



**KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG**  
Aktiengesellschaft, Leverkusen

Borsigstraße 18  
51381 Leverkusen

Telefon 02171/5007-0  
Telefax 02171/5007-177  
info@wupsi.de  
www.wupsi.de

Die schlaue Nummer für Bus und Bahn:  
01803/504030 (9 ct./Min.)





#### Wiesdorf und Opladen

Die Bundesstraße 8 war schon immer eine bedeutende ÖPNV-Verbindung zwischen den beiden wichtigsten Stadtteilzentren Opladen und Wiesdorf. Kaum eine andere Strecke in Leverkusen hat sich in den letzten 50 Jahren so gewandelt wie diese. Bis Mitte der 50er Jahre war die KVB-Straßenbahnlinie O, die Köln und Opladen miteinander verband, das prägende Verkehrsmittel. Weite Teile der alten Strecke sind mittlerweile durch mehrspurige Umgehungsstraßen wie dem Europaring ersetzt worden. Heute wird die ÖPNV-Verbindung durch Busse gewährleistet.

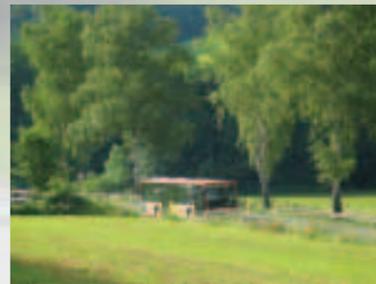


#### Informationen zur KWS AG und zum Konzern

Inhaltsverzeichnis	3
Herausforderungen für den ÖPNV	4
Geschäftsentwicklung	6
Marketing, Vertrieb und Angebotsplanung	8

#### Jahresabschluss/Konzernabschluss 2004

Lagebericht und Konzern-Lagebericht	12
Bilanz KWS AG 2004	16
Konzernbilanz 2004	18
Anlagenspiegel KWS AG	20
Anlagenspiegel Konzern	22
Gewinn- und Verlustrechnung KWS AG	24
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern	25
Bestätigungsvermerk	26
Bericht des Aufsichtsrates	27
Anhang und Konzernanhang zum Jahresabschluss	28
Danksagung	33
Impressum	33
KWS in Zahlen	34



#### Rheinisch-Bergischer Kreis

In sieben Städten und Gemeinden des Rheinisch-Bergischen Kreises ist die KWS präsent. Für die ländlich geprägte Gemeinde Kürten mit ihren imposanten Dorfkirchen stellt sie das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung dar.

Die Strecke Wipperfürth-Kürten-Bergisch Gladbach, die früher einmal bis Köln führte, wird seit den Gründerjahren des Unternehmens durch die KWS bedient. Trotz der ländlichen Lage kann man mit der Linie 426 in Kürten und dem Umstieg zur S-Bahn in Bergisch Gladbach auch heute den Kölner Dom in weniger als einer Stunde erreichen.



Der ÖPNV in Deutschland steht vor großen Herausforderungen: Die Finanznot der öffentlichen Hände trifft selbstverständlich auch den ÖPNV. Die damit verbundenen gesetzgeberischen Konsequenzen sind jedoch häufig nicht frei von Widersprüchlichkeiten. So werden z. B. auf der Basis des so genannten „Koch-Steinbrück-Papiers“ gesetzlich verankerte Ausgleichszahlungen der Länder an die Verkehrsunternehmen als „Subventionsabbau“ um 12% gekürzt. Tatsächlich handelt es sich bei diesen Zahlungen aber um den Ausgleich für Kosten der Verkehrsunternehmen, die dadurch entstehen, dass Schüler und Auszubildende zu politisch gewollten stark rabattierten Tarifen befördert werden. Gerade im ländlichen Bereich und im Ballungsumland wird damit der ÖPNV bis hin zu seiner Bestandsgefährdung geschwächt – und dies, obwohl geplante Konzentrationen von Schulstandorten eigentlich höhere Mobilitätsangebote erforderten.

Ähnliches gilt für die gesetzliche Kürzung der Abgeltungszahlungen, die die Verkehrsunternehmen von Bund und Ländern dafür erhalten, dass schwerbehinderte Fahrgäste unentgeltlich befördert werden. Während die Freifahrt-

berechtigung nach dem Willen des Gesetzgebers unverändert weiter gewährt wird, sind die entsprechenden fahrgeldersetzenden Abgeltungen an die ÖPNV-Unternehmen deutlich reduziert worden.

Durch solche Fehlinterpretationen des Subventionsbegriffs werden nicht nur die mühsam erarbeiteten Restrukturierungs- und Optimierungserfolge der ÖPNV-Unternehmen konterkariert, sondern es besteht die große Gefahr, dass sich die Unternehmen und die ÖPNV-Aufgabenträger gezwungen sehen, am ÖPNV-Angebot schmerzhaft Abstriche vornehmen zu müssen. Betriebswirtschaftlich ergibt sich dadurch die Gefahr steigender Stückkosten in Folge bestehender Kostenremanenzen, was den Unternehmen das Produzieren zu marktorientierten Preisen zusätzlich erschwert.

Zugleich verschlechtern spürbare Leistungskürzungen die Attraktivität des ÖPNV-Angebots mit der Gefahr von Kundenabwanderungen. Gleiches droht auch, wenn bei dem Versuch, wegbrechende Finanzierungssäulen durch Fahrpreiserhöhungen zu kompensieren, falsch eingeschätzte Nachfrageelastizitäten zu überproportionalen Fahrgastabwanderungen führen.

Rückläufige ÖPNV-Nutzerzahlen stehen aber gerade der gegenwärtig vehement erhobenen Forderung nach sinkenden Immissionsbelastungen der Umwelt diametral entgegen. Denn Busse und Bahnen leisten einen ganz erheblichen Beitrag zum Umweltschutz. Durch die Nutzung des ÖPNV fahren in Deutschland täglich 26 Millionen Menschen weniger mit dem Auto. Wer mit Bus und Bahn unterwegs ist, verringert nicht nur Abgase, sondern auch die ebenso gefährliche Aufwirbelung des Feinstaubes. In der Energiebilanz hängt der Bus sogar das 3-Liter-Auto ab. Ein normaler Stadtbus benötigt selbst nur bei durchschnittlicher Besetzung lediglich zwei Liter Dieseldieselkraftstoff auf 100 km pro Fahrgast.

Wenn die hohe Leistungsfähigkeit des ÖPNV mit seinen bisherigen deutlichen Fahrgaststeigerungen auch in Zukunft erhalten bleiben soll, dürfen die von den Unternehmen erbrachten Verbesserungen ihrer Wirtschaftlichkeit nicht weiter durch Kürzung wesentlicher gesetzlicher Finanzierungsbausteine zunichte gemacht werden. Denn die Leidtragenden wären die Bürger und ihre Umwelt. Die kommunalen Aufgabenträger sind jedenfalls nicht in der Lage, auf die seitens der ÖPNV-Betreiber durch Effizienzsteigerungen bewirkten Haushaltsentlastungen zu verzichten.



#### Schlebusch

Schlebusch ist seit jeher von Bedeutung für Leverkusen. Noch in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurde die Stadt als idyllischer Ort für Erholungssuchende angepriesen. Mit seinem kleinstädtischen, beinahe dörflichen Charme ist Schlebusch auch heute über die Stadtgrenzen hinaus bekannt.

Auf der Bundesstraße 51 als zentraler Verkehrsachse der Stadt verkehrten bereits Postkutschen, die erste Straßenbahn der Region und der so genannte Postbus. Heute wird die zentrale Haltestelle „von-Diergardt-Straße“ in Schlebusch von 10 Linien angefahren und zählt damit zu den am häufigsten frequentierten Haltestellen im gesamten Bedienungsgebiet.



einer weiter steigenden Zahl an Arbeitslosen in der Region, deutlich wider. Eine Verbesserung der Erlössituation bzw. ein höherer Auftragseingang im Bereich Geschäftskunden zeichnet sich bisher nicht ab, weitere Kürzungen sind wahrscheinlich.

Neben der zum 1. Februar 2004 umgesetzten Tarifstrukturreform im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) beeinflusste kurzfristig die Streiksituation der HERWEG GmbH & Co. KG die Einnahmen- und Fahrgastentwicklung der KWS AG im ersten Berichtshalbjahr. Die mit 7,8% erhöhten Fahrgastzahlen im Linienverkehr, die deutlich über der durchschnittlichen Steigerungsrate im Verbund liegen, resultieren insbesondere im Freizeitbereich aus den Formel 9Tickets, im Berufsverkehr aus den JobTickets und im Schülerverkehr aus den SchülerTickets. Die erfolgreiche Einführung des SchülerTickets in der Stadt Leverkusen zum Schuljahreswechsel 2004/2005 war von besonderer Bedeutung für den zu verzeichnenden Fahrgastzuspruch.

