

Betreff:**Braunschweiger Verkehrs-GmbH**
Wirtschaftsplan 2016**Organisationseinheit:**Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen**Datum:**

20.01.2016

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

21.01.2016

Status

Ö

Beschluss:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH zu veranlassen, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2016 in der vom Aufsichtsrat am 18. Januar 2016 gebilligten Fassung zu beschließen.“

Sachverhalt:

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 27. Mai 2014 (s. DS 16855/14) wurde die Braunschweiger Verkehrs-AG mit Wirkung der Handelsregistereintragung vom 28. Juli 2014 in eine GmbH umgewandelt und firmiert seitdem unter Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG). Sämtliche Geschäftsanteile werden von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) gehalten.

Gemäß § 12 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages der BSVG entscheidet die Gesellschafterversammlung der BSVG über die Feststellung des Wirtschaftsplans. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der SBBG unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der BSVG der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG. Aus diesem Grund ist eine Weisung an die städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG erforderlich.

Gemäß § 6 Ziffer 1 Buchst. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der Fassung vom 28. Februar 2012 wurde die Zuständigkeit hierfür für die Dauer der laufenden Wahlperiode auf den Finanz- und Personalausschuss übertragen.

Im Rahmen der Konsolidierung der städtischen Haushaltsplanung in den Jahren 2016 – 2019 sollten auch die städtischen Gesellschaften und Beteiligungen Konsolidierungsvorschläge erarbeiten, die zu einer Reduzierung des städtischen Verlustausgleichsbedarfs führen.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat die Wirtschaftsplanung 2016 am 18. Januar 2016 beraten und gegenüber dem ursprünglichen Entwurf des Wirtschaftsplans eine abweichende Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung im Hinblick auf die in der Planung ursprünglich enthaltenen weiteren Konsolidierungsvorschläge zum Konzept Umlandverkehre sowie den Leistungsveränderungen in Braunschweig gefasst, die in die nunmehr vorgelegte Wirtschaftsplanung eingearbeitet worden sind.

Nach der Empfehlung des Aufsichtsrates sollen die in der Ursprungsplanung vorgeschlagenen Einsparungen von 150 T€ bei den Umlandverkehren im Wirtschaftsjahr 2016 und 600 T€ p. a. im Finanzplanungszeitraum 2017 - 2019 bei den Leistungsänderungen innerhalb Braunschweigs zunächst nicht berücksichtigt werden. Hingegen sollen die für 2016 im Zusammenhang mit der Baumaßnahme „Stobenstraße“ ohnehin erforderlichen Leistungsänderungen (300 T€) eingeplant werden.

Zu den in der Mittelfristplanung ab dem Jahr 2017 von der Geschäftsführung vorgeschlagenen weiteren Leistungsänderungen innerhalb Braunschweigs in Höhe von jeweils 600 T€ wird der Aufsichtsrat nach Bericht der Geschäftsführung über die Erfahrungen zu den Reduzierungen während der Baumaßnahme Stobenstraße im 1. Halbjahr 2016 weiter beraten.

Daher sind diese Konsolidierungsvorschläge noch nicht in der Mittelfristigen Finanzplanung abgebildet worden. Da eine Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung nur zum Wirtschaftsplan 2016 erfolgt, ist die vom Aufsichtsrat noch nicht abschließend beratene mittelfristige Unternehmensvorschau für die Beratung des Wirtschaftsplans 2016 im Finanz- und Personalausschuss nicht erforderlich (s. hierzu auch 1. Ergänzungsvorlage zur Drucks.-Nr. 16-01401-01 – Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH – Wirtschaftsplan 2016).

Nach der Empfehlung des Aufsichtsrates sollen die in den Folgejahren vorgesehenen konzeptionellen Maßnahmen bei den Umlandverkehren nur erfolgen, wenn sich keine negativen Effekte aus der Reformierung der vertraglichen Ausgleichszahlung von Landesmitteln für die Schülerbeförderung ergeben bzw. keine Co-Finanzierung dieser Verkehre durch Umlandgemeinden oder den Zweckverband Großraum Braunschweig erreicht werden kann.

Weitere Erläuterungen der eingeplanten Veränderungen bei den Umlandverkehren sowie der Taktanpassungen auf einzelnen Linien sind von der BSVG zusammenfassend dargestellt worden und als Anlage 2 beigefügt.

Im Vergleich zur Ursprungsplanung ergeben sich daher bezogen auf den Gesamtplanungszeitraum folgende Änderungen bei den zu berücksichtigenden Konsolidierungsmaßnahmen:

	Konsolidierungsmaßnahme	Ursprungsplanung	Aktualisierung	Anmerkungen
1.	Ertragsanstieg SGB IX-Mittel	200 T€	200 T€	Ausgleichszahlung für die Beförderung Schwerbehinderter
2.	Umsetzung Konzept Umlandverkehre	1.550 T€	1.400 T€	2017 - 2019
3.	Taktanpassungen auf einzelnen Linien	2.100 T€	300 T€	2016 - Stobenstraße
4.	Anpassung Sanierungsgeldzahlungen	1.250 T€	1.250 T€	Anpassung an Bescheidlage
5.	Verschiedene Einsparungen (Material, Dieselbezug)	422 T€	422 T€	
6.	Reduzierung Sponsoring	140 T€	140 T€	
	Gesamt:	5.662 T€	3.712 T€	

Nicht zu den Konsolidierungsmaßnahmen gehören die Fortsetzung der durch die BSVG optimierten Nachtlinien (s. Haushaltsvorbehaltbeschluss des Rates vom 17. November 2015 – Drucks.-Nr.: 15-00920) sowie – vor dem Hintergrund der erst in der Ratssitzung am 17. November 2015 beschlossenen Anhebung des Ticketpreises von 14 € auf 15 € pro Monat – weitere Preiserhöhungen für das BS-Mobil-Ticket.

Basierend auf den zu berücksichtigenden Konsolidierungsbeiträgen sowie der Entwicklung der auch in den Vorjahren maßgeblichen Ergebnisfaktoren (Entwicklung der Umsatzerlöse sowie Personalaufwand) weist der Wirtschaftsplan 2016 der BSVG einen Ertrag aus Verlustübernahme von 18.848 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen und reduziert sich – auch durch die Konsolidierungsmaßnahmen – gegenüber dem Planwert des Vorjahres bzw. gegenüber der Prognose für 2015 um rd. 0,6 Mio. €.

Die Ergebnisentwicklung stellt sich wie folgt dar:

	Ist 2014 - in T€ -	Plan 2015 - in T€ -	Prognose 2015 - in T€ -	Plan 2016 - in T€ -
Umsatzerlöse	37.032	38.514	38.003	39.519
% zum Vorjahr / Ist bzw. Plan		+4,0 %	+2,62 % -1,33 %	+ 2,61 %
sonstige betriebliche Erträge (incl. aktivierte Eigenleistungen)	2.700	1.204	1.387	1.322
Materialaufwand	-16.190	-15.512	-14.784	-15.328
Personalaufwand	-28.083	-27.744	-28.600	-28.776
Abschreibungen	-8.476	-9.536	-9.007	-9.170
sonst. betriebl. Aufwendungen	-3.138	-2.651	-2.795	-2.739
Betriebsergebnis	-16.155	-15.725	-15.796	-15.172
Zins/Finanzergebnis	-3.306	-3.604	-3.500	-3.580
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-19.461	-19.329	-19.296	-18.752
davon: <i>Sondereffekte</i>	0	0	0	0
nachrichtlich: <i>Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit ohne Sondereffekte</i>	-19.461	-19.329	-19.296	-18.752
ao Aufwendungen	-19	0		
Steuern	-204	-76	-98	-96
Jahresfehlbetrag (Verlustausgleich durch SBBG)	-19.684	-19.405	-19.394	-18.848

Die Planung der Umsatzerlöse basiert auf einem Anstieg bei den Erlösen aus der Fahrgastbeförderung um rd. 1 Mio. € bzw. 2,61 % gegenüber dem Planwert des Vorjahres bei ansonsten in etwa konstanten Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung bzw. für die rabattierte Beförderung von Schülern gegenüber 2015. Für die Schülerbeförderung wird vom Land Niedersachsen eine Neukonzeption im Jahr 2016 angestrebt, die konkreten Auswirkungen auf die Höhe der Ausgleichszahlungen können derzeit nicht abgeschätzt werden.

Der Materialaufwand 2016 wird sich auf insgesamt 15.328 T€ belaufen und setzt sich aus den Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (7.515 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (7.813 T€) zusammen. Erstere bestehen neben den Materialkosten insbesondere aus Energiekosten für den Fahrbetrieb, hier wird im Finanzplanungszeitraum eine relativ konstante Entwicklung erwartet, die u. a. auch aus dem erfolgten Fixing bei der Dieselpreisbeschaffung resultiert. Unter den bezogenen Leistungen (7.813 T€) werden Fremdleistungen sowie die Anmietung von Fahrleistungen bei der Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistungen zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt, erfasst. Hier wird bei unverändertem Umfang der Anmietverkehre aufgrund der Mittelaufstockung für eine Fahrzeugertüchtigung Tram sowie die Fahrzeuginnenreinigung von einer leicht steigenden Entwicklung ausgegangen.

