 km/h fahren zu lassen. Seit dem Vorfall im Mai 2017, bei dem es zu einer Kollision eines Fahrzeugs mit der Tragkonstruktion der Schwebebahn gekommen war, wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h festgelegt. Diese Begrenzung wurde nun formal aufgehoben. Über weite Teile der Strecke bestehen weiterhin Tempolimits für die Schwebebahn, mit denen eine erneute Berührung des Gerüsts ausgeschlossen wird. Die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkungen wird durch das Betriebssystem der Schwebebahn metergenau sichergestellt.

Mit der vorliegenden Erlaubnis der Technischen Aufsichtsbehörde kann die WSW mobil GmbH die notwendigen Schulungsfahrten für das Fahrpersonal der Schwebebahn organisieren. Während der Schulungsfahrten lernen die Fahrerinnen und Fahrer das neue Geschwindigkeitsprofil und das Fahren mit permanenter Geschwindigkeitsüberwachung kennen.

Für die Fahrgäste bringt das neue Geschwindigkeitsprofil eine Verbesserung des Verkehrsangebots mit einem möglichen Takt von rund 3:30 Minuten. Zusätzliche Weiterentwicklungen sind frühestens in zwei Jahren möglich, wenn die Sanierung der Fahrzeugflotte, die seit Mitte 2022 durch Kiepe Electric mit bis zu vier Fahrzeugen gleichzeitig durchgeführt wird, abgeschlossen ist.

d) VERBESSERUNG DER INFRASTRUKTUR: NEUE OMNIBUSSE FÜR WUPPERTAL

Seit 2020 sind im Wuppertaler Straßenverkehr neben den herkömmlichen dieselbetriebenen Bussen auch Wasserstoffbusse unterwegs, die mit modernster Brennstoffzellentechnik weder Stickoxid noch CO₂ emittieren. In der Brennstoffzelle reagieren Wasserstoff und Sauerstoff unter der Abgabe von elektrischer Energie zu Wasser. Der so generierte Strom wird in einer Hochvolt-Batterie auf dem Fahrzeugdach gespeichert oder treibt direkt die Elektromotoren an. Dabei wird nur Wasserdampf ausgestoßen und der CO₂-Ausstoß auf null reduziert. Damit gehören Wasserstoffbusse zu den umweltfreundlichsten Fahrzeugen im ÖPNV. Der für den Betrieb benötigte Wasserstoff wird grundsätzlich in einem besonders effizienten Verfahren von der AWG Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH Wuppertal produziert. Im Müllheizkraftwerk auf Korzert wird aus Wasser durch Elektrolyse Wasserstoff gewonnen, der dafür nötige Strom stammt aus der Müllverbrennung. Dieses „Wuppertaler Modell“ ist bereits über die Ländergrenzen hinweg bekannt. Mit der Investition in die Produktion und Nutzung von Wasserstoff als Treibstoff kann der Schadstoffausstoß in Wuppertal spürbar reduziert werden. Alternativ wird auch Wasserstoff von Dritten bezogen, falls kein eigenproduzierter Wasserstoff verfügbar ist.

1.3 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG: WIR MACHEN WUPPERTAL INNOVATIV

Wuppertal ist Mitglied der Kompetenzregion „Düssel. Rhein. Wupper“. Die Region Duisburg, Düsseldorf, Wuppertal, Rhein-Kreis Neuss und Kreis Mettmann verbinden bereits heute zahlreiche Kompetenzen einer kommenden Wasserstoff-Mobilität. Diese zu bündeln, zu vernetzen und

auch mit neuen Partnern und kreativen Lösungen weiter auszubauen, ist die Idee der Kompetenzregion Wasserstoff. Es geht darum, die verschiedenen Technologien im Zusammenspiel zu erproben, Distributionswege zu entwickeln, voneinander zu lernen und Schritt für Schritt ein funktionierendes und wirtschaftliches Wasserstoff-Gesamtsystem aufzubauen.

Die WSW mobil GmbH bietet ihren Kunden eine mit gebührenfreiem WLAN ausgestattete Busflotte. Bereits heute sind auch verschiedene Haltestellen mit WLAN ausgestattet. Dazu zählen der Hauptbahnhof, die Station Wall/Museum, der Wichlinghauser Markt sowie die Morianstraße. Perspektivisch ist geplant, diese Abdeckung um weitere Knotenpunkte wie Alter Markt oder Barmer Bahnhof zu erweitern.

Digitalisierung, das bedeutet nicht nur die Optimierung von Geschäftsprozessen, sondern ist für die WSW-Unternehmensgruppe auch eine Chance, in der kommunalen Daseinsvorsorge wichtige Impulse zu setzen. Im Nahverkehr ist die „Hol mich! App“ ein Teil dieser digitalen Infrastruktur, denn neue Formen der Mobilität werden in Städten zunehmend beliebter. Innerhalb der Stadt können sich bis zu sechs Fahrgäste in ein Fahrzeug buchen, wenn sie in dieselbe Fahrtrichtung fahren wollen. Die virtuellen Haltestellen befinden sich in der Regel an den jeweiligen, nahegelegenen Straßenkreuzungen und sind in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen. Die WSW-Cabs fahren ihre Fahrgäste nicht von Haustür zu Haustür, sondern in die unmittelbare Nähe ihres Zielorts. Die Vorteile liegen auf der Hand: Der bequeme Mitfahrservice der WSW ist ein bargeldloses Verkehrsmittel und wird unmittelbar nach der Fahrt über PayPal oder Kreditkarte abgerechnet.

Die Wuppertaler Stadtwerke haben eine neue Klimaschutzstrategie. Bis 2035 wird die Klimaneutralität angestrebt. Dabei steht die Mobilitätswende in einem besonderen Fokus.

