

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Wirtschaftsplan 2018***Organisationseinheit:*

DEZERNAT VII - Finanzen, Stadtgrün und Sportdezernat

Datum:

22.11.2017

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

30.11.2017

Status

Ö

Beschluss:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2018 in der vom Aufsichtsrat am 23. November 2017 gebilligten Fassung zu beschließen.
2. Im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2019 wird für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2018 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen erteilt:
 - Unterwerke Hamburger-Straße
 - Sanierung Gleisanlagen Georg-Eckert-Straße in Verbindung mit der Sanierung der Oberflächen im Gleisdreieck Georg-Eckert-Straße/Bohlweg
 - Sanierung Gleisanlagen/Neuordnung Bahnhof Glesmarode
 - Sanierung Gleisanlagen Berliner Straße
 - Brückenbauwerk A39 und HEH in Abhängigkeit von der Maßnahme des Landes
 - Busbestellungen 2019“

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.

Die Wirtschaftsplanung der BSVG für das Geschäftsjahr 2018 wird vom Aufsichtsrat am 23. November 2017 beraten. Sollte der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung eine Zustimmung zum Wirtschaftsplan 2018 nicht empfehlen, wird ergänzend berichtet.

Basierend auf der Entwicklung der maßgeblichen Ergebnisfaktoren (Entwicklung der Umsatzerlöse sowie Personalaufwand) weist der Wirtschaftsplan 2018 der BSVG einen Ertrag aus Verlustübernahme von 22.054 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen und erhöht sich sowohl gegenüber dem Planwert des Vorjahres bzw. gegenüber der Prognose für 2017 um rd. 2,2 Mio. €.

Maßgeblich für diese Ergebnisveränderungen sind insbesondere folgende Faktoren:

- Um den ÖPNV attraktiver zu machen, hat der Rat der Stadt Braunschweig am 26. September 2017 Angebotsverbesserungen in den Tagesrandzeiten im lokalen Stadtbahn- und Busverkehr beschlossen. Einzelheiten hierzu ergeben sich aus der Drucks.-Nr.: 17-05279. Die hieraus resultierenden Mehraufwendungen für die BSVG betragen rd. 810 T€ ab dem Wirtschaftsjahr 2018.
- Zudem sollte nach dem Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt Braunschweig zum Stadtbahnauskonzept vom 21. Februar 2017 (Drucks.-Nr.: 17-03594) als Vorstufe zum Zielnetz 2030 (sog. Mitfall) das bestehende ÖPNV-Angebot weiterentwickelt und Maßnahmen des sog. „Ohnefalls“ zeitnah umgesetzt werden. In diesem Rahmen erfolgten Anpassungen der Linienführung der Linie 413 zur Bedienung des Gewerbegebietes „Rüningen Süd“ (Drucks.-Nr. 17-05407) sowie eine Aufwertung der Buslinie 442 durch eine neue Linienführung (Drucks.-Nr. 17-05408). Diese beiden Maßnahmen führen im Jahr 2018 zu Mehrbelastungen von rd. 260 T€.
- Weitere Maßnahmen des Ohne-Falls sollen nach derzeitiger Planung im Oktober 2018 umgesetzt werden und sind in der mittelfristigen Finanzplanung des Unternehmens mit einem Betrag von rd. 1,7 Mio. € in den Jahren 2019ff bereits berücksichtigt.
- Der Rat der Stadt hat am 13. September 2016 die Ausweitung der Nutzungszeit des Braunschweig-Mobil-Tickets ab dem 1. Januar 2017 zunächst probeweise für ein Jahr von zuvor 9.00 Uhr auf 8.30 Uhr beschlossen. Aufgrund des noch ausstehenden Folgebeschlusses des Rates wurden vorsichtshalber rd. 60 T€ pro Jahr ab dem Jahr 2018 in die Planung aufgenommen.
- Ergebnisbelastungen ergeben sich zudem durch einen Anstieg der Personalkosten gegenüber der Vorjahresplanung um rd. 2,5 Mio. €, der neben dem relevanten Anstieg der Fahrleistungen durch die Angebotsverbesserungen von rd. 4 % auch Tarifsteigerungen und einen Personalmehrbedarf für Projekte berücksichtigt. Gegenläufig wirkt die in der Planung enthaltene Steigerung der Erträge um rd. 1,8 Mio. € gegenüber dem Jahr 2017. Auf der Ertragsseite wurde die zum 1. Januar 2018 vorgesehene Tarifierhöhung, von der der Stadttarif ausgenommen wurde, mit einer Einnahmesteigerung von rd. 2,5 % geplant. Hierbei wurde von einer gegenüber den Vorjahren in etwa konstanten Fahrgastzahl von 40 Millionen ausgegangen.
- Mögliche Risiken auf die Ertragssituation der BSVG bestehen durch die von der Verbundgesellschaft Region Braunschweig GmbH (VRB) beabsichtigte Neuregelung der Einnahmenaufteilung (EAV) auf Basis vorzunehmender Fahrgasterhebungen. Derzeit besteht ein Moratorium mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig, nach dem

der Bestand des derzeitigen EAV zunächst bis zum Jahr 2019 gesichert ist. Ab dem Jahr 2020 wurden die sich aus einer erwarteten Neuregelung ergebenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf die BSVG ab dem Jahr 2020 als Schätzbetrag in die Planung eingearbeitet.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

		Ist 2016 - in T€ -	Plan 2017 - in T€ -	Prognose 2017 - in T€ -	Plan 2018 - in T€ -
1.	Umsatzerlöse	40.620	40.435	40.962	41.880
1a.	% zum Vorjahr / Ist bzw. Plan		-0,46 %	+0,84 % +1,30 %	+ 2,24 %
2.	sonstige betriebliche Erträge (incl. aktivierte Eigenleistungen)	1.070	1.516	1.733	1.845
3.	Materialaufwand	-15.713	-15.387	-15.794	-16.578
4.	Personalaufwand	-28.967	-30.228	-30.515	-32.737
5.	Abschreibungen	-9.347	-9.789	-9.856	-10.142
6.	sonst. betriebl. Aufwendungen	-3.127	-3.120	-3.080	-2.958
7.	Betriebsergebnis (Summe 1 - 6)	-15.464	-16.573	-16.550	-18.690
8.	Zins/Finanzergebnis	-3.091	-3.244	-3.241	-3.256
9.	Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0	0	0
10.	Ergebnis nach Steuern (Summe 7 - 9)	-18.555	-19.817	-19.791	-21.946
11.	sonstige Steuern	-92	-96	-112	-108
12.	Jahresergebnis (Summe 10 - 11)	-18.647	-19.913	-19.903	-22.054
	(Verlustrausgleich durch SBBG)				

Die Steigerung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahresplan um rd. 1.445 T€ bzw. gegenüber der Prognose 2017 von rd. 918 T€ ergibt sich unter Zugrundelegung konstanter Fahrgastzahlen auf Basis des Jahres 2016 im Wesentlichen aus der zum 1. Januar 2018 vorgesehenen Anpassung der Ticketpreise durch die Verbundgesellschaft Region Braunschweig. Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung bewegen sich mit 2.250 T€ in etwa konstant auf Vorjahresniveau.

