

Betreff:

**Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Wirtschaftsplan 2019**

Organisationseinheit:

Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen

Datum:

12.11.2018

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

29.11.2018

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 2019 in der vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 7. November 2018 gebilligten Fassung festzustellen.
2. Im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2020 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH wird für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2019 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen erteilt:
 - Sanierung der Gleisanlagen zwischen Lincolnsiedlung und Carl-Miele-Straße mit Weichenanlage
 - Sanierung der Gleisanlagen Lange Straße
 - Sanierung der Gleisanlagen Schmalbachstraße
 - Busbestellungen 2020 inklusive alternativ angetriebener Busse
 - Sanierung des Gleichrichterunterwerks 2020
 - Ersatz von Fahrausweisdruckern in Bussen.“

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 Buchstabe a) der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der aktuellen Fassung entscheidet hierüber der Finanz- und Personalausschuss.

Der Aufsichtsrat der BSVG hat den Wirtschaftsplan 2019 in der in der Anlage vorgelegten Fassung in seiner Sitzung am 7. November 2018 beraten und der Gesellschafterversammlung die Beschlussfassung empfohlen.

Der Wirtschaftsplan 2019 der BSVG weist einen Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 23.998 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen. Gegenüber dem Planwert und auch der Prognose für das Jahr 2018 erhöht sich der Jahresfehlbetrag um rd. 1.950 T€.

Der Erfolgsplan 2019 und auch die mittelfristige Unternehmensvorschau sind signifikant durch die Ausweitung der Betriebsleistung und die verstärkte Investitionstätigkeit der Gesellschaft geprägt. Hier wirken insbesondere erhöhte Personalaufwendungen als Folge des steigenden Personalbedarfs aus Mehrleistungen sowie die damit verbundenen Energiemengen- und Preismehrungen. Die Ausweitung der Betriebsleistung ist Folge geplanter Qualitätssteigerungen im städtischen ÖPNV sowie der Umsetzung des Ohnefalls zum Stadtbahnausbauprojekt. Ab dem Jahr 2020 wurde zudem das Risiko aus einem veränderten Einnahme-Aufteilungsverfahren im Verkehrsverbund mit einer Annahme berücksichtigt.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2017	Plan 2018	Prognose 2018*)	Plan 2019
1	Umsatzerlöse	41.506	41.880	42.013	42.566
1a	% zum Vorjahr/Plan		+0,9%	+1,2% / +0,3%	+1,3%
2	Sonstige betriebliche Erträge (inkl. andere aktivierte Eigenleistungen)	1.093	1.845	2.021	2.062
3	Materialaufwand	-16.013	-16.578	-17.498	-18.097
4	Personalaufwand	-30.945	-32.737	-32.895	-33.865
5	Abschreibungen	-9.249	-10.142	-9.571	-10.017
6	Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.848	-2.958	-2.942	-3.361
7	Betriebsergebnis (Summe 1-6)	-16.456	-18.690	-18.872	-20.712
8	Zins-/Finanzergebnis	-3.011	-3.256	-3.064	-3.179
9	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
10	Ergebnis nach Steuern (Summe 7-9)	-19.467	-21.946	-21.937	-23.890
11	sonstige Steuern	-92	-108	-112	-108
12	Jahresergebnis (Summe 10-11)	-19.559	-22.054	-22.049	-23.998

Sowohl gegenüber dem Vorjahresplan als auch gegenüber der Prognose für das Jahr 2018 ergibt sich eine Steigerung der Umsatzerlöse um rd. 686 T€ bzw. rd. 553 T€. Diese ergibt sich im Wesentlichen aus den allgemeinen Erlösen aus der Fahrgastbeförderung. Im Planungszeitraum wird weiterhin mit kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen gerechnet. Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung liegen mit 2.353 T€ über Vorjahresniveau.

Die bisher vertragsbasierte Ausgleichsleistung des Landes nach § 45a Personenbeförderungsgesetz 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 beihilferechtlichen Erwägungen heraus neu geregelt. In diesem Zuge erfolgte auch eine Verlagerung der Aufgabe und ihrer Finanzierung von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH auf die Ebene des Regionalverbandes Großraum Braunschweig (RVB). Eine finale Abstimmung zwischen dem RVB und den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf eine gerechte, verwerfungsfreie und rechtskonforme Lösung konnte jedoch noch nicht herbeigeführt werden, sodass in Abstimmung mit dem RVB zunächst die bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.877 T€ in der Planung fortgeschrieben wurden.