Die Verbunderlöse erreichten mit einem Zuwachs in Höhe von 5,8% zwar nicht die Fahrgastzuwachsrate, lagen aber ebenfalls deutlich über den VRS-Zahlen des Berichtsjahres. Die Entscheidung der VRS-Gremien, die im Rahmen der Einnahmenerzielung aufgrund der neuen Tarifstruktur eventuell auftretenden Härten bei einzelnen Unternehmen dadurch zu mildern, dass der Einnahmenschlüssel pro Unternehmen analog dem Vorjahr bestehen bleibt, dürfte für die gute Erlösentwicklung der KWS AG ausschlaggebend gewesen sein. Die sonstigen Verkehrserlöse im Konzern verzeichneten, bei geringen Zuwächsen in den Segmenten Gelegenheitsverkehr und freigestellter Schülerverkehr und einem gleichzeitigen Rückgang der Erlöse im Geschäftskundenbereich, einen leicht rückläufigen Umsatz (-3,1%) im Vergleich zum Vorjahr. Im letztgenannten Geschäftsbereich spiegeln sich die wirtschaftlich schwierigen Rahmendaten des Jahres 2004, mit den Zwängen zum Kostenabbau bei den ortsansässigen Unternehmen und

Das Thema Subventionsabbau ist im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht spurlos an der KWS AG vorbeigegangen. Pressemeldungen über das „Koch-Steinbrück-Papier“ verkündeten bereits Anfang des Jahres, dass auch der öffentliche Personennahverkehr, mit seinem strukturellen Defizit, nicht von den pauschalen Kürzungen ausgenommen wird. Dass die Ausgleichszahlungen als Folge einer vorläufigen, vorsichtigen Bewertung des Schwerkerehindertensatzes und einer pauschalen Kürzung der Zahlungen gem. §45a PBefG (Ausgleich für die Kostenunterdeckung im Schülerverkehr) im Rahmen des allgemeinen Subventionsabbaus im Berichtsjahr sanken, verwundert somit nicht. Mit diesen ordnungspolitischen Maßnahmen wird auf Dauer kein vernünftiges Fahrplanangebot im ländlichen Bereich aufrechtzuerhalten sein. Insgesamt lagen die Umsatzerlöse dennoch im Konzern im vergangenen Geschäftsjahr um 2,1% über den Vorjahreszahlen.

Aufgrund der spürbaren Wirkung des Restrukturierungskonzeptes der KWS AG, das neben produktivitätssteigernden Maßnahmen in allen Unternehmensbereichen (Verwaltung, Werkstatt und Fahrdienst) u.a. auch die Kostenreduktion ausgelagerter Dienstleistungen vorsieht, konnten die Zuzahlungen der Anteilseigner deutlich reduziert werden. Dieser Umstand und der Wegfall von Sondereinflüssen, die die Vorjahreserträge – ausgelöst insbesondere durch eine Umstrukturierung von Beteiligungen im Jahr 2003 – beeinflussten, führte zu erheblich geringeren Erträgen der Position „sonstige betriebliche Konzernträge“.

Neben den Restrukturierungsmaßnahmen bewirkte auch die Streiksituation im Tochterunternehmen eine teils gravierende Aufwandverlagerung im Konzern. Der streikbedingt drohende Leistungsausfall konnte insbesondere durch eine erhöhte Fremdunternehmerleistung abgewendet werden. Zusätzlich anderer personalkostenbeeinflussender Faktoren bei der KWS, wie z.B. die Tarifierhöhung zum 1.1.2004 und 1.5.2004 mit jeweils 1%, geringeren Aufwendungen für Altersteilzeitverpflichtungen, Abfindungszahlungen an vorzeitig ausscheidende Mitarbeiter und gestiegenen Überstunden- bzw. Urlaubsverpflichtungen, führte dies zu einer Reduzierung des eigenen Personalaufwandes um 12,8% und – im Gegenzug – zu einer Erhöhung der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 36,2%. Die Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe sanken im Berichtsjahr aufgrund der höheren fremden Subunternehmerleistung, aber auch bedingt durch die Fahrplanänderungen bei der Muttergesellschaft, zum Dezember 2003.

Rückstellungserfordernisse für zum Zeitpunkt der Bilanzierung noch offene Risiken, Kosten für das Outsourcing von Dienstleistungen, die erhöhte Nachfrage nach Beratungsleistungen im Hinblick auf die Restrukturierung des Unternehmens und die Zuführung von Grundstückserlösen zu einer 6b-Rücklage begründen den Anstieg der Position „sonstige betriebliche Aufwendungen“.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Konzern verschlechterte sich aufgrund der geschilderten Sondereinflüsse des Vorjahres um 4,1 Mio. €. Aufgrund des verbesserten Verkehrsergebnisses konnten die Belastungen bzw. der Defizitausgleich der Eigentümer im Berichtsjahr dennoch deutlich gesenkt werden.



#### Sportpark Leverkusen

Der Sportpark Leverkusen ist vor allem durch das „Ulrich-Haberland-Stadion“ – nach dem Umbau 1999 in „BayArena“ umbenannt – in der nationalen und internationalen Szene des Fußballs zu einem festen Begriff geworden. Bis zu 22.500 Fans kommen zu jedem Spiel von Bayer 04 nach Leverkusen.

Ein wenig Stolz ist schon dabei, wenn die KWS bei großen Veranstaltungen mit ihrer Flotte einen wesentlichen Beitrag zur reibungslosen Mobilität der Fußballfans leistet. Mit über 30 zusätzlichen Fahrzeugen auf der so genannten „Löwenlinie“ wird die KWS dem Run auf die Busse gerecht.



#### Projekte und Events

2004 beteiligte sich die wupsi aktiv am öffentlichen Leben der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises, indem sie Räumlichkeiten und Fahrzeuge zur Verfügung stellte, und erstmalig sogar eine eigene Großveranstaltung organisierte.

#### Konzert-Event als Dankeschön für Kundentreue

Trotz der Beeinträchtigungen im Linienverkehr in den Anfangsmonaten des Streiks beim Tochterunternehmen Herweg Busbetrieb sind die Kunden der KWS auch 2004 treu geblieben. Das belegt die Steigerung der Fahrgastzahlen auf eindrucksvolle Weise. Als Dankeschön für die entgegengebrachte Treue veranstaltete die KWS im Juli 2004 unter dem Motto „wupsi sagt Danke“ ein großes Konzert-Event in der Wilhelm-Dopatka-Halle in Leverkusen.

Das interessante Abendprogramm mit Live-Musik lokaler und überregional bekannter Bands und einem Castingwettbewerb hatte für alle Altersklassen etwas zu bieten. Vor allem der „wupsi sucht den Superstar“-Castingwettbewerb für Schüler ab 8 Jahren – geleitet von Radio Leverkusen Moderator Ingo Schneider – war ein großer Erfolg bei den Gästen und sorgte für positive Resonanz in Presse und Öffentlichkeit.

#### Erfolgreiche Zwischenbilanz des Busbegleiter-Projektes

2004 wurde das Präventions-Programm „FahrFair“ in Leverkusen und Bergisch Gladbach erfolgreich fortgeführt. Im Schulzentrum Herkenrath startete bereits die dritte Generation der Busbegleiter. Die Gesamtschule Schlebusch und die Montanusrealschule aus Leverkusen waren zum ersten Mal dabei. Insgesamt wurden seit Beginn des Projektes fast 100 Schüler durch Mitarbeiter der KWS und der Polizei ausgebildet. Durch intensives Training von Kommunikationstechniken, Rollenspielen, Streitschlichtung und Körpersprache wurden sie auf ihre zukünftige Aufgabe vorbereitet. Das Ergebnis spricht dafür, das erfolgreiche Projekt auch 2005 fortzuführen. Weniger Zwischenfälle bei den Fahrten zur Schule und ein zum Teil deutlicher Rückgang bei Vandalismusschäden und Diebstählen in den Fahrzeugen sind zu verzeichnen.

#### Produkte und Leistungen

##### Neues VRS-Tarifsystem 2004

Am 1. Februar startete der VRS mit seinen Partnerunternehmen ein neues Tarifsystem mit dem Ziel, durch Vereinfachung und mehr Transparenz die Verständlichkeit des Systems zu verbessern und seine Akzeptanz durch die ÖPNV-Kunden zu erhöhen. Zudem ist es langfristig notwendig die Tarifergiebigkeit im VRS zu steigern, um die Einnahmen nachhaltig zu sichern.

Unter dem Motto „Eine Stadt, ein Preis“ löste das neue City-Ticket, mit Gültigkeit im ganzen Stadtgebiet, das bestehende System mit wenig transparenten Tarif- und Teilzonen innerhalb eines Stadtgebietes ab. Die Umsetzung der Reform stellte die beteiligten Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen. Erste Akzeptanzanalysen im Laufe des Jahres zeigten jedoch, dass die Entscheidung für das neue und transparente Tarifsystem ein Schritt in die richtige Richtung war.