Die bisher vertragsbasierte 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 (Schülerverkehre) wurde in den § 7a und 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes aus beihilfe-rechtlichen Erwägungen heraus neu geregelt. In diesem Zuge erfolgte auch eine Verlagerung der Aufgabe und ihrer Finanzierung von der Landesnahverkehrsgesellschaft auf die Ebene des Regionalverbandes Großraum Braunschweig (RV). Eine finale Abstimmung zwischen dem RV und den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf eine gerechte, verwerfungsfreie und rechtskonforme Lösung konnte jedoch noch nicht herbeigeführt werden, sodass in Abstimmung mit dem RV zunächst die bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.877 T€ in der Planung fortgeschrieben wurden.

Werbeeinnahmen werden in Höhe von 835 T€ erwartet, diese beinhalten auch die Außenwerbung auf den Fahrzeugen.

Die aktivierten Eigenleistungen, die auf eigenen Projektaufwendungen der Gesellschaft basieren, zeigen eine relativ konstante Entwicklung im Finanzplanungszeitraum bis 2021.

Der Materialaufwand 2018 wird sich auf insgesamt 16.578 T€ belaufen und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (8.162 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (8.416 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselpreise). Hier sind im Finanzplanungszeitraum neben einer Erhöhung der Dieselpreise (+ 1,5 %) auch die Aufwandssteigerungen durch die genannten Angebotsverbesserungen berücksichtigt. Im Rahmen eines bestehenden Sicherungsgeschäfts sind Aufwendungen für Dieselpeschaffungen im Umfang von 60 % des Bedarfs bis zum Jahr 2018 abgesichert.

Unter den bezogenen Leistungen (8.416 T€) werden Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (3.067 T€) sowie Anmietverkehre (5.349 T€) veranschlagt. Die Ansätze der bezogenen Leistungen für das Wirtschaftsjahr 2018 liegen in etwa auf dem Stand der Prognose 2017 (8.401 T€). Die Anmietung von Fahrleistungen bei der Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistungen über einen Haustarifvertrag erbringt, reduziert sich gegenüber der Vorjahresprognose geringfügig um rd. 0,6 % auf 5.349 T€, zeigt aber im Finanzplanungszeitraum bis 2021 einen leichten Anstieg.

Im Personalaufwand, der gegenüber der Prognose für das Jahr 2017 eine Steigerung von rd. 2,22 Mio. € ausweist, wurden die sich aus dem Leistungsaufwuchs zum 15. Dezember 2017 im Verkehrsangebot ergebenden Auswirkungen auf den Stellenplan berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahl wird sich auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber dem Vorjahr (614 Mitarbeiter) um 13 auf 627 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) erhöhen. Weitere geplante Angebotsverbesserungen wurden auf Grund der derzeitigen Planungstiefe in der Entwicklung der Mitarbeiterzahlen noch nicht berücksichtigt. Entgelttarifsteigerungen wurden für 2018 mit 3,2 % und in den Jahren 2019 bis 2021 in Höhe von 2 % zugrunde gelegt.

Im Jahr 2018 werden für Abschreibungen insgesamt 10.142 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 8.767 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 1.375 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Neuinvestitionen entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum bis zum Jahr 2021 kontinuierlich auf 11.355 T€, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 4.480 T€ ansteigen wird. 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 werden das an die Stadt Braunschweig zu zahlende Wegenutzungsentgelt und Zahlungen für Dienstleistungen der SBBG im Rahmen der Finanzbuchhaltung veranschlagt. Hier wird mit 2.958 T€ ein gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufiger Mittelbedarf erwartet.

Das Zins- und Finanzergebnis steht in direktem Zusammenhang mit den im Finanzplan enthaltenen Investitionen und berücksichtigt den entsprechenden Fremdkapitalbedarf, der neben erwarteten Zuschüssen aus den jeweiligen Förderprogrammen (14.749 T€) im Jahr 2018 rd. 14,5 Mio. € betragen wird. Als Planungsprämisse wurde für 2018 ein durchschnittlicher Aufnahmezins von 1,9 % p. a. zugrunde gelegt.

Die gegenüber dem Planwert 2017 im Wirtschaftsjahr 2018 vorgesehenen Ergebnisverbesserungen im Bereich der Erträge (+1.773 T€) reichen insgesamt nicht aus, um die genannten Mehraufwendungen zu decken, sodass sich eine Verlustausweitung gegenüber der Vorjahresplanung von insgesamt 2.141 T€ ergibt.

Der **Finanzplan 2018** weist unter Einrechnung einer Steigerung des Baupreisindex von 1 % einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 31.645 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hiervon entfällt ein Betrag von 1.512 T€ erstmals auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts für die jeweiligen Ausbaustufen 1 und 2. Aufgrund der erst in späteren Jahren vorgesehenen Inbetriebnahme ergibt sich hieraus jedoch noch keine Ergebniswirkung.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse von 14.555 T€ wird sich ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 17.090 T€ ergeben. Als Investitionsschwerpunkte 2018 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

• Stadtbahnbeschaffungen (Restzahlung Tramino I / 7 neue Traminos)	6.255 T€
• Omnibusbeschaffungen (Standard-/Gelenk- u. Elektro-Busse)	4.516 T€
• Sanierung und Erweiterung Betriebshof Lindenberg	2.972 T€
• Gleisbauprojekt Helmstedter Str. West (Restrate)	2.675 T€
• Stadtbahnausbauprojekt (Planungskosten)	1.512 T€
• Gleisbauprojekt Frankfurter Straße – Luisenstraße	1.058 T€
• Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	1.498 T€
• mobile Fahrausweisautomaten	800 T€
• Wendeschleife Ottenroder Straße	725 T€

Handlungsermächtigung für Maßnahmen des Planjahres 2019

In Anbetracht der steigenden Vorlaufzeiten einzelner Projekte hat sich gezeigt, dass aus zeitlichen und wirtschaftlichen Aspekten heraus bereits vorfristig eine Initiierung von Beschaffungsvorgängen erforderlich werden kann, um diese plankonform realisieren zu können oder Preisvorteile zu generieren. Hierzu zählen auch Maßnahmen des Bundes oder des Landes wie die unten genannte Brückenbaumaßnahme, an denen die BSVG zwar beteiligt ist, auf deren Maßnahmenbeginn sie aber keinen Einfluss hat.