Aus der Werbeflächenvermietung, welche auch die Außenwerbung auf Fahrzeugen beinhaltet, und der Videowerbung werden Erlöse in Höhe von 995 T€ erwartet.

Die anderen aktivierten Eigenleistungen, die auf eigenen Projektaufwendungen der Gesellschaft basieren, zeigen eine relativ konstante Entwicklung im Finanzplanungszeitraum bis 2022.

Der Materialaufwand 2019 wird sich auf insgesamt 18.097 T€ belaufen und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (8.703 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (9.394 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselkosten). Hier sind im Finanzplanungszeitraum neben Erhöhungen der Strom- und Dieselpreise aufgrund der steigenden Marktpreisentwicklungen auch die Aufwandssteigerungen durch die Ausweitung von ÖPNV-Leistungen aus dem Ohnefall und zu den Tagesrandzeiten berücksichtigt. Das bestehende Dieselpreisfixing endet mit Ablauf des Jahres 2018. Unter den bezogenen Leistungen werden Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (3.860 T€) sowie Anmietverkehre (5.534 T€) veranschlagt.

Der Personalaufwand weist gegenüber der Prognose für das Jahr 2018 eine Steigerung in Höhe von 970 T€ aus und liegt insgesamt bei 33.865 T€. Die Steigerung ist insbesondere auf Mehrverkehre aus dem Ohnefall sowie in Schwach- und Nebenverkehrszeiten und die Tarifsteigerung zurückzuführen. Teilweise werden kostenrelevante Einstellungen z. B. für das Stadtbahnerweiterungsprojekt oder das verbundweite Echtzeitprojekt gegenfinanziert und sind in der Ergebniswirkung neutralisiert. Die Mitarbeiterzahl wird sich auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber der Vorschau 2018 (630,6 Mitarbeiter) um 5 auf 635,6 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) erhöhen.

Im Jahr 2019 werden Abschreibungen in Höhe von 10.017 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 8.397 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 1.620 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Erstinvestitionen des Jahres 2019 entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum bis zum Jahr 2022 kontinuierlich auf 11.728 T€, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 5.426 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 Gleisanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere das an die Stadt Braunschweig zu zahlende Wegenutzungsentgelt und Zahlungen für Dienstleistungen der SBBG im Rahmen der Finanzbuchhaltung veranschlagt. Hier wird mit 3.361 T€ gegenüber dem Vorjahr ein Mehrbedarf in Höhe von 419 T€ erwartet, was in einem außerplanmäßigen Anlagenabgang von noch nicht voll abgeschriebenen Gleisanlagen begründet ist.

Das Zins- und Finanzergebnis steht in direktem Zusammenhang mit den im Finanzplan enthaltenen Investitionen und berücksichtigt den um die Förderung bereinigten Fremdkapitalbedarf.

Der Finanzplan 2019 weist unter Einrechnung einer Steigerung des Baupreisindexes von 1 % einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 42.594 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hiervon entfällt ein Betrag von 5.720 T€ auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts. Aufgrund der erst in späteren Jahren vorgesehenen Inbetriebnahme ergibt sich hieraus noch keine Ergebniswirkung bei den Abschreibungen.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse in Höhe von 18.024 T€ wird sich ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 24.570 T€ ergeben. Als Investitionsschwerpunkte 2019 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

- | | |
|--|----------|
| • Sanierung und Erweiterung Betriebshof Lindenberg | 8.200 T€ |
| • Omnibusbeschaffungen (Standard- und Gelenkbusse) | 5.582 T€ |
| • Stadtbahnbeschaffungen (Tramino II) | 2.863 T€ |
| • Gleisbauprojekt Georg-Eckert-Straße | 2.306 T€ |
| • Brückenbauwerk A 39 | 2.112 T€ |
| • Dynamische Fahrgästinformation (DFI) | 1.687 T€ |
| • Gleisbauprojekt Mühlenpfortstraße | 1.295 T€ |
| • Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke | 1.225 T€ |

Handlungsermächtigung für Maßnahmen des Planjahres 2020

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 plakonform realisieren oder Preisvorteile generieren zu können.

