

# Geschäftsbericht 2001



Verkehrsnetz	2001
Betriebsstreckenlänge in km	497
Linienlänge in km	1.492,10
Zahl der Linien	69
Zahl der Haltestellen	918
Mittlerer Haltestellenabstand in m	559,00

Fahrgäste im Gesamtbetrieb in Mio.	2001
Barfahrausweise	4,73
Zeitkarten Erwachsene	6,71
Zeitkarten Auszubildende	8,98
Sonderfahrausweise	0,09
Zwischensumme	20,51
Schwerbehinderte	2,88
Fahrgäste im Linienverkehr	23,39
sonstige Verkehre <sup>1)</sup>	0,23
Fahrgäste gesamt	23,62
<sup>1)</sup> = Berufsverkehr gem. § 43 PBefG, Freistellungsverordnung, Gelegenheitsverkehr gem. § 46 PBefG	

Personalstand	2001
Produktionsbereich	257
Technik	29
Verwaltung/Vertrieb	30
Auszubildende	9
Gesamtpersonal	325
davon Teilzeitkräfte (in Vollzeitkräften berechnet)	11

Bedienungsgebiet der KWS	2001
Fläche in km	405
- Leverkusen	79
- Rheinisch-Bergischer Kreis	326
Einwohner in Tausend	533
- Leverkusen	161
- Rheinisch-Bergischer Kreis	229
sonstiges Bedienungsgebiet	143

Betriebs- und Verkehrsleistungen in Mio.	2001
Nutz-Wagen-km KWS gesamt	9,76
Platz-km KWS gesamt	740,77
Personenkilometer	152,05

Brutto-Verkehrseinnahmen in Mio. DM	2001
Barfahrausweise	12,94
Zeitkarten	10,45
Zeitkarten für Auszubildende	11,52
Sonderangebote	0,14
<b>Brutto-Verkaufserlöse</b>	<b>35,05</b>
Abgeltungszahlungen <sup>1)</sup>	10,09
Sonstige Einnahmen <sup>2)</sup>	1,22
Saldo der Fremdnutzung	-4,21
<b>Summe Verkehrseinnahmen</b>	<b>42,15</b>
<sup>1)</sup> = für Schwerbehinderte, gem. § 45a PBefG, Übergangshilfe Einnahmeverteilung VRS	
<sup>2)</sup> = Berufsverkehre gem. § 43 PBefG, Freistellungsverordnung, Gelegenheitsverkehr gem. § 46 PBefG	

Fahrzeugbestand	2001
KWS-Gelenkbusse	36
KWS-Standard-Omnibusse	109
KWS-Bürgerbusse (Odenthal u. Kürten)	2
Auftragsunternehmer	59
<b>Fahrzeuge für den Linienverkehr</b>	<b>206</b>

Die KWS in Zahlen - - - - - 2

**Information zur KWS AG und zum Konzern**

Perspektiven des kommunalen ÖPNV - - - - - 5  
 Geschäftsentwicklung - - - - - 9  
 Mit dem richtigen Marketing zum Erfolg - - - - - 11  
 Gemeinsam zum Ziel - - - - - 14

**Jahresabschluss/Konzernabschluss 2001**

Lagebericht und Konzern-Lagebericht - - - - - 16  
 Bilanz KWS AG - - - - - 18  
 Konzernbilanz - - - - - 20  
 Anlagenspiegel KWS AG - - - - - 22  
 Anlagenspiegel Konzern - - - - - 24  
 Gewinn- und Verlustrechnung KWS AG - - - - - 26  
 Gewinn- und Verlustrechnung Konzern - - - - - 27  
 Bestätigungsvermerk - - - - - 28  
 Bericht des Aufsichtsrates - - - - - 29  
 Anhang und Konzernanhang zum Jahresabschluss - - - - - 30





## Perspektiven des kommunalen ÖPNV

### EU-Verordnung: Kommission contra Parlament

Die konkrete Ausgestaltung des künftigen Rechtsrahmens für den ÖPNV in der EU ist nach wie vor noch unklar. Im Laufe des Jahres 2001 hat sich das Europäische Parlament mit dem Verordnungsentwurf der EU-Kommission aus dem Jahr 2000 befasst. Im November 2001 wurde ein entsprechender Beschluss gefasst, der teilweise erheblich vom Kommissionsvorschlag abweicht. So wurde seitens des Parlamentes der künftige Handlungsrahmen der Aufgabenträger erweitert: Als Alternative zum Ausschreibungswettbewerb soll die kommunale Eigenproduktion von ÖPNV (durch den Aufgabenträger selbst oder durch ein eigenes Verkehrsunternehmen) – gestützt auf das Subsidiaritätsprinzip – auf Dauer möglich sein.

Allerdings hat die Europäische Kommission im Februar 2002 einen geänderten Verordnungsvorschlag vorgelegt, in dem sie das vom Europäischen Parlament beschlossene Wahlrecht für die ÖPNV-Aufgabenträger hinsichtlich einer kommunalen Eigenproduktion als angeblich mit dem EG-Vertrag nicht vereinbar ablehnt.

Der Verkehrsministerrat hat bisher noch kein Votum zum Verordnungsentwurf der Kommission bzw. zu den Beschlüssen des Europäischen Parlamentes abgegeben. Vermutlich dürfte es derzeit bezüglich der möglichen Alternative „Kommunale Eigenproduktion“ keine qualifizierte Mehrheit im Verkehrsministerrat geben. Gleichwohl vertritt die deutsche Bundesregierung die Auffassung, die Kommunen in Deutschland dürften nicht qua EU-Verordnung zur Ausschreibung ihrer öffentlichen Nahverkehrsleistungen gezwungen werden.

Die Gegner einer kommunalen Eigenproduktion sehen hierin ein ungerechtfertigtes Privileg für die Kommunen, welches das Entstehen wettbewerbsfähiger Strukturen bei den kommunalen Verkehrsunternehmen verhindere.

Für die Beibehaltung der Alternative einer kommunalen Eigenproduktion spricht hingegen der Grundsatz der verfassungsrechtlich garantierten, kommunalen Selbstverwaltung: So

sollen die kommunalen Aufgabenträger selbst darüber entscheiden, ob die Daseinsvorsorge Nahverkehr in eigener oder fremder Regie erbracht wird. Die Befürchtung, die Beibehaltung der kommunalen Eigenproduktion werde nicht zu der angestrebten wirtschaftlichen Effizienz der ÖPNV-Produktion führen, dürfte nicht realistisch sein; denn in Zeiten sich dramatisch steigender kommunaler Finanzengpässe wird ein Aufgabenträger von der Option der eigenen Leistungserbringung nur dann Gebrauch machen, wenn sie bezahlbar ist und gerechtfertigt werden kann. Das bedeutet, dass auch kommunale Unternehmen im Falle der Eigenproduktion hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Effizienz und hinsichtlich der Leistungsqualität Wettbewerbsniveau aufweisen müssen. Denn der Ansporneffekt der Alternative „Ausschreibung“ besteht permanent fort.

Vorteile der kommunalen Eigenproduktion sind zum einen die Vermeidung erheblicher Transaktionskosten (Ausschreibungsverfahren), zum anderen die Nutzung unternehmerischer Eigeninitiative und Innovationsbereitschaft auf der Basis permanenter Rückkopplungen mit der operativen Betriebspraxis.

Verbesserungen gegenüber ihrem ersten Verordnungsentwurf zeigt die Vorlage der Kommission vom Februar 2002 insbesondere im Bereich der Übergangsregelungen und der zugelassenen Vertragslaufzeiten. Letztere werden im Busbereich bis zu acht Jahre vorgesehen, bei der Schiene bis zu 15 Jahre. Als Übergangsregelung wird für Busdienste die Möglichkeit der Fortsetzung der Eigenproduktion bis zum Ablauf von acht Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung vorgesehen. Außerdem wurden die Schwellenwerte für auszuschreibende Verkehrsdienste deutlich erhöht.

Aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes zur EU-Verordnung ist damit zu rechnen, dass die Verordnung nicht vor dem Jahr 2003 in Kraft treten wird.

### EuGH-Entscheidung: noch ungewiss

Daneben muss jedoch mit höchster Aufmerksamkeit die noch ausstehende Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bzw. des Bundesverwaltungsgerichts verfolgt werden, die sich im sogenannten „Altmark-Streit“ (Magdeburger Urteile) mit der EU-rechtlichen Zulässigkeit der deutschen ÖPNV-Finanzierung





befasst. Der Generalanwalt hat sein Schlussplädoyer im März 2002 abgegeben. Er bejaht die Frage, ob der nationale Gesetzgeber eigenwirtschaftliche Verkehre von der Verordnung 1191/69 ausnehmen durfte. Des Weiteren vertritt er die Auffassung, dass die Zuschüsse zum Defizitausgleich im ÖPNV unter Artikel 87 Abs. 1 des EU-Vertrages fallen und damit Beihilfen darstellen. Allerdings setzt er sich damit in Gegensatz zum sogenannten „Ferring-Urteil“ des EuGH vom 22.11.2001, wonach eine Beihilfe nur vorliegt, wenn der Betrag der von staatlicher Stelle gewährten Vorteile die Kosten übersteigt, die sich aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ergeben. Mit einer Entscheidung des EuGH ist im Sommer 2002 zu rechnen.