Vor allem gilt dies jedoch im Bereich der Gleissanierungen sowie der Busbeschaffungen. Bei der für Gleissanierungen erforderlichen Weichenlieferungen zeichnet sich aktuell die Entwicklung ab, dass im Rahmen der europaweiten Ausschreibungen immer weniger Weichenwerke Angebote abgeben. Dies führt in der Folge zu sehr engen Produktionsslots bei steigenden Preisen. Die BSVG läuft zudem Gefahr, dass bei einer nicht rechtzeitigen Bestellung die für die jeweilige Maßnahme benötigten Weichenteile gar nicht angeboten werden.

Zudem hat sich gezeigt, dass Busse bei einer vom Regeltturnus abweichenden Bestellung günstiger angeboten werden. Auch lassen sich außerhalb dieser Zeiträume höhere Veräußerungserlöse für die abgängigen Fahrzeuge erzielen.

Um für entsprechende Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung erst in der Finanzplanung 2019 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2018 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Demzufolge wird im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2019 für folgende Projekte um die Erteilung einer entsprechenden Ermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen bereits im Wirtschaftsjahr 2018 gebeten:

- Unterwerke Hamburger-Straße
- Sanierung Gleisanlagen Georg-Eckert-Straße in Verbindung mit der Sanierung der Oberflächen im Gleisdreieck Georg-Eckert-Straße/Bohlweg
- Sanierung Gleisanlagen/Neuordnung Bahnhof Gliesmarode
- Sanierung Gleisanlagen Berliner Straße

- Brückenbauwerk A39 und HEH in Abhängigkeit von der Maßnahme des Landes
- Busbestellungen 2019

Da diese Vorgriffe auf das Wirtschaftsjahr 2019 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanung 2019 der BSVG bedeuten, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin SBBG ein Anweisungsbeschluss des Finanz- und Personalausschusses für eine Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG erforderlich.

Im Jahr 2017 wurden bei gleichgelagerten Fällen jeweils Einzelbeschlussfassungen zum jeweiligen Investitionsvorhaben herbeigeführt. Hierzu wird auf die Drucks.-Nr. 17-04780 (Wendeschleife Ottenroder Straße) und 17-04889 (Vorziehen der Gleissanierungsmaßnahme Bohlweg-Nord) verwiesen.

In Anbetracht dieser Entwicklung und zur Vermeidung von Einzelentscheidungen, sollte der BSVG auch aus den dargelegten Gründen die Vorgriffsmöglichkeit bei den vorstehend genannten Maßnahmen eröffnet werden.

Der Wirtschaftsplan 2018 der BSVG ist als Anlage beigelegt.

Geiger

Anlage/n:

Wirtschaftsplan 2018 der BSVG

Wirtschaftsplan 2018

Braunschweiger Verkehrs-GmbH



Mittelfristige Unternehmensvorschau
2019 bis 2021

Inhaltsübersicht

<u>I. Erfolgsvorschau</u>	Seite
1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl	3 - 4
2. Ergebnisdarstellung	5
3. Erfolgsplan	5
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen	6 – 9
 <u>II. Finanzvorschau</u>	
1. Investitionsvorhaben	10 – 12
2. Finanzierung	12
 <u>III. Bilanzplan</u>	13

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

Die Verkehrs-GmbH entwickelt sich in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig zunehmend zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrsunternehmen. In diesem Zusammenhang steigt die Betriebsleistung (Nutzwagenkilometer) und Investitionstätigkeit des Unternehmens. Abweichend von einer früheren weitgehend kostenoptimierten/-minimierten Leistungserstellung soll der ÖPNV in Braunschweig und damit die Nutzung des ÖPNV für alle Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger sowie den Besuchern der Stadt deutlich verbessert werden. Dazu werden umfangreiche zukunftsorientierte Investitionen getätigt und Projekte bearbeitet, um den Zugang, die Verfügbarkeit und Qualität zu verbessern, mehr Fahrgäste zu gewinnen und langfristig den ÖPNV-Anteil an der Gesamtmobilität zu steigern. Gleichzeitig soll dadurch auch die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig bezüglich verkehrsbedingter Schadstoff- und Lärmemissionen verbessert werden.

Das für die ÖPNV-Entwicklung unserer Stadt derzeit bedeutendste Projekt ist das Stadtbahnausbaukonzept. Stadtverwaltung und Verkehrs-GmbH arbeiten intensiv und gemeinschaftlich an möglichen zukünftigen Erweiterungsmöglichkeiten des bestehenden Stadtbahnsystems. Vorgeschaltete Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zeigen Entwicklungschancen für 5 weitere Stadtbahnkorridore. Im Jahr 2018 sollen die Planungen intensiv fortgeführt und mit Zuwendungsgebern aus Bund und Land Fördermöglichkeiten erörtert werden. Die Umsetzbarkeit des Konzeptes ist ganz wesentlich mit Fördermöglichkeiten durch Bund und Land verknüpft.

Bedeutende betriebliche Investitionen sollen u.a. in das verbundweite Projekt zur Einführung von Echtzeitinformationen, die grundhafte Sanierung des Busbetriebshofes am Lindenberg, die Einführung von Ticketautomaten in den Stadtbahnen, die Einführung von Fahrgastzählgeräten, die Umsetzung der vollständigen Niederflrigkeit im Stadtbahnbereich, die Weiterentwicklung eines internen Qualitäts- und Beschwerdemanagementsystems mit angegliedertem direktem Kundenservice und die konsequente Fortführung von Gleissanierungsmaßnahmen getätigt werden.