Im Personalaufwand wurden - unter Berücksichtigung der Konsolidierungsmaßnahmen sowie der Fortführung des Nachtlinienverkehrs - die sich ergebenden Auswirkungen auf den Stellenplan (neu: insgesamt 592 Mitarbeiter) berücksichtigt. Weiterhin ist entsprechend der städtischen Vorgabe für das Jahr 2016 eine Steigerung der Personalaufwendungen in Höhe von 2 % eingeplant. Nicht enthalten sind ggf. erforderliche Aufwendungen für die Durchführung von Schienenersatzverkehren, da hierfür keine Planungssicherheit besteht.

Die Abschreibungen erhöhen sich weiterhin kontinuierlich. Hier sind vor allem neben den Stadtbahnbeschaffungen umfangreiche Investitionsbedarfe an den ehemals als RegioStadt-Bahn vorgesehenen Trassenabschnitten (Hagenmarkt, Wendenstraße, Stobenstraße sowie Abschnitte der Hamburger Straße) zu nennen, die ohne die ursprüngliche Vollfinanzierung durch das Land umgesetzt werden mussten. In die Planung nicht aufgenommen sind Mittel für das städtische Projekt „Stadtbahnerweiterung“, da derzeit aufgrund des Untersuchungsstands keine belastbare Planungsgrundlage vorliegt.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Wegenutzungsentgelt, Dienstleistungen und Sponsoring) wird ein Mittelbedarf auf Vorjahreshöhe erwartet.

Das Zins- und Finanzergebnis berücksichtigt den Fremdkapitalbedarf für Investitionen. Als Planungsprämisse wurde entsprechend der städtischen Planungsvorgabe ein Aufnahmezins von 2,5 % p. a. zugrunde gelegt.

Der **Finanzplan 2016** weist einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 20.296 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Aufgrund der erwarteten Zuschüsse von 9.994 T€ wird sich ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 10.302 T€ ergeben. Als Investitionsschwerpunkte 2016 sind zu nennen:

• Stadtbahnbeschaffungen	5.460 T€
• Omnibusbeschaffungen	2.350 T€
• Gleisbauprojekt Stobenstraße	2.525 T€
• Sanierung Stromversorgung (Unterwerk)	655 T€
• Fahrausweisautomaten	515 T€

Nach der aktuellen Hochrechnung des Verlustausgleichs 2015 wird ein Verlustausgleichsbedarf von 19.394 T€ erwartet, der um 11 T€ nur leicht unter dem Planergebnis (- 19.405 T€) liegt.

Der Wirtschaftsplan 2016 der BSVG, das Einsparkkonzept bei den Umlandverkehren sowie eine Übersicht zu den vorgesehenen Leistungsanpassungen auf einzelnen Linien der BSVG sind als Anlage 1 und 2 beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

Anlage 1: Wirtschaftsplan 2016 der BSVG

Anlage 2: Leistungsanpassung und Taktharmonisierung sowie Reduzierung von Umlandverkehren

Wirtschaftsplan 2016

Braunschweiger Verkehrs-GmbH



Mittelfristige Unternehmensvorschau 2017 bis 2018

Inhaltsübersicht

<u>I. Erfolgsvorschau der Braunschweiger Verkehrs-GmbH</u>	Seite
1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl	2
2. Ergebnisdarstellung	3 - 4
3. Erfolgsplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH	5
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen	6 - 10
<u>II. Finanzvorschau</u>	
1. Investitionsvorhaben	11 - 12
2. Finanzierung	13
<u>III. Bilanzplan</u>	14

I. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl

1. Allgemeines

Die Verkehrs-GmbH konnte die deutlich verbesserten Geschäftsergebnisse seit Ende der Restrukturierung im Wesentlichen beibehalten und damit auch weiterhin nachhaltig verbesserte Ergebnisse für die Stadt Braunschweig erarbeiten. Das voraussichtliche Ergebnis der Vorschau für 2015 liegt unterhalb des Geschäftsjahresabschlusses 2014 sowie des Wirtschaftsplanwes für 2015.

Begründet ist das voraussichtliche Jahresergebnis wesentlich in einer weiterhin sehr erfreulichen Steigerung der Fahrgastnachfrage sowie dem im Geschäftsjahr 2015 deutlich gesunkenen Dieselpreisniveau. Gegenläufig wirken die notwendigen Investitionen der Gesellschaft in Stadtbahnfahrzeuge und umfangreichen Gleisrekonstruktionen der letzten Jahre aufwandserhörend.

Parallel werden die Verfahren und Prozesse der Leistungserbringung, Planung und Betriebsvorbereitung unter Kosten- und Qualitätsaspekten analysiert und laufend in entsprechende Verbesserungen umgesetzt. Aufgrund der bereits umgesetzten tiefgreifenden Restrukturierungsphase der Gesellschaft sind ohne Eingriffe in den Leistungsumfang keine wesentlichen Kostenreduzierungen mehr zu erwirtschaften. Erweiterte Qualitätsanforderungen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV wirken eher aufwandssteigernd und sind Ansatzpunkte für Geschäftsprozessoptimierungen.

Besonderheit dieses Wirtschaftsplans ist die Einarbeitung von Einsparzielen in den Planungszeitraum. Diese resultieren aus einem seitens der Stadt Braunschweig erwarteten Konsolidierungsbeitrag der Gesellschaft hinsichtlich des städtischen Haushaltes. Die Verkehrs-GmbH hat auf Basis eines bereits im Entwurf vorgelegten Wirtschaftsplans weitere Konsolidierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese wurden mehrheitlich durch die Stadtverwaltung, als in der Beschlussfassung zum Wirtschaftsplan der Gesellschaft einzubeziehende Stelle, bestätigt. Jetzt obliegt es dem Aufgabenträger und dem Rat der Stadt Braunschweig, zu den maßgebenden Konsolidierungsmöglichkeiten abschließende Entscheidungen zu treffen.

Damit wurden der Verkehrs-GmbH, wie auch anderen Beteiligungsunternehmen des Konzern Stadt, zur Planung 2016 ff. neue Ergebniszielwerte übertragen. Im nachfolgenden Wirtschaftsplan sind diese Zielwerte mit Maßnahmen unterlegt eingearbeitet. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass diese Maßnahmen in kürzester Zeit erarbeitet wurden und einer exakten Feindimensionierung noch nicht unterworfen werden konnten. Zudem sind eine Vielzahl der entwickelten Maßnahmen zwingend vom Handeln unterschiedlichster Dritter abhängig. Dieses sind u.a. Verwaltungen, politische Gremien, Genehmigungsbehörden des Landes u.a. zum PBefG und auch der Zweckverband Großraum Braunschweig. Zudem hat der Rat der Stadt Braunschweig darüber hinaus noch keine Festlegung zu den verwaltungsseitig ausgewählten Einsparmaßnahmen getroffen. Eine verbindliche Zusage zur volumfänglichen und erfolgreichen Umsetzung der vorgelegten Maßnahmen im Planzeitraum ist der Verkehrs-GmbH somit derzeit nicht möglich.

Verbesserungen der Jahresabschlussergebnisse sind aufgrund der Kompensationsnotwendigkeit der gegenläufig entstehenden allgemeinen Kostensteigerungen ohne Leistungsreduzierungen nicht mehr möglich. Die Geschäftsführung geht bei der zukünftigen Einschätzung davon aus, dass die allgemeine Preissteigerung durch Ertragsanstiege und die weitere stringente Kostenkontrolle gerade noch kompensiert werden kann. Moderate Energiepreisentwicklungen, angemessene Personal tarifabschlüsse, eine entsprechende Witterung und auch ein plankonformer Investitionsverlauf sind dafür Voraussetzungen.

Die Verkehrs-GmbH verfügt nach langjähriger Restrukturierung und permanenter Kostenoptimierung im Vergleich zu anderen kombinierten Stadtbahn-Busunternehmen über einen außergewöhnlich geringen Bestand an Mitarbeitern, die nicht im Fahrdienst beschäftigt sind. Dies führt zu Deckungsbeiträgen von über 67 %, die ohne die vergleichbar in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten im Tarif erreicht werden. Neben diesem außerordentlich positiven Effekt besteht jedoch das Risiko, dass nicht alle geplanten oder notwendigen Maßnahmen volumfänglich realisiert werden können.

Die sonstigen Planansätze sind mit dem Kenntnisstand November 2015 getroffen und unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten Einflussfaktoren erstellt worden. Wesentliche weitere derzeitig nicht quantifizierbare Risiken bestehen u.a. durch zukünftig veränderte Einnahme-Aufteilungs-Verfahren im Tarifverbund, steigende Aufwendungen für einen gewünschten Verkehrsverbund und veränderte Ausgleichszahlungen für die rabattierte Schülerbeförderung durch das Land Niedersachsen.