Würde der EuGH für den Bereich des ÖPNV der „Ferring-Rechtsprechung“ folgen, könnte die deutsche Regelung auch weiterhin Bestand haben. Übernahme indessen der EuGH die Auffassung des Generalanwalts, würde zwar das Prinzip des Vertrauensschutzes wahrscheinlich verhindern, dass Beihilfen für die Vergangenheit zurückgezahlt werden müssten; für die Zukunft würde jedoch die bisherige deutsche Regelung mit eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren keine Geltung mehr haben können. Umso mehr käme es dann im Hinblick auf die Fortexistenz des ÖPNV in Deutschland darauf an, mit der Kommission praktikable und sinnvolle Regelungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Beihilfen im ÖPNV zu vereinbaren.

Nach der Entscheidung des EuGH wird es dem Bundesverwaltungsgericht obliegen, unter Beachtung der EuGH-Entscheidung ein Urteil im „Altmark-Streit“ zu fällen. Dies wird voraussichtlich im Jahr 2003 der Fall sein.

Unabhängig vom Ausgang dieses Urteils und unabhängig von der endgültigen Gestaltung des europäischen Gesetzgebungsverfahrens gilt es für die Verkehrsunternehmen, ihre Aktivitäten zur Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit intensiv und so schnell wie möglich voranzutreiben.

### Wupsi: Aufstellung für den Wettbewerb

Unter diesem Aspekt ist die KWS auf dem besten Weg. Sie hat bereits in der Vergangenheit die Weichen so gestellt, dass im Bereich ihrer Eigentümergebietskörperschaften ein qualitativ hochstehendes und zugleich wirtschaftliches ÖPNV-Angebot existiert.

Insbesondere durch die Einführung der zweiten Tarifebene (Erwerb eines privaten Busunternehmens im Jahr 2000) wurde dafür gesorgt, dass im Falle der Ausschreibung von Fahrleistungen wettbewerbsfähige Angebote unterbreitet werden können. Ihre Werkstattleistungen werden nachweislich auf wettbewerbsfähigem Kostenniveau erbracht – und auch der Verwaltungsbereich ist in erheblichem Maße durchrationalisiert.

Die Bemühungen unserer Gesellschaft sind darauf gerichtet, unter Wahrnehmung aller sich bietenden Verbesserungspotenziale gemeinsam mit unseren Eigentümerkommunen darauf hinzuwirken, dass den Bürgern auch in der Zukunft eine qualitativ hochwertige Mobilitätsleistung zu wettbewerbsfähigen Preisen geboten werden kann.

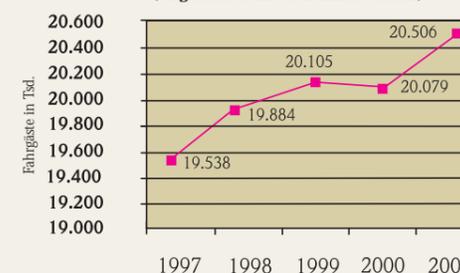


## Geschäftsentwicklung

### Wieder mehr Fahrgäste

Während die Fahrgastzahlen in 2000 mit -0,1% stagnierten, ist es der Wupsi im Berichtsjahr gelungen, den positiven Trend der vorangegangenen Jahre fortzusetzen. Trotz der allgemeinen Konjunkturschwäche in Nordrhein-Westfalen konnte die Wupsi ihre entgeltlichen Fahrgastzahlen in 2001 um erfreuliche 2% auf 20,5 Mio. steigern. Damit liegt die Wupsi deutlich über dem Bundesdurchschnitt – die Fahrgaststeigerung der Verkehrsunternehmen im VDV lag bei lediglich 1,4%.

**Veränderungen der Fahrgastzahlen**  
(entgeltliche Fahrten im Linienverkehr)

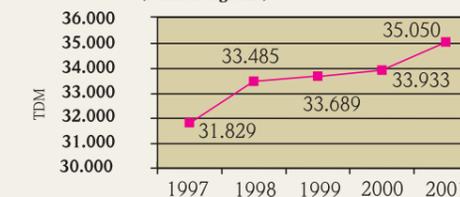


Ziel eines marktorientierten Unternehmens ist es, möglichst viele Stammkunden als zuverlässige Basis für künftige Umsätze zu gewinnen. Auch die Wupsi hat in den vergangenen Jahren mit Erfolg erhebliche Anstrengungen unternommen, um Stammkunden langfristig an das Unternehmen zu binden und neue Stammkunden zu gewinnen. Der positive Trend der Vorjahre – vom Gelegenheitskunden zum Stammkunden – setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Danach lagen die mit der Stammkundengewinnung verbundenen Zuwächse bei den Zeitkarten für Erwachsene bei + 2,6% und im Ausbildungstarif bei + 5,6%. Diese Zuwächse gehen jedoch zu Lasten der Fahrten im Segment der Gelegenheitsfahrer – die Fahrten im Bartarifbereich waren um -4,4% rückläufig. Der starke Fahrgastzuwachs im Ausbildungstarif ist auch auf die gelungene Einführung des SchülerTickets in Bergisch Gladbach und Odenthal zurückzuführen.

### Umsatz im Plus

Dank des Fahrgastzuwachses und der linearen Tarifierhöhung im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) konnte die KWS ein sehr gutes Verkaufsergebnis erzielen. Die Brutto-Verkaufserlöse aus dem Fahrausweisverkauf sind überproportional um 3,3% auf insgesamt 35 Mio. DM gestiegen.

**Veränderungen der Fahrgeldeinnahmen**  
(Verkaufsergebnis)



Waren die Verkaufserlöse im Bartarif mit -0,8% leicht rückgängig, konnten sie durch erhebliche Zuwächse bei den Zeitkarten (Erwachsene: + 4,8%, Ausbildungstarif: + 6,9%) kompensiert werden. Dies zeigt: Die Strategie der Stammkundenbindung ist erfolgreich. Auch das neue SchülerTicket hat – obwohl es nicht im gesamten Bedienungsgebiet der Wupsi eingeführt wurde – zur Steigerung des Verkaufsergebnisses beigetragen.

Die ab 2001 im VRS angewendete vorläufige Einnahmenaufteilung ließ die zugeschiedenen Erlöse gegenüber 2000 deutlich weniger ansteigen als das Verkaufsergebnis.

Hauptsächlich durch Erlössteigerungen im freigestellten Schülerverkehr (+145 TDM) konnten die Erlöse aus dem übrigen Linien- und Gelegenheitsverkehr verbessert werden. Positiv zu Buche schlug im Geschäftsjahr die rückwirkende Erhöhung der Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG ab dem Jahr 2000. Auch die sonstigen dem Betrieb zuzurechnenden Erträge stiegen um 28,7% (+482 TDM), was auf höhere Vorhaltekostenerstattungen (+573 TDM) und Erlöse aus Schadensfällen (+198 TDM) zurückzuführen ist.

Der Anstieg der sonstigen Erlöse – insbesondere aus Omnibusvermietung, Kraftstoff- und Materialverkäufen sowie der Umlage für die Geschäftsbesorgung für die Herweg Busbetrieb GmbH & Co. KG – hing mit dem erstmals für ein volles Geschäftsjahr aufgetretenen „Tochtereffekt“ zusammen. Hierbei handelte es





sich um Leistungen, die seitens der KWS der Tochter HBB berechnet wurden.

Zusammengefasst verbesserten sich dadurch die Gesamt-Umsatzerlöse der KWS um beachtliche 5,9% auf 42,2 Mio. DM und der Konzernumsatz gar um 7,4%.

### **Wupsi mit verbessertem Betriebsergebnis**

Auf eine Vielzahl von Kostensenkungsmaßnahmen ist zurückzuführen, dass die betrieblichen Aufwendungen im Verhältnis zu der Umsatzsteigerung nur unterproportional zunahm. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Das Betriebsergebnis vor Zinsen konnte um 8,5% deutlich verbessert werden.

Der Materialaufwand im Konzern wurde trotz weiter gestiegener Kraftstoffkosten leicht reduziert. Die Ursache ist vor allem der preisbedingt rückläufige Aufwand für von Subunternehmern bezogene Fahrleistungen.

Durch rationalisierungsbedingten Personalabbau in nahezu allen Bereichen konnte der Personalaufwand bei der KWS AG um 6,2% gesenkt werden. Lediglich aufgrund der tariflichen Lohn- und Gehaltserhöhungen und der erstmalig ganzjährigen Konsolidierung des in 2000 erworbenen Beteiligungsunternehmens stieg der Personalaufwand im Konzern um 2,8%.

Ein Beispiel für die Einsparbemühungen bei der Wupsi ist die Fahrzeugbeschaffung: Erstmalig bestellte die Wupsi ihre Busse im Verbund mit drei weiteren kommunalen Verkehrsunternehmen. Dank dieser Kooperation konnten die Fahrzeuge nicht nur günstiger eingekauft werden, auch die Garantieleistungen des Herstellers wurden verbessert.