Die gestiegene Investitionstätigkeit und das erweiterte Fahrplanangebot wirken sich aufwandsteigend aus, so steigen Abschreibungen und Zinsbelastungen aus den umzusetzenden Projekten und notwendige Personalaufwendungen an. Zur Umsetzung als auch zur dauerhaften Erbringung neuer und erweiterter Leistungen müssen geeignete Mitarbeiter eingestellt bzw. entwickelt werden. Zudem bedarf es erweiterter und spezieller EDV-Technologien mit entsprechenden Wartungsverträgen.

Trotz der aufgezeigten Fortentwicklung wird das Unternehmen konsequent die mit der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem Focus auf Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Organisation weiter fokussieren. Effiziente und angemessene (schmale) Verwaltungsabläufe sind eine Stärke des Unternehmens und sollen bewahrt werden. Zunehmenden Berichtspflichten und Abstimmungsbedarfe, insbesondere mit Stadt und Regionalverband, sind unternehmerisch sinnvoll auszusteuern.

Für das Jahr 2017 wird das Vorschauergebnis nach derzeitiger Einschätzung unterhalb des Wirtschaftsplankwertes für 2017 liegen. Zum Geschäftsjahresabschluss 2016 ergibt sich aufgrund vorgenannter sowie weiterer Gründe (z.B. den steigenden Energiepreisentwicklungen) ein Anstieg des Verlustausgleichsbedarfes. Es ist weiterhin eine Konstanz in der hohen Fahrgastnachfrage auf einem Niveau größer 40 Mio. Fahrgäste für das Jahr 2017 zu erwarten.

Aufgrund des Projektfortschrittes -Stadtausbaukonzept für Braunschweig- und städtischer Beschlusslagen sind im Wirtschaftsplan und in der Mittelfristplanung umfangreiche Planungsaufwendungen für dieses gesamtstädtische Projekt eingeflossen. Der Wirtschaftsplan enthält auch verkehrliche Maßnahmen des „Ohne-Falls“, die auf Grundlage eines Ratsbeschlusses zeitnah umgesetzt werden sollen. Die treffenden Zeitpunkte für eine stufenweise Umsetzung des Ohne-Falls Stadtbahnausbau stehen im Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus dem weiteren Planungsprozess. Für die Planung wurden dazu konservative Ansätze gebildet. Aufgrund der Leistungssteigerung und Verstetigung des Verkehrsangebotes werden Aufwandspositionen aufwachsend beeinflusst. Ergänzend dazu wurden Leistungserweiterungen im Fahrplanangebot in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig und dem Regionalverbandes umgesetzt.

Wesentlich für die Planergebnisse ist auch das neue, unter der Führung des Regionalverbandes und der Verbundgesellschaft verbundweit aufgrund der bestehenden SPNV-Verträge verpflichtend einzuführende Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV), das ab 2020 seine voraussichtlich ertragssenkende Wirkung auf das Unternehmen entfaltet. Diese sind erstmal als Schätzbetrag in die Planung eingearbeitet.

Signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse sind aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten zu von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen ohne Leistungsreduzierungen oder Einschränkungen von Qualität und Leistung nicht möglich. Die Entwicklung der Jahresergebnisse ist wesentlich durch steigende Qualitäten und Leistung im ÖPNV geprägt.

Die Verkehrs-GmbH verfügt nach Restrukturierung ihrer Organisation und stringenter kostenoptimierter Leistungserstellung 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 rund 66 %, die ohne die vergleichbar in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten im Tarif erreicht werden.

Personalbilanz Verkehrs-GmbH:

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Personalanzahl nach Köpfen

	2017 Vorschau	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan	2021 Plan
Busfahrer/innen*	256	264	273	270	270
Straßenbahnfahrer/innen*	143	147	157	157	157
Mitarbeiter/innen Fahrpersonal KOM /Tram	399	411	430	427	427
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst**	241	242	242	241	241
Braunschweiger Verkehrs-GmbH	640	653	672	668	668

* Die Fahreranzahl Bus und Straßenbahn resultiert aus einem gegenfinanzierten Leistungsanstieg im Regionalbusverkehr sowie aus vermehrter Leistung im Stadtverkehr Braunschweig (Ohne-Fall Stadtbahnerweiterungskonzept) und in Tagesrandzeiten.

** inklusive Fahrdienstanteile in Höhe von 6 Vollzeitäquivalenten, inkl. Azubis ab 2017. Inklusive Mitarbeiter mit Teilzeitverträgen u.a. telefonischer Kundenservice, Mitarbeitern für Projekte Echtzeit, Elektronische FahrplanAuskunft, Busbetriebshof, Automaten und dem Stadtbahnerweiterungsprojekt.

Personalbilanz Verkehrs-GmbH:

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Personalanzahl nach Vollzeitäquivalent

	2017 Vorschau	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan	2021 Plan
Busfahrer/innen *	250	258	267	264	264
Straßenbahnfahrer/innen *	139	143	153	153	153
Mitarbeiter/innen Fahrpersonal KOM /Tram	389	401	420	417	417
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	225	226	226	225	225
Braunschweiger Verkehrs-GmbH	614	627	646	642	642

2. Ergebnisdarstellung

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

	2017 Vorschau	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan	2021 Plan
Verlustübernahme	19.903	22.054	23.053	23.994	23.955