1.4 STEUERUNGSSYSTEME: SO HALTEN WIR WUPPERTAL MOBIL

Geschäftsführung und Aufsichtsrat der WSW mobil GmbH arbeiten bei der Steuerung und Überwachung des Unternehmens vertrauensvoll zusammen. Geschäfte von grundlegender Bedeutung erfordern gemäß Gesellschaftsvertrag die Zustimmung des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat der WSW mobil GmbH hat die Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2022 in vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung auf Grundlage einer zeitnahen, umfassenden schriftlichen und mündlichen Berichterstattung kontinuierlich überwacht. Daneben finden regelmäßig Besprechungen zwischen der Gesamtgeschäftsführung statt.

Die Umsetzung der strategischen Ziele stellt die WSW mobil GmbH durch einen ganzheitlichen Blick auf das gesamte Unternehmen mit dem Wirtschaftsplan sicher. Der Wirtschaftsplan wird jährlich unter Einbindung aller Bereiche durch die Geschäftsführung aufgestellt, durch den Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung zur Zustimmung empfohlen und durch letztere genehmigt. Die wesentlichen Bestandteile des Wirtschaftsplanes sind der Erfolgsplan, Finanzplan, Investitionsplan und Personalentwicklungsplan. Aus diesem Bericht ergibt sich auch der Blick auf die für die WSW mobil GmbH wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren. Die finanzielle Basis für die Umsetzung strategischer Ziele der WSW mobil GmbH ist

die Einbindung in das Treasury-Management und in das Cash-Pooling der WSW-Unternehmensgruppe. Ziel des Treasury-Managements ist es, die jederzeitige Liquidität der operativen Geschäftstätigkeit zu sichern, die Finanzierungskosten so gering wie möglich zu halten und das Risiko von Zinsänderungen zu begrenzen. Kurzfristige finanzielle Verpflichtungen werden im Rahmen des Cash-Poolings reguliert, eventuelle Liquiditätsüberschüsse werden im WSW-Konzern angelegt.

Darüber hinaus berichtet die WSW mobil GmbH auch zu den folgenden Leistungsindikatoren:

- Umsatzentwicklung
- EBITDA
- Ergebnisentwicklung
- Investitionen

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren sind auch nicht finanzielle Leistungsindikatoren für die Steuerung des Unternehmens maßgeblich. Diese sind:

- Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit
- Gender Management

Über die Kennzahlen wird aggregiert für die Gruppe, aber auch separat nach Einzelunternehmen berichtet.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE, BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN UND LAGE

Gesamtwirtschaftliche Indikatoren, wie die Entwicklung des BIPs, haben normalerweise keine unmittelbare Auswirkung auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. Die Vergangenheit hat nur gezeigt, dass in wirtschaftlich schwächeren Zeiten die ÖPNV-Nachfrage steigt, um so Kosten für die Individualverkehrslösung „Eigenes Auto“ einsparen zu können. Die deutsche Wirtschaft ist in 2022 durch die Corona-Krise noch spürbar, wenn auch nachlassend, geprägt. Zusätzlich belastende Faktoren sind die durch den Krieg in der Ukraine hervorgerufenen Energiepreiserhöhungen sowie die der starke Anstieg der allgemeinen Lebenshaltungskosten. Zwar war das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes um 1,9 % höher als im Vorjahr (kalenderbereinigt: 2,0 %), dennoch haben verschärfte Liefer- und Materialengpässe, massiv steigende Preise und der Fachkräftemangel das Jahr beeinflusst. Insgesamt jedoch kann man als Fazit ziehen, dass sich die deutsche Wirtschaft vor diesem Hintergrund gut behauptet hat. Im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor dem Beginn der Corona Pandemie, lag das BIP um 0,7 % höher.

Das zunehmende Umweltbewusstsein vor allem in der jüngeren Generation, das oft mit einer Entkopplung der persönlichen Präferenzen weg vom eigenen Auto in Verbindung gebracht wird, hat sich in Wuppertal noch nicht messbar in der Anzahl der zugelassenen Kfz niedergeschlagen. So ist die Anzahl der zugelassenen Kfz in Wuppertal - so, wie in den vorangegangenen Jahren auch - im Vergleich zum Vorjahr angestiegen.

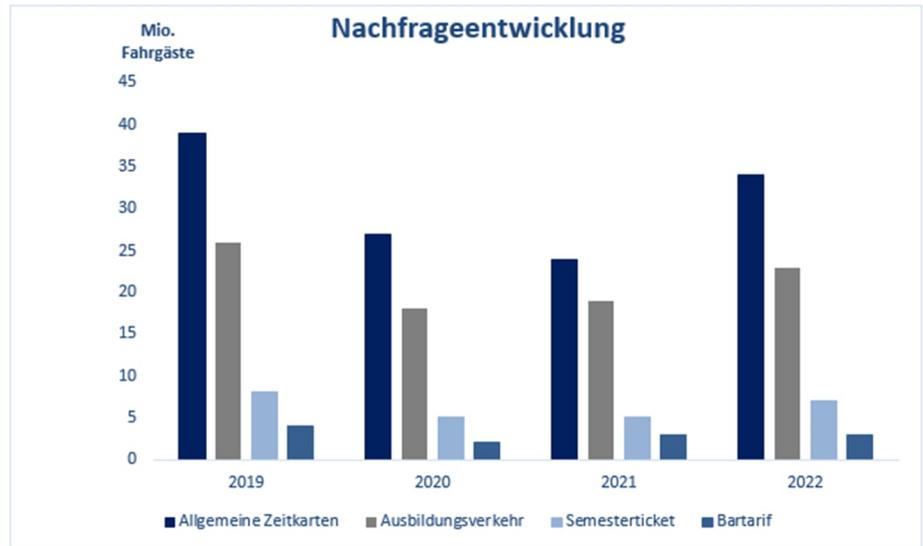
Inwieweit das 9-€-Ticket in den Sommermonaten 2022 das Bewusstsein für den Mehrwert und die Notwendigkeit eines gut ausgebauten ÖPNV in der deutschen Gesellschaft gestärkt hat, bleibt abzuwarten. Allerdings sind die Hoffnungen, dass mit dem ab Mai 2023 geplanten „Deutschlandticket“ die Bundesrepublik den nächsten großen Meilenstein in der Verkehrswende nimmt, nicht unberechtigt. Ein einfaches, günstiges und vor allem bundesweit nutzbares Ticket anstelle kleinteiliger Tarifraumstruktur kann das Potential besitzen, die breite Masse von Bus und Bahn dauerhaft zu überzeugen, nicht unbedingt als Ersatz des Individualverkehrs, aber möglicherweise als sinnvolle und nützliche Ergänzung. Und alleine das wäre für den ÖPNV in Deutschland schon ein enormer Erfolg.