Die Wupsi ist damit auf dem richtigen Weg hin zu einem wettbewerbsfähigen Mobilitätsdienstleistungsunternehmen. Die heute schon geschaffene Wettbewerbsfähigkeit im Verwaltungs- und Werkstattbereich sowie der eingeschlagene Weg der sukzessiven Verlagerung des Fahrbetriebes zur wettbewerbsfähigen Tochter HBB sind eine solide Ausgangsbasis für den künftigen Wettbewerb im ÖPNV.

## **Mit dem richtigen Marketing zum Erfolg...**

### **... mit Vertriebsmaßnahmen**

#### ***Euro-Umstellung***

Die Umstellung von DM auf Euro erfolgte ohne Probleme. Die Wupsi hatte sich gut vorbereitet. Zum einen mussten zahlreiche Hard- und Software – vor allem im Vertriebsbereich – umgestellt werden. Zum anderen galt es, den Kunden den Währungswechsel zu erleichtern.

#### ***Geldkarte***

Um die Währungsumstellung zu erleichtern, hatte die Wupsi mit „**WUPSI fahren à la Karte!**“ nochmals auf die Geldkarte als praktisches Zahlungsmittel aufmerksam gemacht. Lästiges Kleingeldzählen im Bus gehört so der Vergangenheit an. Fleißige Benutzer der Geldkarte konnten bei der in Kooperation mit der Sparkasse Leverkusen sowie der Kreissparkasse Köln durchgeführten Promotions-Aktion an der Verlosung einer Heißluftballonfahrt teilnehmen und mit der Wupsi mal ganz anders fahren.

#### ***Schnuppern macht Appetit***

Eine gute Möglichkeit, Problemen bei der Euroumstellung zu entgehen und die Nutzung des Wupsi-Angebotes zu erleichtern, waren die attraktiven Tickets im Abonnement. Um Kunden, die zuvor für jede Fahrt ein EinzelTicket lösten, ein praktischeres und preiswerteres Ticket-Abonnement schmackhaft zu machen, bot die Wupsi Ende 2001 ein Schnupper-Abo an. So konnten erfolgreich neue Stammkunden gewonnen werden.

#### ***Bier per Fahrschein***

Das Wupsi-BierbörsenTicket hatte es in sich: Besucher der Opladener Bierbörse konnten das BierbörsenTicket erwerben, das neben der Hin- und Rückfahrt mit Bussen und Bahnen auch ein frisches Freibier garantierte. Durch die Erweiterung des Fahrplanangebotes konnten die unzähligen Börsianer komfortabel die Veranstaltung erreichen und unbeschwert zum Anstieg der Bier-Aktien beitragen.



#### **Schüler werden mobil**

Viele Schüler im Bedienungsgebiet der Wupsi konnten sich freuen: Das SchülerTicket wurde in den Gebieten eingeführt, in denen der Anteil an freifahrtberechtigten Schülern besonders groß ist oder in denen die Kommunen bereit waren, einen zusätzlichen Finanzbeitrag zu leisten. Die Schüler haben nun die Möglichkeit, den ganzen Tag im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zu fahren – auch in den Ferien. Die Einführung des SchülerTickets hat sich positiv auf die Umsatzentwicklung der Wupsi ausgewirkt.

#### **Verstärkung des KontrollService**

Das Schwarzfahren in Bus und Bahn führt bei den Verkehrsunternehmen jährlich zu erheblichen Umsatzeinbußen. Daher hat die Wupsi im vergangenen Geschäftsjahr ihren KontrollService mit Hilfe der eigenen Service-Mitarbeiter verstärkt. Durch die vermehrten Fahrausweisprüfungen soll die Zahl der zahlungsunwilligen Kunden gesenkt werden. Die Maßnahme ist wichtiger Beitrag zur Einnahmensicherung.

#### **... mit innovativen Produkten**

##### **Das Angebot für Nachtschwärmer**

Mit Stolz konnte die Wupsi auf ihr seit zehn Jahren bestehendes Nachtlinien-Angebot 201, 208 und 211 zurückblicken. Heute ist das Angebot für Nachtschwärmer nicht mehr wegzudenken. In den vergangenen zehn Jahren fuhren rund 280.000 Kunden mit den Wupsi-Nachtbussen.

##### **Heiligabend in die Disco**

Die Gepflogenheiten der Bürgerinnen und Bürger an Heiligabend haben sich geändert. War es früher noch verpönt, an Heiligabend in die Disco oder in die Kneipe zu gehen, so ist dies heute durchaus üblich. Die Wupsi hat sich den Bedürfnissen angepasst und an Heiligabend zusätzliche Fahrten der drei Nachtlinien angeboten. Da das Angebot von 1.200 Fahrgästen angenommen wurde, werden die drei Nachtlinien auch in der kommenden „Stillen Nacht“ wieder eingesetzt werden. Auch der zu Karneval und Sylvester verstärkte Nachtlinienfahrplan, der sich auch schon in der Bevölkerung etabliert hat, bringt zusätzliche Fahrgäste.

#### **Moderne Fahrzeuge**

14 nagelneue Niederflerbusse hat die Wupsi im vergangenen Jahr in Betrieb genommen. Die Anschaffung wurde mit Landesmitteln gefördert. Für die Wupsi ist eine behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge selbstverständlich. Eine Neuigkeit: Die Motoren erfüllen die Euronorm III. Die Abgase dieser Fahrzeuge sind noch schadstoffärmer, die Wupsi leistet somit einen wichtigen Beitrag zu einer umweltfreundlichen, sauberen Region.

#### **Automatisches Fahrgastzählsystem**

Die Wupsi ist stets bestrebt, ihr qualitativ hochwertiges Produktangebot hinsichtlich der Kundenbedürfnisse, aber auch hinsichtlich des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Um mehr Informationen über die Linienauslastung und das Kundenverhalten zu gewinnen, wurde in 2001 ein System zur automatischen Fahrgastzählung und Fahrverlaufsanalyse eingeführt. So soll die Datengrundlage für eine kundenorientierte Angebotsplanung verbessert werden. Zudem lässt sich durch die Fahrverlaufsanalyse die Pünktlichkeit der Busse und die Einhaltung der Anschlüsse zwischen den Linien weiter verbessern.

#### **... mit kundenorientierten Serviceleistungen**

##### **Kundenservice wird ganz groß geschrieben**

Die Wupsi hat den Anspruch, der kompetente und serviceorientierte Mobilitätsanbieter vor Ort zu sein. Hierin besteht der Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen möglichen Wettbewerbern. Schließlich gilt es, das Prädikat „die zufriedensten Kunden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ zu verteidigen.

So ist es nur konsequent, dass die Wupsi die Nähe zu ihren Kunden durch möglichst viele „Kanäle“ schafft. „Wupsi goes online“ – der Internetauftritt unter [www.wupsi.de](http://www.wupsi.de), der vom heimischen PC aus Fahrplanauskünfte, Ticket-Buchungen und vieles mehr ermöglicht, wird den Ansprüchen des Zeitalters der Informationstechnologie gerecht. Für eine anspruchsvolle persönliche Beratung steht das Service-Telefon „Wupsifon“, der heiße Draht für alle Fragen rund um Bus und Bahn, zur Verfügung. Das Angebot zeichnet sich durch die hohe Beratungskompetenz und die guten Ortskenntnisse der eigenen Mitarbeiter aus. Aber auch mit den eigenen Kundencentern



und den zahlreichen Verkaufsbüros ist die Wupsi in ihrem Bedienungsbereich gut vertreten und für den Kunden durch die Nähe ein kompetenter Ansprechpartner.

Weitere Serviceleistungen der Wupsi: Die Möglichkeit, mit der Geldkarte in allen Bussen und Kundencentern zu bezahlen; die Zusendung von Informationsmaterial; „Dialog-Karten“ für Verbesserungsvorschläge; Taxiruf zur Ausstiegshaltestelle und ab 20.00 Uhr „Halt auf Wunsch“.

### **Landesprogramm „Sicherheit und Service“**

Unsicherheit empfinden und Beratungsbedarf der Kunden im ÖPNV sind meist ein gewisses Zugangshemmnis. Um den Kunden die überwiegend subjektiv empfundene Angst vor Gewalttaten und Vandalismus im ÖPNV zu nehmen und darüber hinaus mehr Beratung vor Ort zu schaffen, hat die Wupsi im vergangenen Jahr zwei Servicekräfte eingestellt. Mit Mitteln des Landesprogramms „Sicherheit und Service im öffentlichen Personennahverkehr“ fördert das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen diese Bemühungen. Neben dem erhöhten Kundennutzen sollen hierdurch bei der Wupsi auch die Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden sowie Mindereinnahmen durch Schwarzfahrer gesenkt werden.