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

3. Erfolgsplan

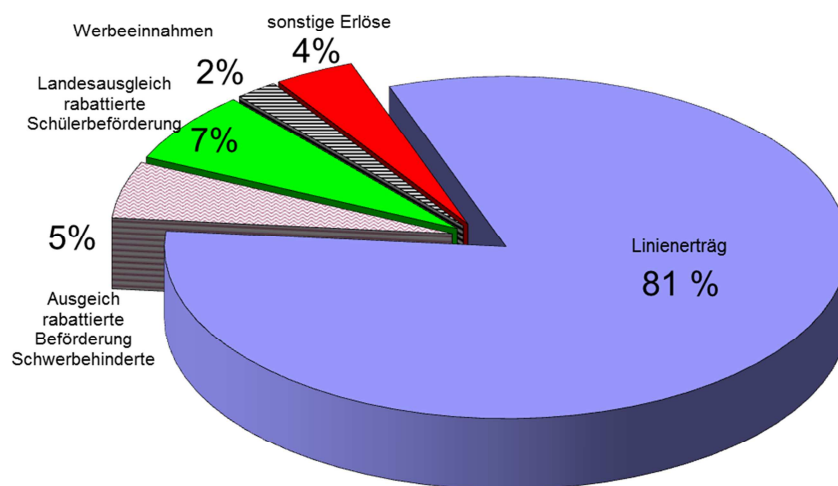
	2017 T€ Vorschau	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan
1. Umsatzerlöse	40.962	41.880	42.660	42.581	43.393
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	938	888	818	788	788
3. Sonstige betriebliche Erträge	795	956	1.012	1.034	1.046
	42.695	43.724	44.490	44.403	45.227
4. Materialaufwand					
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-7.393	-8.162	-8.228	-8.256	-8.237
b) Bezogene Leistungen	-8.401	-8.416	-8.207	-8.577	-8.710
davon Anmietung	-5.382	-5.349	-5.384	-5.440	5.597
5. Personalaufwand	-30.515	-32.737	-33.652	-33.578	-34.102
a) davon Löhne und Gehälter	-24.076	-25.829	-26.551	-26.493	-26.907
b) davon Soz. Abgaben/Altersversorgung	-6.439	-6.908	-7.101	-7.085	-7.195
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-9.856	-10.142	-10.971	-11.336	-11.355
davon geplante Neuinvestitionen	-	-1.375	-2.704	-3.770	-4.480
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.080	-2.958	-2.983	-2.967	-2.940
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	6	6	6	6
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.242	-3.262	-3.400	-3.582	-3.736
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-19.791	-21.946	-22.945	-23.886	-23.847
10. Sonstige Steuern	-112	-108	-108	-108	-108
12. Erträge aus Verlustübernahme	19.903	22.054	23.053	23.994	23.955
13. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0

4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

1. Umsatzerlöse

	2017 T€ Vorschau	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan
1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung	33.300	34.275	35.102	34.998	35.835
1.2 Ausgleichszahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch	2.410	2.250	2.200	2.200	2.200
1.3 Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen (alt § 45a PBefG)	2.877	2.877	2.877	2.877	2.877
1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung	819	835	852	869	886
1.5 Sonstige Umsatzerlöse	1.556	1.643	1.629	1.637	1.595
	40.962	41.880	42.660	42.581	43.393

mittlere Erlösstruktur bis 2021



zu 1. Erlös aus der Fahrgastbeförderung

Die Verkehrs-GmbH stellt Fahrgäste und potentielle Kunden für den ÖPNV neben optimierten und effizienten Abläufen in den Focus ihrer gemeinwohlorientierten Geschäftstätigkeit. Die Erzielung der geplanten Einnahmen durch Qualität, Zuverlässigkeit und freundliche Mitarbeiter sind Grundlage der erfolgreichen Geschäftsführung. Die Erträge aus dem Linienverkehr sind mit einem Anteil von 81% an den Gesamterträgen der wesentliche Faktor für die Einnahmesicherung.

Primärziel ist es, ein qualitativ hochwertiges, modernes ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen, um Bestandskunden zu binden und möglichst viele Neukunden zu gewinnen. Eine attraktive und zukunftsgerichtete Infrastruktur, ein adäquater Fahrzeugpark sowie kundenorientierte Mitarbeiter sieht das Unternehmen als Voraussetzung für eine zukünftig erfolgreiche Entwicklung.

Die Haupterlöse und damit gute Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen sehr gut ausgelasteten Hauptverkehrszeiten des Stadtverkehrs erzielt. Ab Dezember 2017 werden zusätzliche Verkehre im frühen und späten Nachtverkehr die Attraktivität und die Nutzungsmöglichkeiten des städtischen ÖPNV verbessern. Fahrgaststeigerungen durch neue ÖPNV-Angebote bedürfen erfahrungsgemäß einer gewissen „Einschwingphase“. Die Verkehrs-GmbH plant, die Nutzung dieser zusätzlichen Verkehre mit unterschiedlichen Marketing- und Werbemaßnahmen zu unterstützen.

Tarifanpassungen mit Augenmaß und ein kundenorientiertes Fahrscheinangebot im Verbund unterstützen Nutzung und Kundenbindung. Eine kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen steht auch beider Tarifentwicklung im Fokus.

Die Verkehrs-GmbH engagiert sich mit ihrem technischen und verkehrlichen Know-how bei Zukunftsthemen im VRB wie der Weiterentwicklung der Abo Zentrale, der Arbeitspakete in den VRB-Projekten Echtzeit und EFA. So unterstützt die Verkehrs-GmbH eine positive Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes. Die erfolgreiche Entwicklung des ÖPNV in der Region mit ihren vielen Schnittstellen zu Braunschweig mit seinen Zentrumsfunktionen ist für die Verkehrs-GmbH von besonderem Interesse.

Als ein extern gesteuertes Einnahmerisiko können derzeit politisch diskutierte Veränderungen bei der Fahrpreisstruktur von Schülerverkehren dauerhaft ertragssenkend wirken. Dieses Risiko ist im Wirtschaftsplan nicht eingeflossen, da es derzeit keine diesbezüglichen Beschlusslagen gibt. Nach Ende des Probezeitraums von einem Jahr wurde nach Diskussion im Aufsichtsrat die unbefristete zeitliche Geltung des BS-Mobil-Tickets ab 8:30 Uhr in den Plan ab 2018 ff eingearbeitet.

Eine steuerliche Umstrukturierung des Systems bei der städtischen Finanzierung von Schülersammelzeitkarten ist nicht Planbestandteil. Der Planansatz der Verkehrs-GmbH geht davon aus, dass Steuernachzahlungen für die umsatzsteuerfreie Vereinnahmung dieser Erlöse direkt oder indirekt zu Lasten der Stadt Braunschweig gehen.

Für 2017 geht die Gesellschaft nach derzeitiger Einschätzung von einer nahezu konstanten Fahrgastzahl gegenüber 2016 aus. Diese Entwicklung ist aus einer rein rechnerisch ermittelten Fahrgastnachfrage und einer in 2017 nachteiligen Zuordnung von SSZK (Monatskarten zu Wochenkarten) begründet. Fundierte Erkenntnisse sind erst nach produktivem Start der automatischen Fahrgastzählung zu erwarten.