Nach Beratung des Wirtschaftsplans im Aufsichtsrat der Verkehrs-GmbH wurden Anpassungen des Planes vorgenommen.

Eine Entscheidung zu mittelfristig wirkenden Einsparpotentialen aus „Leistungsanpassungen innerhalb BS“ wird der Aufsichtsrat nach Berichterstattung der Geschäftsführung im ersten Halbjahr 2016 herbeiführen. Insofern sind die Konsolidierungsbeiträge für diese Maßnahme von 600 T€/a ab 2017 nicht in die Wirtschaftsplanung einzustellen. Der für 2016 geplante Einsparbetrag von 300 T€ wurde im Zusammenhang mit dem Baufahrplan Stobenstraße bestätigt. Der Konsolidierungsbeitrag von 150 T€ aus der Maßnahme „Umlandverkehre“ ist in 2016 vor dem Hintergrund einer noch nicht vorliegenden Ausgleichsverordnung des Landes zur Schülerbeförderung und noch zu klarenden Finanzierungsfragen dieser außerhalb Braunschweigs erbrachten Leistung nicht in den Plan einzustellen. Gemeinsames Ziel von Aufsichtsrat und Gesellschaft ist eine Umsetzung wirtschaftlichen Effekts entweder durch Leistungsreduzierung oder Leistungsfinanzierung durch Dritte. Aus dem Grunde ist die Einsparungsgröße in der Mittelfristplanung enthalten.

Die prozentualen Entwicklungen bei Anlage- und Aufnahmefzins sowie der Personalkostenentwicklung wurde gem. städtischer Vorgabe auf den Planungszeitraum bezogen angesetzt.

Personalbilanz Verkehrs-GmbH: Ursprungswirtschaftsplan vor Haushaltkonsolidierung

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

	2015 Vorschau	2016 Plan	2017 Plan	2018 Plan	2019 Plan
Busfahrer/innen *	237	235	235	235	235
Straßenbahnhelfer/innen	141	139	139	139	139
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	378	374	374	374	374
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	225	222	218	219	217
Braunschweiger Verkehrs-GmbH - Gesamt	603	596	592	593	591

* Die Fahreranzahl Bus ist mangels einer vertraglichen Regelung mit dem Land ohne einen Leistungsanstieg auf der Linie 436 dargestellt.

** von denen im Umfang von rd. 7 Personalen Fahr- und SIFA-Dienste geleistet werden

Personalbilanz Verkehrs-GmbH: bei Umsetzung der Maßnahmen zur Haushaltkonsolidierung

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

	2015 Vorschau	2016 Plan	2017 Plan	2018 Plan	2019 Plan
Busfahrer/innen *	237	233	233	228	223
Straßenbahnhelfer/innen	137	137	139	139	139
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	374	370	372	367	362
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	229	222	218	219	217
Braunschweiger Verkehrs-GmbH - Gesamt	603	592	590	586	579

Die vorgenannte Entwicklung der Personalzahlen kann zum Zeitpunkt der Planerstellung nur eine Grobabschätzung darstellen. Diese wird nach endgültiger Umsetzungsbestätigung durch den Rat der Stadt Braunschweig im Detail verkehrlich ausgeplant, zur behördlichen Genehmigung eingereicht und kann danach konkretisiert werden.

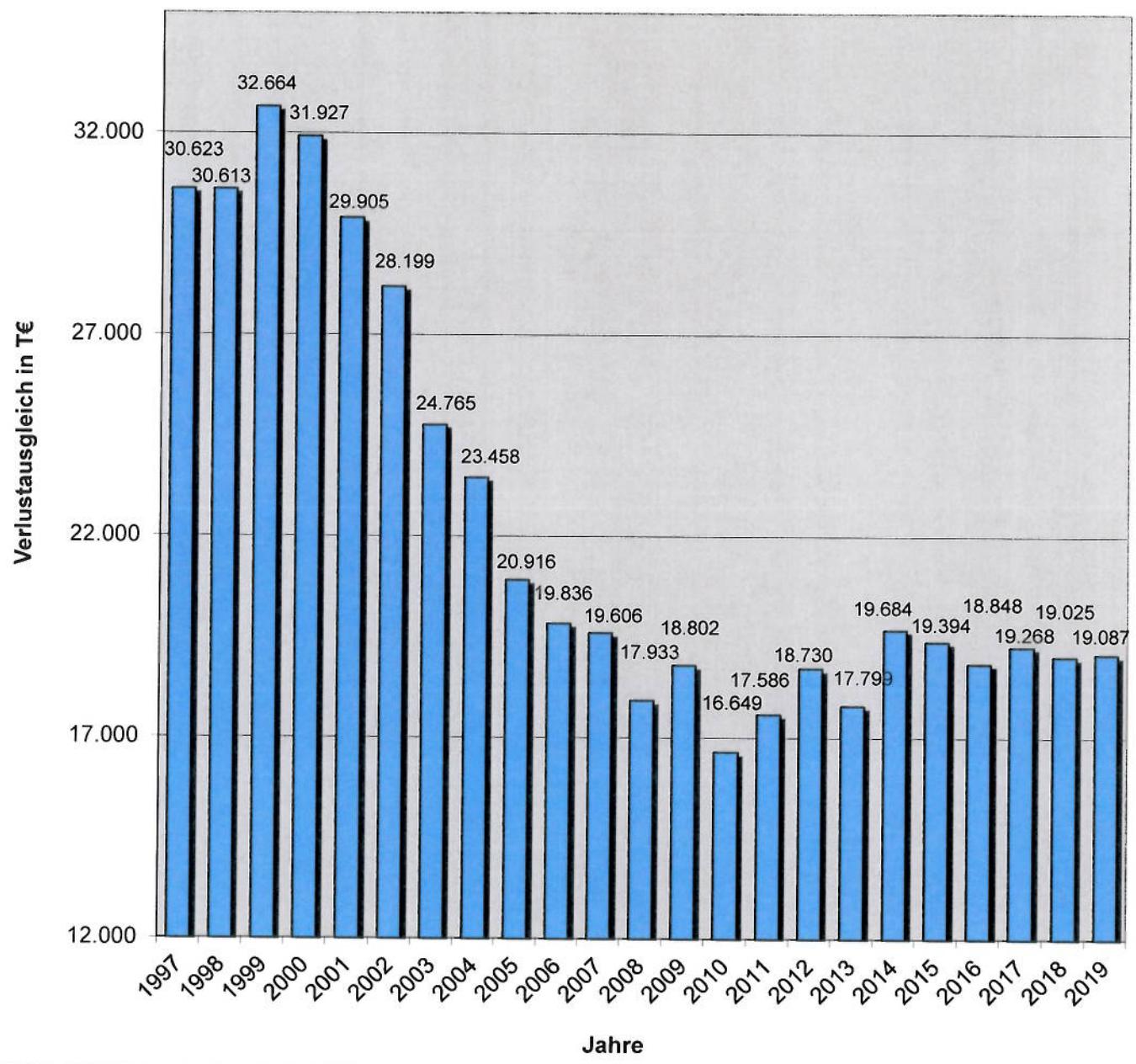
2. Ergebnis

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse :

Verlustübernahme	2015 T€ Vorschau	2016 T€ Plan	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan
	19.394	18.848	19.268	19.025	19.087

Der jeweilige Verlust ist nach dem geltenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Obergesellschaft der Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft mbH auszugleichen.

Ergebnisentwicklung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH



4. Erfolgsplan 2016 - 2019 und Vorschau 2015

	2015 T€ Vorschau	2016 T€ Plan	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan
1. Umsatzerlöse	38.003	39.519	40.114	41.162	42.270
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	806	712	708	694	700
3. Sonstige betriebliche Erträge	581	611	617	623	630
4. Materialaufwand	39.390	40.842	41.439	42.479	43.599
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-7.422	-7.515	-7.580	-7.763	-8.058
b) Bezogene Leistungen	-7.362	-7.813	-7.832	-7.960	-8.388
<i>davon Anmietung</i>	-5.017	-5.116	-5.119	-5.150	-5.305
5. Personalaufwand	-28.600	-28.776	-29.141	-29.141	-29.287
a) davon Löhne und Gehälter	-22.565	-22.705	-22.993	-22.993	-23.108
b) davon Soziale Abgaben / Altersversorgung	-6.035	-6.072	-6.149	-6.149	-6.180
6. Abschreibung auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-9.007	-9.170	-9.609	-9.846	-10.025
<i>davon geplante Neuinvestitionen</i>	-	-1.206	-1.995	-2.698	-3.365
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.795	-2.739	-2.757	-2.825	-2.848
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	100	100	100	100	100
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.600	-3.680	-3.790	-3.970	-4.080
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-19.296	-18.751	-19.170	-18.926	-18.988
11. Sonstige Steuern / Auwendungen	-98	-96	-97	-99	-100
12. Erträge aus Verlustübernahme	19.394	18.848	19.268	19.025	19.087
13. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0
Maßnahmen Beschlüß Dezko 12/2015 & ARS 01/2016					
1. Ertragsanstieg § 148	-50	-50	-50	-50	-50
2. Umsetzung Umlandverkehre in beiden Stufen *	0	-300	-550	-550	-550
3. Leistungsanpassung innerhalb BS **	-300	0	0	0	0
4. Reduzierung Sponsoring	-20	-30	-40	-50	-50
5. Einsparung Material allgemein	-25	-34	-30	-33	-33
6. Dieselbezug (fixing)	-100	-100	-100	0	0
7. Sanierungsbeiträge VBL (a.o. & laufend)	-650	-200	-200	-200	-200
Summe Planreduzierungen 2016 ff	-1.145	-714	-970	-883	
Verlustübernahme gem. Wirtschaftsplan 2016 Entwurf vor Haushaltskonsolidierung - (nur nachrichtlich)	19.405	19.993	19.982	19.995	19.970