### **... mit einer lebendigen Kommunikation**

#### **Wupsi trifft Dixie**

Nach dem Motto „Mit Musik geht alles besser“ nutzte die Wupsi Musikereignisse zur Pflege ihres guten und bürgernahen Images als innovativer Dienstleister vor Ort. Durch die Bereitstellung der KWS-Buswerkstatt als Veranstaltungsort für die 5. Wupsi-Dixie-Veranstaltung wurde auch atmosphärisch der experimentelle Charakter der Jazzmusik unterstrichen. Wer es lieber etwas rockiger mag, konnte das Bill-Haley-Konzert in der Wupsi-Wagenhalle in Leverkusen besuchen. Schließlich konnten auch die Freunde der ruhigeren Töne beim 7. Chor-Festival in der Wupsi-Wagenhalle ganz auf ihre Kosten kommen.

## Gemeinsam zum Ziel

Wir sind stolz auf unsere Mitarbeiter! In einem Dienstleistungsunternehmen sind sie der wichtigste Produktionsfaktor. Dank ihres Engagements und ihrer Einsatzbereitschaft konnte der rationalisierungsbedingte Personalabbau kompensiert werden. Durch diese Produktivitätssteigerung – bei gleichzeitiger Sicherung des Qualitätsniveaus – haben unsere Mitarbeiter einen wichtigen Beitrag zur Schaffung der Wettbewerbsfähigkeit geleistet. Die Zahl der Mitarbeiter sank im Jahresdurchschnitt 2001 auf 325 (-3,8%). Mitarbeiter wurden vor allem im Fahrdienst abgebaut. So konnten verstärkt Fahrleistungen an die Konzerntochter Herweg GmbH & Co. KG vergeben werden, die aufgrund ihres niedrigeren Lohntarifs die Leistungen zu geringeren Kosten erbringen kann.

### **ÖPNV-Kampagne „Nicht mit uns!“**

In der Kampagne „Nicht mit uns!“ positionierten sich die Mitarbeiter/innen mit Portraitfotos, die auf einem Plakat und im Internet ([www.nrw-nichtmituns.de](http://www.nrw-nichtmituns.de)) erschienen sind, offensiv gegen Gewalt und Ausländerfeindlichkeit. Die Kampagne wurde vom Land NRW finanziert. Es spricht einiges dafür, dass der öffentliche Personennahverkehr gegen Gewalt Stellung bezieht, denn Busse und Bahnen sind Orte gelebter Internationalität, und viele Mitarbeiter und Kunden sind ausländischer Herkunft.

### **Gruppengespräche im Aufwind**

Seit fünf Jahren werden im Fahrdienst erfolgreich Gruppengespräche durchgeführt. Informationsaustausch, Motivationsförderung und die Verbesserung des innerbetrieblichen Vorschlagswesens sind die Ergebnisse. Die genannten Punkte tragen zur Verbesserung der Dienstleistung bei.

### **Wupsi setzt auf Ausbildung**

Die Wupsi wird der Verantwortung, jungen Menschen einen Arbeitsplatz zu bieten, gerecht: Sieben jugendliche Mitarbeiter befanden sich im Berichtsjahr in der Ausbildung zum Automobilmechaniker. Mit dem Berufsbild Bürokaufmann/-frau bildete die Wupsi weitere zwei junge Mitarbeiter/innen aus.





## Lagebericht und Konzern-Lagebericht

### Wirtschaftliche Lage und Geschäftsverlauf

Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen war im Jahr 2001 geprägt von einer allgemeinen Konjunkturschwäche, die sich neben einem stagnierenden Konsumverhalten zuletzt auch wieder in steigenden Arbeitslosenzahlen äußerte. In diesem schwierigen Umfeld konnten die im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tätigen Verkehrsunternehmen dennoch ihre Fahrgastzahlen deutlich steigern. Die KWS AG lag dabei mit einem Zuwachs von 2,0 % im Landestrend.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen im Kerngeschäft des ÖPNV ging einher mit einer Erhöhung der Verkehrserlöse aus Verbundverkehren um 0,7 %. Der im Vergleich zur Entwicklung der Fahrgastzahlen unterdurchschnittliche Anstieg erklärt sich aus dem bereits in den Vorjahren zu beobachtenden Trend hin zu den weniger ergiebigen Tarifsegmenten und aus den Effekten der neuen vorläufigen Einnahmeverteilung. Der aus einer Kostensatzerhöhung resultierende Anstieg des Ausgleichsbetrages für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr hat ebenfalls mit zum Anstieg der Umsatzerlöse beigetragen. Deutliche Erlöszuwächse erzielte die Gesellschaft auch aus dem freigestellten Schülerverkehr sowie aus verkehrsbezogenen Nebengeschäften.

Die Umsatzzunahme im Konzern liegt mit 7,4 % noch über der in der AG. Neben der positiven Umsatzentwicklung bei der KWS AG hat sich in diesem Anstieg u.a. auch die erstmalig ganzjährig erfolgte Konsolidierung des Tochterunternehmens Herweg Busbetrieb GmbH & Co. KG niedergeschlagen. So konnten die Erlöse aus übrigen Linien- und Gelegenheitsverkehren deutlich gesteigert werden.

Die Anteilseigner führten der KWS AG über die sonstigen betrieblichen Erträge dankenswerterweise erhöhte Ertrags- und Liquiditätszuschüsse zu. Ebenfalls erhöht wurden die aus Regionalisierungsmitteln des Landes Nordrhein-Westfalen stammenden Zuschüsse zur Abgeltung von Vorhaltekosten, die sowohl der KWS AG als auch dem Tochterunternehmen Herweg Busbetrieb GmbH & Co. KG zugeflossen sind.

Dem Anstieg der Gesamtleistung in der AG sowie im Konzern stehen jeweils unterproportional gestiegene betriebliche Aufwendungen gegenüber, so dass der Betriebsverlust sowohl in der AG als auch im Konzern gesenkt werden konnte.

Der Materialaufwand im Konzern konnte trotz weiter gestiegener Kraftstoffkosten leicht reduziert werden. Ursächlich hierfür ist insbesondere der rückläufige Aufwand für von Subunternehmern bezogene Fahrleistungen.

Der Personalaufwand ist im Konzern um 2,8 % gestiegen. Neben der ganzjährigen Konsolidierung des Tochterunternehmens wirken sich darin die vollzogenen tariflichen Lohn- und Gehaltssteigerungen aus. In der Muttergesellschaft konnte der Personalaufwand durch die Umsetzung effizienzsteigernder Maßnahmen in allen Unternehmensbereichen sowie durch die verstärkte Vergabe von Fahrleistungen an das Tochterunternehmen um 6,2 % gesenkt werden.

Der Anstieg bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrifft insbesondere Rückzahlungsverpflichtungen der Muttergesellschaft für Fahrgeldeinnahmen und Erstattungsleistungen, die sich auf die Jahre 1992 bis 2000 beziehen (Korrektur des Einnahmeverteilungsverfahrens im Verkehrsverbund sowie Reduzierung des Erstattungsanspruches für die Schwerbehindertenbeförderung).

Im Jahr 2001 konnten keine nennenswerten Erträge aus Beteiligungen generiert werden. Bedingt durch die erst teilweise vollzogene Verschmelzung von drei Beteiligungsgesellschaften verschiebt sich deren Dividendenausschüttung in das Jahr 2002, was wesentlich zu dem gegenüber dem Vorjahr erhöhten Jahres- bzw. Konzernjahresfehlbetrag beigetragen hat.

Die Refinanzierungskosten im Zusammenhang mit dem im Jahr 2000 erfolgten Beteiligungserwerb erhöhten den Zinsaufwand im Vergleich zum Vorjahr.

Die Anlageinvestitionen beliefen sich bei der Muttergesellschaft auf 3,3 Mio. DM und im Konzern auf rd. 4,1 Mio. DM. Sie umfassten sowohl bei der Muttergesellschaft als auch im Konzern insbesondere die Ersatzbeschaffung von Omnibussen.

### Voraussichtliche Entwicklung und Risiken der künftigen Entwicklung

Im entgeltlichen Linienverkehr rechnen wir für das Jahr 2002 mit einem weiteren Anstieg der Erlöse. Dazu sollen auch Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrgeldhinterziehungen beitragen. Finanzielle Engpässe in den Haushalten der Gesellschafter könnten uns ab dem Jahr 2003 dazu zwingen, das Leistungsangebot im Linienverkehr zwecks Kostensenkung einzuschränken. Dies könnte mit sinkenden Verkehrserlösen verbunden sein. In den sonstigen Konzernbereichen gehen wir von stabilen bis leicht steigenden Umsätzen aus.

Durch die weitere Verlagerung von Fahrleistungen auf ein Tochterunternehmen werden die Personalaufwendungen sowie die Aufwendungen für fremdbezogene Subunternehmerleistungen im Konzern tendenziell sinken.

Bei Durchführung der möglichen Einschränkungen im Leistungsangebot ab dem Jahr 2003 würden wir die Kapazitäten

entsprechend anpassen. Dies würde sich zusätzlich in einem Rückgang des Personalaufwandes sowie des Aufwandes für bezogene Subunternehmerleistungen niederschlagen.

