

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Wirtschaftsplan 2017***Organisationseinheit:*

DEZERNAT VII - Finanzen, Stadtgrün und Sportdezernat

Datum:

01.12.2016

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

08.12.2016

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 2017 in der vom Aufsichtsrat am 1. Dezember 2016 gebilligten Fassung zu beschließen.“

Sachverhalt:

Sämtliche Geschäftsanteile der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) 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.

Um eine Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG herbeizuführen, ist ein Anweisungsbeschluss erforderlich. Gemäß § 6 Ziffer 1 Buchst. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der Fassung vom 1. November 2016 wurde die Zuständigkeit hierfür für die Dauer der laufenden Wahlperiode auf den Finanz- und Personalausschuss übertragen.

Im Hinblick auf die Harmonisierung des europäischen Rechtsrahmens wurde das neue Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) am 7. Januar 2015 beschlossen. Dies führt vom Geschäftsjahr 2016 an zu kleineren Ausweisänderungen u. a. in der Gewinn- und Verlustrechnung, im Anhang und im Lagebericht. Insbesondere bedeutet dies, dass künftig fast alle Erlöse den Umsatzerlösen zuzuordnen sind und kaum noch Beträge unter den sonstigen betrieblichen Erlösen auszuweisen sind. Zusätzlich entfallen auch die außerordentlichen Erträge und Aufwendungen, die künftig im Betriebsergebnis auszuweisen sind.

Die Wirtschaftsplanung der BSVG für das Geschäftsjahr 2017 wird vom Aufsichtsrat am 1. Dezember 2016 beraten. Sollte der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung eine Zustimmung zum Wirtschaftsplan 2017 nicht empfehlen, wird ergänzend berichtet.

Basierend auf der Entwicklung der maßgeblichen Ergebnisfaktoren (Entwicklung der Umsatzerlöse sowie Personalaufwand) weist der Wirtschaftsplan 2017 der BSVG einen Ertrag aus Verlustübernahme von 19.913 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen und erhöht sich gegenüber dem Planwert des Vorjahres bzw. gegenüber der Prognose für 2016 um rd. 1.065 T€ bzw. 1.158 T€.

Maßgeblich für diese Ergebnisveränderungen sind insbesondere folgende Faktoren:

- Die im Rahmen der Konsolidierung für 2016 ermittelten Einsparungen durch Leistungsänderungen innerhalb Braunschweigs in den Jahren 2017 bis 2019 im Umfang von jährlich 600 T€ waren nicht durchsetzbar und konnten demzufolge auch nicht in der Planung berücksichtigt werden.
- Durch die Entscheidung, den derzeitigen Linienverlauf der Buslinie 426 nicht anzupassen, obwohl das Land die Finanzierungsvereinbarung zum 31. Dezember 2016 gekündigt hat, entstehen Ergebnisbelastungen im Umfang von 350 T€ im Jahr 2017 bzw. von rd. 400 T€ pro Jahr im Zeitraum 2018 bis 2020.

In die Planung nicht aufgenommen wurden:

- Mittel für das städtische Projekt „Stadtbahnerweiterung“, da derzeit erst die Folgekostenrechnungen erarbeitet werden, sodass noch keine Aussage zur Wirkung des Ausbaus auf die Unternehmensergebnisse der BSVG möglich ist. Eine Präsentation der Ergebnisse im Rahmen einer Gremienvorlage für den Aufsichtsrat der BSVG und für die städtischen Gremien ist erst für Anfang des nächsten Jahres vorgesehen.

Sollten nach Beschlussfassung des Rates zur Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzepts bereits im Wirtschaftsjahr 2017 Planungsmittel benötigt werden, könnten diese ohne eine Ausweitung des Wirtschaftsplans durch Umwidmung der im Jahr 2017 vorgesehenen Finanzierungsrate in Höhe von 145 T€ für die Maßnahme „Volkmarode Nord Neue Wendeschleife Moorhüttenweg“ (s. Ziffer 36 des Finanzplans) bereitgestellt werden. Bei einem Ratsbeschluss zur Realisierung einer Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode Nord würde der Neubau einer Wendeschleife dort entfallen können.

- mögliche Risiken auf die Ertragssituation der BSVG durch die von der Verbundgesellschaft Region Braunschweig GmbH (VRB) beabsichtigte Neuregelung der Einnahmenaufteilung auf der Basis vorzunehmender Fahrgasterhebungen. Die sich hieraus ergebenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf die BSVG sind derzeit noch nicht bezifferbar, stellen nach Einschätzung der Geschäftsführung aber ein nicht unerhebliches Risiko dar.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

		Ist 2015 - in T€ -	Plan 2016 - in T€ -	Prognose 2016 - in T€ -	Plan 2017 - in T€ -
1.	Umsatzerlöse	38.616	39.519	39.357	40.435
1a.	% zum Vorjahr / Ist bzw. Plan		+2,34 %	+1,92 % -0,41 %	+ 2,74 %
2.	sonstige betriebliche Erträge (incl. aktivierte Eigenleistungen)	1.628	1.322	1.828	1.516
3.	Materialaufwand	-14.728	-15.328	-15.160	-15.387
4.	Personalaufwand	-28.564	-28.776	-29.215	-30.228
5.	Abschreibungen	-9.495	-9.170	-9.080	-9.789
6.	sonst. betriebl. Aufwendungen*	-3.239	-2.739	-3.224	-3.120
7.	Betriebsergebnis (Summe 1 - 6)	-15.782	-15.172	-15.494	-16.573
8.	Zins/Finanzergebnis	-3.281	-3.580	-3.161	-3.244
9.	Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0	0	0
10.	Ergebnis nach Steuern (Summe 7 - 9)	-19.063	-18.752	-18.655	-19.817
11.	sonstige Steuern	-85	-96	-100	-96
12.	Jahresergebnis (Summe 10 - 11) (Verlustausgleich durch SBBG)	-19.148	-18.848	-18.755	-19.913

* incl. Außerordentliche Aufwendungen 2015 gem. BilRUG

Die Steigerung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahresplan um rd. 0,9 Mio. € bzw. gegenüber der Prognose 2016 von rd. 1,1 Mio. € basiert auf einer auch weiterhin positiv eingeschätzten Fahrgastnachfrage mit einer Steigerung um 300.000 Fahrgäste sowie der zum 1. Januar 2017 vorgesehenen Anpassungen des VRB-Verbundtarifs. Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung bzw. für die rabattierte Beförderung von Schülern bewegen sich mit 2.200 T€ bzw. 2.877 T€ in etwa konstant auf Vorjahresniveau. Werbeeinnahmen werden in Höhe von 803 T€ erwartet, hiervon entfällt ein Teilbetrag von 300 T€ auf die neu angebrachte Außenwerbung der Traminos.