Mittlerweile haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, das Deutschlandticket gemeinsam zu finanzieren. Beide Seiten werden 1,5 Milliarden Euro zuschießen. Außerdem sollen auch mögliche Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, gemeinsam getragen werden. Wie die Finanzierung nach 2023 geregelt wird, bleibt allerdings noch offen.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Die Bedingungen im Nahverkehr haben sich im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der dreimonatigen Einführung des 9-€-Tickets verschlechtert. Die Fahrgeldeinnahmen verzeichnen einen Rückgang von - 10,7 %.

Die WSW mobil GmbH hatte 2022 ein Gesamtaufkommen von 76,2 Millionen Fahrgästen. Davon waren 34 Millionen Fahrgäste allgemeine Zeitkartenbesitzer, ca. 23 Millionen Fahrgäste nutzten den Ausbildungsverkehr und der Rest der Fahrgäste verteilte sich auf Semestertickets, Barticketverkauf und Schwerbehindertentickets, bzw. Sonstige.



Die Anzahl der Fahrgäste ist gegenüber dem Vorjahr um rund 29,6 % gestiegen. Davon haben ca. 55,6 Mio. Fahrgäste Omnibusse und ca. 20,6 Mio. Fahrgäste die Schwebbahn genutzt. Die Nachfrageentwicklung liegt über der Gesamtentwicklung im VRR von rund +9,6 %. Die Anzahl der Abonnenten verringerte sich um 96 auf 60.374 (Stand Dezember 2022). Damit hat die WSW mobil GmbH weiterhin eine zufriedenstellende Stammkundenbindung; durchschnittlich besitzt fast jeder fünfte Wuppertaler ein Abo-Ticket. Durch Kundenbefragungen und in Kundenforen erhebt die WSW mobil GmbH kontinuierlich die Kundenzufriedenheit und übernimmt, soweit möglich, Anregungen und Verbesserungen, die man dort erfährt.

Durch gezielte verbund- bzw. landesweite Maßnahmen, wie die NRW-weite Erweiterung der VRR Abo-Tickets an Wochenenden und den NRW-Ferien sowie Marketingaktionen, wie der Hol mich! App Nikolausaktion sichert die WSW mobil GmbH die Kundenzufriedenheit vor Ort.

Neben der Kundenzufriedenheit existiert ein weiterer wichtiger Faktor, der sich auf den Geschäftsverlauf eines Verkehrsunternehmens auswirken kann, bekanntermaßen die Mitarbeiterzufriedenheit. In einer Branche, in der Kunden zwangsläufig mit den Mitarbeitenden in Kontakt treten, sei es im MobiCenter oder beim Einstieg in einen Bus, ist es unerlässlich, dass das Unternehmen sich auch um Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bemüht. Dazu hat die WSW-Unternehmensgruppe die familienfreundliche Personalpolitik, die sich aus dem grundlegenden Werteverständnis und auch aus dem Unternehmensleitbild ergibt, in 2021 durch das Audit „berufundfamilie“ re-zertifizieren lassen.

2.3 LAGE

2.3.1 ERTRAGSLAGE

Einen Überblick über die Ertragslage der WSW mobil GmbH gibt die folgende EBITDA-Rechnung wider:

	2022	2021
	Tsd. €	Tsd. €
Erlöse	75.320	79.420
Sonstige betriebliche Erträge*	29.591	21.197
Materialaufwand	-49.907	-49.182
Personalaufwand	-82.242	-82.028
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-25.761	-27.922
EBITDA	-52.999	-58.515
Abschreibungen	-7.584	-8.333
EBIT	-60.583	-66.847
Zinsergebnis	347	251
Steuer	-159	-142
Jahresüberschuss	-60.395	-66.738

* inklusive aktivierter Eigenleistungen

Die Ertragslage ist durch die nachlassende Corona-Pandemie und die Auswirkungen des Ukraine-Krieges geprägt. Die Umsatzerlöse sind durch die zurückgehenden Fahrgeldeinnahmen, insbesondere aufgrund des 9-Euro-Tickets, entsprechend gesunken. Hauptsächlich führen verringerte innerbetriebliche Ausgaben sowie die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthaltenen Corona-Hilfen und Ausgleichszahlungen für die reduzierten Einnahmen aus dem 9-€-Fahrschein zur Verbesserung des Ergebnisses im Vergleich zum vergangenen Jahr.

Die nachfolgende Darstellung berücksichtigt die handelsrechtlich nicht relevanten neutralen Aufwendungen und Erträge. In der HGB-basierten Bilanzierung finden sich diese in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen.