Dies gilt insbesondere im Bereich von geförderten Gleissanierungen sowie der Busbeschaffungen. Bei den Gleissanierungen ist die Entwicklung zu verzeichnen, dass im Rahmen der europaweiten Ausschreibungen immer weniger Angebote abgegeben werden. 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 Ressourcen, Leistungen oder Materialien gar nicht angeboten werden. Die zusätzlichen Bearbeitungszeiten des Fördermittelgebers führen teilweise unvermeidbar zusätzlich zu terminlichen Konflikten, die bei einem Vorziehen der Ausschreibung eliminiert werden können. Auch Busse können bei einer frühzeitigen Bestellung wirtschaftlicher und gesicherter beschafft werden. Die Beschaffungszeiten haben sich bei den Herstellern signifikant verlängert.

Um für entsprechende Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung erst in der Finanzplanung 2020 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2019 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Demzufolge wird im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2020 für folgende Projekte um die Erteilung einer entsprechenden Ermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen bereits im Wirtschaftsjahr 2019 gebeten:

- Sanierung der Gleisanlagen zwischen Lincolnsiedlung und Carl-Miele-Straße mit Weichenanlage
- Sanierung der Gleisanlagen Lange Straße
- Sanierung der Gleisanlagen Schmalbachstraße
- Busbestellungen 2020 inklusive alternativ angetriebener Busse
- Sanierung des Gleichrichterunterwerks 2020
- Ersatz von Fahrausweisdruckern in Bussen.

Da diese Vorgriffe auf das Wirtschaftsjahr 2020 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanung 2020 der BSVG bedeuten, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin SBBG ein Anweisungsbeschluss des Finanz- und Personalausschusses zur Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG erforderlich.

Der Aufsichtsrat der BSVG hat über die Erteilung der Handlungsermächtigung für Maßnahmen des Planjahres 2020 in seiner Sitzung am 7. November 2018 beraten und der Gesellschafterversammlung die Beschlussfassung empfohlen.

Während im Jahr 2017 noch bei gleichgelagerten Fällen jeweils Einzelbeschlussfassungen zum jeweiligen Investitionsvorhaben herbeigeführt wurden, haben sich in Anbetracht der geschilderten Entwicklung und der Vermeidung von Einzelentscheidungen die im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2018 frühzeitig beschlossenen Vorgriffsmöglichkeiten bewährt. Entsprechend soll das Verfahren auch weiterhin Anwendung finden.