Im Planungszeitraum 2017 ff wird von einer Einnahmesteigerung von rund 2,5 % pro Jahr ausgegangen. Durch die vertraglichen Regularien zwischen dem Regionalverband 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. Bis Ende 2019 ist in der Folge der seit 1997 bestehende Einnahmevertrag umfänglich zu reformieren. In der aktuellen Wirtschaftsplanung sind diese sich einstellenden Ertragsrisiken trotz Berechenbarkeit erstmals ab 2020 ff als ein wesentliches Ertragsrisiko eingegangen.

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

Die im Jahre 2017 erhobenen Zählergebnisse zeigen bislang einen nahezu konstanten Quotienten.

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 und mit Ausgleichsmechanismen im NNVG § 7a und 7b verankert. In 2016 wurde die Verantwortung für die gerechte, verwertungsfreie und rechtskonforme Verteilung der Landesmittel an die Verkehrsunternehmen vom Land auf den Regionalverband übertragen. Zur Verteilung ab 01.01.2017 fanden Abstimmungstermine statt, die keinen wesentlichen Fortschritt brachten. Somit wird zeitbegründet zunächst pauschal ausgeglichen und nach Vorliegen eines Verfahrens spitz abgerechnet. Die finanziellen Folgen sind daher noch nicht abschließend darstellbar und im Plan mangels Größe nicht integrierbar. Es wurde der Ist-Ausgleich eingestellt.

Aktivierete Eigenleistung

Die Eigenleistungen in Investitionsprojekten werden durch die erforderlichen internen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen im Planungszeitraum auf hohem Niveau bleiben und bezogen auf die Projektstände im jeweiligen Planjahr den Erfordernissen angepasst.

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

	2017 T€ Vorschau	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan
Materialkosten	2.415	2.914	2810	2.730	2.695
Kosten für Energie und Wasser	512	522	532	543	559
Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb	1.326	1.434	1.488	1.517	1.548
Treibstoffkosten	3.140	3.292	3.398	3.466	3.535
	7.393	8.162	8.228	8.256	8.337
Fremdleistungen	3.019	3.067	2.823	3.137	3.113
Anmietung von Fahrleistungen	5.382	5.349	5.384	5.440	5.597
	8.401	8.416	8.207	8.577	8.710
Materialaufwand - Gesamt	15.794	16.578	16.435	16.833	17.047

a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Der Energiebedarf für Fahrstrom wird nach Wertung der Strompreisentwicklung direkt an der Leipziger Strombörse bezogen. Dieses reduziert die Risiken aus kursbedingten Schwankungen des Energiepreises.

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.

Bestandteil des Materialaufwandes für die Aufwandsplanung ab 2018 sind die für den beschlossenen Mehrverkehr aus dem Ohne-Fall und zu den Tagesrandzeiten zusätzlichen Energie- und Wartungsaufwendungen.

b) Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung aus Instandhaltung sowie der Fahrzeuginnenreinigung Stadtbahn, Bus gezeigt.
In dieser Position sind auch Gleisschleifarbeiten und Wartungsverträge enthalten.

Anmietung von Fahrleistungen

Der zentrale Subunternehmer der Verkehrs-GmbH ist das Schwesterunternehmen und Konzernmitglied, die Kraftverkehr Mundstock GmbH. Die Subunternehmerleistung (km-Leistung) wurde im Planungszeitraum zunächst konstant nahezu dargestellt.

Zu 5) Personalaufwand

Der Personalaufwand berücksichtigt die beschlossenen Leistungsaufwüchse im Verkehrsangebot inklusive die Umsetzung des Ohne-Falls Stadtbahnausbau. Eine Anbindung des Ersatz-Einwohnermeldeamtes infolge Sanierung in 2018 und 2019 ist inkludiert.

Zusätzliche Fahrdienstmitarbeiter infolge von Schienenersatzverkehren durch Stadtbahnbauarbeiten sind im Plan überschläglich eingeflossen. Diese Aufwendungen werden jedoch auf die jeweilige Baumaßnahme aktiviert und zeigen somit keine direkte Wirkung in den Jahresabschlüssen.

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 sind unbefristet ebenfalls Maßnahmen gemäß dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen verlängert wurde. Ob und wie zukünftig mit den nicht mehr zweckgebunden ausgegebenen Mittelzuweisungen des Bundes an die Länder in Niedersachsen umgegangen wird, kann auch aufgrund der politischen Relevanz der Fragestellung durch das Unternehmen nicht sicher vorhergesagt werden. Im Plan wird von keiner Änderung des Förderverhaltens ausgegangen.

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung, der Verkehrs-GmbH und dem Regionalverband projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt sind erstmals als Investitionsvolumen mit vorgeschalteter Planungsphase im Wirtschaftsplan abgebildet. Sie haben aber derzeit noch nahezu keine Ergebnisrelevanz.

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 (SBBG)

Von der SBBG werden für die Verkehrs-GmbH die Arbeiten der Finanzbuchhaltung durchgeführt. Hierfür sind Dienstleistungsaufwendungen zu entrichten.

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 neben dem guten Zinsniveau die derzeit am Markt umsetzbare Möglichkeit ohne den Einsatz von Zinswaptransaktionen nahezu fristenkongruenten Kreditvergaben zu Laufzeiten von 20 Jahren tätigen zu können.

Zu 12) Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2017 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 19,903 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der SBBG 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 oder kurzfristige Notmaßnahmen sind nicht mehr zu kompensieren.