Erfolgsvergleich

	2022		2021		Veränderung	
	Tsd. €	%	Tsd. €	%	Tsd. €	%
Umsatzerlöse	75.320	100%	79.420	100%	-4.100	-5,2%
Betriebsleistung	75.320	100%	79.420	100%	-4.100	-5,2%
Materialaufwand	49.907	66,3%	49.182	61,9%	725	1,5%
Rohhertrag	25.413	33,7%	30.238	38,1%	-4.825	-16,0%
Personalaufwand	82.242	109,2%	82.028	103,3%	214	0,3%
Abschreibungen	7.584	10,1%	8.333	10,5%	-749	-9,0%
Sonstiger Betriebsaufwand	25.271	33,6%	27.216	34,3%	-1.945	-7,1%
Betrieblicher Aufwand	115.098	152,8%	117.577	148,0%	-2.479	-2,1%
Übrige betriebliche Erträge	27.907	37,1%	20.170	25,4%	7.737	38,4%
Betriebsergebnis	-61.777	-82,0%	-67.169	-84,6%	5.392	-8,0%
Finanzerträge	1.690		1.536		154	
Finanzaufwand	1.343		1.285		58	
Finanzergebnis	347		251		96	
Neutrale Erträge	1.684		1.027		657	
Neutrale Aufwendungen	649		847		-198	
Neutrales Ergebnis	1.035		180		855	
Jahresergebnis vor Verlustausgleich	-60.395		-66.738		6.343	

In der Verkehrssparte „Omnibus“ sind Rückgänge und in der Sparte „Schwebebahn“ moderate Anstiege der Umsatzerlöse zu verzeichnen. Während die Erlöse bei „Omnibus“ von 58 Mio. € um 10 Mio. € auf 48 Mio. € gesunken sind, haben sich die Erlöse bei der „Schwebebahn“ von 17 Mio. € um 6 Mio. € auf 23 Mio. € erhöht, da es keine wesentlichen Stillstände im Vergleich zum Vorjahr gab. Der Materialaufwand hat sich entgegen der Entwicklung in der Vergangenheit nicht signifikant erhöht.

Der leichte Rückgang der Betriebsleistung bei relativ konstantem Materialaufwand führte zu einer moderaten Abnahme des Rohertrags. Der Personalaufwand ist nur minimal gestiegen. Das liegt vor allem an der gesunkenen Anzahl an Beschäftigten. Die Abschreibungen und auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gesunken. Der Betriebsaufwand hat in Summe leicht abgenommen.

In den übrigen betrieblichen Erträgen sind die Maßnahmen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm und der Ausgleichszahlung für das 9-€-Ticket enthalten.

Das Finanzergebnis fiel infolge höherer Zinserträge besser aus als im Vorjahr; das neutrale Ergebnis ist vor allem aufgrund höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen besser als im Vorjahr.

Insgesamt ist das Jahresergebnis mit -60,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Mio. € besser. Der Verlust wird auf Grund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags von der WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH übernommen.

Im Vergleich zum Plan ist die Entwicklung der ergebnisbezogenen Leistungsindikatoren weitestgehend wie prognostiziert eingetroffen. Abweichungen beruhen auf:

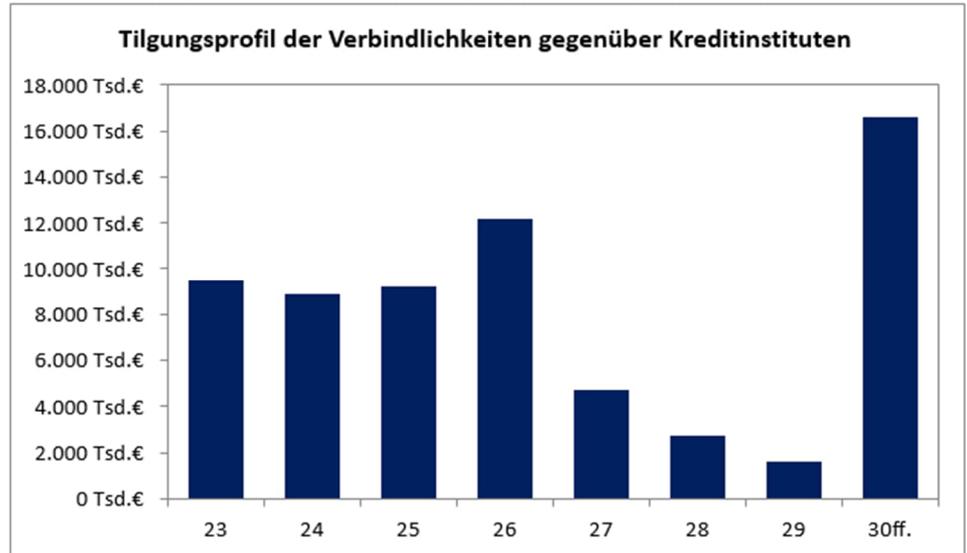
- einem höheren als geplant ausgefallenen Personalaufwand, bedingt durch die Priorisierung auf die Strecken- und Fahrplantreue,
- einem deutlich höher als geplant ausgefallenen Materialaufwand,
- einem deutlich niedriger als geplant ausgefallenen sonstigem betrieblichen Aufwand
- einer deutlich besser als geplant ausfallenden Erlös- und Ertragslage, die insbesondere bei den Umsatzerlösen vom Planwert abweicht.

Der tatsächliche Fehlbetrag von 60,4 Mio. € fällt durch die positiven Planabweichungen auf der Erlös- und Ertragsseite im Vergleich zum Planergebnis von 65,9 Mio. € besser aus.