Der Wirtschaftsplan 2019 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

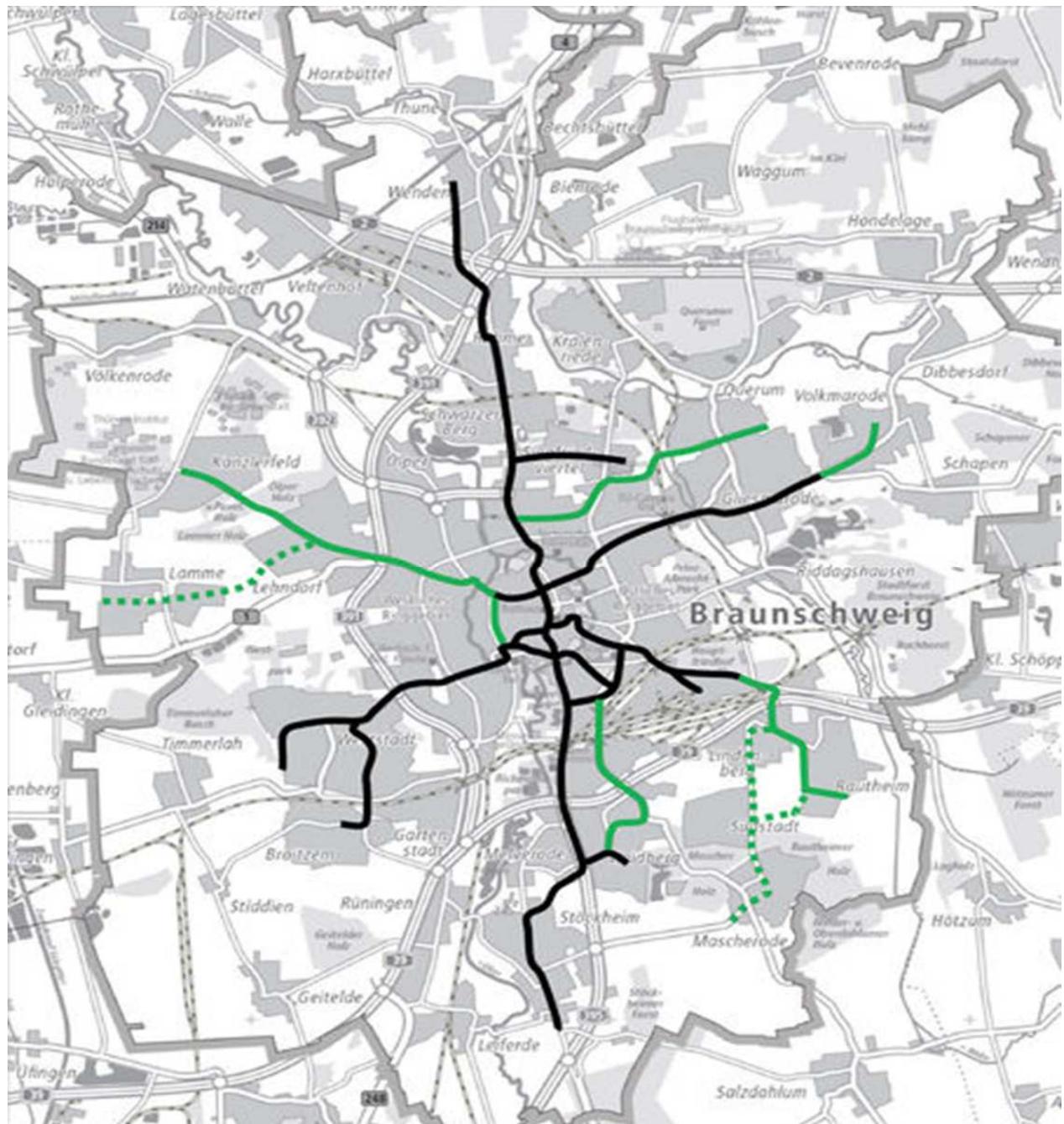
Geiger

Anlage/n:

BSVG - Wirtschaftsplan 2019

Wirtschaftsplan 2019

Braunschweiger Verkehrs-GmbH



Mittelfristige Unternehmensvorschau
2020 bis 2022

Inhaltsübersicht

	Seite
<u>I. Erfolgsvorschau</u>	
1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl	3 – 5
2. Ergebnisdarstellung	5
3. Erfolgsplan 2019 bis 2022 und Vorschau 2018	6
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen	6 - 10
<u>II. Finanzvorschau</u>	
1. Investitionsvorhaben	11 – 13
2. Finanzierung	14
<u>III. Bilanzplan</u>	15

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

Die Verkehrs-GmbH entwickelt sich in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig und mit Einbindung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nach der erfolgten Konsolidierungsphase zunehmend zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrunternehmen. In diesem Zusammenhang steigt gestützt auf Beschlüsse des Rates der Stadt Braunschweig die Betriebsleistung im Planungszeitraum an. Parallel befinden sich große Investitionsmaßnahmen in der Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung) und in der Vorbereitung (Stadtbahnausbau). Abweichend von einer früheren weitgehend kostenoptimierten/-minimierten Leistungserstellung soll nunmehr 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 Projekte initiiert, um den Zugang zum ÖPNV-System zu vereinfachen und die Verfügbarkeit und die Qualität des ÖPNV zu verbessern. Damit sollen im Ergebnis zukünftig mehr Fahrgäste den ÖPNV nutzen und der ÖV-Anteil am Modal Split in Braunschweig langfristig gesteigert werden.

Parallel arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband an ÖV-freundlichen Rahmenbedingungen, die flankierend erforderlich sind, um den Modal Split nachhaltig zu steigern.

Übergeordnet soll auch mittels Maßnahmen im ÖPNV die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig insgesamt verbessert werden.

Das für die ÖPNV-Entwicklung der Stadt Braunschweig zurzeit bedeutendste Einzelprojekt ist das Stadtbahnausbauprojekt. Die Stadtverwaltung arbeitet auf Basis eines Ratsbeschlusses aus dem Frühjahr 2017 gemeinsam mit der Verkehrs-GmbH intensiv an der planerischen Ausgestaltung von 5 Stadtbahnkorridoren. Seit 2017 und fortführend im Jahr 2018 wurden dazu die Bürgerinnen und Bürger stark an den Planungen beteiligt. Die Umsetzbarkeit des Projektes hängt wesentlich von den Fördermöglichkeiten der Trassen durch Bund und Land, der Sicherstellung der investiven Eigenmittelanteile und den langfristigen wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen ab. Teile des im Projekt entwickelten Ohnefalls werden zur verkehrlichen Verbesserung im Planungszeitraum umgesetzt. Wesentlich ist u. a. die Einführung des Stadttakts Braunschweig mit ergänzenden Tramlinien und Veränderungen im Busnetz.