* unter Vorbehalt: 1. Landesausgleich § 45a PBefG, 2. ergänzender Finanzierung durch a) Gebietskörperschaft oder/und b) ZGB

** unter Vorbehalt Prüfung der Maßnahmen durch AR Verkehrs-GmbH im 1. HJ 2016 und Entscheid über 2017 ff

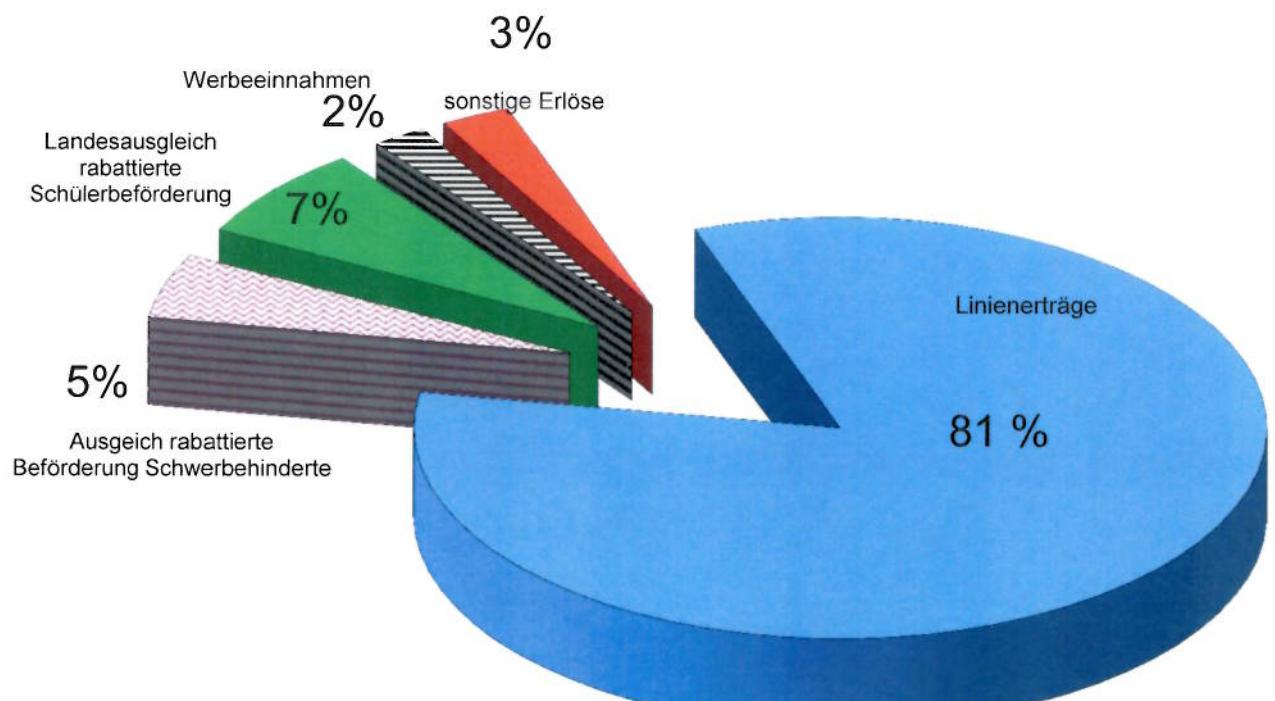
5. Erläuterungen zu den Erträgen und Aufwendungen

Zu 1. Umsatzerlöse

- 1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung
- 1.2 Ausgleichszahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch
- 1.3 Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Straßenpersonenverkehr § 45a PBefG
- 1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung
- 1.5 Sonstige Umsatzerlöse

	2015 T€ Vorschau	2016 T€ Plan	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan
1.1	31.470	32.451	33.437	34.453	35.500
1.2	1.940	1.968	1.997	1.997	2.026
1.3	2.877	2.877	2.877	2.877	2.877
1.4	787	803	819	835	852
1.5	929	1.420	984	1.000	1.015
	38.003	39.519	40.114	41.162	42.270

mittlere Erlösstruktur bis 2019



zu 1. Erlöse aus der Fahrgastbeförderung

Die Erlöse aus der Fahrgastbeförderung sind für die Verkehrs-GmbH die mit Abstand größte und wichtigste Erlösquelle.

Das Unternehmen konzentriert sich daher auf ein qualitativ gutes und ansprechendes ÖPNV-Angebot, um Kunden zu binden und Neukunden zu gewinnen. Eine zuverlässige und attraktive ortsfeste Infrastruktur, entsprechende Fahrzeuge sowie gut ausgebildete und kundenorientierte Mitarbeiter sieht das Unternehmen als Chancen für eine zukünftig erfolgreiche Entwicklung. Beste Erlöse und damit gute Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den Hauptverkehrszeiten des Stadtverkehrs erzielt. Angemessene Tarifanpassungsmaßnahmen im VRB waren bisher ein gutes Fundament für eine positive Erlösentwicklung, verbunden mit einer kontinuierlichen Steigerung der Fahrgastzahlen. Daher möchte die Verkehrs-GmbH auch zukünftig einen engagierten Beitrag im VRB leisten, um diese positive Entwicklung fortführen zu können. Nur so kann die Gesellschaft auch zukünftig ihre engagierten wirtschaftlichen Ziele erreichen. Risiken, von derzeit nicht kalkulierbarem Ausmaß, bestehen aus Wirkungen eines zukünftigen Einnahmeaufteilungsverfahrens.

Erneut wird in 2015 nach derzeitiger Einschätzung das hohe Niveau der Fahrgastnachfrage aus den Vorjahren weiter gesteigert werden können. Erfreulich ist zu konstatieren, dass dieses trotz eines im Geschäftsjahr 2015 nahezu ausgebliebenen Winters erreicht werden konnte. Dieser Erfolg beruht nach unserer Einschätzung auf der gelungenen Konzentration von Baumaßnahmen mit Schienenersatzverkehren auf die Ferienzeit und die Inbetriebnahme von neuen, modernen und niederflurigen Stadtbahnen. Projekte, wie das des E-Busses „emil“, verdeutlichen darüber hinaus die ökologische- und zukunftsorientierte Entwicklung des Unternehmens, was sichtbar von den Kunden honoriert wird. Auch der in 2015 gestartete Onlineshop mit dem rabattierten Ticketangebot, das auch über eine App zu beziehen ist, ist ein verbundweites Alleinstellungsmerkmal, welches die Kunden gut annehmen. Zudem konnte das geplante Leistungsangebot in guter Qualität umgesetzt werden. Der stetig verbesserte Unternehmensauftritt wird durch einen weiter steigenden Kundenzuspruch honoriert.

Im Planungszeitraum 2016 ff wird durchgehend von einer optimistischen Einnahmeentwicklung von 3,1 % ausgegangen.

Durch die über den Zweckverband Großraum Braunschweig eingeleiteten Umsetzungsbeschlüsse hin zu einem Verkehrsverbund sowie der vertraglichen Regularien innerhalb der neu geschlossenen SPNV-Verträgen wirken aber unvermeidbare Risiken auf die Einnahmehöhe der Verkehrs-GmbH.

Es wird ab 2017 gegenüber den heutigen Regelungen des Einnahmeaufteilungsvertrages ein neues Regelwerk umzusetzen sein, dessen Eigenkosten zu tragen sind und Ertragsabflüsse vom Unternehmen zur Folge haben wird. In der beigefügten Wirtschaftsplanung 2016 ff. sind diese sich einstellenden Ertragsrisiken aber mangels Berechenbarkeit ebenso wie etwaige Erhebungskosten noch nicht berücksichtigt.

Die Ausgleichszahlung für die Beförderung von Schwerbehinderten § 148 SGB IX 9. Buch

In der Zählung des Jahres 2013 für die Ausgleichsjahre 2013 und 2014 hat sich ein reduziertes Ergebnis ergeben, was zu einem reduzierten Ausgleichsvolumen in Euro der Landesausgleichsstelle führte. Im Jahr 2015 wurde turmgemäß und gemäß der gesetzlichen Anforderungen erneut gezählt. Die ersten Zählergebnisse lassen eine leichte Entspannung gegenüber den Werten aus 2013 erwarten, die vorbehaltlich des Testates mit 50 T€/a bereits vorsichtig in den Planzahlen berücksichtigt sind.