##### 4er-Ticket seit April beim Fahrpersonal erhältlich

Seit der Umsetzung der VRS-Tarifreform ist das 4er-Ticket ab April 2004 erstmalig direkt beim Fahrpersonal auf allen KWS-Linien erhältlich. Für die Kunden stellt diese Neuerung eine deutliche Service-Verbesserung dar, bietet sie doch eine zusätzliche Möglichkeit des Ticketkaufs. Zudem profitieren die Fahrgäste beim Kauf von den deutlichen Rabatten, die der Erwerb des 4er-Tickets mit sich bringt. So ist es nicht verwunderlich, dass im Jahr 2004 jedes vierte verkaufte Ticket im Barzahlungsverkehr auf dieses Segment entfiel. Für die KWS ergeben sich Vorteile durch eine größere Kundenbindung und durch die Minimierung der Verkaufsvorgänge gegenüber dem Einzelticketverkauf.

##### Start des Chipkartenzeitalters

Zeitgleich mit der Tarifreform wurde bei der KWS das elektronische Ticket für Abonnenten eingeführt. Auf Chipkarten sind alle für den Fahrgast relevanten Informationen gespeichert. Durch die Verknüpfung der Vertriebssysteme der Verkehrsunternehmen mittels „Elektronischem Fahrgeld-Management“ entstand zum ersten Mal ein homogenes technisches System im gesamten Verbundgebiet.

Für die Kunden bedeutet die Einführung des eTickets eine Erleichterung. Der monatliche Austausch von Wertmarken entfällt, bei Verlust gibt es sofortigen Ersatz und Änderungen des Abos sind kurzfristig möglich.

##### Erfolgreiche Einführung des SchülerTickets in Leverkusen

Nach der Zustimmung der Stadt Leverkusen als Schulträger wurde in Leverkusen zum 1. August 2004 das neue SchülerTicket in allen weiterführenden Schulen der Stadt eingeführt. Das Jahres-Abonnement bietet den Schülern zusätzliche Leistungen mit Gültigkeit im gesamten Verbundgebiet. In Bergisch Gladbach, Odenthal und Kürten gibt es dieses Ticket bereits seit dem Jahr 2002. Durch die Einführung konnten die Fahrgastzahlen in diesem Segment in Leverkusen erfolgreich gesteigert werden, was einen deutlichen Fahrgastzuwachs von 15,64% im gesamten Azubi-Verkehr im Vergleich zum Vorjahr bewirkte.

##### Ausbau des Stationsnetzes bei wupsimobil

CarSharing wird auch in Leverkusen immer beliebter. Aufgrund der großen Nachfrage wurden im zweiten Jahr der Kooperation zwischen wupsi und StattAuto Leverkusen drei neue wupsimobil-Stationen eingeweiht. Die Station in Schlebusch, in der Nähe der Bushaltestelle „Von-Diergardt-Straße“, bietet nun auch im dritten Stadtzentrum in Leverkusen – neben Wiesdorf und Opladen – die Möglichkeit des CarSharing. Mit den neuen wupsimobil-Stationen „Moskauer Str.“ in Wiesdorf und „Innovationspark/Marie-Curie-Str.“ in Manfort wurde das Stationsnetz verdichtet. In Wiesdorf wurde die Station am Busbahnhof um ein Fahrzeug erweitert, um dem erhöhten Bedarf gerecht zu werden. Die bisherige Station in Hildorf wurde zur Bushaltestelle „Fahrstraße“ verlegt und bietet nun auch die Möglichkeit, direkt vom Bus auf das Auto umzusteigen.



**Bergisch Gladbach**  
 Der Papierschöpfer am „Markt“ in Bergisch Gladbach, der mit einem Sieb aus einem Bottich Stroh und Lumpen aus dem Wasser schöpft, versinnbildlicht die industrielle Entwicklung der Stadt, die seit dem 16. Jahrhundert mit der Papierindustrie verbunden ist.

Im Hinblick auf den ÖPNV ist Bergisch Gladbach Dreh- und Angelpunkt für den Rheinisch-Bergischen Kreis, da die meisten Linien hier ihren Ausgangs- und Endpunkt finden. 20 KWS-Linien fahren den neuen Busbahnhof an, der seit Juni 2004 optimale Umstiege auf kürzestem Weg zur S-Bahn Linie 11 der DB bietet.



**Hervorragendes Ergebnis bei Kundenbefragung**  
 Bei der regelmäßigen, groß angelegten Befragung des unabhängigen Emnid-Instituts zum Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Rhein-Sieg erzielte die KWS auch 2004 wieder sehr gute Ergebnisse. Bei der Bewertung von insgesamt 28 Leistungsmerkmalen durch die Kunden schnitt lediglich die Stadt Bonn besser ab als Leverkusen.

Besonders gut bewerteten die Kunden das Fahrplanangebot, die Taktfrequenz im Linienverkehr und die Verkaufsstellen der KWS. Der erste Platz bei der Vermittlung des neuen Tarifsystems und der zweite Platz für den Internetauftritt bestätigten zudem die gute Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens.

Dies war insbesondere angesichts der Auswirkungen des lang andauernden Streiks im Tochterunternehmen Herweg Busbetrieb ein erfreuliches Ergebnis. Mit der Anschaffung neuer, zusätzlicher Gelenkbusse und mit regelmäßigen Schulungen des Fahrpersonals wurden bereits zusätzliche Schritte eingeleitet, die Qualität noch weiter zu verbessern, um bei der Befragung 2006 erneut auf der Spitzenposition zu stehen.

**Verkehr und Liniennetz**

**Fahrplanänderungen im Jahr 2004**  
 Mit der Eröffnung des neuen Busbahnhofs im Juni 2004 wurde in Bergisch Gladbach als Pilotprojekt die erste Nachtbuslinie ins Leben gerufen. Dank einer Leistungsoptimierung auf den Linien 451 und 452 und einem Sponsoringbeitrag der Firma Krüger, konnte eine kostenneutrale Ergänzung des Leistungsangebots erreicht werden. Die neue Linie 450 bedient freitags und samstags bis 2:15 Uhr den Busbahnhof in Bergisch Gladbach und bietet Nachtschwärmern aus den Ortsteilen Refrath und Frankenforst eine sichere Heimfahrt, falls es mal später wird.

Im Hinblick auf die wirtschaftlichen Erfordernisse der Effizienzsteigerung mussten auch im Jahr 2004 bei einigen Linien Leistungskürzungen umgesetzt werden. Aufgrund geringer Nachfrage oder wegen vorhandener Alternativangebote waren hiervon die Linien 227, 435 und 436 betroffen, zudem wurde der Betrieb der Linie 239 zwischen Hilgen und Dabringhausen auf einen Taxibus umgestellt, der nur bei entsprechender Nachfrage verkehrt.

**Flexible Leistungsanpassung an die Bedürfnisse der Kunden**  
 In Anpassung an die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden, aber auch angesichts des wachsenden Kostendrucks im ÖPNV – bedingt durch die anhaltend schlechte Haushaltslage der kommunalen Aufgabenträger – optimierte die KWS auch 2004 ihr Leistungsangebot an Feiertagen, in den Schulferien und bei Großveranstaltungen.

An Heiligabend und Silvester bot ein besonderes Feiertags-Liniennetz Fahrtmöglichkeiten bis in die Nachtstunden.

Während der Karnevalstage führen Zusatzbusse zu den Karnevalszügen in Leverkusen und Bergisch Gladbach. Die Nachtlinien verkehrten in jeder Nacht zwischen Weiberfastnacht und Rosenmontag, am Karnevalssamstag sogar halbstündlich.

Bei Heimspielen von Bayer 04, der Bierbörse und anderen Großveranstaltungen im Bedienungsgebiet setzte die KWS zahlreiche Sonderbusse ein.

Bei geringer Nachfrage hingegen, z.B. während der Sommerferien, wurden wie in den Vorjahren einige Linien eingeschränkt, um die Auslastung der Fahrzeuge zu optimieren.

**Fahrzeuge und Anlagen**

**Modernisierung der Fahrzeugflotte**  
 Im Rahmen der turnusmäßigen Ersatzbeschaffung zur Erhaltung eines relativ niedrigen und reparaturarmen Durchschnittsalters der Fahrzeugflotte wurden 2004 insgesamt neun Standardlinienbusse von MAN und drei Gelenkbusse von Evobus (Mercedes) angeschafft. Der Erwerb wurde durch das Land

Nordrhein-Westfalen finanziell gefördert. Drei Standardlinienbusse wurden durch Gelenkbusse ersetzt, um besser auf Kapazitätsengpässe reagieren zu können. Letztere entstanden sowohl aus der stark angestiegenen Fahrgastzahl, als auch dadurch, dass statt gefundene Fahrplankürzungen zu Fahrgastverlagerungen auf die verbliebenen Fahrten geführt hatten.