Für die ehemalige Ausgleichsleistung des Landes nach § 45a PBefG zur Finanzierung der Fehlbeträge durch Ausgabe von preisrabattierten Wochen-, Monats- oder Jahreskarten im Linienverkehr an Schüler, Studenten und Auszubildende ist eine Neuregelung vorgesehen. Hierbei soll es ab dem Jahr 2017 zu einer Verlagerung der Aufgabe und ihrer Finanzierung von der Landesnahverkehrsgesellschaft u. a. auf die Ebene des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) kommen. Eine beihilferechtskonforme Regelung wird derzeit vom ZGB erst entwickelt. Daher ist in Abstimmung mit dem ZGB in der Planung 2017 der BSVG ein Ausgleich auf Basis des Vorjahres (2.877 T€) vorgesehen.

Die aktivierten Eigenleistungen, die auf eigenen Projektaufwendungen der Gesellschaft basieren, die dann auf die entsprechenden Projekte gebucht werden, zeigen eine relativ konstante Entwicklung im Finanzplanungszeitraum bis 2020.

Der Materialaufwand 2017 wird sich auf insgesamt 15.387 T€ belaufen und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (7.176 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (8.211 T€) zusammen. Erstere bestehen neben den Materialkosten insbesondere aus Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselskosten), hier ist im Finanzplanungszeitraum pro Jahr eine ganz leichte Steigerung der Beschaffungspreise berücksichtigt. Im Rahmen des bestehenden Sicherungsgeschäfts sind Aufwendungen für Dieselbeschaffungen im Umfang von 60 % des Bedarfs bis zum Jahr 2018 abgesichert.

Unter den bezogenen Leistungen (8.211 T€) werden Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge (3.142 T€) sowie Anmietverkehre (5.069 T€) veranschlagt. Die erste Position weist gegenüber der Prognose für das Jahr 2016 (2.834 T€) aufgrund der im Interesse der Kundenzufriedenheit vorgesehenen höheren Reinigungsleistungen eine Steigerung um rd. 11 % im Planjahr 2017 auf. Die Anmietung von Fahrleistungen bei der Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistungen zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt, reduziert sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um rd. 2,5 % auf 5.069 T€, zeigt aber im Finanzplanungszeitraum bis 2020 wieder einen leichten Anstieg.

Im Personalaufwand, der gegenüber der Prognose für das Jahr 2016 eine Steigerung von rd. 1 Mio. € ausweist, wurden die sich ergebenden Auswirkungen aus dem Stellenplan berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahl wird sich gegenüber dem Vorjahr (596 Mitarbeiter) um 11 auf 607 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) erhöhen. Während im Wirtschaftsjahr 2017 von Tarifsteigerungen in Höhe von 1,5 % ausgegangen wird, wurden für die Jahre 2018 – 2020 jeweils Steigerungen von 2 % zugrunde gelegt. Im Jahr 2017 ist letztmalig eine Auflösung aus Altersteilzeitrückstellungen enthalten.

Im Jahr 2017 werden für Abschreibungen 9.787 T€ geplant, im Finanzplanungszeitraum bis zum Jahr 2020 erhöhen sich diese kontinuierlich. Auf Basis der bereits in den Vorjahren realisierten Investitionsmaßnahmen führen insbesondere die im Finanzplan vorgesehenen Investitionen für die Bus- und Trambeschaffungen, die geplante Sanierung des Betriebshofs Lindenberg und die Gleissanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Wegenutzungsentgelt, Dienstleistungen und Sponsoring) wird mit 3.120 T€ gegenüber dem Vorjahr ein leicht rückläufiger Mittelbedarf erwartet.

Das Zins- und Finanzergebnis steht in direktem Zusammenhang mit den im Finanzplan enthaltenen Investitionen und berücksichtigt den entsprechenden Fremdkapitalbedarf. Als Planungsprämisse wurde für 2017 ein durchschnittlicher Aufnahmezins von 1,9 % p. a. zugrunde gelegt.

Die gegenüber dem Planwert 2016 im Wirtschaftsjahr 2017 vorgesehenen Ergebnisverbesserungen im Bereich der Umsatzerlöse, der sonstigen betrieblichen Erträge sowie im Zinsergebnis von insgesamt 1.447 T€ reichen insgesamt nicht aus, um die genannten Mehraufwendungen zu decken, sodass sich eine Verlustausweitung gegenüber dem Vorjahr von insgesamt 1.065 T€ ergibt.

Der **Finanzplan 2017** weist einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 29.477 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Aufgrund der erwarteten Zuschüsse von 15.747 T€ wird sich ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 13.730 T€ ergeben. Als Investitionsschwerpunkte 2017 sind zu nennen:

• Stadtbahnbeschaffungen	5.959 T€
• Omnibusbeschaffungen	3.786 T€
• Teilneubau/Sanierung Betriebshof Lindenberg	4.020 T€
• Gleisbauprojekt Helmstedter Str. West	2.532 T€
• Gleisbauprojekt Donaustraße: Münchenstraße bis Isarstraße	2.066 T€
• mobile Fahrausweisautomaten	950 T€

Der Wirtschaftsplan 2017 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

Anlage/n:
Wirtschaftsplan 2017 der BSVG



Wirtschaftsplan 2017

Braunschweiger Verkehrs-GmbH



Mittelfristige Unternehmensvorschau 2018 bis 2020

Inhaltsübersicht

<u>I. Erfolgsvorschau der Braunschweiger Verkehrs-GmbH</u>	Seite
1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl	3
2. Ergebnisdarstellung	3 – 5
3. Erfolgsplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH	6
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen	7 – 10
<u>II. Finanzvorschau</u>	
1. Investitionsvorhaben	11 – 13
2. Finanzierung	13
<u>III. Bilanzplan</u>	14

I. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl

1. Allgemeines

Die Verkehrs-GmbH konnte auch weiterhin das verbesserte Geschäftsergebnis seit Ende der Restrukturierung strukturell beibehalten und damit nachhaltig gute Gesamtergebnisse für die Stadt Braunschweig erarbeiten. Für 2016 wird das Ergebnis der Vorschau unterhalb des Geschäftsjahresabschlusses 2015 sowie des Wirtschaftsplanwertes für 2016 liegen.