Weiterhin unsicher ist die Entwicklung der Kraftstoffkosten. Ein marktbedingter weiterer Preisanstieg für Dieselkraftstoff würde das Konzernergebnis zusätzlich belasten.

Hinsichtlich der stärkeren Öffnung des ÖPNV-Marktes für den Wettbewerb liegen noch keine endgültigen Informationen über die weitere Entwicklung vor. Der Vorschlag für eine entsprechende EU-Verordnung befindet sich noch im Beratungsverfahren zwischen der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat der Verkehrsminister. Ungeachtet einer eventuellen Verzögerung der allgemeinen Ausschreibungspflicht von Verkehren bereitet sich unser Konzern jedoch weiterhin intensiv auf den Wettbewerb vor. Ein Maßnahmenprogramm zur Rationalisierung befindet sich in der Umsetzung.

Für das Jahr 2002 rechnen wir aufgrund einer weiteren Steigerung der Gesamtleistung, aufgrund von Kosteneinsparungen und wegen der weiteren Nutzung von Synergieeffekten im Konzernverbund sowohl bei der Muttergesellschaft als auch im Konzern mit einem verbesserten Jahresergebnis.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Abschluss des Geschäftsjahres, über die im Lagebericht zu berichten wäre, sind nicht zu verzeichnen gewesen.

Leverkusen, im April 2002

Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft

(Dr. Wasser)

Vorstand

AKTIVA	Stand 31.12.2001		Stand 31.12.2000
	DM	DM	TDM
<b>A. Anlagevermögen</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Datenverarbeitungsprogramme	191.869,00		182
2. Geleistete Anzahlungen	30.000,00	221.869,00	0
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke und Bauten	913.346,00		955
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	13.450.902,00		13.797
3. Technische Anlagen und Maschinen	240.305,00		286
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.343.104,00		3.758
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	93.360,43	18.041.017,43	139
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.382.814,00		6.288
2. Beteiligungen	53.765.240,00		53.765
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.119,80		8
4. Sonstige Ausleihungen	48.740,77	60.204.914,57	50
		78.467.801,00	79.228
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	443.855,00		593
2. Waren	15.636,00	459.491,00	13
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	691.593,34		616
2. Sonstige Vermögensgegenstände	3.144.703,73	3.836.297,07	4.824
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		1.555.724,24	5.954
		5.851.512,31	12.000
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		34.221,63	15
<b>Bilanzsumme</b>		84.353.534,94	91.243

PASSIVA	Stand 31.12.2001		Stand 31.12.2000
	DM	TDM	
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	10.800.000,00	10.800	
<b>II. Kapitalrücklage</b>	54.710.800,00	54.711	
<b>III. Gewinnrücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage	202.000,00	202	
<b>IV. Bilanzverlust</b>	-3.492.242,89	-977	
	62.220.557,11	64.736	
<b>B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen</b>	579.125,27	1.573	
<b>C. Rückstellungen</b>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.005.290,00	1.973	
2. Steuerrückstellungen	13.700,00	23	
3. Sonstige Rückstellungen	3.497.790,00	3.070	
	5.516.780,00	5.066	
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8.700.055,18	9.903	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.182.593,83	5.031	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	296.439,38	147	
4. Sonstige Verbindlichkeiten	3.233.740,53	2.559	
	13.412.828,92	17.640	
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	2.624.243,64	2.228	
<b>Bilanzsumme</b>	84.353.534,94	91.243	

AKTIVA	Stand 31.12.2001		Stand 31.12.2000
	DM	DM	TDM
<b>A. Anlagevermögen</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
Datenverarbeitungsprogramme		254.895,00	182
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke und Bauten	913.346,00		955
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	14.545.089,00		14.384
3. Technische Anlagen und Maschinen	240.305,00		286
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.372.747,00		3.780
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	93.360,43	19.164.847,43	139
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Beteiligungen	53.765.240,00		53.765
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.119,80		8
3. Sonstige Ausleihungen	48.740,77	53.822.100,57	50
		<b>73.241.843,00</b>	<b>73.549</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	452.418,70		
2. Waren	15.636,00	468.054,70	615
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	886.647,53		876
2. Sonstige Vermögensgegenstände	3.154.870,65	4.041.518,18	4.826
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		1.913.730,02	6.366
		<b>6.423.302,90</b>	<b>12.683</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		61.328,13	43
<b>Bilanzsumme</b>		<b>79.726.474,03</b>	<b>86.275</b>

PASSIVA	Stand 31.12.2001		Stand 31.12.2000
	DM	DM	TDM
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>		10.800.000,00	10.800
<b>II. Kapitalrücklage</b>			
1. Kapitalrücklage	49.600.435,04		
2. Verrechnung Geschäfts- und Firmenwert aus der Kapitalkonsolidierung	-95.406,00	49.505.029,04	49.600
<b>III. Gewinnrücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage		202.000,00	202
<b>IV. Bilanzverlust</b>		-3.495.290,67	-999
		<b>57.011.738,37</b>	<b>59.603</b>
<b>B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen</b>		579.125,27	1.573
<b>C. Rückstellungen</b>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		2.005.290,00	1.973
2. Steuerrückstellungen		13.700,00	23
3. Sonstige Rückstellungen		3.664.390,00	3.173
		<b>5.683.380,00</b>	<b>5.169</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		9.119.311,89	9.903
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.201.109,35	5.072
3. Sonstige Verbindlichkeiten		3.507.565,51	2.727
		<b>13.827.986,75</b>	<b>17.702</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		2.624.243,64	2.228
<b>Bilanzsumme</b>		<b>79.726.474,03</b>	<b>86.275</b>

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 1.1.2001 DM	Zugänge DM	Umbuchungen DM	Abgänge DM	Stand 31.12.2001 DM	Stand 1.1.2001 DM	Zugänge DM	Abgänge DM	Stand 31.12.2001 DM	31.12.2001 DM	31.12.2000 DM
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>											
1. Datenverarbeitungsprogramme	935.923,63	129.278,63	0,00	0,00	1.065.202,26	754.208,63	119.124,63	0,00	873.333,26	191.869,00	181.715,00
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	30.000,00	0,00	0,00	30.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30.000,00	0,00
	<b>935.923,63</b>	<b>159.278,63</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.095.202,26</b>	<b>754.208,63</b>	<b>119.124,63</b>	<b>0,00</b>	<b>873.333,26</b>	<b>221.869,00</b>	<b>181.715,00</b>
<b>II. Sachanlagen</b>											
1. Grundstücke und Bauten	4.414.515,93	0,00	0,00	0,00	4.414.515,93	3.460.006,93	41.163,00	0,00	3.501.169,93	913.346,00	954.509,00
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	36.952.712,36	2.490.332,86	139.253,33	3.324.412,20	36.257.886,35	23.155.381,36	2.976.001,19	3.324.398,20	22.806.984,35	13.450.902,00	13.797.331,00
3. Technische Anlagen und Maschinen	1.455.327,44	5.701,67	0,00	0,00	1.461.029,11	1.169.349,44	51.374,67	0,00	1.220.724,11	240.305,00	285.978,00
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.504.667,13	472.412,48	0,00	229.140,41	9.747.939,20	5.746.404,13	861.542,48	203.111,41	6.404.835,20	3.343.104,00	3.758.263,00
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	139.253,33	93.360,43	-139.253,33	0,00	93.360,43	0,00	0,00	0,00	0,00	93.360,43	139.253,33
	<b>52.466.476,19</b>	<b>3.061.807,44</b>	<b>0,00</b>	<b>3.553.552,61</b>	<b>51.974.731,02</b>	<b>33.531.141,86</b>	<b>3.930.081,34</b>	<b>3.527.509,61</b>	<b>33.933.713,59</b>	<b>18.041.017,43</b>	<b>18.935.334,33</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.287.408,00	95.406,00	0,00	0,00	6.382.814,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.382.814,00	6.287.408,00
2. Beteiligungen	53.765.240,00	0,00	0,00	0,00	53.765.240,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53.765.240,00	53.765.240,00
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.119,80	0,00	0,00	0,00	8.119,80	0,00	0,00	0,00	0,00	8.119,80	8.119,80
4. Sonstige Ausleihungen	52.796,51	0,00	0,00	1.405,24	51.391,27	2.837,00	0,00	186,50	2.650,50	48.740,77	49.959,51
	<b>60.113.564,31</b>	<b>95.406,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.405,24</b>	<b>60.207.565,07</b>	<b>2.837,00</b>	<b>0,00</b>	<b>186,50</b>	<b>2.650,50</b>	<b>60.204.914,57</b>	<b>60.110.727,31</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>113.515.964,13</b>	<b>3.316.492,07</b>	<b>0,00</b>	<b>3.554.957,85</b>	<b>113.277.498,35</b>	<b>34.288.187,49</b>	<b>4.049.205,97</b>	<b>3.527.696,11</b>	<b>34.809.697,35</b>	<b>78.467.801,00</b>	<b>79.227.776,64</b>