2.3.2 FINANZLAGE

Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Liquiditätsbedarf der WSW mobil GmbH durch das Cash-Pooling im WSW-Konzern sichergestellt. Über das Wirtschaftsjahr bestand ein permanenter Bedarf an Liquidität. Die Tagesgeldaufnahme im Cash-Pool belief sich zum Stichtag 31. Dezember 2022 auf 15,61 Mio. €. Die Verzinsung erfolgt zu einem variablen Zinssatz auf €STR-Basis. Von der WSW mobil GmbH wurden im Geschäftsjahr 2022 langfristige Darlehen in Höhe von 10,7 Mio. € aufgenommen.

Dieser Aufnahme stand eine Tilgung in Höhe von 9,9 Mio. Euro gegenüber.



2.3.3 VERMÖGENSLAGE

Entwicklung Gesamtvermögen:

	2022	in % des GK	2021	in % des GK	Delta	Delta
	Tsd. €		Tsd. €		Tsd. €	%
Anlagevermögen	106.057	65%	110.725	58%	-4.668	-4%
Umlaufvermögen	56.980	35%	81.830	42%	-24.850	-30%
Gesamtvermögen	163.037		192.554		-29.517	-15%

GK = Gesamtkapital

Der Anstieg des prozentualen Anteils des Anlagevermögens am Gesamtvermögen wird dominiert durch die Abnahme des Umlaufvermögens, die durch niedrigere Forderungen gegen Gesellschafter begründet ist. Die voll abgeschriebenene Anlagenabgänge betreffen überwiegend die alten Schwebbahnfahrzeuge.

Entwicklung Gesamtkapital:

	2022	in % des GK	2021	in % des GK	Delta	Delta
	Tsd. €		Tsd. €		Tsd. €	%
Eigenkapital	45.780	28%	45.780	24%	0	0%
Lang- und mittelfristiges Kapital	75.108	46%	76.792	40%	-1.684	-2%
Kurzfristiges Kapital	42.149	26%	69.982	36%	-27.833	-40%
Gesamtkapital	163.037		192.554		-29.517	-15%

GK = Gesamtkapital

Das Gesamtkapital hat im Vergleich zum Vorjahr deutlich abgenommen, wodurch die Eigenkapitalquote um 4 Prozentpunkte zugenommen hat. Das lang- und mittelfristige Kapital hat sich um 6 Prozentpunkte auf 46 % erhöht und ist absolut leicht gesunken. Das kurzfristige Kapital hat sich vor allem bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen durch die niedrigere Tagesgeldaufnahme im Cash-Pool prozentual und absolut verringert. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten mit 9,5 Mio. € kurzfristige Verbindlichkeiten.

3. PROGNOSEBERICHT, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 RISIKOBERICHT

3.1.1 UMFELD UND BRANCHEN RISIKEN

So wie es bei fast jedem Unternehmen in Deutschland, völlig branchenunabhängig und auch bei nahezu allen Selbstständigen und Gewerbetreibenden, der Fall sein wird, sind auch für die WSW mobil GmbH die ausklingende Corona-Pandemie sowie die durch den Ukraine-Krieg hervorgerufenen Marktverwerfungen die mit Abstand größte Risikoposition in vielerlei Hinsicht.

Mit der zunehmenden Abschwächung der Pandemielage und der schrittweisen Aufhebung der Einschränkungen des öffentlichen Lebens hat sich das Risiko der wegbrechenden Fahrgastzahlen wieder deutlich verringert. Der Fahrgastanstieg von knapp 30 % unterstreicht das. Weiterhin hat die staatliche Unterstützung des ÖPNV in Deutschland während der Corona-Pandemie gezeigt, wie systemrelevant der Nahverkehr hierzulande ist.

Ob sich aus dem Trend zum Home-Office langfristig negative Effekte für die ÖPNV-Nutzung ableiten lassen, bleibt abzuwarten, wird jedoch als eher gering eingeschätzt.

Die Einführung des Deutschlandtickets wird im Hinblick auf die Finanzierung für den Zeitraum nach 2023 als Risiko betrachtet, allerdings ist davon auszugehen, dass - wie 2023 - eine Finanzierung der dadurch entstehenden Einnahmelücken durch öffentliche Mittel kompensiert wird.

Die derzeitige Marktsituation für Strom und Diesel zeigt historisch hohe Preise. Durch Beschaffungen bzw. Preis-sicherungen beim Strom (100%) als auch beim Diesel (100%) ist das Beschaffungsrisiko, auch in Anbetracht des Russland-Ukraine-Krieges, für das Jahr 2023 gering. Der Bedarf für 2023 ist bereits komplett abgedeckt. Es wurden 6,9 Mio. Liter zu einem Durchschnittspreis von 1,4075 € eingekauft (Gesamtsumme: 9,691 Mio. €). Weil die meisten der WSW mobil Busse einen Dieselantrieb haben, wird weiterhin der Markt genau beobachtet, da eine Beschaffung für das Jahr 2024 noch nicht erfolgen konnte (aus den genannten Gründen). Sollte es zu einer Rohstoffknappheit kommen, besteht die Gefahr, dass die Verkehrsleistung nicht mehr im erforderlichen Umfang erbracht werden kann. Das Risiko wird als hoch, die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingeschätzt

Die aktuelle Preisentwicklung für verschiedene Energieträger bzw. Rohstoffe zeigt möglicherweise eine starke Marktübertreibung an. Jedoch können sowohl weitere Preissteigerungen aber auch deutliche Preisrückgänge nicht ausgeschlossen werden.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit für Preissteigerungen der zukünftig zu beschaffenen Strom- und Dieselmengen wird als hoch eingeschätzt. In Anbetracht des hohen Energieverbrauchs handelt es sich um ein hohes Risiko.