Erneut sind zwei Kernbegründungen dafür einschlägig. Da ist zum einen die weiterhin sehr erfreuliche Steigerung in der Fahrgastnachfrage zu nennen, was der Erfüllung des Kernauftrages in einer möglichst umfänglichen und qualitativ hochwertigen Beförderung der Braunschweiger Bürger durch den ÖPNV entspricht. Weiter befand sich im Geschäftsjahr 2016 das nicht in der Preisfestschreibung befindliche Niveau des Dieselpreises auf ansteigendem aber dennoch vergleichbar geringem Stand.

Gegenläufig wirken natürlich die Investitionen, die zur Aufrechterhaltung und Fortentwicklung der Verkehrs-GmbH hin zu einem modernen und auch zukünftig leistungsfähig aufgestellten Unternehmen unumgänglich sind. Zu nennen sind exemplarisch die Investitionen in klimatisierte Stadtbahnfahrzeuge Tramino, die Gleisbaumaßnahmen an zentraler Stelle wie z. B. die Stobenstraße in 2016, die über die Abschreibungen aufwandserhöhend aber gleichzeitig auch unternehmenswertsteigernd wirken.

Auch in 2016 werden die Prozesse der Leistungserbringung, Planung und Betriebsvorbereitung unter Kosten- und Qualitätsaspekten analysiert und entsprechende Verbesserungen entwickelt und umgesetzt. Aufgrund der umgesetzten Restrukturierungsphase der Gesellschaft sind ohne Eingriffe in Qualität oder Leistungsumfang keine wesentlichen Kostenreduzierungen mehr zu erwirtschaften. Die sowohl aus Kundengesichtspunkten als auch politisch formulierten Qualitätsanforderungen für die zukünftige Ausprägung eines ÖPNV stehenden Anforderungen wirken eher aufwandssteigernd und werden voraussichtlich nicht voll ertragsseitig gegen zu finanzieren sein. Ebenso verhalten sich die Intentionen einer Verbundgründung und Aufgabenmehrungen im Verbundgebiet.

Für den Planzeitraum sind investive Leuchtturmprojekte wie die Sanierung des Busbetriebshofes Lindenberg, die Ablösung der letzten niederflurigen 7 Stadtbahnen durch moderne Trams sowie Infrastrukturprojekte wie die Sanierung der Gleisanlage Donaustraße, oder der umfängliche Umbau der Gleisanlage Helmstedter Straße Nord beinhaltet. Die verbundseitig beantragte Einführung einer Echtzeitfahrgastinformation ist ebenso wie Fahrscheinautomaten in den Stadtbahnen zentraler Bestandteil des vorliegenden Wirtschaftsplans.

Dieser Wirtschaftsplan ist erneut unter erwarteten Konsolidierungsbeiträgen der Gesellschaft hinsichtlich des städtischen Haushaltes aufgrund der bekannten Gewerbesteuererisiken entstanden. Parallel dazu sind Leistungsreduzierungen, z. B. Linieneinsparungen nach der deutlichen Reduzierung der Flüchtlingsbeförderung und den somit wegfallenden Landesmitteln, nicht enthalten. Generell wird die Verkehrs-GmbH diesen Wirtschaftsplan jedoch vorbehaltlich plankonformer Markt- und Energiepreisentwicklungen und eines stabilen Geschäftsprozess, wie mit der Stadtverwaltung einvernehmlich abgestimmt, umsetzen können.

Mangels Beschlusslage und verbindlicher Kostenstrukturen sind keinerlei Auswirkungen aus dem übergreifenden gesamtstädtischen Projekt „Stadtbahnerweiterung Braunschweig“ im Wirtschaftsplan bis 2020 enthalten. Im Falle einer Umsetzung werden investive Auswirkung in die Gleisinfrastuktur, Fahrzeuganzahl sowie aufwandseitige Effekte durch veränderte Fahreranzahl und Energieverbrauch etc. eintreten. Dieses Großprojekt soll Anfang 2017 nach Bürgerbefassung in den städtischen Gremien der Stadt beraten werden. Parallel erfolgt die fördergeberseitige Abstimmung mit Bund, Land und dem ZGB. In dem Zusammenhang werden auch die wirtschaftlichen Effekte, wie bundesweit gefordert, standardisiert, gesamtwirtschaftlich und gesondert konkret auf das Braunschweiger Projekt betriebswirtschaftlich explizit auf die Verkehrs-GmbH bezogen ermittelt. Auf Basis dieser Ergebnisse kann die Realisierungsentscheidung seitens der Stadt Braunschweig erfolgen und abhängig davon sind die konkreten monetären Wirkungen in den Wirtschaftsplan des Unternehmens einzustellen.

Ebenso sind keine ertragsseitigen Auswirkungen eines neuen Einnahmenaufteilungsverfahrens (EAV) berücksichtigt, das derzeit in der Verbundgesellschaft Region Braunschweig (VRB) entwickelt wird. Hintergrund sind Verträge zwischen dem ZGB und den im VRB beauftragten SPNV-Unternehmen, die verpflichtende Anreizsysteme beinhalten. Seitens der Verkehrsunternehmen werden in der Konsequenz eigen zu finanzierende Fahrgasterhebungen erforderlich. Der dafür entstehende Aufwand sowie etwaige Mindererträge aus dem EAV sind mangels Kenntnis nicht im vorliegenden Plan enthalten.

Signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse sind aufgrund der Kompensationsnotwendigkeit von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen ohne Leistungsreduzierungen oder Einschränkungen der Kundenerwartungen nicht mehr möglich.

Die Geschäftsführung geht derzeit weiter davon aus, dass die allgemeine Preissteigerung durch Ertragsanstiege und die weitere stringente Kostenkontrolle noch kompensiert werden kann. Moderate Energiepreisentwicklungen, angemessene Tarifabschlüsse, eine entsprechende Witterung, ein plankonformer Investitionsverlauf und ausbleibende nicht gegenfinanzierte Forderungen von jedwedem Dritten sind dafür Voraussetzungen.