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 1.1.2001 DM	Zugänge DM	Umbuchungen DM	Abgänge DM	Stand 31.12.2001 DM	Stand 1.1.2001 DM	Zugänge DM	Abgänge DM	Stand 31.12.2001 DM	31.12.2001 DM	31.12.2000 DM
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>											
1. Datenverarbeitungsprogramme	935.923,63	195.333,73	0,00	0,00	1.131.257,36	754.208,63	152.153,73	0,00	906.362,36	224.895,00	181.715,00
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	30.000,00	0,00	0,00	30.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30.000,00	0,00
	<b>935.923,63</b>	<b>225.333,73</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.161.257,36</b>	<b>754.208,63</b>	<b>152.153,73</b>	<b>0,00</b>	<b>906.362,36</b>	<b>254.895,00</b>	<b>181.715,00</b>
<b>II. Sachanlagen</b>											
1. Grundstücke und Bauten	4.414.515,93	0,00	0,00	0,00	4.414.515,93	3.460.006,93	41.163,00	0,00	3.501.169,93	913.346,00	954.509,00
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	37.683.890,36	3.268.202,86	139.253,33	2.347.950,79	38.743.395,76	23.300.347,36	3.245.899,19	2.347.939,79	24.198.306,76	14.545.089,00	14.383.543,00
3. Technische Anlagen und Maschinen	1.455.327,44	5.701,67	0,00	0,00	1.461.029,11	1.169.349,44	51.374,67	0,00	1.220.724,11	240.305,00	285.978,00
4. Andere Anlagen, Betriebs und Geschäftsausstattung	9.533.805,33	492.844,66	0,00	229.140,41	9.797.509,58	5.753.573,33	874.300,66	203.111,41	6.424.762,58	3.372.747,00	3.780.232,00
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	139.253,33	93.360,43	-139.253,33	0,00	93.360,43	0,00	0,00	0,00	0,00	93.360,43	139.253,33
	<b>53.226.792,39</b>	<b>3.860.109,62</b>	<b>0,00</b>	<b>2.577.091,20</b>	<b>54.509.810,81</b>	<b>33.683.277,06</b>	<b>4.212.737,52</b>	<b>2.551.051,20</b>	<b>35.344.963,38</b>	<b>19.164.847,43</b>	<b>19.543.515,33</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>											
1. Beteiligungen	53.765.240,00	0,00	0,00	0,00	53.765.240,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53.765.240,00	53.765.240,00
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.119,80	0,00	0,00	0,00	8.119,80	0,00	0,00	0,00	0,00	8.119,80	8.119,80
3. Sonstige Ausleihungen	52.796,51	0,00	0,00	1.405,24	51.391,27	2.837,00	0,00	186,50	2.650,50	48.740,77	49.959,51
	<b>53.826.156,31</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.405,24</b>	<b>53.824.751,07</b>	<b>2.837,00</b>	<b>0,00</b>	<b>186,50</b>	<b>2.650,50</b>	<b>53.822.100,57</b>	<b>53.823.319,31</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>107.988.872,33</b>	<b>4.085.443,35</b>	<b>0,00</b>	<b>2.578.496,44</b>	<b>109.495.819,24</b>	<b>34.440.322,69</b>	<b>4.364.891,25</b>	<b>2.551.237,70</b>	<b>36.253.976,24</b>	<b>73.241.843,00</b>	<b>73.548.549,64</b>

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001	2001		2000	
	DM	DM	TDM	TDM
1. Umsatzerlöse		<b>42.179.157,36</b>		39.816
2. Sonstige betriebliche Erträge - davon aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil 0,00 DM (Vorjahr 3 TDM)		<b>17.152.994,30</b>		14.069
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	5.991.963,40		5.578	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	18.131.174,88	<b>24.123.138,28</b>	15.577	21.155
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	22.588.862,94		24.024	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung - davon für Altersversorgung 1.367.213,44 DM (Vorjahr 1.528 TDM)	6.140.886,96	<b>28.729.749,90</b>	6.590	30.614
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		<b>4.049.205,97</b>		3.774
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<b>4.290.957,14</b>		3.378
7. Erträge aus Beteiligungen - davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 DM (Vorjahr 0 TDM)		<b>5.892,86</b>		3.708
8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens - davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 DM (Vorjahr 0 TDM)		<b>1.009,76</b>		2
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge - davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 DM (Vorjahr 0 TDM)		<b>61.668,23</b>		125
Abschreibungen auf Finanzanlagen		<b>0,00</b>		3
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon an verbundene Unternehmen 0,00 DM (Vorjahr 0 TDM)		<b>673.627,47</b>		487
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		<b>-2.465.956,25</b>		-1.691
12. Sonstige Steuern		<b>49.788,34</b>		49
13. Jahresfehlbetrag		<b>-2.515.744,59</b>		-1.740
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr		<b>-976.498,30</b>		0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		<b>0,00</b>		763
Bilanzverlust		<b>-3.492.242,89</b>		-977

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001	2001		2000	
	DM	DM	TDM	TDM
1. Umsatzerlöse		<b>43.809.501,58</b>		40.806
2. Sonstige betriebliche Erträge - davon aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil 0,00 DM (Vorjahr 3 TDM)		<b>16.915.890,12</b>		14.034
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	6.168.118,48		5.864	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	14.746.136,53	<b>20.914.255,01</b>	15.073	20.937
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	25.731.793,09		24.846	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung - davon für Altersversorgung 1.367.984,96 DM (Vorjahr 1.528 TDM)	6.779.795,54	<b>32.511.588,63</b>	6.770	31.616
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		<b>4.364.891,25</b>		3.926
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<b>4.723.775,39</b>		3.401
7. Erträge aus Beteiligungen		<b>5.892,86</b>		3.708
8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		<b>1.009,76</b>		2
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge - davon von verbundenen Unternehmen 0,00 DM (Vorjahr 0 TDM)		<b>72.267,33</b>		126
Abschreibungen auf Finanzanlagen		<b>0,00</b>		3
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon an verbundene Unternehmen 0,00 DM (Vorjahr 0 TDM)		<b>680.342,28</b>		487
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		<b>-2.390.290,91</b>		-1.694
12. Sonstige Steuern		<b>105.691,34</b>		68
13. Jahresfehlbetrag		<b>-2.495.982,25</b>		-1.762
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr		<b>-999.308,42</b>		0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		<b>0,00</b>		763
15. Bilanzgewinn/-verlust		<b>-3.495.290,67</b>		-999

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung der Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft sowie den von ihr aufgestellten Konzernabschluss und ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 geprüft. Die Aufstellung dieser Unterlagen nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung sowie den von ihr aufgestellten Konzernabschluss und ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns abzugeben. Wir haben unsere Jahres- und Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss und den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft und des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, in Jahres- und Konzernabschluss und in dem Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt.

Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermitteln der Jahresabschluss und der Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns. Der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Köln, den 26. April 2002

Dr. Clarenz – Dr. Zacharias GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

ppa Schafgan  
Wirtschaftsprüfer



Christmann  
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG für das Geschäftsjahr 2001 an die Hauptversammlung

Die Hauptversammlung hat am 10. Aug. 2001 die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Dr. Clarenz - Dr. Zacharias GmbH, Richard-Wagner-Straße 9-11, 50674 Köln, zum Prüfer für das Geschäftsjahr 2001 gewählt. Die Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Laut Bericht vom 26. Apr. 2002 hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Dr. Clarenz - Dr. Zacharias GmbH den vorgeschriebenen Bestätigungsvermerk ohne Einschränkung erteilt. Die Prüfung wurde satzungsgemäß auch nach den Vorschriften des Haushaltsgrundsätzegesetzes (HGrG) durchgeführt und erstreckte sich deshalb auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und sonstigen Anforderungen in § 53 Abs. 1 Ziff. 1 und 2 HGrG. Gleichzeitig hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Dr. Clarenz - Dr. Zacharias GmbH festgestellt, dass die Angaben des Vorstandes, soweit sie den Jahresabschluss 2001 erläutern, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und mit ihren Feststellungen übereinstimmen.

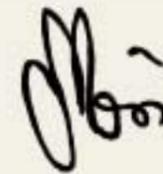
Den Jahresabschluss und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2001, das mit einem Jahresfehlbetrag von 2.515.744,59 DM abschließt, hat der Aufsichtsrat nach Prüfung einstimmig festgestellt. Den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht hat der Aufsichtsrat gebilligt.

Die Behandlung des Jahresfehlbetrages geht aus der Bilanz hervor.

Während des Geschäftsjahres 2001 hat der Aufsichtsratsvorsitzende durch Besprechungen mit dem Vorstand einen Überblick über den laufenden Geschäftsgang gehabt. Alle wesentlichen Fragen wurden in mehreren Aufsichtsratssitzungen erörtert und entschieden. Anlass zu Beanstandungen der Geschäftsführung haben sich nicht ergeben.

Leverkusen, den 25. Juni 2002

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates der  
Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft



(Mörs)

## A. Allgemeine Angaben

(1) Konzernabschluss und Jahresabschluss der Muttergesellschaft werden im folgenden zusammengefasst erläutert; soweit nicht besonders vermerkt, gelten Aussagen für beide Abschlüsse.