Als zukunftsweisende betriebliche Investition werden auch das verbundweite Projekt zur Einführung von Echtzeitinformationen, die umfängliche Fortführung der Sanierung des gesamten Busbetriebshofes Lindenbergs, der Einführung von Fahrgastzählgeräten und die vollständige Bereitstellung von Niederflurigkeit im Stadtbahnbereich das Gesicht der Verkehrs-GmbH positiv verändern und das Unternehmen modernisieren. Die Gleisanlagen werden im Planungszeitraum (z. B. in Gliesmarode) dem neuen Mobilitätsverhalten angepasst und in eine moderne Übergangsstation überführt, die mit den SPNV-Anlagenplanungen des Regionalverbandes an dem Bahnhof und den städtischen Konzeptionen zur Busverknüpfung samt einem Radwegenetz verknüpft werden. Weiterhin nehmen die im regelmäßigen Turnus notwendigen Gleisanierungen einen wesentlichen Raum innerhalb der Investitionstätigkeit der Gesellschaft ein.

Das erweiterte Fahrplanangebot und die gestiegene Investitionstätigkeit wirken aufwandsteigernd in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Personalkosten steigen durch die zusätzlich benötigten Mitarbeiter im Fahrdienst und für die Projektumsetzung spürbar an. Weiter zeigt sich am Beschaffungsmarkt allgemein eine Verknappung der Lieferressourcen und damit einhergehend ein genereller Preisanstieg bei den „Normteilen“ wie Gleismaterial als auch bei den innovativen EDV-basierten Systemlösungen.

Die aufgezeigte Entwicklung des Unternehmens wird mit dem unbedingten Wille begleitet, die im Rahmen der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem hohen Fokus auf Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Organisation des Kerngeschäfts weiterhin zu wahren.

Angemessene Berichts- und Abstimmungsläufe mit den Verwaltungen der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband sind ein Faktor für einen effizient aufgestellten betrieblichen Overhead. Neuere Entwicklungen zur fortschreitenden Digitalisierung, zur weiterführenden Elektromobilität und zu intensiveren verkehrsplanerischen Prozessen werden die weitere Zuführung von Ressourcen erfordern.

Das prognostizierte Jahresergebnis 2018 liegt nach derzeitigem Stand auf dem Niveau des Wirtschaftsplanwertes für 2018. Auch eine leichte Überschreitung des Planwertes ist ein mögliches Szenario, was im Wesentlichen an den in der Höhe nicht vorhersehbar ansteigenden Entgelttarifabschlüssen begründet ist. Parallel ist im Jahr 2018 eine nur leichte Steigerung der Fahrgastnachfrage zu verzeichnen, was auch dem langen und vergleichsweise sehr trockenen Jahresverlauf 2018 und einer damit einhergehenden langen Fahrradnutzung zugerechnet werden kann.

Aufgrund des erarbeiteten Projektfortschrittes und der damit einhergehend getroffenen städtischen Beschlusslagen zum Projekt Stadtbahnausbau sind im Wirtschaftsplan sowie der Mittelfristplanung umfangreiche Planungs- und in 2022 bereits erste Bauleistungen in Volkmarode und Rautheim berücksichtigt. Dieser Wirtschaftsplan enthält auch die im Ratsbeschluss beschlossenen Umsetzungen der verkehrlichen Maßnahmen des „Ohnefalls“.

Ergänzend dazu wurden Leistungserweiterungen im Angebot gemäß Wünschen der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes teils auch in Neben- und Schwachverkehrszeiten umgesetzt. Hierzu wird das Unternehmen die Nachfrage auch mit zukünftig verfügbaren Fahrgastzählgeräten evaluieren und nach Bewertung der Ergebnisse Vorschläge zum daraus abgeleiteten weiteren Vorgehen vorlegen.

Wesentlich für die Planergebnisse ist auch das neue, unter der Führung des Regionalverbandes und der Verbundgesellschaft verbundweit einzuführende Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV), das ab 2020 seine Wirkung auf das Unternehmen entfalten wird. Diese sind auf Basis der in 2018 vorgelegten ersten Prognoseberechnungen der Verbundgesellschaft in die Planung eingearbeitet.

Signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse sind aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen ohne Leistungsreduzierungen oder Einschränkungen der steigenden Kundenerwartungen nicht mehr zu erzielen. Die Entwicklung der Jahresergebnisse im Planverlauf ist vielmehr wesentlich durch die aufgezeigten Mehrbedarfe in Leistung und Qualität und Marktpreisniveau beeinflusst.