II. Finanzvorschau

Investitionsvorhaben

1 Fahrausweisautomaten, mobil
2 Fahrzeugsteuerung 95er
3 Modernisierung 07er
4 Schallabsorber
5 TFT in Stadtbahn (inkl. IBIS der Fzg.)
6 DFI in Stadtgebiet Verkehrs-GmbH
7 DFI in Stadtgebiet Anteil von Stadt BS
8 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino II
9 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I
10 Gelenkornibusse
11 Standardornibusse
12 Ersatzbeschaffung Fahrausweisdrucker Bus
13 Primove, Gelenkornibusse mit Batterie
14 Echtzeit FÖA TFT in Bus (inkl. IBIS der Fzg.)
15 Funkanbindung GSM Leitstelle & Fahrzeuge
16 BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung
17 Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke
18 Arbeitsfahrzeuge
19 Wendeschleifen + Umsteigeanlagen
20 Haltestellen Bahn
21 Haltestellen Bus
22 Aufschweißungen
23 Stöckheim (Rechtsstreit Ende)
24 Leonhardplatz 2. Ausbaustufe
25 Stobenstraße inkl. JFK-Platz bis Lessingplatz
26 Helmst. Str. West - Johanniskirche Hauptgüterbahnhof
27 Bohlweg Nord (Steinweg bis Hagenmarkt)
28 Donaustr. zwischen Münchenstrasse - Isarstrasse
29 Gleisbögen Kruckweg
30 Frankfurter Strasse - Luisenstrasse
31 WS Ottenroder Straße
32 Bahnhof Gliesmarode
33 Berliner Strasse. Kurzekampstr. - Querumer Str.
34 Berliner Strasse Querung Petzvalstr. - Moorhüttenweg
35 Georg-Eckert-Straße
36 Brückenbauwerk A39
37 Gleisbau und eingleisige Strecken
38 Brücke (BS1) HEH Kliniken
39 Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Strasse Süd
40 GF-Str. Überfahrt Schmalbachstraße; Bahnsteige 24 cm
41 Gleiserneuerung Lincolnsiedlung - WS CMS
42 Gleisanlagen Brücke Europaplatz - Fr.-Wilh.-Platz
43 Gleisanlagen JFK-Platz bis Fr.-Wilh.-Platz
44 Umbau und Sanierung Schienenpflöge 482
45 Projekt Echtzeit EFA incl. Server
46 Relaunch EFA www. barrierefrei, sehbehindertengerecht
47 Relaunch APP barrierefrei, sehbehindertengerecht
48 Automat Betriebshöfe und Münzrollgeber

bzw. Herstellungskosten < 250 T€

Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbauprojekt

1 Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet
2 Volkmarode Nord
3 Rautheim
4 Campusbahn (via Stammstrecke)
5 Salzdahlumer Straße
6 Erweiterung Werkstatt Tram für Stadtbahnausbau

Investitionen Stadtbahnausbauprojekt

Investitionen gesamt

T€ 2017 Vorschau	T€ 2018 Plan	T€ 2019 Plan	T€ 2020 Plan	T€ 2021 Plan
1.607	800	88	0	0
0	513	150	150	150
120	440	400	200	0
0	70	100	100	20
0	601	601	0	0
0	931	1.086	1.086	0
0	567	810	810	0
7.580	5.755	3.238	3.742	0
3.525	500	0	0	0
2.487	630	630	2.205	3.780
1.301	2.795	2.795	1.720	0
0	0	0	900	0
100	1.091	0	0	0
0	868	868	0	0
100	250	0	0	0
500	2.972	9.531	6.258	2.000
0	700	900	765	680
0	115	0	15	150
45	225	70	70	70
15	15	15	645	15
35	85	245	85	85
80	200	120	120	120
10	500	0	0	0
210	244	0	0	0
830	176	0	0	0
2.250	2.675	0	0	0
455	50	0	0	0
1.903	273	0	0	0
265	78	0	0	0
42	1.058	90	0	0
50	725	94	0	0
20	50	972	70	0
25	40	1.218	42	0
15	75	215	0	0
0	58	2.097	110	679
10	100	1.675	1.102	0
0	0	410	385	0
0	10	360	0	370
0	46	368	0	0
0	0	10	338	0
0	0	100	1.300	0
0	0	0	160	1.955
0	0	0	0	1.910
760	10	5	0	0
0	350	350	25	25
0	230	0	100	50
0	0	150	100	50
30	80	80	50	50
1.884	2.869	1.995	2.431	1.260
26.254	29.820	31.835	25.084	13.419
200	280	280	280	280
0	289	568	206	292
0	423	968	465	534
0	280	1.060	1.160	347
0	240	1.000	1.088	327
0	0	50	61	74
200	1.512	3.926	3.260	1.854
26.454	31.332	35.761	28.344	15.273

Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)

Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH

**Netto-Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH
abzüglich Fördermittel**

2017	2018	2019	2020	2021
	313	715	850	611
26.454	31.645	36.477	29.195	15.884
17.475	17.090	21.822	16.396	11.162

Die größten Einzelinvestitionsgegenstände im Planungszeitraum sind die Sanierung des Busbetriebshofes am Lindenberg sowie die Anschaffung von sieben Stadtbahnneufahrzeugen, die je mit einer 50%-igen Förderung im Plan berücksichtigt wurden.

GVFG-Fördermittelanträge wurden für beide Maßnahmen beim Land Niedersachsen gestellt und für die Stadtbahnen bereits durch Zuwendungsbescheid des Landes Niedersachsen positiv beschieden.

Bezogen auf den Busbetriebshof laufen in Abstimmung mit der Projektgruppe, der Mitarbeitervertretung und der LNVG Anpassungsplanungen, aus denen eine möglichst hohe Fördersumme bei möglichst hoher Realisierung des Projektziels erarbeitet wird.

Die Stadtbahninvestition bewirkt einen hohen Fahrgastnutzen, da insbesondere die 7 neuen Stadtbahnen auch in der Sparte Tram wie beim Bus zur vollständigen Niederflrigkeit sowie dem Anstieg der Fahrzeugquote mit Klimatisierung führen.

Für die Zukunft wurde gleichzeitig noch eine Erweiterungsoption Tram mit ausgeschrieben, um bei einem heute noch nicht vollends inhaltlich gesichertem Mehrbedarf aus dem Stadtbahnerweiterungskonzept handlungsfähig zu sein.

Die Sanierung des Busbetriebshofes führt die Verkehrs-GmbH mit dann zwei sanierten bzw. neu erstellten Betriebshöfen beider Sparten zu einer gesicherten Zukunftsaufstellung.

Die Verkehrs-GmbH hat Förderanträge zu weiteren Infrastrukturmaßnahmen beim Land gestellt und plant diese über das niedersächsische Konjunkturförderprogramm zu mitzufinanzieren (Projekte Luisenstraße und Ottenroder Str.).

Da das Land Niedersachsen die Möglichkeit zur Busförderung eröffnet hat, wird ebenso in eine verstetigte Busbeschaffung mit dem Ziel einer leichten Verbesserung des Durchschnittsalters investiert.

Ein weiteres Großbauprojekt ist auch in 2018 der 2. Teil der mit der Stadt Braunschweig und der SEBS kombinierten Maßnahme an der Helmstedter Straße, die auch aufgrund der umfangreichen Kanalarbeiten über zwei Bauabschnitte aufteilt.