Die Ausgleichszahlung für die rabattierte Beförderung von Schülern (ehemals § 45a PBefG)

Die Landesregierung plant eine Reform des bisherigen Ausgleichsverfahrens – Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG da die Bestandsregelung auf Leistungsparameter gründet, die letztmalig im Fahrleistungsjahr 2005 festgestellt worden sind. Die Bestandsregelung hob auf die Gesamtleistungserbringung ab und stellte bei identischem Gesamtausgleichsvolumen des Landes sowie tendenziell ähnlicher Ausgleichszahlungen für die Unternehmen auch aus beihilferechtlichen Anforderungen heraus ein Verteilverfahren im Land Niedersachsen dar. Bisher konnte keine Einigung der Vertragsparteien Land Niedersachsen und Verkehrsverbände VDV/GVN erreicht werden.

Die Bestandsregelung wurde nun kurz vor Jahresende 2015 überraschend vom Land gekündigt. Ziel ist eine Neukonzeption in 2016 mit Beginn einer Nachfolgeregelung ab 01.01.2017. Ob die Ausgleichshöhe sich verändert und welche Konsequenzen dies für die Verkehrs-GmbH hat, ist bislang unklar.

Sollte sich der aktuell in die Diskussion gebrachte Vorschlag der Rückkehr zum „alten“ gesetzlichen Verfahren gem. PBefG durchsetzen, hat dieses Einfluss auf die Einsparvorschläge zu den Umlandlinien, da dieses Verfahren nicht mehr die gesamt erbrachten Nutzwagenkilometer, sondern die spezifische Reiseweite von Schülern als Basis hat.

Aktivierte Eigenleistung

Die Eigenleistungen in Projekten werden durch die erforderlichen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen im Planungszeitraum zum Berichtsjahr 2015 nicht wesentlich ansteigen.

Sonstige Umsatzerlöse

Diese Position beinhaltet eine aperiodische Rückzahlung von Sanierungsentgeldern der Versorgungskasse Bund Länder (VBL).

Zu 4.

Materialaufwand

a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Materialkosten
Kosten für Energie und Wasser
Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb
Treibstoffkosten

	2015 T€ Vorschau	2016 T€ Plan	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan
Materialkosten	2.274	2.258	2.283	2.304	2.381
Kosten für Energie und Wasser	492	502	512	522	538
Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb	1.357	1.384	1.411	1.440	1.468
Treibstoffkosten	3.299	3.371	3.374	3.497	3.671
	7.422	7.515	7.580	7.763	8.058
b) <u>Bezogene Leistungen</u>					
Fremdleistungen	2.345	2.697	2.713	2.810	3.083
Anmietung von Fahrleistungen	5.017	5.116	5.119	5.150	5.305
	7.362	7.813	7.832	7.960	8.388
Materialaufwand - Gesamt	14.784	15.328	15.412	15.723	16.446

a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, aus der heraus nach Wertung der Strompreisentwicklung direkt an der Leipziger Strombörse die Eindeckung über Chargen beim Lieferant erfolgt. Dieses reduziert die kursbedingten Rohstoffpreisschwankungen. Für 2016 konnten gegenüber dem Vorjahr deutlich reduzierte Preise erwirtschaftet werden und auch das mittelfristige Konditionsniveau ist derzeit analog zum Erdöl gut. Negative Auswirkungen sind durch reduzierte EEG-Umlagebestandteile bei den Energiesteuern zu verzeichnen. Derzeit laufen Gespräche auf Bundesebene, die eine Stromsteuerbefreiung auch auf E-Bussysteme ermöglichen sollen, um eine Angleichung zur teilweisen Steuerbefreiung bei Schienenbahnen zu erreichen. Der Dieselbezugspreis wurde in Teilen zu Ende Oktober 2015 auf Basis des damals sehr guten und leicht steigenden Preisniveaus bis 2018 fixiert. Die monatliche Beschaffung wird davon unabhängig durchgeführt. Von der Branche unerwartet sank der Marktpreis nachfolgend weiter in ein historisches Tief. Erwartet wird eine Preisnormalisierung zu Mitte 2016.

Der Dieselpreis wurde im Planverlauf um die Auswirkungen der Dieselpreisfixierung reduziert. Bestandteil des Materialaufwandes für die gesamt Planung ab 2016 sind die für den Nachtverkehr zusätzlichen Energie- und Wartungsaufwendungen. Nach politischer Beschlussfassung ist eine Fortführung des Nachtverkehrsangebotes am Wochenende Planbestandteil. Seitens der Gesellschaft wurde das Konzept leicht abgewandelt und damit kostenseitig reduziert und ist so für 2016 ff. mit den Aufwendungen eingestellt.

b) Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung aus Instandhaltung sowie der Fahrzeugginnenreinigung Stadtbahn, Bus gezeigt. Hier wurden aufgrund der deutlichen Kundenhinweise als auch zur dauerhaft angemessenen Pflege des Anlagevermögens ein leichter Anstieg der Fahrzeugginnenreinigung eingeplant. Bei den Haltestellenanlagen wurde mangels finanzieller Möglichkeiten zunächst darauf verzichtet.

Anmietung von Fahrleistungen

Der zentrale Subunternehmer der Verkehrs-GmbH ist das Schwesterunternehmen Kraftverkehr Mundstock, die diese Leistung zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt. Die Subunternehmerleistung wurde im Planungszeitraum zunächst konstant dargestellt. Bei vollständiger Umsetzung der Sparmaßnahmen werden Teile der derzeit kalkulierten Personalkostenreduzierungen jedoch auch in dieser Position senkend wirken.

Zu 5) Personalaufwand

Der Personalaufwand verhält sich im Planungszeitraum relativ konstant und berücksichtigt bereits die verwaltungsseitig ausgewählten Sparvorschläge der Gesellschaft, die Effekte der Fortführung des Nachtverkehrs ab 2016 und die Planungsprämissen der Stadt Braunschweig.

Etwaige zusätzliche Schienenersatzverkehre durch Stadtbahnbauarbeiten sind im Planungszeitraum mangels Planbarkeit nicht enthalten, werden jedoch auf die Baumaßnahme aktiviert und zeigen somit keine direkte Wirkung im Jahresabschluss.

Zu 6) Abschreibungen

Die Abschreibungen errechnen sich aus der Realisierung des geplanten mehrjährigen Investitionsprogramms sowie den Abschreibungen auf bereits durchgeführte Investitionen der Vorjahre. Berücksichtigt wurde bei den Projekten im Rahmen des Niedersächsischen Konjunkturprogrammes jeweils eine Förderquote nach dem GVFG. Im Planungszeitraum bis 2019 sind ebenfalls Maßnahmen gem. dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen unbefristet verlängert wurde.

Weiter ist im Wirtschaftsplan der letzte Trassenabschnitt der ehemaligen RegioStadtBahn enthalten, der aus technischen Erwägungen zeitnah zu sanieren ist, um einen regulären Betrieb zu ermöglichen. Dieses betrifft den Abschnitt auf der Stobenstrasse. Auf die Sanierung des Bereiches Kennedy-Platz in Richtung Lessingplatz wird im Sinne eines sparsamen Mitteleinsatzes verzichtet.

Die Planungen zu einem regelspurigen Ausbau des Knotenpunktes Hagenmarkt ruhen auf Grundlage eines diesbezüglichen Beschlusses des Verwaltungsausschusses der Stadt.

Etwaige Baumaßnahmen aus dem städtischen Projekt „Stadtbahnerweiterung“ sind auf Grund des Untersuchungsstandes nicht Planbestandteil in den Investitionen, Abschreibungen und Aufwandspositionen. Der Neubau einer Stadtbahnwendeschleife mit Busanbindung in Volkmarode-Nord ist aus diesem Grund derzeit ebenfalls noch nicht im Wirtschaftsplan enthalten.

Zu 7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Das Wegebenutzungsentgelt wird in unveränderter Höhe zur Nutzung öffentlicher Flächen für die Erbringung des ÖPNV an die Stadt abgeführt.

Dienstleistungen der Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft-mbH

Von der Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft-mbH werden für die Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Arbeiten der Finanzbuchhaltung durchgeführt. Hierfür sind Dienstleistungsaufwendungen zu entrichten.

Die Position Sponsoring wurde um das Budget der Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft-mbH erhöht und soll als ein Einsparziel im Planungszeitraum deutlich reduziert werden.