Die Verkehrs-GmbH verfügt nach der Phase der Restrukturierung 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. Diese strukturell begründete Unterdeckung eines ohne Verkehrsvertrag agierenden städtischen Verkehrsunternehmens führt rechnerisch bei Unterstellung der identischen Inflationshöhen zu einem strukturell stärker ansteigenden Bedarf aus Erträgen aus Ergebnisabführung in der Zukunft. Die hohen aufwandsseitig wirkenden Abschlüsse im Entgelttarif sowie die recht deutlichen Energiepreisanstiege am Markt verstärken diesen Ergebnisaufwuchs. Auch die tarifseitigen Entwicklungen der Einnahmen verstärken diesen Trend, da die verbundseitig erweiterten Mitnahmeregelungen, landesweite Bestrebungen der NITAG oder bundesweit wirkende Ausweiterungen der City Option der Bahn kaum Ertragszugewinne bewirken.

Die Planansätze sind mit dem Kenntnisstand September 2018 getroffen und unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden.

Personalbilanz Verkehrs-GmbH:

(zum Stichtag 31.12. des jew eiligen Planjahres)

Nach Mitarbeiteranzahl	2018 Vorschau	2019 Plan	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan
Busfahrer/innen *	272	272	272	272	272
Straßenbahnhofsfahrer/innen *	143	143	143	143	143
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	415	415	415	415	415
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	243	248	249	246	248
Braunschweiger Verkehrs-GmbH - Gesamt	658	663	664	661	663

* Die Fahreranzahl Bus und Straß resultiert aus gegenfinanziertem Leistungsanstieg aus Direktbussen sowie aus vermehrter Leistung durch den Stadttakt bzw. den Ohnefall zum Stadtbahnerweiterungskonzept.

** von denen im Umfang von rund 6 Personalen Fahr- und SIFA-Dienste geleistet werden, inkl. neuer Azubis in 2019. Die zentrale Abweichung resultiert aus der Einstellung von Teilzeitverträgen nach Aufbau eines Call Centers sowie der gegenfinanzierten Rekrutierung von Mitarbeitern für Projekte wie Echtzeit, EFA, Busbetriebshof, Automaten und dem Stadtbahnerweiterungsprojekt.

Personalbilanz Verkehrs-GmbH:

(zum Stichtag 31.12. des jew eiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITAQUIVAELNT	2018 Vorschau	2019 Plan	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan
Busfahrer/innen *	264,6	264,6	264,6	264,6	264,6
Straßenbahnhofsfahrer/innen *	139	139	139	139	139
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	403,6	403,6	403,6	403,6	403,6
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	227	232	233	230	232
Braunschweiger Verkehrs-GmbH - Gesamt	630,6	635,6	636,6	633,6	635,6

2. Ergebnisdarstellung

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

Verlustübernahme	2018 Vorschau	2019 Plan	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan
	-22.049	-23.998	-24.646	-24.848	-24.964

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

3. Erfolgsplan 2019 bis 2022 und Vorschau 2018

	2018 T€ Vorschau	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan
1. Umsatzerlöse	-42.013	-42.566	-43.471	-44.502	-45.565
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-968	-1.068	-1.018	-1.068	-1.068
3. Sonstige betriebliche Erträge	-1.053	-994	-993	-1.015	-1.027
4. Materialaufwand	-44.033	-44.628	-45.482	-46.585	-47.660
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.468	8.703	8.972	9.193	9.409
b) Bezogene Leistungen	9.030	9.394	9.098	8.917	8.940
davon Anmietung	5.456	5.534	5.590	5.647	5.705
5. Personalaufwand	32.895	33.865	34.612	35.227	35.681
a) davon Löhne und Gehälter	25.954	26.719	27.309	27.794	28.153
b) davon Soz. Abgaben/Altersversorgung	6.941	7.146	7.303	7.433	7.529
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	9.571	10.017	10.815	11.286	11.728
davon geplante Neuinvestitionen	-	1.620	3.138	4.428	5.426
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.942	3.361	3.050	3.045	3.046
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-1	-6	-6	-7	-7
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.065	3.185	3.480	3.664	3.720
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	21.937	23.890	24.538	24.740	24.856
10. Sonstige Steuern	112	108	108	108	108
12. Erträge aus Verlustübernahme	-22.049	-23.998	-24.646	-24.848	-24.964
13. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0