Die investiv wirkenden Ergebnisse der Stadtbahnerweiterungsmaßnahmen innerhalb Braunschweigs sind in der Güte einer Kostenschätzung durch die Projektgruppe bestehend aus Stadt Braunschweig, Regionalverband, WVI, BPR und der Verkehrs-GmbH ermittelt und erstmals in den Wirtschaftsplan eingeflossen. Im Planungszeitraum ergeben sich aufgrund der außerhalb des Betrachtungszeitraums liegenden Inbetriebnahme keine Effekte auf die Abschreibungen.

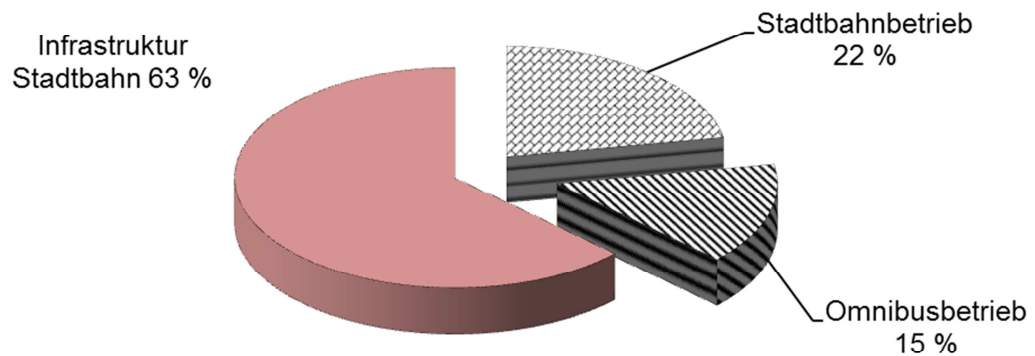
Aktuell werden die Projektergebnisse dem Bund und dem Land als potentielle Fördermittelgeber vorgestellt und abgestimmt. Parallel erarbeitet die Arbeitsgruppe an Bürgerworkshops, die bezogen auf die ersten zwei Projekte Volkmarode Nord und Rautheim noch in 2017 beginnen werden.

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

Struktur der mittleren Gesamtinvestitionen inkl. Stadtbahnausbau

		im Mittel bis 2021 in T€	Anteilig in v.H.
Stadtbahnbetrieb	(i.W. Umrüstung u. Neubeschaffung von Stadtbahnen)	6.090	22%
Omnibusbetrieb	(i.W. Busbeschaffung, Betriebshof Lindenberg, Rest E-Bus)	4.087	15%
Infrastruktur Stadtbahn	(Bau Stadtbahnprojekte, Gleisenerneuerung, Betriebshof, Planung, Echtzeit)	17.256	63%
Investitionen im Mittel gesamt (Preisstand 2017)		27.433	

mittlere Jahresinvestitionen 2017 bis 2021



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. Fremdmittelbedarf

Gesamte Mittelherkunft

1. Finanzbedarf aus Investitionen
2. Tilgung von Fremdmitteln

Gesamte Mittelverwendung

	2017 T€ Vorschau	2018 T€ Plan	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	19.903	22.054	23.053	23.994	23.955
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-19.903	-22.054	-23.053	-23.994	-23.955
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-9.855	-10.142	-10.971	-11.336	-11.355
Cash flow	-9.855	-10.142	-10.971	-11.336	-11.355
5. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-6.239	-14.749	-14.709	-12.853	-4.776
6. Fremdmittelbedarf	-18.200	-14.500	-18.000	-12.000	-7.800
Gesamte Mittelherkunft	-34.294	-39.391	-43.680	-36.189	-23.931
1. Finanzbedarf aus Investitionen	26.500	31.300	35.800	28.400	15.300
2. Tilgung von Fremdmitteln	7.700	8.030	8.000	7.800	8.500
Gesamte Mittelverwendung	34.200	39.330	43.800	36.200	23.800

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

Das echte Aufnahmevermögen beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch Maßnahmen der Vergangenheit bzw. gebündelte Abrufe aus Mehrjahresgroßprojekten und entspricht daher nicht immer der sich rechnerisch ergebenden aufgeführten Position Finanzbedarf aus Investitionen.

III. Bilanzplanung 2018 bis 2021 und Vorschau 2017

	Vorschau T€ 31.12.17	Plan T€ 31.12.18	Plan T€ 31.12.19	Plan T€ 31.12.20	Plan T€ 31.12.21
Aktiva					
A. Anlagevermögen	128.453	135.398	146.248	151.308	151.115
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	45	26	16	13	11
II. Sachanlagen	128.387	135.354	146.215	151.278	151.087
Afa auf Neuinvestitionen	662	1.375	2.703	3.769	4.580
Afa auf Altinvestitionen	9.173	8.748	8.258	7.564	6.773
neue Investitionen bereinigt um LNVG	17.475	17.090	21.822	16.396	11.162
III. Finanzanlagen	21	18	17	17	17
Beteiligungen	17	17	17	17	17
Baudarlehen usw.	4	1	0	0	0
B. Umlaufvermögen	9.123	8.603	9.258	10.511	12.482
I. Vorräte	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	5.623	5.103	5.758	7.011	8.982
III. Kassenbestand, Guthaben bei	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten	50	50	50	50	50
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	137.626	144.051	155.556	161.869	163.647
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	7.166	7.200	7.226	7.236	7.244
C. Verbindlichkeiten	110.382	116.773	128.252	134.555	136.325
D. Rechnungsabgrenzungsposten	500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)	137.626	144.051	155.556	161.869	163.647

Bilanzkennzahlen:

Eigenkapitalquote: EK/Bilanzsumme	0,14	0,14	0,13	0,12	0,12
Fremdkapitalquote: FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,85	0,86	0,87	0,88	0,88
Verschuldungsquote: FK/EK	6,00	6,33	6,92	7,24	7,33
Anlagendeckungsgrad I EK/AV	0,15	0,14	0,13	0,13	0,13

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 zu kommunalen Verkehrsunternehmens klassischer Weise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus selbigen Gründen, ohne eine zusätzliche 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. Kommunalen Bürgschaften sind daher für die Verkehrs-GmbH für die Fremdkapitalbeschaffung von hoher Bedeutung. Ebenso unterstützt der durch die Stadt Braunschweig und den Regionalverband erteilte Öffentliche Dienstleistungsauftrag des Unternehmens den Vorgang der Generierung der benötigten Fremdkapitalausstattung.

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 umfangreichen investiven Projektumsetzungen, insbesondere der Großprojekte im Planungszeitraum.