Die fortlaufende Modernisierung des Fuhrparks führte für die KWS zu Einsparungen beim Instandhaltungsaufwand. Alle Fahrzeuge wurden in einem neuen zweifarbigen Design in rot und cremeweiß gestaltet, das die zukünftige Linie der KWS darstellt. Durch diese neue reparaturfreundliche Außenlackierung der Fahrzeuge soll zudem langfristig eine Reduzierung der Unfallreparaturkosten erzielt werden.

Eine zusätzliche Kostenersparnis konnte durch die erneute gemeinsame Anschaffung der Fahrzeuge zusammen mit der OVAG (Gummersbach), der MVG (Lüdenscheid) und der VWS (Siegen) realisiert werden. Diese wurde durch die erstmalige Festlegung auf eine einheitliche Grundlackierung sowie ein einheitliches Fahrzeug-Innendesign nochmals erhöht.

Dank dieser erneuten Modernisierung entsprechen zum Jahresende bis auf wenige Ausnahmen alle Busse der KWS den Anforderungen der Barrierefreiheit für Kunden, die in der Mobilität eingeschränkt sind.

**Neuer Busbahnhof in Bergisch Gladbach**  
 Nach zehnmonatiger Bauzeit wurde Mitte Juni 2004 der neue Busbahnhof in Bergisch Gladbach eröffnet. Allein die KWS fährt diese Anlage mit mehr als 20 Linien an und übernimmt damit die zentrale Funktion des öffentlichen Personennahverkehrs in Bergisch Gladbach. Auch die Umstiege zwischen Bus und S-Bahn sind Dank der verkehrsgünstigen Lage auf dem kürzesten Weg möglich und bieten eine sehr gute Anschlusssicherheit für die Kunden des ÖPNV.



#### Leverkusener Osten

Im Leverkusener Osten finden sich trotz der massiven Bautätigkeit früherer Jahre noch weite Flächen, die aus Wald oder landwirtschaftlich genutzten Flächen bestehen. Die seinerzeit boomartige Nachfrage nach Wohnraum hat auf ehemals grünen Wiesen bevölkerungsreiche Stadtteile entstehen lassen, die sich auch in verkehrspolitischer Hinsicht auf die Struktur des ÖPNV ausgewirkt haben. Einige der „starken Linien“, wie die Linien 201, 207, 208, 210/211 und 231, starten dort und verbinden das Wohnen im Grünen mit den zentralen Punkten der Stadt.



#### Wirtschaftliche Lage und Geschäftsverlauf

Die konjunkturellen Rahmendaten in NRW verbesserten sich zwar im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr real um 1,4% (Bruttoinlandsprodukt NRW), jedoch verhalf diese Entwicklung nicht zu einer nennenswerten Entlastung des Arbeitsmarktes. Die Arbeitslosenquote stieg im Berichtsjahr von 10,9% auf 11,2% in NRW, die Umsätze im Einzelhandel gingen um real 3,0% zum Vorjahr zurück.

Trotz der spürbaren Konsumzurückhaltung vermerkte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine 1,0%ige Fahrgaststeigerung für das Berichtsjahr in Deutschland. Die Nettoumsatzerlöse der dem VDV angeschlossenen Verkehrsunternehmen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr sogar um 3,5%.

Die Fahrgastzahlen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) lagen mit 450,8 Mio. Fahrten um 2,8% über dem Vorjahr. Die Einnahmen des VRS erhöhten sich insgesamt um 9,8 Mio. € auf 348,7 Mio. €, dies entspricht einem Zuwachs um 2,9%. Neben der Steigerung der Fahrgastzahlen wirkte sich auch die Anpassung der Fahrpreise, die mit einer Tarifstrukturreform verbunden war, positiv auf die Einnahmenentwicklung im VRS aus. Basis für die strukturellen Veränderungen des VRS-Tarifs, deren Kern – abweichend vom bisherigen Tarifzonenmodell – ein Tarifgebietsmodell mit einem einfacheren Tarifsystem ist, waren Ergebnisse einer Marktuntersuchung zur Akzeptanz und Preisergiebigkeit.

In ihrem Kerngeschäft, dem entgeltlichen Linienverkehr, erreichte die KWS im Jahre 2004 bedingt durch eine höhere Nachfrage bei den Formel 9Tickets sowie den SchülerTickets einen Zuwachs an Fahrgästen um 7,8%. Dies führte zu einem Anstieg der Erlöse aus dem Linienverkehr um 5,8%.

Bei den Erlösen aus Abgeltungszahlungen schlugen sich bei der KWS und im Konzern Verminderungen beim Schwerbehinderten-Quotienten ebenso negativ nieder wie pauschale Kürzungen im Zuge des allgemeinen Subventionsabbaus, die auch in den kommenden Jahren in diesem Segment noch zu Einnahmenausfällen führen werden.

Die den übrigen Umsatzerlösen zuzurechnenden Erlöse aus Fahrzeugvermietung an Dritte, die bei der KWS um 0,4 Mio. € und im Konzern um 0,5 Mio. € gestiegen sind, resultieren aus Kapazitäten, die durch einen Streik bei der Tochtergesellschaft HBB nicht für Linienleistungen genutzt werden konnten.

Da die Zuwächse bei den Verkehrserlösen die Einnahmerückgänge bei den Abgeltungszahlungen und den übrigen Umsatzerlösen nicht vollständig ausgleichen konnten, war bei der KWS insgesamt ein Umsatzrückgang um 0,7% zu verzeichnen.

Die Umsatzerlöse im Konzern erhöhten sich im Jahr 2004 um 2,1% bzw. 0,5 Mio. € auf 23,6 Mio. €. Diese Entwicklung ist insbesondere auf gestiegene Verbunderlöse (+5,8% bzw. +0,9 Mio. €) zurückzuführen, deren relativer Anteil im Jahr 2004 an den VRS-Gesamterlösen konstant geblieben ist, sowie – streikbedingt – auf höhere Erlöse aus Fahrzeugvermietung an Dritte. Die übrigen Umsatzerlöse waren durch den Rückgang im Geschäftskundenbereich, bei geringen Zuwächsen in den Segmenten Gelegenheitsverkehr und freigestellter Schülerverkehr, leicht rückläufig.

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen sowohl bei der KWS als auch im Konzern deutlich unter dem Vorjahreswert. Hier wirkte sich aus, dass einerseits die im Vorjahr einmalig angefallenen Zuschreibungen aus Wertaufholungen bei den Finanzanlagen wegfielen und andererseits die ertragswirksam abgerechneten Zuzahlungen der Anteilseigner unter dem Vorjahreswert lagen.

Bedingt durch den Streik im Tochterunternehmen ergab sich im Jahr 2004 sowohl bei der KWS als auch im Konzern eine Verlagerung vom Personalaufwand hin zum Materialaufwand. Daran wird deutlich, dass der streikbedingt drohende Leistungsausfall durch eine erhöhte Fremdunternehmerleistung abgewendet werden konnte. Die Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe sanken sowohl bei der KWS als auch im Konzern um 0,3 Mio. €. Auch diese Entwicklung ist im wesentlichen streikbedingt und auf den infolge einer geringeren Eigenleistung niedrigeren Kraftstoffverbrauch zurückzuführen.

Die Umsetzung des Restrukturierungsprogramms, streikbedingte Minderaufwendungen sowie geringere Aufwendungen für Altersteilzeitverpflichtungen wirkten sich mindernd auf die Personalkosten aus. Gestiegene Überstunden- und Urlaubsverpflichtungen sowie Abfindungszahlungen an vorzeitig ausscheidende Mitarbeiter und Tarifierhöhungen bei der Muttergesellschaft zum 1.1.2004 (+1,0%) und zum 1.5.2004 (weitere +1,0%) zuzüglich einer Einmalzahlung in Höhe von 50,00 € / Mitarbeiter im November wirkten dem jedoch entgegen. Für das Tochterunternehmen HBB GmbH & Co. KG erfolgten im Berichtsjahr hingegen keine Tarifanpassungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen überstiegen die Vorjahresaufwendungen sowohl bei der KWS als auch im Konzern um rd. 0,9 Mio. €. Der gestiegene Aufwand ist insbesondere auf Rückstellungszuführungen im Zusammenhang mit Rückzahlungsverpflichtungen und Restrukturierungsmaßnahmen sowie auf gestiegene Beratungsaufwendungen im Zusammenhang mit der strategischen Fortentwicklung des Unternehmens zurückzuführen. Aufgrund planmäßig zurückgezahlter Darlehensbeträge und als Folge einer gestiegenen Liquidität verbesserte sich das Zinsergebnis sowohl bei der Muttergesellschaft als auch im Konzern.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit liegt sowohl bei der KWS als auch im Konzern aufgrund des Wegfalls positiver Sondereffekte im Bereich der sonstigen betrieblichen Erträge unter dem Vorjahresergebnis.