Die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG weist zum Abschlussstichtag die Größenkriterien einer großen Kapitalgesellschaft gemäß § 267 Abs. 3 HGB auf.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bei der Gliederung des Anlagevermögens wurde von der Regelung des § 265 Abs. 6 HGB Gebrauch gemacht, das gesetzliche Gliederungsschema um die Postenbezeichnung „Fahrzeuge für den Personenverkehr“ zu erweitern.

## B. Konsolidierung, Anteilsbesitz

### (2) Konsolidierungskreis

Die im Konzernabschluss außer der Muttergesellschaft erfassten Unternehmen sind nachstehend aufgeführt.

Diese Gesellschaften wurden als unter einheitlicher Leitung der Muttergesellschaft stehend in den Konzernabschluss einbezogen.

	letztes		Anteil am Kapital
	Jahresergebnis TDM	Eigenkapital TDM	
Herweg Busbetrieb GmbH & Co. KG, Leverkusen	101	1.222	100
Herweg Busbetrieb Beteiligungs GmbH, Leverkusen	4	49	100

Die im Jahresabschluss der Muttergesellschaft unter den Beteiligungen ausgewiesenen Anteile an der RW Gesellschaft für kommunale Finanzbeteiligungen mbH, Düsseldorf, an deren Stammkapital die Gesellschaft mit 80 % beteiligt ist, wurden nicht in

die Konsolidierung einbezogen, da die Gesellschaft die Stimm- und Verfügungsrechte auf einen Dritten übertragen hat und somit nicht in der Lage ist, die einheitliche Leitung bzw. die in § 290 Abs. 2 HGB genannten Rechte bei dem Beteiligungsunternehmen auszuüben. Die RW Gesellschaft für kommunale Finanzbeteiligungen mbH, Düsseldorf, verfügte gemäß Zwischenabschluss vom 31. Juli 2001 über ein Eigenkapital von 43.576 TDM und hat in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2001 einen Jahresfehlbetrag von 22 TDM erzielt.

### (3) Konsolidierungsgrundsätze

Der Konzernabschluss wurde auf den Stichtag des Jahresabschlusses des Mutterunternehmens aufgestellt.

Die Kapitalkonsolidierung (Verrechnung des Buchwertes einer Beteiligung mit dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft) wird nach der Buchwertmethode vorgenommen. Die Erstkonsolidierung der einbezogenen Tochterunternehmen erfolgte auf den Erwerbzeitpunkt.

In den Konzernabschluss zu übernehmende Vermögensgegenstände, die auf Lieferungen einbezogener Unternehmen beruhen, wurden mit den Konzernanschaffungskosten bewertet.

Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den in die Konsolidierung einbezogenen Unternehmen wurden eliminiert.

Da sich die aufgrund erfolgswirksamer Konsolidierungsmaßnahmen zeitlich vorübergehenden Ergebnisabweichungen zwischen dem Konzernjahresergebnis und den Jahresergebnissen der einbezogenen Unternehmen voraussichtlich in Verlustjahren umkehren, waren Maßnahmen zur Steuerabgrenzung nicht erforderlich, da voraussichtlich keine effektive Steuerbelastung entsteht. Sonstige Steuerabgrenzungen mit Ausgleichswirkungen in den Folgejahren haben sich für den Konsolidierungskreis nicht ergeben.

### (4) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Vermögensgegenstände und Schulden der einbezogenen Gesellschaften wurden einheitlich nach den für die Muttergesellschaft

maßgeblichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Bewertungswahlrechte nach HGB wurden einheitlich ausgeübt.

Die Bewertung **immaterieller Vermögensgegenstände** erfolgte zu Anschaffungskosten vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen.

Die Bewertung der **Sachanlagen** erfolgte zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, die um erhaltene Investitionszuschüsse sowie planmäßige lineare Abschreibungen vermindert wurden.

**Geringwertige Wirtschaftsgüter** wurden nach § 6 Abs. 2 EStG im Anschaffungsjahr voll abgeschrieben. Auf Zugänge zu den Sacheinlagen in der ersten Jahreshälfte wurde die volle Jahresrate, auf die der zweiten Jahreshälfte die halbe Jahresrate abgeschrieben.

**Finanzanlagen** wurden zu Anschaffungskosten angesetzt, soweit nicht bei unverzinslichen sonstigen Ausleihungen Abschreibungen erforderlich waren.

Die **Vorräte** sind zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederwertprinzips bewertet.

Die **Forderungen, sonstigen Vermögensgegenstände** und die liquiden Mittel werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten oder zum Nennwert angesetzt. Bei den Forderungen wurden erkennbare Ausfallrisiken durch angemessene Einzel- und Pauschalwertberichtigungen berücksichtigt.

Die **Rückstellungen für Pensionen** sind entsprechend den Vorschriften des § 6 a EStG ermittelt worden. Dem Anpassungsbedarf aus dem Übergang auf die neuen Richttafeln wird durch eine lineare über 4 Jahre dauernde Zuführung Rechnung getragen.

Die in Ausübung eines Passivierungswahlrechts nicht bilanzierten mittelbaren Pensionsverpflichtungen aus der Zusatzversorgung der Beschäftigten bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse umfassen Zusagen zur Alters-, Invaliden-, Hinterbliebenen- und Waisenversorgung. Der aktuelle Umlagesatz beträgt 4,25 % der beitragspflichtigen Entgelte. Die Summe der umlagepflichtigen Bruttoentgelte belief sich im Geschäftsjahr 2001 auf 21.492 TDM.

**Die Sonstigen Rückstellungen** werden in Höhe der voraussichtlichen Inanspruchnahme gebildet.

Die **Verbindlichkeiten** werden zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

## C. Erläuterungen zur Bilanz

### (5) Anlagevermögen

Die **Entwicklung des Anlagevermögens** bei der Muttergesellschaft und im Konzern sind im Anlagenspiegel der Muttergesellschaft bzw. des Konzerns dargestellt, die als Anlagen dem Anhang beigelegt sind.

Das **Sachanlagevermögen** gliedert sich gemäß der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 13. Juli 1988 (BGBl 1988 Teil 1 Seite 1057) wie folgt:

	Konzern	AG
	TDM	TDM
1. Grundstücke und Bauten	913	913
- davon Grundstücke mit Geschäfts-, Betriebs- oder anderen Bauten 910 TDM – davon Grundstücke mit Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs 0 TDM		
2. Streckenausrüstung	128	128
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	14.545	13.451
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 und 3 gehören	240	240
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.246	3.216
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	93	93
Summe	19.165	18.041

Die Sach-Investitionen der Muttergesellschaft beliefen sich auf 3.062 TDM, die des Konzerns auf 3.860 TDM und betrafen im wesentlichen die Anschaffung von Fahrzeugen und Ausrüstungsgegenständen für den Personenverkehr.

### (6) Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen im Jahresabschluss der Muttergesellschaft betreffen ausschließlich die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen (vgl. Tz. 2).

**(7) Beteiligungen**

Die Beteiligungen der Muttergesellschaft bzw. des Konzerns betreffen außer den Anteilen (80 %) an der RW Gesellschaft für kommunale Finanzbeteiligungen mbH, Düsseldorf, Minderheitsanteile an drei anderen Gesellschaften.

**(8) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Sämtliche hier ausgewiesenen Forderungen haben, wie im Vorjahr, Restlaufzeiten bis zu einem Jahr.

**(9) Sonstige Vermögensgegenstände**

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten neben Steuererstattungsansprüchen bei der Muttergesellschaft im wesentlichen Forderungen für die Erstattung von Fahrgeldausfällen und sonstige Erstattungsansprüche. Sämtliche hier ausgewiesenen Forderungen haben Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr (Vorjahr Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 29 TDM).

**(10) Rechnungsabgrenzungsposten**

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im wesentlichen vorausgezahlte Umlagen und Kraftfahrzeugsteuer.

**(11) Gezeichnetes Kapital**

Das gezeichnete Kapital ist aufgeteilt in 108 Namensaktien im Nennbetrag von je 100.000,00 DM.

**(12) Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage bei der Muttergesellschaft wird gegenüber dem Vorjahr in unveränderter Höhe ausgewiesen.

Die sich im Rahmen der Erstkonsolidierung ergebenden Geschäfts- und Firmenwerte wurden im Vorjahr in der Konzern-Bilanz in voller Höhe offen mit der Kapitalrücklage verrechnet (§ 309 Abs. 1 Satz 3 HGB). Nachträgliche Anschaffungskosten auf die Geschäfts- und Firmenwerte wurden im Berichtsjahr offen mit der Kapitalrücklage verrechnet.

**(13) Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen**

Unter dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen werden bei der Muttergesellschaft steuerfreie Rücklagen aus Investitionszuschüssen für noch nicht abgeschlossene Investitionsvorhaben ausgewiesen.

**(14) Rückstellungen**

Die Steuerrückstellungen betreffen Verbrauchssteuern. Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im wesentlichen Rückstellungen für Personalkosten, Rückstellungen für Umlageforderungen sowie Rückstellungen für ausstehende Kostenrechnungen.