4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

Zu 1. Umsatzerlöse

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

2018 T€ Vorschau	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan
33.975	34.639	35.449	36.279	37.129
2.311	2.353	2.233	2.255	2.278
2.877	2.877	2.877	2.877	2.877
975	995	1.014	1.035	1.055
1.875	1.702	1.898	2.056	2.226
42.013	42.566	43.471	44.502	45.565



zu 1. Erlöse aus der Fahrgastbeförderung

Die Ansätze der Fahrgastentwicklung und damit einhergehend die Umsatzerlöse aus dem Fahrbetrieb sind in der Planung mit ehrgeizigen Zielstellungen eingeflossen. Die Verkehrs-GmbH wird im Planungszeitraum mit den Partnern im Verkehrsverbund Maßnahmen bewerten, um zukünftig eine verbesserte Tarifergiebigkeit generieren zu können und gleichzeitig den Kunden weiterhin im Fokus des Handelns zu behalten. Dazu wird der Kundendialog über Beschwerdemanagement, Direktmarketing, Befragungen etc. konsequent weiter ausgebaut. Im Verkehrsverbund wird die Verkehrs-GmbH in den unterschiedlichen Arbeitsgruppen deutlich machen müssen, dass eine Kernaufgabe in der Erstellung einer nutzerfreundlichen und gleichzeitig verursachungskonformen Tarifsystemreform besteht. Dieses ist elementar, um moderne Tarifprodukte für die Kunden zu erschließen und gleichzeitig eine Auskömmlichkeit aus den Einnahmen für die Unternehmen zu erreichen. Das Primärziel dabei bleibt, den Dauerkunden wie auch den Gelegenheitskunden ein qualitativ sehr hochwertiges, transparentes, modernes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Bestandskunden dauerhaft weiter gebunden und möglichst viele Neukunden gewonnen werden. Gerade bei dem Punkt der Neukundenakquise bietet das Stadtbahnerweiterungsprojekt eine große Herausforderung. Im Wirtschaftsplan sind mit der weiteren Gestaltung einer attraktiven und zukunftsgerichteten Infrastruktur, der Modernisierung des Fahrzeugparks Tram und Bus und der Weiterentwicklung der Digitalisierung wichtige Ansätze für die zukünftig erfolgreiche Unternehmensentwicklung eingebracht.

Die Haupterlöse und damit gute Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen sehr gut ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt. Die Leistungsanstiege in der Schwachlastzeit werden beobachtet, nach einem geeigneten Betriebszeitraum über Fahrgastzählgeräte und Kundenbefragungen evaluiert und daraus möglicherweise Änderungen in den Betriebsszenarien entwickelt und zur Diskussion gegeben.

Parallel finden sich im Planungszeitraum auch durch den Regionalverband finanzierte Leistungssteigerungen bei den Regiobuslinien, deren Ansätze ebenso auf Aufwandsdeckung überprüft werden.

Kenntnisse bezüglich geeigneter Fahrtarifanpassungen und Entwicklungen zum Ticketsortiment bringt die Verkehrs-GmbH in die entsprechenden Gremien des VRB ein. Hier wird zukünftig auch verstärkt externe Expertise erforderlich. Zudem unterstützt die Verkehrs-GmbH den VRB und damit die regional übergeordnete verkehrliche Weiterentwicklung auch zukünftig mit ihrem hohen Know-how bei Zukunftsthemen im VRB wie Abo-Zentrale, Erbringung der Arbeitspakete im VRB-Projekt Echtzeit und der EFA. Dies sind Beiträge der Gesellschaft, um auch zukünftig die engagierten Zielvorstellungen verbundweit umsetzen zu können. Die Kundenbindung durch ein strukturiertes Beschwerdemanagement hat die Gesellschaft in 2018 eingeführt und wird es in 2019 ff weiter verfeinern und möglicherweise das Angebot auch weiter ausbauen.

Politisch initiierte Veränderungen bei der Fahrpreisstruktur von Schüler- und Ausbildungsverkehren könnten zukünftig dauerhaft ertragssenkend wirken. Die politische Beschlusslage wird derzeit seitens der Stadt in Maßnahmen überführt. Da stadtintern diesbezüglich noch keine detaillierten Preisgrößen, Zeitpunkte und Umsetzungsszenarien feststehen, können keine Effekte als Planauswirkung in den Plan 2019 ff einfließen.