Die Anlageinvestitionen beliefen sich auf rd. 1,9 Mio. €. Größtenteils handelte es sich hierbei um Ersatzbeschaffungen von Linienomnibussen, technischen Anlagen und Geschäftsausstattungen. Bei der Tochtergesellschaft waren keine wesentlichen Investitionen zu verzeichnen, da benötigte Ressourcen von der KWS AG bereitgestellt werden. Die Eigenkapitalquote im Konzern erhöhte sich – trotz des Jahresfehlbetrages – bei gesunkener Bilanzsumme von 73,0% im Vorjahr auf 76,6%. Die Deckungsverhältnisse haben sich unter Einbeziehung eigenkapitalähnlicher Mittel und des langfristigen Fremdkapitals gegenüber dem Vorjahr verbessert.



**Leverkusener Westen**

In den Leverkusener Stadtteilen Rheindorf und Hitdorf bestimmt die Flusslandschaft von Wupper und Dhünn, beziehungsweise die des Rheins, das Landschaftsbild. Bei hohen Wasserständen mit Überschwemmungen werden von Fall zu Fall einige KWS-Linien umgeleitet.

Als ehemaliges Fischerdorf ist Rheindorf durch den regen Bauboom der 50er und 60er Jahre deutlich gewachsen und gehört mit knapp 14.000 Einwohnern zu den größten Stadtteilen Leverkusens. Entsprechend der Größe verkehren hier die starken KWS-Linien 207, 210 und 211. In Hitdorf mit rund 6.500 Einwohnern hat die Bautätigkeit erst in jüngerer Vergangenheit eingesetzt und ist eher von kleinteiliger Einzel- und Reihenhausbebauung geprägt. Durch die größte Nähe zum Rhein ist Hitdorf nicht nur eine beliebte Wohngegend, sondern auch ein attraktives Freizeitziel.



**Voraussichtliche Entwicklung und Risiken der zukünftigen Entwicklung**

Der seit dem 1.2.2004 im Verkehrsverbund Rhein-Sieg neu gestaltete Tarif hat Strukturveränderungen im Einnahmenbereich (z.B. Formel 9Tickets, Schülertarif) mit sich gebracht, die in einem neuen Einnahmenaufteilungsschlüssel ab dem Jahr 2006 zu berücksichtigen sein werden. Die Fahrgastzählungen, als Grundlage der Schlüsseländerung, fanden bereits im 4. Quartal 2004 bzw. im 1. Quartal 2005 statt. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor. Aus Sicht der KWS kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es in diesem Bereich zukünftig zu Einnahmenschwächen kommt.

Der sich in den Vorjahren bereits abzeichnende Umsatzrückgang im Bereich des Werksverkehrs bei einem Großkunden wird sich auch in 2005 fortsetzen. Im Wettbewerb hinzugewonnene neue Aufträge werden dazu beitragen, diesen Umsatzverlust teilweise zu substituieren.

Im Bereich des sonstigen Gelegenheitsverkehrs rechnen wir mit einer zufriedenstellenden Umsatzentwicklung aufgrund anstehender Großereignisse, wie z.B. der Landesgartenschau 2005 sowie dem FIFA Confederations Cup 2005.

Die seit dem Jahr 2004 vorzunehmende Kürzung der Abgeltungszuschüsse im Ausbildungsverkehr (-4,0% pauschal aufgrund des Haushaltsbegleitgesetzes 2004) wird in 2005 mit 8% und ab dem Jahre 2006 mit 12% voll ergebniswirksam werden. Auch für den Bereich der Schwerbehinderten-Abgeltungszahlungen sind tendenziell weiter rückläufige Einnahmen zu erwarten.

Der das Ergebnis 2004 belastende Tarifkonflikt mit dem „Fahrpersonal Linienverkehr“ des Tochterunternehmens HBB konnte Anfang 2005 beigelegt werden. Mit der Gewerkschaft ver.di wurde ein neuer Tarifvertrag über eine Laufzeit bis Ende 2009 abgeschlossen. Die vereinbarten nominellen Lohnsteigerungen konnten weitgehend durch produktivitätssteigernde Maßnahmen gegenfinanziert werden, so dass sich über die gesamte Vertragslaufzeit eine Mehrbelastung in Höhe von 1,9% ergibt. Mit diesem Ergebnis dürfte die Wettbewerbsfähigkeit des Tochterunternehmens erhalten bleiben. Für die

Mitarbeiter des Mutterunternehmens gilt weiterhin der BAT/BMT-G, der eine Einmalzahlung in den Jahren 2005/2006 in Höhe von jeweils 300,00 €/Mitarbeiter vorsieht. Dem Begehren der Arbeitnehmervertretung, den von den Tarifpartnern ab dem Jahr 2007 nicht mehr gepflegten BAT/BMT-G in den Spartentarif TV-N NW überzuleiten, könnte seitens der Gesellschaft nur bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen nachgekommen werden. Entsprechende Verhandlungen stehen in 2005 an.

Bei der Entwicklung der Kraftstoffpreise, die in 2004 auf ein Rekordhoch anstiegen, ist in 2005 nicht mit einem nachhaltigen Preisrückgang zu rechnen.

Der Europäische Gerichtshof hat in seiner Entscheidung vom Juli 2003 einen Weg aufgezeigt, wie unter bestimmten Voraussetzungen Verkehrsleistungen seitens der Aufgabenträger auch ohne Ausschreibungen vergeben werden können. Voraussetzung ist unter anderem, dass folgende vier Kriterien kumulativ erfüllt sind:

- Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Leistungen betraut und die Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
- Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden.
- Der Ausgleich darf die tatsächlichen Kosten für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung unter Anrechnung der erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinnes decken.
- Die Höhe des Ausgleichs ist bei marktorientierter Direktvergabe im Wege des Kostenvergleichs mit einem durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmen zu prüfen.

Der EuGH erkennt damit an, dass Aufgabenträger Verkehrsunternehmen auch dann mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen betrauen dürfen, wenn die Auswahl des betrauten Unternehmens nicht im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens getroffen wurde.

Zur nachhaltigen Erfüllung der vom EuGH für eine marktorientierte Direktvergabe von öffent-

lichen Verkehrsleistungen auferlegten Kriterien hat die KWS unter Begleitung externer Sachverständiger ein Restrukturierungsprogramm aufgelegt und in 2004 damit begonnen, die vom EuGH geforderten sachlichen Kriterien umzusetzen.

Die KWS verfügt über ein Risikofrüherkennungssystem, das alle wesentlichen Risiken frühzeitig identifiziert und bewertet. Auf Basis des laufenden Restrukturierungsprogramms und der daraus abgeleiteten mittelfristigen Ergebnis- und Liquiditätsplanung ist derzeit kein bestandsgefährdendes Risikopotential für die KWS bzw. den Konzern zu erkennen.

Wir werden in den Anstrengungen um eine weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nicht nachlassen, damit unseren Aufgabenträgern und Gesellschaftern ein kostengünstiger und attraktiver ÖPNV geboten werden kann. Nur so besteht auch die Chance auf eine nachhaltige Sicherung der Arbeitsplätze.

Vor dem Hintergrund der geschilderten Entwicklungen und unter Realisierung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen wird sich das Konzernbetriebsergebnis im Geschäftsjahr 2005 voraussichtlich verbessern.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Abschluss des Geschäftsjahres waren, mit Ausnahme des mit ver.di abgeschlossenen Tarifvertrages für die Tochtergesellschaft, nicht zu verzeichnen.

Leverkusen, im März 2005

KRAFTVERKEHR WUPPER SIEG Aktiengesellschaft

(Dr. Wasser)  
Vorstand

Aktiva		Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003	Anhang
	€	€	T€	Tz.
<b>A. Anlagevermögen</b>				(5)
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Datenverarbeitungsprogramme		144.676,50	192	
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke und Bauten	502.260,69		492	
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	5.793.450,04		5.382	
3. Technische Anlagen und Maschinen	131.465,48		107	
4. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1.133.797,00		1.442	
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	7560.973,21	22	
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.352.253,98		3.352	(6)
2. Beteiligungen	27.834,73		28	(7)
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	33.468.542,00		33.468	
4. Sonstige Ausleihungen	23.379,54	36.872.010,25	24	
		<b>44.577.659,96</b>	<b>44.509</b>	
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	284.719,17		250	
2. Waren	5.458,41	290.177,58	14	
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	560.051,75		690	(8)
2. Sonstige Vermögensgegenstände	1.641.877,88	2.201.929,63	5.193	(9)
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		1.572.157,39	175	
		<b>4.064.264,60</b>	<b>6.322</b>	
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		20.855,30	21	(10)
<b>Bilanzsumme</b>		<b>48.662.779,86</b>	<b>50.852</b>	