**(15) Verbindlichkeiten**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 4.800.000,00 DM (Vorjahr 5.700 TDM) sind bei der Muttergesellschaft durch Grundpfandrechte besichert.

Von den bei der Muttergesellschaft ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfällt ein Teilbetrag von 1.598,22 DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Jahresabschluss der Muttergesellschaft resultieren in Höhe von 254.620,74 DM aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit verbundenen Unternehmen.

**(16) Rechnungsabgrenzungsposten**

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet vereinnahmte Mieten, Erstattungsbeträge für Altersbezüge sowie Erstattungsbeträge gemäß § 45 a PBefG, die das folgende Geschäftsjahr betreffen.

**Übersicht über die Verbindlichkeiten**

	Muttergesellschaft Restlaufzeiten				Konzern Restlaufzeiten			
	bis zu einem Jahr DM	von einem bis zu fünf Jahren DM	von mehr als fünf Jahren DM	Gesamt DM	bis zu einem Jahr DM	von einem bis zu fünf Jahren DM	von mehr als fünf Jahren DM	Gesamt DM
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.900.055,18	3.600.000,00	1.200.000,00	8.700.055,18	4.275.506,15	3.643.805,74	1.200.000,00	9.119.311,89
Vorjahr	1.203.000,00	6.900.000,00	1.800.000,00	9.903.000,00	1.203.000,00	6.900.000,00	1.800.000,00	9.903.000,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.182.593,83	0,00	0,00	1.182.593,83	1.201.109,35	0,00	0,00	1.201.109,35
Vorjahr	5.030.711,65	0,00	0,00	5.030.711,65	5.071.256,61	0,00	0,00	5.071.256,61
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	296.439,38	0,00	0,00	296.439,38	0,00	0,00	0,00	0,00
Vorjahr	146.660,32	0,00	0,00	146.660,32	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	3.233.740,53	0,00	0,00	3.233.740,53	3.507.565,51	0,00	0,00	3.507.565,51
Vorjahr	2.559.153,00	0,00	0,00	2.559.153,00	2.727.190,93	0,00	0,00	2.727.190,93
- davon aus Steuern	268.686,33	0,00	0,00	268.686,33	401.877,93	0,00	0,00	401.877,93
Vorjahr	286.655,19	0,00	0,00	286.655,19	357.419,47	0,00	0,00	357.419,47
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	620.801,05	0,00	0,00	620.801,05	742.324,38	0,00	0,00	742.324,38
Vorjahr	646.998,92	0,00	0,00	646.998,92	724.853,87	0,00	0,00	724.853,87
	8.612.828,92	3.600.000,00	1.200.000,00	13.412.828,92	8.984.181,01	3.643.805,74	1.200.000,00	13.827.986,75
Vorjahr	8.939.524,97	6.900.000,00	1.800.000,00	17.639.524,97	9.001.447,54	6.900.000,00	1.800.000,00	17.701.447,54

**D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**

**(17) Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:  
Die für die gewöhnliche Geschäftstätigkeit der Muttergesellschaft zunehmend an Bedeutung gewinnenden Erlöse aus Omnibusvermietung sowie Kraftstoff- und Materialverkäufen wurden im Berichtsjahr erstmals unter den Umsatzerlösen (Übrige) und nicht mehr - wie in den Vorjahren - unter den

	Muttergesellschaft		Konzern	
	2001	2000	2001	2000
	TDM	TDM	TDM	TDM
Verkehrserlöse	29.380	29.068	32.511	30.404
Ausgleichsleistungen Schwerbehinderten und Schülerbeförderung	10.302	9.369	10.302	9.369
Übrige	2.497	1.379	997	1.033
	42.179	39.816	43.810	40.806

„Sonstigen betrieblichen Erträgen“ ausgewiesen. Bedingt durch die Ausweisänderung wurden die Vorjahresbeträge in der Weise angepasst, dass die Umsatzerlöse um 943 TDM bzw. 597 TDM im Konzern erhöht und die sonstigen betrieblichen Erträge (vgl. Tz. 18) entsprechend vermindert wurden.

Von den Umsatzerlösen der Muttergesellschaft entfallen 455 TDM auf periodenfremde Erträge aus Ausgleichsleistungen im Rahmen der Schwerbehinderten- und Schülerbeförderung.

#### (18) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	Muttergesellschaft		Konzern	
	2001	2000 <sup>1)</sup>	2001	2000 <sup>1)</sup>
	TDM	TDM	TDM	TDM
Betriebskostenzuschüsse	13.791	11.048	13.791	11.048
Betriebliche Verbunderträge	1.866	1.540	1.921	1.540
Erträge aus Anlageabgängen und Auflösung von Rückstellungen, Rücklagen und Wertberichtigungen	1.198	1.340	1.035	1.340
Übrige	298	141	169	106
	17.153	14.069	16.916	14.034
- davon aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	0	3	0	3

<sup>1)</sup> vgl. Tz. 17

#### (19) Materialaufwand

Korrespondierend mit der Ausweisänderung im Bereich der Umsatzerlöse (vgl. Tz. 17) werden die nicht für den Eigenbedarf bestimmten Aufwendungen für Stoff- bzw. Materialbezüge der Muttergesellschaft nicht mehr unter den "Sonstigen betrieblichen Aufwendungen" sondern im "Materialaufwand" ausgewiesen. Bedingt durch diese Ausweisänderung wurden die Vorjahresbeträge sowohl bei der Muttergesellschaft als auch im Konzern in

der Weise angepasst, dass die Materialaufwendungen um 681 TDM erhöht und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (vgl. Tz. 20) entsprechend vermindert wurden.

#### (20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten neben Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen und Wertberichtigungen. Die hier für die Muttergesellschaft erfassten periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 965 TDM.

#### (21) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen beinhalten vereinnahmte Gewinnausschüttungen von Beteiligungsgesellschaften. Ausschüttungen verbundener Unternehmen an die Muttergesellschaft sind nicht erfolgt.

#### (22) Sonstige Steuern

Dieser Posten enthält im wesentlichen Kraftfahrzeugsteuer, bei der Muttergesellschaft zusätzlich auch Grundsteuer.

### E. Sonstige Angaben

#### (23) Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter (ohne Vorstand) betrug im Jahresdurchschnitt:

	Muttergesellschaft		Konzern	
	2001	2000	2001	2000
	TDM	TDM	TDM	TDM
Lohnempfänger	256	271	324	301
Angestellte	69	67	71	68
	325	338	395	369

#### (24) Haftungsverhältnisse, sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse im Sinne von § 251 HGB bestehen nicht.

Bei der Muttergesellschaft bestanden zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Verträgen mit Subunternehmern in Höhe von rd. 15.597 TDM (davon 2.757 TDM gegenüber verbundenen Unternehmen). Verpflichtungen aus Miet-, Dienstleistungs- und Wartungsverträgen bestehen bei der Muttergesellschaft in Höhe von rd. 531 TDM und im Konzern in Höhe von rd. 1.498 TDM.

Das Bestellobligo aus vor dem Bilanzstichtag begonnenen Investitionsvorhaben beläuft sich bei der Muttergesellschaft und im Konzern auf 1.323 TDM.

#### (25) Organe, Organbezüge

##### Aufsichtsrat

Landrat Norbert Mörs, Bergisch Gladbach (Vorsitzender)

Bürgermeister Dr. Walter Mende, Leverkusen  
(stellvertretender Vorsitzender)

Oberbürgermeister Paul Hebbel, Leverkusen

Rolf-Dieter Duda, Kraftfahrer, Leverkusen

Heinrich Jansen, selbständiger Handwerksmeister, Leverkusen

Ottomar Lungerich, Fahrdienstleiter, Monheim

Bernd-Volker Müller, Verkehrsmeister, Leverkusen

Wilmund Opladen, Lehrer, Bergisch Gladbach

Gerhard Zorn, Jurist, Overath

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 8.894,00 DM.

##### Vorstand

Dr. Gerd Wasser, Rösrath-Hoffnungsthal

Die Gesamtbezüge früherer Vorstandsmitglieder beliefen sich auf 15.839,31 DM.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern sind mit 121.314,00 DM zurückgestellt. Die mittelbaren

Verpflichtungen aus Pensionszusagen an Vorstandsmitglieder bzw. ehemalige Mitglieder des Vorstandes belaufen sich auf 2.073.776,00 DM.

#### (26) Vorschlag für die Verwendung des Bilanzverlustes

Das Geschäftsjahr der Muttergesellschaft schließt mit einem Bilanzverlust in Höhe von 3.492.242,89 DM ab. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzverlust auf neue Rechnung vorzutragen.

Leverkusen, im April 2002

Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft



(Dr. Wasser)

Vorstand



**Wir verbinden  
MENSCHEN und ZIELE**



KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG  
Aktiengesellschaft, Leverkusen

Borsigstraße 18, 51381 Leverkusen

Telefon 0 21 71-50 07-0

Telefax 0 21 71-50 07-177

Unser Infotelefon für alle Fragen zu  
Bussen und Bahnen im VRS:  
0 21 71-50 07 77  
[www.wupsi.de](http://www.wupsi.de)