Zu 9) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen resultieren aus dem um die Förderung bereinigten Fremdkapitalbedarf der Gesellschaft. Diese sind eng mit dem steigenden Mittelbedarf aus den beschriebenen Investitionsprojekten verbunden. Die Verkehrs-GmbH beschafft sich die benötigten Mittel nach Ausschreibung über den externen Kapitalmarkt. Der zu Grunde gelegte Zinssatz wurde nach Projektion des derzeitigen Marktniveaus angesetzt. Erfreulich ist die derzeit am Markt umsetzbare Möglichkeit ohne den Einsatz von Zinsswaptransaktionen nahezu fristenkongruenten Kreditvergaben zu Laufzeiten von 20 Jahren tätigen zu können.

Zu 12) Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2015 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rd. 19,4 Mio. € abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadt-Braunschweig-Beteiligungsgesellschaft mbH ausgeglichen wird.

Die Verkehrs-GmbH ist nach jahrelanger Ergebnisverbesserung durch Rationalisierung, Restrukturierung und nachfragebezogener Angebotsüberprüfung nunmehr an einem Produktionskostenlimit angelangt. Kostensteigerungen sowie zusätzliche Anforderungen Dritter oder gesetzliche Änderungen sind nicht mehr zu kompensieren. Zu den gezeigten Planergebnissen ab 2016 ff gelten die unter Punkt 1 ausführlich thematisierten Umsetzungsvorbehalte.

II. Finanzplan

1. Investitionsvorhaben

- 1 Gebäudeanteil Werkstatt Strab / Nebengebäude
- 2 Tramino 18 Neufahrzeuge Stadtbahn
- 3 Stadtbahnen Niederflur 7 TW
- 4 Fahrzeugsteuerung 95er
- 5 Umstellung Digitalfunk
- 6 Anpassung EDV-Schnittstellen RBL
- 7 Förderprojekt Echtzeit - TFT in Strassenbahn
- 8 Förderprojekt Echtzeit - TFT in Bus
- 9 Förderprojekt Echtzeit - DFI in Stadtgebiet
- 10 Anpassung / Ersatzbeschaffung RBL
- 11 Gelenkombinibusse
- 12 Standardomnibusse
- 13 Umrüstung IBIS-Fahrzeugausstattung inkl. Monitore - Bus
- 14 Primove: E-Glenk / Infrastruktur Projektabschluß
- 15 Betriebshof Lindenbergs - Teil-Neubau/Sanierung
Gleisbauprojekte
- 16 Sanierung Stromversorgung / Gleichrichterunterwerke
- 17 Aufschweißungen - Gleissanierung
- 18 Stöckheim (Rechtsstreit Ende)
- 19 Hamburger Straße Mitte - Bereich AS 392 Restzahlungen
- 20 Wendenstraße Restzahlungen
- 21 Seitlicher Verschluss FB 3 + zus. Abstellgleise
- 22 Gifhorner Str. : Nordhoffstr. - Rüsterweg
- 23 Willy-Brandt-Platz Schillstr. bis Zufahrt Hauptpost
- 24 Gifhorner Strasse: Stadion - Hafenbahn
- 25 Donaustrasse: Münchenstrasse - Isarstrasse
- 26 Gifhornerstraße: Schmalbach - Nordhoffstr.
- 27 Leonhardplatz: 2. Ausbaustufe
- 28 Hagenmarkt Interimsmaßnahme - inkl. elastische Lagerung
- 29 Gleisbauprojekt Stobenstraße
- 30 Umsteigeanlage Lincolnssiedlung - Wendeschleife CMS
- 31 Helmstedter Str. West: Johanniskirche - Hauptgüterbahnhof
- 32 Bohlweg Nord: Ausbesserung Steinweg - Hagenmarkt
- 33 Hagenmarkt Ertüchtigung Maßnahme aus 2015
- 34 WS Radeklink (auch bei Stadtbahnerweiterung)
- 35 Berliner Strasse: Kurzekampstrasse - Querumer Strasse
- 36 Berliner Strasse: Querumer Strasse - Moorhüttenweg
- 37 Brückenbauwerk A39 - im Zuge Landesmaßnahme
- 38 Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Strasse Süd
- 39 Wendeschleife Ottenroder Straße
- 40 Georg-Eckert-Straße
- 41 Gleisbaurbeitsfahrzeug / Schienenreinigungsfahrzeug
- 42 Umbau / Sanierung Schienenpflegewagen
- 43 Fahrausweisautomaten 10 Stck. mit Einbau
- 44 Verschiedene Investitionsvorhaben, mit Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten < 250 T€

Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH gesamt

Preisseigerung - Baupreisindex

Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH

**Netto-Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH
abzgl. Zuschüsse**

T€ 2015 Vorschau	T€ 2016 Plan	T€ 2017 Plan	T€ 2018 Plan	T€ 2019 Plan
6	33	508	8	8
12.758	1.544	0	0	0
0	5.460	3.640	2.730	6.370
0	0	900	500	0
0	245	735	735	735
0	0	112	112	0
0	0	0	540	661
0	347	260	260	521
0	0	311	931	931
1	176	26	26	26
0	1.920	1.932	650	660
0	430	1.290	2.365	3.960
448	0	0	0	0
300	540	540	0	0
0	100	5.000	5.000	3.000
655	655	655	655	655
80	200	200	120	120
0	500	0	0	0
692	75	0	0	0
755	66	0	0	0
290	63	0	0	0
1.405	290	0	0	0
761	36	0	0	0
680	89	0	0	0
60	40	2.325	380	0
755	126	0	0	0
2.300	291	0	0	0
1.150	397	0	0	0
140	2.525	603	0	0
0	25	329	0	0
60	140	3.190	615	0
0	30	250	15	0
0	25	300	65	0
0	0	50	862	0
0	0	35	1.175	0
0	0	0	290	0
25	60	60	1.850	1.350
0	0	40	350	0
0	0	0	50	855
0	0	0	0	1.725
370	25	15	15	15
200	560	5	5	5
0	515	265	0	0
1.383	2.469	1.171	1.184	1.200
25.274	19.997	24.747	21.488	22.797
	299	795	982	1.386
25.274	20.296	25.542	22.470	24.183
15.856	10.302	15.216	12.871	13.215

Wesentlicher Einzelinvestitionsgegenstand im Planungszeitraum sind die sieben Stadtbahnneufahrzeuge, die mit einer 50%-igen Förderung im Plan berücksichtigt wurden. Ein entsprechender Förderantrag wurde beim Land Niedersachsen bereits gestellt wurde. Diese würden, wie bereits beim Bus auch realisiert, die aus Kundensicht sehr relevante vollständige Niederflurigkeit auch im Stadtbahnbereich herbeiführen.

Der zweite Investitionsschwerpunkt stellt die erforderliche Sanierung des Busbetriebshofes Lindenbergs dar, die ebenfalls mit unterstützenden Landesmitteln gefördert umgesetzt werden soll.

Die Verkehrs-GmbH hat Förderanträge bei den weiteren Maßnahmen wie Stobenstrasse ebenfalls beim Land gestellt und plant diese über das niedersächsische Konjunkturförderprogramm zu co-finanzieren.

Erstmals seit rd. 10 Jahren hat das Land Niedersachsen eine Möglichkeit zur Busförderung geöffnet. Für Elektrobusse gilt diese Regelung auch. Um diese Fahrzeugtechnik zu fördern, wird das Land im Vergleich zur Dieselbusförderung alternative Antriebe bei der Busersatzbeschaffung sogar stärker fördern.

Zur Maßnahme Gleisbau am Hagenmarkt und Bohlweg Nord wird derzeit in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem Zweckverband zunächst kein Plangenehmigungsverfahren zu einem dreischienigen Ausbau eingeleitet, da die Plangrundlagen derzeit noch nicht ausreichend vorliegen.

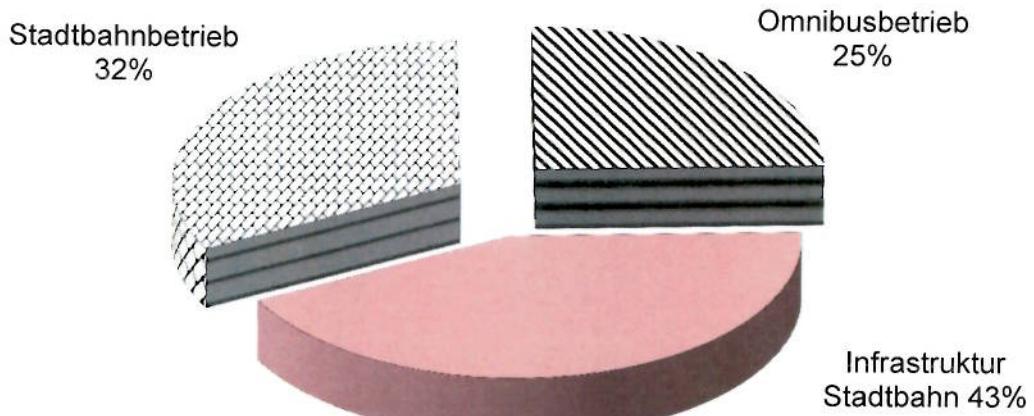
Stadtbahnerweiterungsmaßnahmen innerhalb Braunschweigs werden derzeit durch eine Projektgruppe bestehend aus Stadt Braunschweig und WVI, BPR und der Verkehrs-GmbH auf Sinnfälligkeit, Wirtschaftlichkeit und gesamtheitliche Notwendigkeit geprüft. Aktuell liegen abschließende Projektergebnisse noch nicht vor, so dass der Rat der Stadt Braunschweig noch nicht befasst werden kann. Im Wirtschaftsplan sind in der Konsequenz keine Finanzmittel für Stadtbahnerweiterungsmaßnahmen dargestellt.