Passiva	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003	Anhang
	€	T€	Tz.
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	5.524.200,00	5.524	(11)
<b>II. Kapitalrücklage</b>	22.834.843,20	22.835	(12)
<b>III. Gewinnrücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage	103.280,96	103	
<b>IV. Bilanzgewinn</b>	8.833.605,54	8.671	
	<b>37.295.929,70</b>	<b>37.133</b>	
<b>B. Sonderposten aus Rücklageanteil</b>			(13)
1. Rücklage gemäß §/6b EStG	607.900,00	0	
<b>C. Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen</b>	59.860,00	164	(14)
<b>D. Rückstellungen</b>			(15)
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	984.172,00	1.002	
2. Sonstige Rückstellungen	3.600.388,00	2.719	
	<b>4.584.560,00</b>	<b>3.721</b>	
<b>E. Verbindlichkeiten</b>			(16)
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.533.875,64	2.171	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	697.445,76	2.233	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	559.582,21	745	
4. Sonstige Verbindlichkeiten	2.101.815,46	3.464	
	<b>4.892.719,07</b>	<b>8.613</b>	
<b>F. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1.221.811,09	1.221	(17)
<b>Bilanzsumme</b>	<b>48.662.779,86</b>	<b>50.852</b>	

Aktiva		Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003	Anhang
	€	€	T€	Tz.
<b>A. Anlagevermögen</b>				(5)
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Datenverarbeitungsprogramme		144.842,50	194	
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke und Bauten	502.260,69		492	
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	6.172.715,04		5.908	
3. Technische Anlagen und Maschinen	131.465,48		107	
4. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1.139.585,00		1.452	
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	7946.026,21	21	
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Beteiligungen	27.834,73		28	(7)
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	33.468.542,00		33.468	
3. Sonstige Ausleihungen	23.379,54	33.519.756,27	24	
		<b>41.610.624,98</b>	<b>41.694</b>	
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	287.109,62		253	
2. Waren	5.458,41	292.568,03	14	
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	764.395,42		778	(8)
2. Sonstige Vermögensgegenstände	1.697.178,22	2.461.573,64	5.249	(9)
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		1.580.330,45	207	
		<b>4.334.472,12</b>	<b>6.501</b>	
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		27.529,01	31	(10)
<b>Bilanzsumme</b>		<b>45.972.626,11</b>	<b>48.226</b>	

Passiva	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003	Anhang
	€	T€	Tz.
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	5.524.200,00	5.524	(11)
<b>II. Kapitalrücklage</b>	20.084.401,76	20.084	(12)
<b>III. Gewinnrücklagen</b>			
Gesetzliche Rücklage	103.280,96	103	
<b>IV. Bilanzgewinn</b>	8.910.929,70	9.257	
	<b>34.622.812,42</b>	<b>34.968</b>	
<b>B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen</b>	59.860,00	164	(14)
<b>C. Rückstellungen</b>			(15)
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	984.172,00	1.002	
2. Steuerrückstellungen	140,00	1	
3. Sonstige Rückstellungen	4.358.288,00	2.826	
	<b>5.342.600,00</b>	<b>3.829</b>	
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			(16)
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.533.875,64	2.171	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	964.932,19	2.251	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2.226.734,77	3.622	
	<b>4.725.542,60</b>	<b>8.044</b>	
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1.221.811,09	1.221	(17)
<b>Bilanzsumme</b>	<b>45.972.626,11</b>	<b>48.226</b>	

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 1.1.2004 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2004 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Datenverarbeitungsprogramme	792.065,99	26.722,50	0,00	0,02	818.788,47
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten	2.324.925,24	45.120,69	0,00	260.354,53	2.109.691,40
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	18.613.057,67	1.676.322,66	21.610,38	1.505.220,00	18.805.770,71
3. Technische Anlage und Maschinen	794.962,73	56.141,48	0,00	94.214,75	756.889,46
4. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	5.276.141,72	45.314,16	0,00	599.062,80	4.722.393,08
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.610,38	0,00	-21.610,38	0,00	0,00
	<b>27.030.697,74</b>	<b>1.822.898,99</b>	<b>0,00</b>	<b>2.458.852,08</b>	<b>26.394.744,65</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.352.253,98	0,00	0,00	0,00	3.352.253,98
2. Beteiligungen	27.834,73	0,00	0,00	0,00	27.834,73
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	38.606.886,97	0,00	0,00	0,00	38.606.886,97
4. Sonstige Ausleihungen	25.321,85	0,00	0,00	768,90	24.552,95
	<b>42.012.297,53</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>768,90</b>	<b>42.011.528,63</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>69.835.061,26</b>	<b>1.849.621,49</b>	<b>0,00</b>	<b>2.459.621,00</b>	<b>69.225.061,75</b>

	Abschreibungen			
	Stand 1.1.2004 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 31.12.2004 €
	599.620,99	74.491,00	0,02	674.111,97
	1.832.864,24	32.840,00	258.273,53	1.607.430,71
	13.230.850,67	1.286.679,00	1.505.209,00	13.012.320,67
	688.333,73	31.260,00	94.169,75	625.423,98
	3.834.417,72	352.947,16	598.768,80	3.588.596,08
	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>19.586.466,36</b>	<b>1.703.726,16</b>	<b>2.456.421,08</b>	<b>18.833.771,44</b>
	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00
	5.138.344,97	0,00	0,00	5.138.344,97
	1.236,81	0,00	63,40	1.173,41
	<b>5.139.581,78</b>	<b>0,00</b>	<b>63,40</b>	<b>5.139.518,38</b>
	<b>25.325.669,13</b>	<b>1.778.217,16</b>	<b>2.456.484,50</b>	<b>24.647.401,79</b>

Buchwerte	
31.12.2004 €	31.12.2003 €
144.676,50	192.445,00
502.260,69	492.061,00
5.793.450,04	5.382.207,00
131.465,48	106.629,00
1.133.797,00	1.441.724,00
0,00	21.610,38
<b>7.560.973,21</b>	<b>7.444.231,38</b>
3.352.253,98	3.352.253,98
27.834,73	27.834,73
33.468.542,00	33.468.542,00
23.379,54	24.085,04
<b>36.872.010,25</b>	<b>36.872.715,75</b>
<b>44.577.659,96</b>	<b>44.509.392,13</b>

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 1.1.2004 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2004 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Datenverarbeitungsprogramme	821.339,43	26.722,50	0,00	0,02	848.061,91
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten	2.324.925,24	45.120,69	0,00	260.354,53	2.109.691,40
2. Fahrzeuge für den Personenverkehr	20.121.594,43	1.676.322,66	21.610,38	1.975.432,71	19.844.094,76
3. Technische Anlage und Maschinen	794.962,73	56.141,48	0,00	94.214,75	756.889,46
4. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	5.305.796,88	45.314,16	0,00	600.913,95	4.750.197,09
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.610,38	0,00	-21.610,38	0,00	0,00
	<b>28.568.889,66</b>	<b>1.822.898,99</b>	<b>0,00</b>	<b>2.930.915,94</b>	<b>27.460.872,71</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Beteiligungen	27.834,73	0,00	0,00	0,00	27.834,73
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	38.606.886,97	0,00	0,00	0,00	38.606.886,97
3. Sonstige Ausleihungen	25.321,85	0,00	0,00	768,90	24.552,95
	<b>38.660.043,55</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>768,90</b>	<b>38.659.274,65</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>68.050.272,64</b>	<b>1.849.621,49</b>	<b>0,00</b>	<b>2.931.684,86</b>	<b>66.968.209,27</b>

	Abschreibungen			
	Stand 1.1.2004 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 31.12.2004 €
	627.780,43	75.439,00	0,02	703.219,41
	1.832.864,24	32.840,00	258.273,53	1.607.430,71
	14.213.797,43	1.432.996,00	1.975.413,71	13.671.379,72
	688.333,73	31.260,00	94.169,75	625.423,98
	3.853.816,88	357.415,16	600.619,95	3.610.612,09
	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>20.588.812,28</b>	<b>1.854.511,16</b>	<b>2.928.476,94</b>	<b>19.514.846,50</b>
	0,00	0,00	0,00	0,00
	5.138.344,97	0,00	0,00	5.138.344,97
	1.236,81	0,00	63,40	1.173,41
	<b>5.139.581,78</b>	<b>0,00</b>	<b>63,40</b>	<b>5.139.518,38</b>
	<b>26.356.174,49</b>	<b>1.929.950,16</b>	<b>2.928.540,36</b>	<b>25.357.584,29</b>

Buchwerte	
31.12.2004 €	31.12.2003 €
144.842,50	193.559,00
502.260,69	492.061,00
6.172.715,04	5.907.797,00
131.465,48	106.629,00
1.139.585,00	1.451.980,00
0,00	21.610,38
<b>7.946.026,21</b>	<b>7.980.077,38</b>
27.834,73	27.834,73
33.468.542,00	33.468.542,00
23.379,54	24.085,04
<b>33.519.756,27</b>	<b>33.520.461,77</b>
<b>41.610.624,98</b>	<b>41.694.098,15</b>