Die Verkehrs-GmbH verfügt nach der angestregten Restrukturierung und permanenten 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 rd. 68 %, die ohne die vergleichbar in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten im Tarif erreicht werden.

Die sonstigen Planansätze sind mit dem Kenntnisstand Oktober 2016 getroffen und unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten Einflussfaktoren erstellt worden.

Personalbilanz Verkehrs-GmbH:

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Busfahrer/innen *

Straßenbahnfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **

Braunschweiger Verkehrs-GmbH - Gesamt

	2016 Vorschau	2017 Plan	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan
Busfahrer/innen *	241	244	244	244	244
Straßenbahnfahrer/innen	139	139	139	139	139
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	380	383	383	383	383
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	217	224	222	226	222
Braunschweiger Verkehrs-GmbH - Gesamt	597	607	605	609	605

* Die Fahreranzahl Bus ist trotz weggefallender vertraglicher Regelung mit dem Land mit der Fortführung der Linie 426 dargestellt.

** von denen im Umfang von rd. 7 Personalen Fahr- und SIFA-Dienste geleistet werden, inkl. Azubis ab 2017

2. Ergebnis

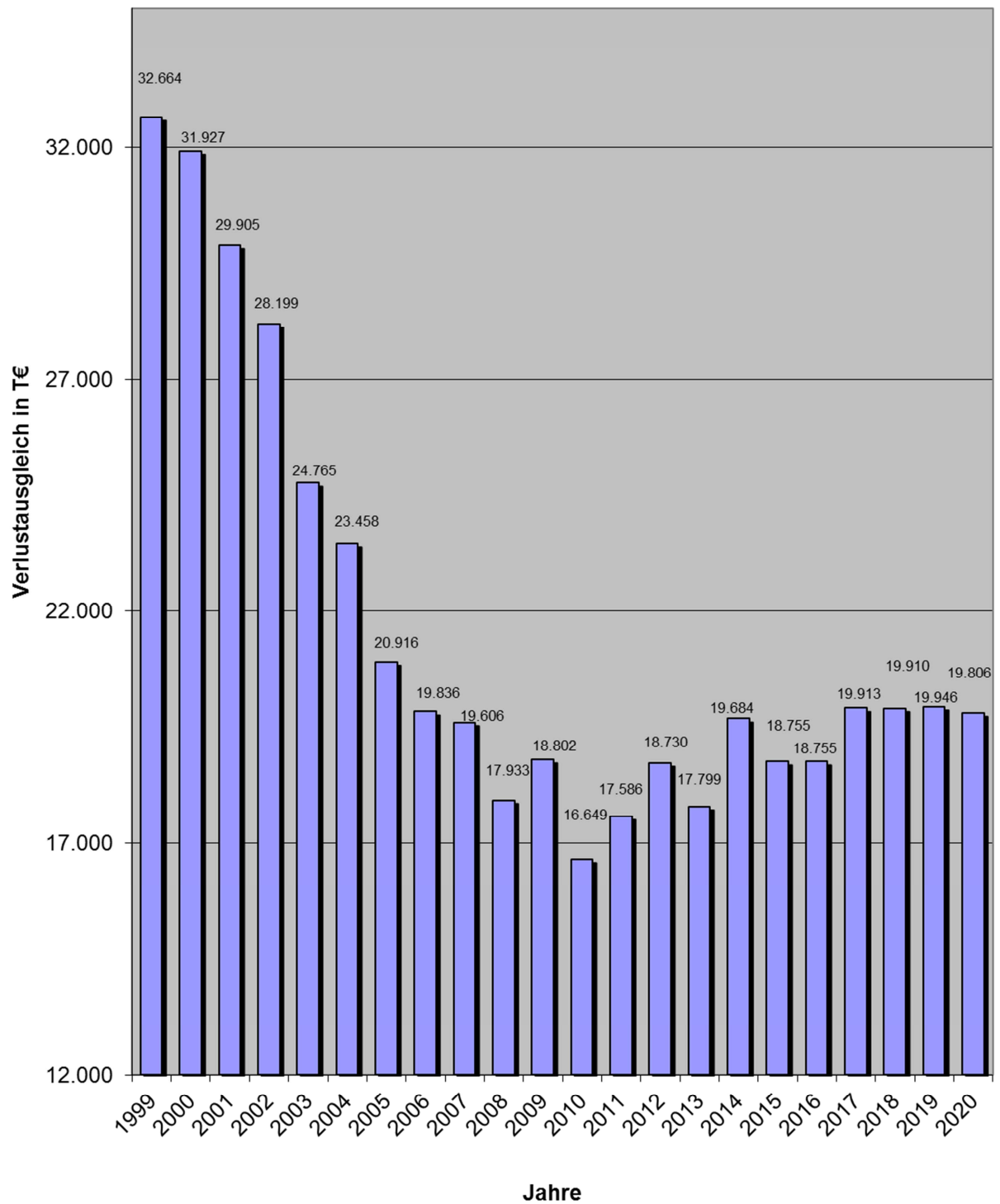
Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse :

Verlustübernahme

	2016 Vorschau	2017 Plan	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan
Verlustübernahme	18.755	19.913	19.910	19.946	19.806

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 2017 - 2020 und Vorschau 2016