Die Preiserhöhungen wirken sich nicht nur auf die eigene Flotte aus, sondern auch auf die Schwebbahn, die mit Strom betrieben wird. Außerdem sind die Preiserhöhungen ein wesentlicher Faktor für die zukünftige Entwicklung der Fahrgastzahlen, weil nicht vorhersehbar ist, in welchem

Umfang diese Kosten an den Endverbraucher weitergegeben werden

Weiterhin ist Covid-19 auch für die Beschäftigten der WSW mobil GmbH ein allgegenwärtiges Risiko. Zwar werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die z. B. im Bus zwangsläufig mit Menschen in Kontakt kommen, bestmöglich geschützt, eine 100%ige Sicherheit kann es jedoch nicht geben. Sollte es zu einem nennenswerten Infektionsgeschehen beim Fahrpersonal kommen, kann dadurch die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Betriebs in Gefahr geraten.

Die Einschätzung zur erwarteten Unternehmensentwicklung für das Geschäftsjahr 2023 berücksichtigt - soweit dies möglich ist - die weiteren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Krieges. Mögliche bestandsgefährdende Auswirkungen sieht man bei der WSW mobil GmbH nicht.

Neben den Risiken, die sich durch den operativen Betrieb ergeben, gibt es jedoch auch noch weitere Risikofelder.

Risiken ergeben sich aus einem gesetzlichen, regulatorischen oder ordnungspolitischen Hintergrund („Privat vor Staat“). Auch eingeschränktes unternehmerisches Agieren im VRR kann gewisse Risiken bergen.

Zahlen zu den zugelassenen PKW und Krafträdern in Wuppertal zeigen, dass der individuelle Verkehr auch in den Zeiten des Klimawandels und trotz der neuen CO2-Steuer einen hohen Stellenwert hat und mit Sicherheit auch als Ausdruck persönlichen Wohlstandes interpretiert werden kann. Möglicherweise kommt die gefühlte Sicherheit im eigenen Fahrzeug zu Corona-Zeiten noch verstärkend hinzu.

Der Wunsch nach individueller Fortbewegung, kombiniert mit dem Bestreben, die Umwelt dabei so wenig wie möglich zu belasten, bietet der Entwicklung und dem Angebot von E-Mobilität, Hybrid-Fahrzeugen, Car- und Bike-Sharing Angeboten einen guten Nährboden. Hieraus kann sich ein Konkurrenzmarkt zum Massenfortbewegungsmittel Bus und Schwebbahn im Zeitverlauf ergeben, der nur bedingt von Unternehmen des ÖPNV mit bedient werden kann. Ride-Sharing, also das gemeinsame Nutzen eines bereits vorhandenen Fahrzeugs bei privaten Nutzern, kann sich zu einem besonders kompetitiven Angebot entwickeln.

Bei allen Versuchen, die Nachfrage nach ÖPNV zu steigern, muss bedacht werden, dass solche Maßnahmen auch Kosten verursachen. Das Ziel der Steigerung des Klimaschutzes und der Lebensqualität in Wuppertal muss finanziert werden können. Von daher besteht das Risiko, dass Modernisierungen und Ausstattungsverbesserungen die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen nicht in dem Maße steigern, um dadurch die entstehenden Kosten zu kompensieren. Die durch solche Maßnahmen geschaffenen Mehrwerte können nur schwierig monetär bewertet werden, wohingegen die Kosten sofort wirksam werden. Ein besonderes branchenspezifisches Risiko ergibt sich aus der sogenannten "Clean-Vehicle-Richtlinie" der EU mit der Vorgabe fester Beschaffungsquoten für emissionsfreie Fahrzeuge. Die Richtlinie kann durchaus weitreichende Auswirkungen auf die Fahrzeugbeschaffung haben.

Neben etwaig deutlich steigenden Beschaffungs- und Betriebskosten ergeben sich Risiken im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge sowie der Schaffung der notwendigen Infrastruktur.

3.1.2 FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Der durch die Corona-Pandemie bedingte Rückgang der Nachfrage vor allem beim Verkauf von Einzeltickets, bzw. Tickets, die nicht aus Abo-Modellen stammen, stellt ein finanzwirtschaftliches Risiko dar, jedoch kann dem eine Kompensation durch staatliche Rettungs- und Stützungsmaßnahmen entgegengehalten werden, die verdeutlicht, wie systemrelevant der ÖPNV in Deutschland ist. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass der Staat die Stützungsmaßnahmen zurückfahren oder einstellen wird, wenn er der Ansicht ist, dass die Notwendigkeit dafür entfällt oder er seine eigenen Mittel anders allokiert. Ein Risiko resultiert demnach daraus, dass einzelne Bereiche des ÖPNV noch nicht wieder auf dem Vor-Krisen-Niveau angekommen sind und notwendige finanzielle Hilfen versagt werden können.

Weiterhin stellt die Finanzierung des Deutschlandtickets nach 2023 ein finanzwirtschaftliches Risiko dar, das möglicherweise überschaubar sein dürfte, da davon alle Verkehrsunternehmen in Deutschland betroffen sind und die ganze Thematik in der gesellschaftspolitischen Debatte enorm präsent ist.