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1.1. – 31.12.2004 der KWS AG	2004	2003	Anhang
	€	T€	Tz.
1. Umsatzerlöse	23.156.525,51	23.331	(18)
2. Sonstige betriebliche Erträge	7.395.729,63	12.111	(19)
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	3.058.255,40	3.368	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	10.769.538,91	10.764	14.132
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	10.555.708,99	11.675	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung 773.840,35 € (Vorjahr 788 T€)	3.016.441,15	3.121	
	13.572.150,14	14.796	
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.778.217,16	1.897	
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.348.122,85	2.440	(20)
7. Erträge aus Beteiligungen – davon aus verbundenen Unternehmen 573.898,20 € (Vorjahr 253 T€)	574.723,20	254	(21)
8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.712.220,88	1.410	(22)
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge – davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 € (Vorjahr 0 T€)	27.094,07	8	
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen – davon an verbundene Unternehmen 12.290,27 € (Vorjahr 12 T€)	142.922,16	379	
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	197.086,67	3.470	
12. Sonstige Steuern	34.558,28	26	(23)
<b>13. Jahresüberschuss</b>	<b>162.528,39</b>	<b>3.444</b>	
14. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	8.671.077,15	5.227	
<b>15. Bilanzgewinn</b>	<b>8.833.605,54</b>	<b>8.671</b>	

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1.1. – 31.12.2004 des Konzerns	2004	2003	Anhang
	€	T€	Tz.
1. Umsatzerlöse	23.601.793,67	23.123	(18)
2. Sonstige betriebliche Erträge	7.341.708,17	12.072	(19)
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	3.090.476,71	3.396	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.703.642,45	6.388	9.784
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	12.196.900,26	14.187	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung 773.840,35 € (Vorjahr 788 T€)	3.385.974,45	3.690	
	15.582.874,71	17.877	
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.929.950,16	2.075	
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.537.944,02	2.675	(20)
7. Erträge aus Beteiligungen	825,00	1	(21)
8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.712.220,88	1.410	(22)
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	27.796,59	9	
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	133.131,71	367	
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-293.675,45	3.837	
12. Steuern vom Einkommen	620,57	1	(23)
13. Sonstige Steuern	51.256,63	51	(24)
<b>14. Jahresfehlbetrag/-überschuss</b>	<b>-345.552,65</b>	<b>3.785</b>	
15. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	9.256.482,35	5.472	
<b>16. Bilanzgewinn</b>	<b>8.910.929,70</b>	<b>9.257</b>	

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG 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 2004 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 Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Köln, den 13. Mai 2005

Dr. Clarenz - Dr. Zacharias GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim Christmann  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Hillesheim Christmann  
(Wirtschaftsprüfer) (Wirtschaftsprüfer)

Die Hauptversammlung hat am 30. August 2004 die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Dr. Clarenz - Dr. Zacharias GmbH, Richard-Wagner-Straße 9 - 11, 50674 Köln, zum Prüfer für das Geschäftsjahr 2004 gewählt. Die Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Laut Bericht vom 13. Mai 2005 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 2004 erläutern, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und mit ihren Feststellungen übereinstimmen.

Den Jahresabschluss und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2004, das mit einem Bilanzgewinn von 8.833.605,54 € abschließt, sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht hat der Aufsichtsrat nach Prüfung gebilligt. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Prüfungsergebnis des Abschlussprüfers zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss an.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen

Während des Geschäftsjahres 2004 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 hat sich nicht ergeben.

Leverkusen, den 30. Juni 2005

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates der  
Kraftverkehr Wupper-Sieg AG



(Menzel)

## A. Allgemeine Angaben

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

Die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG weist zum Abschlussstichtag die Größenkriterien einer großen Kapitalgesellschaft gemäß § 267 Abs. 3 HGB auf. Der Konzern überschreitet zum 31. Dezember 2004 – wie zum Vorjahresstichtag – die Größenmerkmale des § 293 HGB.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

## 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 Jahresergebnis T€	Eigenkapital T€	Anteil am Kapital %
Herweg Busbetrieb GmbH & Co. KG, Leverkusen	58	649	100
Herweg Busbetrieb Beteiligungs GmbH, Leverkusen	2	30	100

### (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 Erwerbszeitpunkt.

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. Das beim Mutterunternehmen ausgeübte Bilanzierungswahlrecht zur Bildung eines Sonderpostens mit Rücklageanteil (Rücklage gemäß § 6 b EStG) wurde im Konzernabschluss eliminiert.

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. Zugänge zu den Sachanlagen werden im Jahr der Anschaffung zeitanteilig abgeschrieben.

**Geringwertige Vermögensgegenstände** wurden nach § 6 Abs. 2 EStG im Anschaffungsjahr voll abgeschrieben.

**Finanzanlagen** wurden zu Anschaffungskosten angesetzt, soweit nicht bei unverzinslichen sonstigen Ausleihungen eine Abzinsung auf den Barwert erfolgte.

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

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

Die **Rückstellungen für Pensionen** sind entsprechend den Vorschriften des § 6 a EStG ermittelt worden.

Die **Rückstellungen** berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen.

Die **Verbindlichkeiten** werden zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

## C. Angaben 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 T€	AG T€
1. Grundstücke und Bauten – davon Grundstücke mit Geschäfts-, Betriebs- oder anderen Bauten 502 T€ – davon Grundstücke mit Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs 0 T€	502	502
2. Streckenausrüstung	19	19
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	6.173	5.794
4. Maschinen sind maschinelle Anlage, die nicht zu Nummer 2 und 3 gehören	131	131
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.121	1.115
<b>Summe</b>	<b>7.946</b>	<b>7.561</b>

Die Sach-Investitionen der Muttergesellschaft und die des Konzerns beliefen sich auf 1.823 T€ 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 Minderheitenanteile an einer anderen Gesellschaft.

### (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 im wesentlichen Steuererstattungsansprüche, Forderungen für die Erstattung von Fahrgeldausfällen sowie sonstige Erstattungsansprüche. Sämtliche hier ausgewiesenen Forderungen haben, wie im Vorjahr, Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr. Von den ausgewiesenen Positionen entfallen bei der Muttergesellschaft 138.154,84 € und im Konzern 187.709,93 € auf antizipative Forderungen.

### (10) Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im wesentlichen vorausgezahlte Umlagen, Mieten und Kraftfahrzeugsteuer.

### (11) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 5.524.200,00 € und ist eingeteilt in 108 Namensaktien im Nennbetrag von je 51.150,00 €.

### (12) Kapitalrücklage

Die sich im Rahmen der Erst- und Folgekonsolidierung ergebenden Geschäfts- und Firmenwerte wurden in den Vorjahren in voller Höhe offen mit der Kapitalrücklage verrechnet (§ 309 Abs. 1 Satz 3 HGB).

### (13) Sonderposten mit Rücklageanteil

Im Zusammenhang mit dem Gewinn aus der Veräußerung eines Grundstücks wurde im Jahresabschluss der Muttergesellschaft eine steuerliche Rücklage gemäß § 6 b EStG gebildet.

### (14) Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen

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

### (15) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Mutter- gesellschaft €	Konzern €
Altersteilzeitverpflichtungen	1.305.138,00	1.305.138,00
Rückzahlungsverpflichtungen	1.141.000,00	1.141.000,00
Verpflichtungen gegenüber dem Personal	526.520,00	633.620,00
Schadensersatzverpflichtungen	435.900,00	450.300,00
Übrige	191.830,00	828.230,00
<b>Summe</b>	<b>3.600.388,00</b>	<b>4.358.288,00</b>

**(16) Verbindlichkeiten**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.533.875,64 € (Vorjahr 1.841 T€) sind bei der Muttergesellschaft durch Grundpfandrechte besichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Jahresabschluss der Muttergesellschaft resultieren in Höhe von 375.457,65 € (Vorjahr 288 T€) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit verbundenen Unternehmen.

**(17) Rechnungsabgrenzungsposten**

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

**D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung****(18) Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	Muttergesellschaft		Konzern	
	2004 T€	2003 T€	2004 T€	2003 T€
Verkehrserlöse	17.499	16.544	18.825	17.950
Abgeltungsleistungen Schwerbehinderten- und Schülerbeförderung	3.832	4.733	3.832	4.733
Übrige	1.826	2.054	945	440
<b>Summe</b>	<b>23.157</b>	<b>23.331</b>	<b>23.602</b>	<b>23.123</b>

Die Umsatzerlöse bei der Muttergesellschaft und im Konzern beinhalten periodenfremde Erträge in Höhe von 225 T€.

**(19) Sonstige betriebliche Erträge**

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	Muttergesellschaft		Konzern	
	2004 T€	2003 T€	2004 T€	2003 T€
Betriebskostenzuschüsse	5.095	7.373	5.095	7.373
Betriebliche Verbunderträge	219	258	224	271
Zuschreibungen zu Finanzanlagen	0	3.518	0	3.518
Erträge aus Anlageab- gängen und Auflösung von Rückstellungen, Rücklagen und Wert- berichtigungen	1.456	373	1.513	391
Übrige	626	589	510	519
<b>Summe</b>	<b>7.396</b>	<b>12.111</b>	<b>7.342</b>	<b>12.072</b>

**(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 und im Konzern erfassten periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 48 T€.