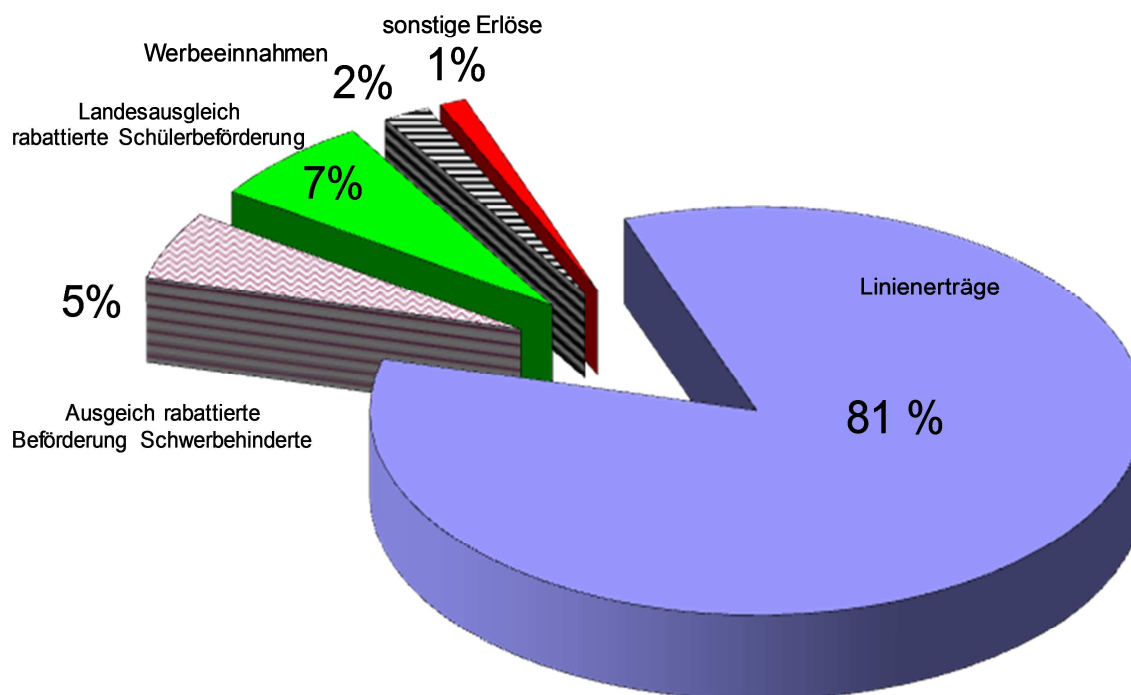
	2016 Vorschau	2017 Plan	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan
1. Umsatzerlöse	39.357	40.435	41.550	42.698	43.697
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	712	718	714	700	656
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.115	799	808	817	826
	41.184	41.952	43.072	44.215	45.179
4. Materialaufwand					
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-7.126	-7.176	-7.385 ▼	-7.574	-7.641
b) Bezogene Leistungen	-8.034	-8.211	-8.354 ▼	-8.437	-8.595
<i>davon Anmietung</i>	-5.200	-5.069	-5.172	-5.278	-5.408
5. Personalaufwand	-29.215	-30.228	-30.467	-30.849	-31.038
a) davon Löhne und Gehälter	-23.051	-23.850	-23.881	-24.340	-24.489
b) davon Soziale Abgaben / Altersversorgung	-6.164	-6.378	-6.386	-6.509	-6.549
6. Abschreibung auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-9.080	-9.789	-10.166 ▼	-10.562	-10.859
<i>davon geplante Neuinvestitionen</i>	-	-1.178	-2.073	-2.915	-3.909
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.224	-3.120	-3.130	-3.132	-3.085
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	231	95	95	95	95
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.392	-3.339	-3.478	-3.603	-3.762
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-18.655	-19.817	-19.812	-19.847	-19.706
11. Sonstige Steuern / Aufwendungen	-100	-96	-98	-99	-100
12. Erträge aus Verlustübernahme	18.755	19.913	19.910	19.946	19.806
13. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0

5. Erläuterungen zu den Erträgen und Aufwendungen

Zu 1. Umsatzerlöse

	2016 T€ Vorschau	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan
1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung	33.108	34.086	35.134	36.248	37.278
1.2 Ausgleichszahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch	2.200	2.200	2.200	2.233	2.266
1.3 Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Straßenpersonenverkehr § 45a PBefG	2.877	2.877	2.877	2.877	2.877
1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung	787	803	819	835	852
1.5 Sonstige Umsatzerlöse	385	469	520	505	424
	39.357	40.435	41.550	42.698	43.697

mittlere Erlösstruktur bis 2020



zu 1. Erlöse aus der Fahrgastbeförderung

Die Verkehrs-GmbH konzentriert sich auch weiterhin auf die mit der Fahrgastbeförderung größte und wichtigste Einnahmequelle und Kundengruppe. Primärziel ist somit ein qualitativ hochwertiges, modernes ÖPNV-Angebot bereit zu stellen, um Kunden zu binden und viele Neukunden zu gewinnen. Eine attraktive und zukunftsgerichtete Infrastruktur, ein zum benannten Teilziel passender Fahrzeugpark sowie gut ausgebildete und kundenorientierte Mitarbeiter sieht das Unternehmen als Voraussetzung für gute Geschäftsergebniszahlen samt einer Fortführung der erfolgreichen Entwicklung.

Die Kernerlöse und damit gute Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen sehr gut ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt. Fahrtarifanpassungen mit Augenmaß und der Fokus auf die jeweilige Kernkundschaft im VRB sind ein Fundament der positiven Erlösentwicklung. Stärker als die Preismaßnahmen wirkt die kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen. Daher plant die Verkehrs-GmbH auch zukünftig z. B. mit der Abozentrale, der Unterstützung im Projekt Echtzeit und der EFA einen engagierten Beitrag im VRB zu leisten, um diese positive Entwicklung verbundweit ermöglichen zu können. Dies ist ein Baustein der Gesellschaft, um auch zukünftig die engagierten wirtschaftlichen Zielvorstellungen erreichen zu können. Ertragsrisiken, von derzeit nicht kalkulierbarem Ausmaß, bestehen aus Wirkungen eines zukünftigen reformierten Einnahmeaufteilungsverfahrens im Verbund. Zudem würden derzeit politisch diskutierte Veränderungen bei der Fahrpreisstruktur von Schülerverkehren und Ticketarten wie dem BS-Mobil ertragssenkend wirken.

Erneut wird 2016 nach derzeitiger Einschätzung das bereits hohe Niveau der beförderten Kundenanzahl der Vorjahre leicht gesteigert werden können. Ebenfalls ist dieses nicht auf eine Witterung zurück zu führen, da das Geschäftsjahr 2016 einen kurzen, recht trockenen und milden Winter verzeichnete. Einzig im späten Frühjahr gab es vergleichsweise viele Regentage bei milden Temperaturen. In der Zusammenfassung sind somit die Nachfrageentwicklungen nach Wertung der Gesellschaft auf die gelungene Abwicklung und Kommunikation von Baumaßnahmen, der Inbetriebnahme des klimatisierten, modernen Stadtbahnfahrzeugs Traminos, zukunftsgerichteter Engagements wie das Elektobusprojekt „emil“ zurückzuführen. Darüber praktiziert die Gesellschaft ein nachhaltiges, ökologisches Engagement. So führen der stringente Ausbau des Onlineshops, die Weiterentwicklung der Fahrplan-App und auch das Projekt Echtzeit zu einem Alleinstellungsmerkmal, welches von den Kunden gut angenommen wird. Zudem wurde das Leistungsangebot in guter Qualität umgesetzt. Der stetig verbesserte Unternehmensauftritt wird durch einen steigenden Kundenzuspruch honoriert.