Der Nettofinanzbedarf berücksichtigt die Fördersummen gem. vorliegenden bzw. erwarteten Förderbescheiden.

Struktur der mittleren Gesamtinvestitionen

		im Mittel bis 2018 in T€	Anteilig in v.H.
Stadtbahnbetrieb	(i.W. Umrüstung u. Neubeschaffung von Stadtbahnen)	7.428	32%
Omnibusbetrieb	(i.W. Busbeschaffung, Betriebshof Lindenbergs, Rest E-Bus)	5.627	25%
Infrastruktur Stadtbahn	(Bau Stadtbahnprojekte, Gleiserneuerung, Betriebshof, Planung, Echtzeit)	9.806	43%
Investitionen im Mittel gesamt (Preisstand 2016)		22.861	

mittlere Jahresinvestitionen 2015 bis 2019



2. Finanzierung

	2015 T€ Vorschau	2016 T€ Plan	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	19.394	18.848	19.268	19.025	19.087
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-19.394	-18.848	-19.268	-19.025	-19.087
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-9.007	-9.152	-9.534	-9.772	-9.951
Cash flow	-9.007	-9.152	-9.534	-9.772	-9.951
5. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-9.437	-9.928	-10.977	-9.681	-11.263
6. Fremdmittelaufnahme am Kapitalmarkt *	-20.000	-10.000	-12.800	-10.000	-10.000
Gesamte Mittelherkunft	-38.444	-29.080	-33.311	-29.453	-31.214
Mittelverwendung					
1. Finanzbedarf Investitionen	25.274	20.296	25.542	22.470	24.183
2. Tilgung von Fremdmitteln	7.423	8.603	8.269	7.294	6.982
Gesamte Mittelverwendung	32.697	28.899	33.811	29.764	31.165

* bis zur jeweiligen Projektendabrechnung wird die Finanzierung über den Cash-pool der Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH dargestellt, die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbefassung am externen Kapitalmarkt.

Das Aufnahmeverum in 2015 beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch Projekte aus der jüngeren Vergangenheit.

Bilanzplanung 2016- 2019 und Vorschau 2015

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Aktiva	Vorschau	Plan	Plan	Plan	Plan
	T€ 31.12.15	T€ 31.12.16	T€ 31.12.17	T€ 31.12.18	T€ 31.12.19
A. Anlagevermögen	120.009	121.127	126.763	129.872	133.120
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	74	48	34	22	16
II. Sachanlagen	119.855	121.004	126.686	129.785	133.049
Afa auf Neuinvestitionen	249	1.206	1.995	2.698	3.365
Afa auf Altinvestitionen	8.758	7.946	7.539	7.074	6.586
neue Investitionen bereinigt um LNFG	15.856	10.302	15.216	12.871	13.215
III. Finanzanlagen	80	75	43	65	55
B. Umlaufvermögen	8.212	8.500	8.500	8.500	8.500
I. Vorräte	1.912	2.000	2.000	2.000	2.000
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.300	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten	50	50	50	50	50
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	128.271	129.677	135.313	138.422	141.670

Passiva					
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreitzsystem)	19.578	19.578	19.578	19.578	19.578
I. Gezeichnetes Kapital	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
B. Rückstellungen	5.780	5.178	3.974	4.003	4.004
Pensionsrückstellungen	1.194	1.247	1.274	1.303	1.304
ATZ-Rückstellungen	886	231	0	0	0
sonstige / lt. Bilanz					
Rückst. f. ungewisse Verbindl.	2.000	2.000	1.000	1.000	1.000
Aufwandsrückstellungen	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
C. Verbindlichkeiten	102.613	104.621	111.461	114.541	117.788
D. Rechnungsabgrenzungsposten	300	300	300	300	300
Summe Passiva (Bilanzsumme)	128.271	129.677	135.313	138.422	141.670

Bilanzkennzahlen:

<u>Eigenkapitalquote:</u>	EK/Bilanzsumme	0,15	0,15	0,14	0,14	0,14
<u>Fremdkapitalquote:</u>	FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,85	0,85	0,85	0,86	0,86
<u>Verschuldungsquote:</u>	FK/EK	5,54	5,61	5,90	6,05	6,22
<u>Anlagedeckungsgrad I</u>	EK/AV	0,16	0,16	0,15	0,15	0,15

Die wesentlichen Bilanzpositionen sind auf Basis der geplanten Investitionsaktivitäten der Verkehrs-GmbH fortgeschrieben.

Die Fremdkapitalquote des aktuell im hohen Maße investiv tätigen Verkehrsunternehmens mit einem Stadtbahnbereich und voller Fertigungstiefe ist im Vergleich zur Eigenkapitalquote eines mit Gewinnabführungsvertrag unterlegtem kommunalen Verkehrsunternehmens klassischer Weise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus selbigen Gründen, ohne eine Infrastrukturunterstützung durch Dritte, ebenso nicht niedrig sein.

Dieser Sachverhalt ist seitens der Verkehrs-GmbH als strukturelles Problem seit langem thematisiert. Insbesondere die Sicherstellung der langfristigen Fremdkapitalausstattung, die ausschließlich über den externen Bankenmarkt durchgeführt wird, ist durch o.g. Bilanzkennzahlen tendenziell erschwert (Basel II) und verteilt. Noch kann dieser Tendenz durch die Möglichkeit der Integration von kommunalen Bürgschaften in Darlehensverträge entgegengearbeitet werden. Aufwandssteigerungen durch Zinskostenanstiege konnten so vermieden werden.

Neben den reinen Kennzahlen sind bei einer Bewertung der finanziellen Situation eines Unternehmens zusätzliche Faktoren wie stille Reserven, Fristigkeit des Fremdkapitals, Rechtsrahmen, Sicherheit der Branche, Marktstellung des Unternehmens, genutzte Finanzierungsstrukturen sowie die Stellung des kommunalen Eigners zum Unternehmen zu bewerten.

Die Bilanzkennziffern zeigen den Effekt der vielfältigen investiven Projektumsetzungen im Planungszeitraum.

Leistungsanpassung und Taktharmonisierung Stadtbahn und Ringbusse

Die Verkehrs-GmbH hat als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung Vorschläge für Leistungsanpassungen im Stadtverkehr Braunschweig aufgezeigt. Die im Folgenden dargestellten Anpassungen der Taktfolgen sind auf die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage auf den Stadtbahnlinien 1, 2, 3, 4, 5 und den Ringlinien 419 und 429 abgestimmt.

Ob zur Erreichung des Einsparziels von 600 T Euro/a für diese Maßnahme weitere Leistungsanpassungen erforderlich werden, bedarf weitergehender Analysen.

Das grundsätzliche Ziel der Leistungsanpassungen und Taktharmonisierungen ist es, weniger Leistung in der wenig nachgefragten Nebenverkehrszeit (8.30 bis 13.00 Uhr) und mehr Leistung auf Streckenabschnitten und zu Zeiten hohen Fahrgastaufkommens (7.00 bis 8.30 Uhr, 13.00 bis 18.00 Uhr) zu erbringen. Ziel hierbei ist, ein nachfrageorientiertes Angebot bei begrenzten Finanzierungsmitteln zu erreichen. Hierfür ist anstelle des bisherigen 10-Minuten-Taktes auf den Linien 1, 3, 5, 419 und 429 die Einführung eines 15-Minuten-Grundtaktes mit Leistungsverstärkungen in der Hauptverkehrszeit vorgesehen. Die Stadtbahnlinien 2 und 4 verkehren derzeit schon im 15-Minuten-Takt.

Im Einzelnen ergeben sich hierdurch folgende Veränderungen:

Da die Stadtbahnlinien 2 und 4 schon heute in einem 15-Minuten-Grundtakt verkehren, beziehen sich die notwendigen Anpassungen auf die Linien 1, 3, 5, 419 und 429. Diese verkehren dann zukünftig auch Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis 18 Uhr im 15-Minuten-Takt. An Schultagen wird es auf den Stadtbahnlinien 1, 3 und den Busse 419 und 429 in den Hauptverkehrszeiten (7.00 bis 8.30 Uhr und 13.00 bis 18.00 Uhr) auf den stark nachgefragten Linienabschnitten zusätzliche Fahrten geben. Auf den entsprechenden Strecken verkehren dann 8 Fahrten statt bisher 6 Fahrten pro Stunde während der gesamten Hauptverkehrszeit.

Die Verkehrsleistung sinkt an Schultagen um etwa 2 %. An schulfreien Tagen betragen die Leistungseinsparungen aus diesem Konzept etwa 20 %.