Darüber hinaus beinhalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Einzelfall bei der Muttergesellschaft die Aufwendungen aus der Zuführung zu einer Rücklage gemäß § 6 b EStG in Höhe von 608 T€.

**(21) Erträge aus Beteiligungen**

Die von der Muttergesellschaft vereinnahmten Erträge aus Beteiligungen beinhalten Gewinnausschüttungen einer Beteiligungsgesellschaft sowie eines verbundenen Unternehmens.

**(22) Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens**

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen beinhalten im wesentlichen Dividendenerträge aus dem Bereich der Wertpapiere des Anlagevermögens.

**(23) Sonstige Steuern**

Diese Position beinhaltet Kraftfahrzeugsteuer, bei der Muttergesellschaft zusätzlich auch Grundsteuer.

**Übersicht über die Verbindlichkeiten**

	Muttergesellschaft Restlaufzeiten				Konzern Restlaufzeiten			
	bis zu einem Jahr €	von einem bis zu fünf Jahren €	von mehr als fünf Jahren €	Gesamt €	bis zu einem Jahr €	von einem bis zu fünf Jahren €	von mehr als fünf Jahren €	Gesamt €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	306.775,12	1.227.100,52	0,00	1.533.875,64	306.775,12	1.227.100,52	0,00	1.533.875,64
Vorjahr	637.069,37	1.227.100,48	306.775,18	2.170.945,03	637.069,37	1.227.100,48	306.775,18	2.170.945,03
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	697.445,76	0,00	0,00	697.445,76	964.932,19	0,00	0,00	964.932,19
Vorjahr	2.232.283,88	0,00	0,00	2.232.283,88	2.250.463,00	0,00	0,00	2.250.463,00
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	559.582,21	0,00	0,00	559.582,21	0,00	0,00	0,00	0,00
Vorjahr	745.231,48	0,00	0,00	745.231,48	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2.101.815,46	0,00	0,00	2.101.815,46	2.226.734,77	0,00	0,00	2.226.734,77
Vorjahr	3.463.941,10	0,00	0,00	3.463.941,10	3.622.104,65	0,00	0,00	3.622.104,65
– davon aus Steuern	109.710,77	0,00	0,00	109.710,77	173.399,84	0,00	0,00	173.399,84
Vorjahr	129.767,29	0,00	0,00	129.767,29	192.098,03	0,00	0,00	192.098,03
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	318.569,11	0,00	0,00	318.569,11	369.740,82	0,00	0,00	369.740,82
Vorjahr	366.135,20	0,00	0,00	366.135,20	443.461,81	0,00	0,00	443.461,81
	3.665.618,55	1.227.100,52	0,00	4.892.719,07	3.498.442,08	1.227.100,52	0,00	4.725.542,60
Vorjahr	7.078.525,83	1.227.100,48	306.775,18	8.612.401,49	6.509.637,02	1.227.100,48	306.775,18	8.043.512,68

## E. Sonstige Angaben

### (24) Mitarbeiter

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

	Muttergesellschaft		Konzern	
	2004	2003	2004	2003
Lohnempfänger	216	229	315	329
Angestellte	72	69	74	71
<b>Summe</b>	<b>288</b>	<b>298</b>	<b>389</b>	<b>400</b>

### (25) Haftungsverhältnisse, sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse im Sinne von § 251 HGB bestehen nicht.

Der jährliche Aufwand bei der Muttergesellschaft aus Verträgen mit Subunternehmern beläuft sich auf rd. 10.400 T€ (davon 4.483 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen). Verpflichtungen aus Miet-, Dienstleistungs- und Wartungsverträgen bestehen bei der Muttergesellschaft jährlich in Höhe von rd. 405 T€ und im Konzern in Höhe von rd. 692 T€.

Die in Ausübung eines Passivierungswahlrechts nicht bilanzierten mittelbaren Pensionsverpflichtungen im Zusammenhang mit der Zusatzversorgung der Beschäftigten bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse umfassen Zusagen zur Alters-, Invaliden-, Hinterbliebenen- und Waisenversorgung. Der aktuelle Umlagesatz beträgt 4,25% zzgl. 1% Sanierungsgeld der beitragspflichtigen Entgelte. Die im Geschäftsjahr 2004 gezahlten Umlagen beliefen sich auf 592 T€. Aufgrund der Umstellung vom Umlage- auf das Kapitaldeckungsverfahren ist zukünftig mit steigenden Beiträgen an die ZVK zu rechnen.

### (26) Organe, Organbezüge

#### Aufsichtsrat

Rolf Menzel, Landrat, Bergisch Gladbach  
(Vorsitzender – seit 9. Dezember 2004)  
Norbert Mörs, Landrat, Bergisch Gladbach  
(Vorsitzender – bis 9. Dezember 2004)  
Dr. Walter Mende, Jurist, Leverkusen (stellvertretender Vorsitzender)  
Harald Breutling, Mitarbeiter Werkstatt, Odenthal  
Heinrich Jansen, selbständiger Handwerksmeister, Leverkusen  
Dr. Hans-Eckart Krajewski, Beigeordneter, Leverkusen  
Bernd-Volker Müller, Verkehrsmeister, Leverkusen  
Wilmund Opladen, Lehrer, Bergisch Gladbach  
Bernd Raffelsiefer, Disponent, Wipperfürth  
Gerhard Zorn, Jurist, Overath

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 5.300,76 €.

#### Vorstand

Dr. Gerd Wasser, Rösrath-Hoffnungsthal

Die Angabe der Bezüge des Vorstandes unterbleibt unter Hinweis auf § 286 Abs. 4 HGB.

Die Gesamtbezüge früherer Vorstandsmitglieder beliefen sich auf 11.698,83 €.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern sind mit 93.102,00 € zurückgestellt. Die mittelbaren Verpflichtungen aus Pensionszusagen an Vorstandsmitglieder bzw. ehemalige Mitglieder des Vorstandes belaufen sich auf 1.093.077,00 €.

### (27) Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns

Das Geschäftsjahr der Muttergesellschaft schließt mit einem Bilanzgewinn in Höhe von 8.833.605,54 € ab. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Leverkusen, den 31. März 2005

KRAFTVERKEHR WUPPER-SIEG  
Aktiengesellschaft



(Dr. Wasser)  
Vorstand

## Danksagung

Der Vorstand der KWS dankt allen, die sich in Politik und Verwaltung in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis für den öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt haben. Sie alle sind Garanten für eine zukunftsweisende, bürger- und umweltfreundliche Mobilität.

Ein ganz besonderer Dank geht auch an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit ihrer Leistung zu einer erfolgreichen Ausrichtung auf die Zukunft des Unternehmens beigetragen haben.

## Impressum

Herausgeber:  
Kraftverkehr Wupper-Sieg AG  
Borsigstraße 18  
51381 Leverkusen

verantwortlich für den Inhalt  
Dr. Gerd Wasser, Vorstand

Redaktion:  
Abteilung Marketing, KWS AG

Gestaltung:  
Werbeagentur Lorenz  
Leverkusen

Druck:  
Decker Druck GmbH  
Bergisch Gladbach

<b>Verkehrsnetz</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Betriebsstreckenlänge in km	497	508
Linienlänge in km	1.097	1.138
Zahl der Linien	105	106
Zahl der Haltestellen	915	908
Mittlerer Haltestellenabstand in m	559	555
<b>Fahrgäste im Gesamtbetrieb in Mio.</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Barfahrausweise	4,16	4,38
Zeitkarten Erwachsene	7,29	7,02
Zeitkarten Auszubildene	11,36	9,83
Sonderfahrausweise	0,30	0,21
<b>Entgeltliche Fahrgäste im Linienverkehr</b>	<b>23,11</b>	<b>21,44</b>
Sonstige Verkehre <sup>1)</sup>	1,21	2,73
<b>Fahrgäste gesamt</b>	<b>24,32</b>	<b>24,17</b>
1) = Schwerbehinderte, Freistellungsverordnung, Gelegenheitsverkehr gem. § 46 PBefG		
<b>Bedienungsgebiet der KWS</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Fläche in km<sup>2</sup></b>	<b>405</b>	<b>405</b>
– Leverkusen	79	79
– Rheinisch-Bergischer Kreis	326	326
<b>Einwohner in Tausend</b>	<b>519</b>	<b>518</b>
– Leverkusen	162	162
– Rheinisch-Bergischer Kreis	232	230
– Sonstiges Einflussgebiet	125	126
<b>Betriebsleistungen der KWS in Mio.</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Nutz-Wagen-km gesamt	9,40	9,46
Platz-km gesamt	717,64	714,34
<b>Fahrzeugbestand</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
KWS-Gelenkbusse	43	39
KWS-Standard-Busse	106	108
KWS-Bürgerbus (Odenthal und Kürten)	3	3
Auftragsunternehmer	46	51
<b>Fahrzeuge für den Linienverkehr</b>	<b>198</b>	<b>201</b>

### KWS Bus-Linienverkehre im Bedienungsgebiet