Im Planungszeitraum 2017 ff wird von einer optimistischen Einnahmeentwicklung von im Schnitt rd. 3 % ausgegangen.

Durch die vertraglichen Regularien innerhalb der geschlossenen Verträge zwischen dem Zweckverband Großraum Braunschweig und den SPNV-Unternehmen sowie der Umsetzungsbeschlüsse zur Entwicklung eines Verkehrsverbundes sind für die Verkehrs-GmbH nicht vermeidbare Risiken auf die zukünftige Einnahmehöhe entstanden.

In 2017 ist in der Folge der seit 1997 bestehende Einnahmeaufteilungsvertrag umfänglich zu reformieren. Hierbei sind durch die VRB-Unternehmen die vollen Eigenkosten zu tragen, die Ertragsabflüsse vom Unternehmen zur Folge haben können. In der beigefügten Wirtschaftsplanung 2016 ff sind diese sich einstellenden Ertragsrisiken aber mangels Berechenbarkeit ebenso wie etwaige Erhebungskosten unberücksichtigt.

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

Die im Jahre 2015 erhobenen Zählergebnisse zeigen eine leichte Verbesserung gegenüber den Werten aus 2013 auf. Derzeit gibt es noch Abstimmungsbedarf aus einer umsatzsteuerlichen Frage, die die Ausgleichshöhe der Jahre 2015 ff jedoch nicht beeinträchtigt.

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

Die Landesregierung hat das bisherige vertragsbasierte Ausgleichsverfahren zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG aus beihilferechtlichen Erwägungen reformiert.

Mittlerweile wurde das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz geändert. In der Folge werden die Landesmittel in Teilen an den ZGB übertragen. Dieser muss in der Folge die Verteilung an die in seinem Verantwortungsbereich agierenden Verkehrsunternehmen umsetzen. Zur Verteilung ab 01.01.2017 fand ein erster Abstimmungstermin statt. Voraussichtlich wird zeitbegründet zunächst einmal pauschal ausgeglichen und nach Vorliegen eines Verfahrens spitz abgerechnet. Die finanziellen Folgen sind daher noch nicht abschließend darstellbar, finanzielle Verwerfungen sollen allerdings vermieden bzw. mindestens abgedeckt werden.

Aktivierte Eigenleistung

Die Eigenleistungen in Projekten werden durch die erforderlichen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen im Planungszeitraum zum Berichtsjahr 2016 nicht wesentlich ansteigen.

Zu 4.

Materialaufwand

a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Materialkosten
Kosten für Energie und Wasser
Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb
Treibstoffkosten

b) Bezogene Leistungen Fremdleistungen

Anmietung von Fahrleistungen

Materialaufwand - Gesamt

2016 T€ Vorschau	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan
2.302	2.437	2.565	2.605	2.564
502	512	522	532	548
1.380	1.326	1.353	1.380	1.407
2.942	2.901	2.945	3.057	3.122
7.126	7.176	7.385	7.574	7.641
2.834	3.142	3.182	3.159	3.187
5.200	5.069	5.172	5.278	5.408
8.034	8.211	8.354	8.437	8.595
15.160	15.387	15.739	16.011	16.236

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 Lieferanten erfolgt. Dieses reduziert die kursbedingten Rohstoffpreisschwankungen. Für 2017 konnten zum Vorjahr vergleichbar gute Konditionen erwirtschaftet werden, das mittelfristige Konditionsniveau ist an der Börse derzeit sogar noch besser. Der Gesamtenergiepreis wird durch die Neufestlegung der EEG-Umlagebestandteile bei den Energiesteuern belastet.

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. Es erfolgte eine Preisnormalisierung zu April und September 2016.

Bestandteil des Materialaufwandes für die Gesamtplanung ab 2017 sind die für den beschlossenen Nachtverkehr zusätzlichen Energie- und Wartungsaufwendungen. Der Nachtverkehr wird nach politischer Beschlussfassung marginal reduziert fortgeführt.

b) Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung aus Instandhaltung sowie der Fahrzeuginnenreinigung Stadtbahn, Bus gezeigt.

Hier musste aufgrund der deutlichen Kundenhinweise als auch zur dauerhaft angemessenen Pflege des Anlagevermögens die Fahrzeuginnenreinigung etwas verbessert werden. Gleichzeitig war ein Anstieg des Preisniveaus nach Ausschreibung zu verzeichnen.

Anmietung von Fahrleistungen

Der zentrale Subunternehmer der Verkehrs-GmbH ist das Schwesterunternehmen Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistung zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt. Die Subunternehmerleistung wurde im Planungszeitraum zunächst konstant dargestellt.

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.

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.

Im Wirtschaftsplan sind keine Umsetzungen der ehemaligen RegioStadtBahn enthalten. Ebenso wenig sind mangels konkreter Kenntnis über die Kostenhöhe und Umsetzungstermin monetäre Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung gemeinsam mit dem ZGB und der Verkehrs-GmbH projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt Planungsbestandteil. Hingegen sind die notwendigen Bestandsbaumaßnahmen, die aus technischen Erwägungen der Verkehrs-GmbH sehr zeitnah zu sanieren sind, um einen regulären Betrieb zu ermöglichen, in dem Plan aufgenommen. Der Neubau einer Stadtbahnwendeschleife mit Busanbindung in Volkmarode ist aus diesem Grund derzeit im Wirtschaftsplan enthalten und wäre bei Realisierungsentcheid einer Streckenverlängerung Volkmarode-Nord zu aktualisieren.

Zudem ist eine Pönalezahlung Stadtbahn anschaffungswertmindernd eingebracht.

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 soll im Planungszeitraum weiter reduziert werden.