Die WSW mobil GmbH ist auf den Verlustausgleich aus dem Versorgungsbereich angewiesen. Die Liberalisierung des Energiemarktes, die Energiewende und regulatorische Vorgaben haben das Umfeld hier dramatisch verändert. Der Versorgungsbereich der WSW hat sich bislang auch angesichts dieser deutlich veränderten Rahmenbedingungen erfolgreich am Markt behauptet. Gleichwohl bleibt das grundsätzliche Risiko, dass Ertragseinbußen im Versorgungsbereich den Verlustausgleich beeinträchtigen

können und damit ein latentes Risiko darstellen. Auch eine weitere Verschlechterung der öffentlichen Förderung des ÖPNV - sei es unmittelbar durch den Aufgabenträger oder durch andere öffentliche Einrichtungen - können die künftige Entwicklung ungünstig beeinflussen. Nicht auskömmlich öffentlich finanzierte und gleichzeitig notwendige Maßnahmen zur Mobilitätswende oder der Gestaltung des Nahverkehrsplans können ein weiteres finanzielles Risiko sein. Insbesondere der Nachweis der gesellschaftlichen und ökologischen Relevanz des ÖPNV und einer sparsamen Mittelverwendung der Verkehrsunternehmen sind geeignet, diesen Risiken entgegen zu wirken.

3.1.3 SONSTIGE RISIKEN

Ansonsten sind nach Maßgabe der aktuellen Risikobeurteilung derzeit keine Risiken erkennbar, die - unter Berücksichtigung der Gegensteuerungsmaßnahmen - den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten. Solche Risiken sind auch vom heutigen Standpunkt aus nicht für die Zukunft ersichtlich. Technischen Risiken und Betreiberrisiken beugt die WSW mobil GmbH durch ein umfassendes Monitoring vor.

3.2 CHANCENBERICHT

Am 21. März 2019 hat der EuGH entschieden, dass nur bei Vorliegen einer Dienstleistungskonzession das spezielle Vergaberecht der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden ist. Ansonsten gilt für die Vergabe von Bus- und Straßenbahnleistungen das allgemeine Vergaberecht. Auch in diesem Fall ist eine Direktvergabe an das eigene

kommunale Verkehrsunternehmen ohne Ausschreibung in Form einer Inhouse-Vergabe möglich, allerdings sind hier besondere Regelungen für die grenzüberschreitenden Verkehre zu finden. Die WSW mobil GmbH hat eine rechtskräftige Direktvergabe bis zum 31. Dezember 2026, sodass sich die Frage der Vergabeart zum jetzigen Zeitpunkt nicht stellt. Darüber hinaus erfüllt die WSW mobil GmbH die Voraussetzungen für beide Verfahren. Die weiteren Vorlagefragen des OLG Düsseldorf wurden vom EuGH bedauerlicherweise nicht beantwortet, so dass hier entweder das OLG Düsseldorf selbst eine Entscheidung treffen oder diese Fragen dem EuGH erneut vorlegen muss. Inwieweit sich dadurch Änderungen für die nächste Direktvergabe ab 2027 ergeben, ist derzeit noch nicht einzuschätzen.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Nachfrage nach ÖPNV-Dienstleistungen relativ stabil ist. Zwar liegen die Fahrgastzahlen noch unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie, allerdings hat sich gezeigt, dass mit zunehmender Entspannung und weiterhin fallenden Einschränkungen auch die Fahrgastzahlen wieder gestiegen sind. Von daher ist davon auszugehen, dass mit dem Wegfall aller Einschränkungen des öffentlichen Lebens auch zügig wieder der Vor-Krisen-Zustand zum Alltag wird.

Das Deutschlandticket wird vor dem Hintergrund der Finanzierung ab 2024 zwar auch unter Risikogesichtspunkten betrachtet, insgesamt ergibt sich hierdurch aber eine völlig neue und in seinen positiven Auswirkungen möglicherweise enorm wertvolle Chance. Die berechtigte Hoffnung besteht, dass ein einfaches und günstiges, deutschlandweit gültiges Ticket viel mehr Menschen dazu bewegt, den ÖPNV zu nutzen, als es bei teilweise

komplizierten kleinteiligen Tarifregelungen der Fall ist, die sich von Verkehrsverbund zu Verkehrsverbund unterscheiden und die Nutzer vor allem bei verbundübergreifenden Fahrten vor große Herausforderungen stellen. Einfach in den Bus oder die Bahn einzusteigen, ohne vorher die Tarifbestimmungen studiert zu haben und das zu einem niedrigen pauschalen Monatspreis, steigert die Attraktivität, auch wenn einzelne Fragestellungen noch zu klären bzw. zu verbessern sind, wie z. B. die verbundübergreifende Mitnahme von Fahrrädern.

Dabei muss das Deutschlandticket gar nicht dazu führen, dass der ÖPNV ein 1:1-Substitut zum eigenen PKW wird, wie man es oft aus verkehrspolitischen Debatten kennt. Die Denkweise „ganz oder gar nicht“ mit der Intention, den eigenen PKW komplett zu verdrängen, kann am Ende auch dazu führen, dass sich die Menschen bewusst gegen den ÖPNV entscheiden und die Bemühungen, Bus und Bahn attraktiver zu machen genau das Gegenteil bewirken. Viel mehr kann nun die Chance genutzt werden, mit einem sehr niedrighschwelligem Angebot, sozusagen Einsteigen und Losfahren, die überzeugten Autofahrer doch an der ein oder anderen Stelle dazu zu bewegen, den Bus oder die Bahn zu bevorzugen und so Gefallen daran zu finden. So kann der ÖPNV eine sinnvolle und unkomplizierte Ergänzung zum Individualverkehr werden und massiv an Attraktivität gewinnen. Für die politisch gewünschte Verkehrswende dürfte sich daraus eine deutlich vielversprechende Grundlage ergeben.