Während der Baumaßnahme Stobenstraße (vom 18. März bis voraussichtlich 16. Oktober) wird aus betrieblichen Gründen ein an die Taktharmonisierung angelehntes Verkehrskonzept erforderlich. Im Zuge der Baumaßnahme werden die Stadtbahnlinien 1 und 2 umgeleitet. Daraus resultieren Fahrzeitverlängerungen im Besonderen auf der Linie 2. So wird es für die Dauer der Baumaßnahme notwendig, die Takte der Straßenbahnlinien und der Ringbuslinien 419/429 aufeinander abzustimmen. Nur damit können Belegungskonflikte auf den Umleitungsstrecken planerisch vermieden und als Ergebnis die Pünktlichkeit und Anschlussverbindungen während der Baumaßnahme sichergestellt werden.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

- **Fahrplananpassungen Linie 1**

- **Tram 1, Abschnitt Lincolnssiedlung bis Hauptbahnhof**

Montag bis Freitag wird es an Schultagen zu den Hauptverkehrszeiten (7.00 bis 8.30 Uhr und 13 bis 18 Uhr) alle 15 Minuten zusätzliche Fahrten auf der Tram 1 geben. Auf dem Abschnitt verkehren dann 8 Fahrten statt bisher 6 Fahrten pro Stunde.

- **Tram 1 ab Wenden/ab Stöckheim**

Montag bis Freitag verkehrt die Tram 1 auf ihrem kompletten Linienweg zwischen Wenden und Stöckheim auch in der Zeit von 6 bis 18 Uhr im 15-Minuten-Takt. An Schultagen verkehren morgens ab ca. 7 Uhr aus Stöckheim und Wenden je 2 weitere Fahrten.

- **Fahrplananpassungen Linie 3**

Montag bis Freitag wird es an Schultagen zu den Hauptverkehrszeiten (7.00 bis 8.30 Uhr und 13 bis 18 Uhr) zusätzliche Fahrten der Tram 3 auf ihrem kompletten Linienweg geben. Auf der gesamten Linie 3 verkehren dann 8 Fahrten statt bisher 6 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit. In den Nebenverkehrszeiten verkehrt die Tram 3 Montag bis Freitag sowie an schulfreien Tagen durchgängig im 15-Minuten-Grundtakt, anstelle des derzeitigen 10-Minuten-Taktes.

- **Fahrplananpassungen Linie 5**

Für die Tram 5 wird der 15-Minuten-Takt Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis ca. 20:00 Uhr generell eingeführt. An Schultagen verkehren morgens ab ca. 7 Uhr aus Broitzem 2 weitere Fahrten.

- **Fahrplananpassungen Linien 419/429**

- **Busse 419/429, Abschnitt Hauptbahnhof - Hamburger Straße - Cyriaksring**

Montag bis Freitag wird es an Schultagen zu den Hauptverkehrszeiten (7 bis 8.30 Uhr und 13 bis 18 Uhr) zusätzliche Fahrten der Busse 419/429 zwischen Hauptbahnhof, über Hamburger Straße bis Cyriaksring geben. Auf dem Abschnitt verkehren dann 8 Fahrten statt bisher 6 Fahrten pro Stunde.

- **Busse 419/429, kompletter Linienweg**

In den Nebenverkehrszeiten verkehren die Busse 419/429 Montag bis Freitag sowie an schulfreien Tagen durchgängig im 15-Minuten-Grundtakt.

- **Tram 2 und 4, übrige Buslinien**

Die Abfahrtszeiten der Straßenbahnlinie Tram 2 und 4 sowie der Buslinien im Netz der Verkehrs-GmbH werden im Zuge neuen Fahrzeiten angepasst, so dass weiterhin gute Umsteigebeziehungen zu den Außenlinien bestehen.

Reduzierung von Umlandverkehren

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH erbringt historisch bedingt erhebliche Verkehrsleistungen auch außerhalb des Stadtgebiets von Braunschweig. Damit werden die entsprechenden Orte gut an die Stadt Braunschweig angebunden. Diese Linienverkehre sind nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen und sind durch Zuschuss-/Ausgleichsbedarfe der Stadt Braunschweig gekennzeichnet. Da die Finanzausstattung der Verkehrs-GmbH auf Grund der avisierten Mittelreduzierung für die Erbringung des ÖPNV ab 2016 nicht mehr ausreichend sein wird, wurden die folgenden Vorschläge zur Leistungsreduzierung unterbreitet.

Zum Teil werden mit den Umlandverkehren der Verkehrs-GmbH auch lokale Erschließungsfunktionen innerhalb der Gemeinden erfüllt. Eine Finanzierung der Umlandverkehre durch die jeweiligen Gemeinden erfolgt bis dato nicht. Im Falle einer entsprechenden Mitfinanzierung der beschriebenen Umlandverkehre durch die verantwortlichen Gemeinden wären die Maßnahmen zur Reduzierung dieser Verkehre entbehrlich.

Das Konzept zur Reduzierung der Umlandverkehre umfasst zwei Stufen:

1. **Die Kürzungen in der Stufe I** umfassen Reduzierungen von Fahrten. Das Liniennetz bleibt erhalten, die heute bedienten Ortschaften bleiben angebunden. Das Fahrtenangebot wird deutlich reduziert. Die Mindestbedienstandards des aktuellen Nahverkehrsplanes werden eingehalten. Eine Umsetzung ist im Laufe des Jahres 2016 möglich. Das Einsparvolumen aller Maßnahmen der Stufe I beträgt in 2016 150 T Euro und ab 2017 etwa 300 T Euro pro Jahr.
2. **Die Kürzungen in Stufe II** umfassen darüber hinaus die Einstellung ganzer Linienäste. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH stellt ein Teil der Verkehre in den Umlandgemeinden ein. Eine Umsetzung ist ab 2018 vorgesehen. Das Einsparvolumen aller Maßnahmen der Stufe II beträgt etwa 250 T Euro pro Jahr zusätzlich zu Stufe I.

Die Maßnahmen der Stufen I und II stehen unter einem Finanzierungsvorbehalt und würden im Falle einer zukünftig auskömmlichen Mitfinanzierung durch die Gemeinde nicht umgesetzt.

Maßnahmen der Stufe I:

- **Linie 427: Volkmarode <> Weddel <> Essehof**
Die Anzahl der Fahrten sollen reduziert werden (überwiegend halbiert)
- **Linie 445: BS Donauknoten <> Lengede (Stufe I)**
Die Anzahl der Fahrten sollen Montag bis Freitag um 3 Fahrtenpaare und samstags um 1 Fahrtenpaar reduziert werden.

- **Linie 484: BS Lincolnsiedlung <>> Gr. Schwülper**
Insgesamt sollen 5 von derzeit 18 Fahrtenpaaren pro Tag entfallen. Für die Industrie- und Gewerbegebiete Hansestraße West sowie Waller See soll weiterhin während der Hauptverkehrszeit, lastrichtungsabhängig ein 30-Minuten-Takt erhalten bleiben.
- **Linie 452: BS Helmstedter Str. <>> Cremlingen | Bornum | Gardessen**
Es sollen jeweils 4 Fahrtenpaare nach Bornum bzw. Gardessen in der Nebenverkehrszeit entfallen. Die Verbindung Braunschweig - Cremlingen soll in der Nebenverkehrszeit auf eine Fahrt pro Stunde reduziert werden.
Am Sonntag würden die bestehenden 6 Fahrten nur noch bis Cremlingen geführt.

Maßnahmen der Stufe II:

- **Linie 452: BS Helmstedter Str. <>> Cremlingen | Bornum | Gardessen**
Der Linienweg der Linie 452 würde auf die laut Nahverkehrsplan regional bedeutsame Relation Braunschweig – Cremlingen reduziert. Eine Bedienung der Ortschaften auf dem Linienweg bis Bornum (u.a. Destedt, Abbenrode, Gardessen) würde nicht mehr erfolgen.
- **Linie 445: BS Donauknoten <>> Lengede (Stufe II)**
Der Linienweg der Linie 445 würde in Vallstedt enden. Der Abschnitt zwischen Vallstedt und Lengede mit den Ortschaften Liedingen, Köchingen und Bodenstedt würde nicht mehr durch die Verkehrs-GmbH bedient.
Die Anzahl der Fahrten bis Vallstedt würden von derzeit 16 Fahrtenpaare auf 10 Fahrtenpaare pro Werktag reduziert. Eine Verdichtung der Linie 455 bis Timmerlah ist berücksichtigt.
- **Regionalbuslinie 420: BS Rathaus <>> WF Bahnhof**
Auf der Regionalbuslinie 420 wird tagsüber Montag bis Samstag ein 15-Minuten-Takt angeboten. Die Fahrten sollen Montag bis Freitag zwischen 8.30 und 13.00 auf einen 30-Minuten-Takt reduziert werden. An Samstagen ist ein 30-Minuten-Takt vorgesehen.