Zu 9) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen resultieren aus dem um die Investitionsfördermittel 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 neben dem guten Zinsniveau die derzeit am Markt umsetzbare Möglichkeit ohne den Einsatz von Zinsswaps nahezu fristenkongruenten Kreditvergaben zu Laufzeiten von 20 Jahren tätigen zu können.

Zu 12) Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2016 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rd. 18,76 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.

Finanzplan Verkehrs-GmbH

Investitionsvorhaben

	T€ 2016 Vorschau	T€ 2017 Plan	T€ 2018 Plan	T€ 2019 Plan	T€ 2020 Plan
1 Fahrausweisautomaten, mobil	0	950	600	950	0
2 Tramino 18 Neufahrzeuge Tram	6.525	499	0	0	0
3 Neufahrzeuge Stadtbahn Lieferung ab 2018	0	5.460	3.640	2.730	6.370
4 Fahrzeugsteuerung Tram Bj. 1995	0	388	146	150	0
5 Modernisierung Tram Bj. 1995	0	120	120	120	120
6 Modernisierung Tram BJ. 2007	0	120	120	120	120
7 Blindenleitsystem - App	0	310	150	0	0
8 Förderprojekt Echtzeit Digitalfunk	0	448	828	1174	0
9 Förderprojekt Echtzeit -TFT in Strassenbahn	164	71	733	233	0
10 Förderprojekt Echtzeit - TFT in Bus	557	778	109	291	0
11 Förderprojekt Echtzeit - DFI in Stadtgebiet	0	311	931	931	931
12 DFI in Stadtgebiet Anteil v. Stadt BS	0	272	818	818	818
13 Gelenkornibusse	1.802	2.496	630	630	2.835
14 Standardornibusse	422	1.290	2.795	2.795	1.290
15 Ersatzbeschaffung Entwerter	63	73	65	65	65
16 Fahrgastzählsystem	107	189	0	0	0
17 Primove: 2 E-Glenkbusse	0	546	0	0	0
18 Betriebshof Lindenberg - Teil-Neubau/Sanierung	680	4.020	7.000	7.400	4.400
Gleisbauprojekte					
19 Sanierung Stromversorgung / Gleichrichterunterwerke	583	900	700	580	665
20 Wendeschleifen + Umsteigeanlagen	45	202	80	70	70
21 Aufschweißungen - Gleissanierung	150	200	220	120	120
22 Stöckheim (Rechtsstreit Ende)	30	500	0	0	0
23 Kurt-Schumacher-Straße 2. Bauabschnitt	80	273	0	0	0
24 Wendenstraße	190	90	0	0	0
25 Gifhorner Str. : Nordhoffstr. - Rüsterweg	230	65	0	0	0
26 Donaustasse: Münchenstrasse - Isarstrasse	71	2.066	348	0	0
27 Leonhardplatz: 2. Ausbaustufe	670	176	0	0	0
28 Hagenmarkt Interimsmaßnahme - inkl. elastische Lagerung	230	35	0	0	0
29 Gleisbauprojekt Stobenstraße	2.350	583	0	0	0
30 Helmstedter Str. West: Johanniskirche - Hauptgüterbahnhof	350	2.532	1.975	519	0
31 Bohlweg Nord: Ausbesserung Steinweg - Hagenmarkt	30	30	1.042	0	0
32 Hagenmarkt Entüchtigung Maßnahme aus 2015	0	0	300	65	0
33 Berliner Strasse: Kurzekampstrasse - Querumer Strasse	0	41	903	400	0
34 Berliner Strasse: Querung Petzvalstrasse + Moorhüttenweg	0	0	299	0	0
35 Erweiterung Stadtbahnwerkstattfläche im Süden FB 2a	0	100	100	0	0
36 Volkmarode Nord Neue WS Moorhüttenweg	0	145	2.370	462	0
37 Brückenbauwerk A39 - Landesbaumaßnahme Brücke A 39	10	10	100	1.600	1.083
38 Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Strasse Süd	0	0	45	357	0
39 Wendeschleife Ottenroder Straße	0	0	53	912	0
40 Georg-Eckert-Straße	0	0	3	1.873	0
41 Gleisbau und eingleisige Strecken	0	0	0	365	378
42 Wendeschleife Radeklint	0	0	0	60	1.191
43 Umbau / Sanierung Schienenpflögewagen	429	305	10	5	0
44 Verschiedene Investitionsvorhaben, mit Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten < 250 T€	2.002	2.591	1.023	1.228	2.353
Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH gesamt	17.769	29.185	28.256	27.023	22.809
Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)		292	565	811	912
Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH	17.769	29.477	28.821	27.833	23.722
Netto-Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH abzgl. Zuschüsse	11.530	13.730	15.252	14.215	12.779

Wesentlicher Einzelinvestitionsgegenstand im Planungszeitraum ist die Sanierung des Busbetriebshofes am Lindenberg sowie die Anschaffung von sieben Stadtbahneufahrzeugen, die je mit einer 50%-igen Förderung im Plan berücksichtigt wurden. Entsprechende Förderanträge wurde beim Land Niedersachsen gestellt und bezogen auf die Stadtbahnen sogar bereits durch Zuwendungsbescheid des Landes Niedersachsen positiv beschieden.

Diese beiden Projekte entfalten nachhaltig positive Effekte. Durch die 7 neuen Stadtbahnen werden auch in der Sparte Tram durch die vollständige Niederflrigkeit sowie den Anstieg der Fahrzeugquote mit Klimatisierung ein hoher Mehrnutzen für die Kunden erreicht. Zudem wird eine Erweiterungsoption mit ausgeschrieben, um bei einem heute noch unbekannten Mehrbedarf aus dem Stadtbahnerweiterungskonzept handlungsfähig zu sein. Mit dem sanierten Busbetriebshof wäre die Verkehrs-GmbH bei zwei komplett sanierten bzw. neu erstellten Betriebshöfen für die Zukunft langfristig bestens aufgestellt.

Die Verkehrs-GmbH hat Förderanträge bei den weiteren Maßnahmen wie Donaustraße ebenfalls beim Land gestellt und plant diese über das niedersächsische Konjunkturförderprogramm zu co-finanzieren. Die 2015 durch das Land Niedersachsen beschlossene Möglichkeit zur Busförderung wird ebenso in eine verstetigte Busbeschaffung bei leichter Verbesserung des Durchschnittsalters überführt.