Eine weitere Chance ergibt sich aus der Digitalisierung und der Individualisierung einzelner neuartiger ÖPNV-Produkte. Diese gesellschaftlichen Megatrends stecken im ÖPNV zwar noch in den Kinderschuhen, können aber durchaus das Potential haben, in Zukunft einen bedeutsamen Teil zur Mobilität der Menschen beizutragen. Mit dem Tarif eezy.NRW und eezy.VRR und dem On-Demand-Verkehr ist man sowohl in Nordrhein-Westfalen als auch in Wuppertal aktiv und treibend an der Mobilitätswende beteiligt. Sollten sich diese neuen ÖPNV-Produkte auf dem Markt durchsetzen, so kann man in Wuppertal frühzeitig eine neue Lücke besetzen und weiter ausbauen.

3.3 PROGNOSEBERICHT

Das Defizit der WSW mobil GmbH wird in der nahen Zukunft ansteigen. Durch die Aufhebung der Corona-Maßnahmen werden voraussichtlich die kassentechnischen Einnahmen zwar wieder in Richtung des Vor-Krisen-Niveaus streben, aber die Aufwendungen werden durch immer höhere Anforderungen an den ÖPNV in der Erwartung nicht sinken.

In Zukunft wird auch weiterhin der Fokus darauf liegen, den Kunden nicht nur zu seinem gewünschten Ziel zu bringen, sondern darüber hinaus noch weitere Dienstleistungen mit Ertragspotential anzubieten. Für 2023 ist ein Verlust in Höhe von 91,5 Mio. € geplant, der im Rahmen des Querverbundes aufgefangen werden wird.

In der WSW mobil GmbH gilt der Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N NW). In der dritten Verhandlungsrunde im März 2023 der Tarifrunde 2023 wurde keine Einigung erzielt.

Zum 01. Januar 2023 erhöht der VRR die Fahrpreise um das allgemeine Erhöhungsmaß von 3,9 %, wobei einzelne Tickets differenziert angepasst werden, um mehr Flexibilität in das Tarifangebot zu bringen.

4. ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄß § 289F ABS. 4 HGB

Das Aktiengesetz regelt in § 76 Abs. 4 die Maßnahmen zur Förderung des Anteils weiblicher Führungskräfte für Aufsichtsräte, Vorstände und Geschäftsführung von mitbestimmungspflichtigen oder börsennotierten Unternehmen. Neben den Zielgrößen, die zur Erhöhung des Frauenanteils und Fristen zu deren Erreichung in Aufsichtsrat und Vorstand/Geschäftsführung festzulegen sind, wird der Vorstand/die Geschäftsführung verpflichtet, Zielgrößen zur Erhöhung des Frauenanteils für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands/Geschäftsführung festzulegen.

Die Ziele sind im 3. Gleichstellungsplan (Laufzeit bis August 2026) für die WSW-Unternehmensgruppe festgelegt. Die Umsetzung erfolgt bei der WSW-Unternehmensgruppe auf den folgenden drei Ebenen:

a. Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat sich gemäß § 111 Absatz 5 Aktiengesetz bzw. § 36, S1 GmbHG (anwendbar aufgrund des Mitbestimmungssicherungstarifvertrages der WSW-Unternehmensgruppe) eine Zielsetzung gegeben, bis zum 30. Juni 2022 eine Frauenquote von 30 % zu erreichen. Der Frauenanteilanteil im Aufsichtsrat der WSW mobil GmbH beträgt zum 31. Dezember 2022 20 %. Die Zielsetzung wurde nicht erfüllt. Hintergrund ist die zuletzt durchgeführte

Wahl nach Mitbestimmungsgesetz, aus der eine Frauenquote gesetzlich nicht vorgegeben war und das Wählerverhalten ein anderes Ergebnis hatte. Auf der Anteilseignerseite hat der Stadtrat die Quotierung ebenfalls aufgrund fehlender gesetzlicher Vorgabe nicht berücksichtigt.

b. Geschäftsführung

Die Frauenquote in der Geschäftsführung beträgt 0 %. Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 wurde eine Zielgröße von 33,33 % festgelegt. Bereits zum 01. Januar 2020 wurde ein neues Geschäftsführungsmitglied bestellt. Hierzu verweisen wir auf die Erklärung zur Unternehmensführung aus dem letzten Jahresabschluss, aus der die Nichterreicherung der Zielsetzung abgeleitet werden kann. Ende 2022 mit Wirkung zum 01.02.2023 hat der Aufsichtsrat zur Besetzung der Geschäftsführung eine entsprechende Entscheidung getroffen, nach der die Zielsetzung im Jahr 2023 erreicht worden ist.

c. Führungskräfte

In 2018 hat der Vorstand/die Geschäftsführung beschlossen, dass bis zum 30. Juni 2022 der Frauenanteil in den Führungspositionen der WSW-Unternehmensgruppe in der 1. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung/Vorstand auf mindestens 24 % steigen und der 2. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung/Vorstand ebenfalls auf mindestens 24 % steigen soll. Für den neuen perspektivischen Zeitraum bis zum 31.08.2026 sollen in der 1. Führungsebene mindestens 30 %, in der 2. Führungsebene mindestens 25 % erreicht werden.

Zum 31. Dezember 2022 beträgt die Frauenquote in der 1. Führungsebene 25,9 % (31.12.2021: 22 %), in der 2. Führungsebene 19,0 % (31.12.2021: 20 %). Das Ziel wurde teilweise erreicht – hier ist ergänzend zu berücksichtigen, dass aufgrund von organisatorischen Anpassungen an einzelnen Stellen Frauen von der zweiten Führungsebene in die erste Führungsebene befördert worden sind.

Wuppertal, 28. April 2023

Die Geschäftsführung

gez. Hilkenbach

gez. Schnake

gez. Schlomski