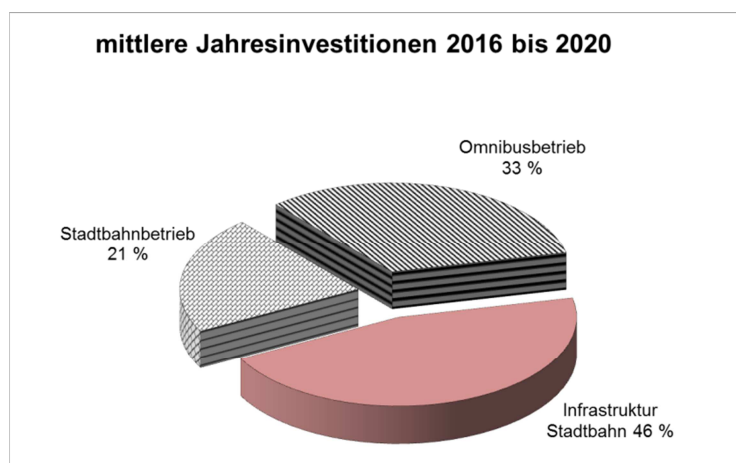
Ein weiteres Großbauprojekt ist die mit der Stadt Braunschweig und der SBBG kombinierte Maßnahme an der Helmstedter Straße, die auch aufgrund der umfangreichen Kanalarbeiten über zwei Bausaisons läuft.

Die 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 werden die abschließenden Projektergebnisse erarbeitet und dem Rat der Stadt Braunschweig sowie den Bürgern Anfang 2017 präsentiert. Im Wirtschaftsplan sind in der Konsequenz keine Finanzmittel für Stadtbahnerweiterungsmaßnahmen aus diesem Projektzusammenhang dargestellt. Jedoch sind zwei dringend erforderliche Maßnahmen eingebracht, sollte das Stadtbahnerweiterungsprojekt an diesen Stellen nicht (zeitnah) umsetzbar sein. Hierbei handelt es sich um die abgängigen Wendeschleifen Grenzweg/Volkmarode und Radeklint. Gleisbautechnisch sehr dringend sanierungsbedürftig ist auch der Abschnitt Bohlweg Nord, der aber von der RSB, dem Stadtbahnausbau und stadtgestalterischer Überlegungen abhängig ist.

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

Struktur der mittleren Gesamtinvestitionen

		im Mittel bis 2020 in T€	Anteilig in v.H.
Stadtbahnbetrieb	(i.W. Umrüstung u. Neubeschaffung von Stadtbahnen)	5.374	21%
Omnibusbetrieb	(i.W. Busbeschaffung, Betriebshof Lindenberg, Rest E-Bus)	8.206	33%
Infrastruktur Stadtbahn	(Bau Stadtbahnprojekte, Gleiserneuerung, Betriebshof, Planung, Echtzeit)	11.429	46%
Investitionen im Mittel gesamt (Preisstand 2016)		25.008	



2. Finanzierung

Mittelherkunft

1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen
und immaterielle Vermögensgegenstände
- Cash flow
5. **Kapitalzuschüsse Bund, Land**
6. Fremdmittelaufnahme am Kapitalmarkt *

Gesamte Mittelherkunft

Mittelverwendung

1. Finanzbedarf Investitionen
2. Tilgung von Fremdmitteln

Gesamte Mittelverwendung

	2016 T€ Vorschau	2017 T€ Plan	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	18.755	19.914	19.932	19.968	19.828
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-18.755	-19.914	-19.932	-19.968	-19.828
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-9.080	-9.789	-10.166	-10.562	-10.859
Cash flow	-9.080	-9.789	-10.166	-10.562	-10.859
5. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-6.239	-15.747	-13.569	-13.618	-10.943
6. Fremdmittelaufnahme am Kapitalmarkt *	-11.000	-12.800	-13.700	-11.500	-9.400
Gesamte Mittelherkunft	-26.319	-38.336	-37.435	-35.680	-31.202
1. Finanzbedarf Investitionen	17.769	29.477	28.821	27.833	23.722
2. Tilgung von Fremdmitteln	8.700	8.800	8.700	7.800	7.500
Gesamte Mittelverwendung	26.469	38.277	37.521	35.633	31.222

* 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 Aufnahmevermögen beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch Projekte aus der Vergangenheit.

Bilanzplanung 2017- 2020 und Vorschau 2016
Braunschweiger Verkehrs-GmbH

	Vorschau T€ 31.12.16	Plan T€ 31.12.17	Plan T€ 31.12.18	Plan T€ 31.12.19	Plan T€ 31.12.20
Aktiva					
A. Anlagevermögen	121.053	124.986	130.064	133.712	135.632
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	64	44	26	16	14
II. Sachanlagen	120.951	124.912	130.016	133.679	135.601
III. Finanzanlagen	38	30	22	17	17
B. Umlaufvermögen	4.545	13.450	13.450	13.450	13.450
I. Vorräte	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	1.045	9.950	9.950	9.950	9.950
III. Kassenbestand, Guthaben bei	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten	50	50	50	50	50
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	125.648	138.486	143.564	147.212	149.132

Passiva					
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreizsystem)	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	5.885	5.680	5.714	5.739	5.748
C. Verbindlichkeiten	109.190	112.828	117.872	121.495	123.406
D. Rechnungsabgrenzungsposten	400	400	400	400	400
Summe Passiva (Bilanzsumme)	135.053	138.486	143.564	147.212	149.132

Bilanzkennzahlen:

Eigenkapitalquote: EK/Bilanzsumme	0,16	0,14	0,14	0,13	0,13
Fremdkapitalquote: FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,92	0,86	0,86	0,86	0,87
Verschuldungsquote: FK/EK	5,88	6,05	6,31	6,50	6,60
Anlagendeckungsgrad I EK/AV	0,16	0,16	0,15	0,15	0,14

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 verteuert, was bei Möglichkeit durch die Einholung von kommunalen Bürgschaften nicht durch einen Aufwandssteigerung durch Zinskostenanstieg führt.

Neben den reinen Kennzahlen sind bei einer Bewertung der finanziellen Situation eines Unternehmens zusätzlich 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.