Das BS-Mobil-Ticket ist mit der Gültigkeit von 8:30 Uhr bis Betriebsende im Plan ab 2019 fortgeführt. Heterogene Einzellösungen bei Verbandsgliedern sollen in einen einheitlichen verbundweiten Rahmen überführt werden. Dies konnte ebenso mangels aktueller Klarheit der Umsetzungsdetails und deren Finanzierung nicht in dem Wirtschaftsplan der Verkehrs-GmbH inkludiert werden.

Ob eine steuerliche Umstrukturierung des Systems bei der städtischen Finanzierung von Schülersammelzeitkarten erfolgen kann, ist weiterhin noch unklar und daher nicht Planbestandteil. Erneut wird auch 2018 nach derzeitiger Einschätzung die Zahl der beförderten Kunden wie in den Vorjahren weiter leicht ansteigen.

Der Erneuerung sowie die Vermarktung des Onlineshops, die Erneuerung der Fahrplan-App und auch das Projekt Echtzeit werden die Information und Transparenz der Angebote weiter verbessern. Zudem wird das Leistungsangebot in guter Qualität umgesetzt, moderne Fahrzeuge und eine gute Infrastruktur prägen immer mehr das Bild im öffentlichen Raum.

Im Planungszeitraum 2019 ff wird von einer aufwachsenden Einnahmeentwicklung von bis zu 2,5 % ausgegangen.

Durch die vertraglichen Regularien innerhalb der geschlossenen Verträge zwischen dem Regionalverband und den SPNV-Unternehmen sowie der Umsetzungsbeschlüsse zur Entwicklung eines Verkehrsverbundes sind für die Verkehrs-GmbH Risiken auf die zukünftige Einnahmehöhe entstanden. Die ersten Prognoserechnungen des bis Ende 2019 umfänglich zu reformierenden EAV zeigen eine Stand heute bereits sehr leistungskongruente Finanzierung der Verkehrs-GmbH. In der aktuellen Wirtschaftsplanung sind diese ersten Ermittlungen des VRB ab 2020 ff eingeflossen.

Es ist festzustellen, dass sich zum ÖPNV ergänzende neue digitale ride sharing Angebote wie *Moja* oder *door2door* entwickeln, die teilweise die identischen Kundengruppen des ÖPNV berühren. Die Verkehrs-GmbH prüft im Sinne einer übergreifenden Mobilitätskette für die Kunden und zur eigenen Einnahmesicherung sinnvolle Möglichkeiten einer Zusammenarbeit.

Zu den Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten § 148 SGB IX 9. Buch zeigen sich im Rahmen der 2017 erhobenen Zählergebnisse bislang konstante Quotienten.

Zu 4. Materialaufwand

	2018 T€ Vorschau	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan
a) <u>Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe</u>					
Materialkosten	2948	3036	3025	3127	3216
Kosten für Energie und Wasser	522	532	543	554	571
Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb	1.795	1.851	1.888	1.925	1.964
Treibstoffkosten	3.203	3.283	3.516	3.587	3.658
	8.468	8.702	8.972	9.193	9.409
b) <u>Bezogene Leistungen</u>					
Fremdleistungen	3.574	3.860	3.508	3.270	3.235
Anmietung von Fahrleistungen	5.456	5.534	5.590	5.647	5.705
	9.030	9.394	9.098	8.917	8.940
Materialaufwand - Gesamt	17.498	18.096	18.070	18.110	18.349

a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, aus der heraus nach Werbung der Strompreisentwicklung direkt an der Leipziger Strombörsen der Einkauf über Chargen beim Lieferanten erfolgt. Dieses reduziert die kursbedingten Rohstoffpreisschwankungen. Am Jahresende 2017 bewegte sich der Strompreis sowie die Menge ansteigend, was zum angepassten Vorschauwert 2018 führt. Der Gesamtenergiepreis wird auch durch die Neufestlegung der EEG-Umlagebestandteile bei den Energiesteuern belastet.

Für 2018 sind auch die Forwardkonditionen des Rohölmarktpreises relevant ansteigend. Das führt in 2018 letztmalig zu einer Kostendämpfung durch das Preisfixing. Der Dieselbezugspreis wurde in Teilen zu Ende Oktober 2015 auf Basis des damals sehr guten und leicht steigenden Preisniveaus bis 2018 fixiert.

Seit Jahren laufen Gespräche auf Bundesebene, die eine Stromsteuerbefreiung auch auf E-Bussysteme ermöglichen sollen, um eine Angleichung zur teilweisen Steuerbefreiung bei Schienenbahnen zu erreichen.

Bestandteil des Materialaufwandes für die Aufwandplanung ab 2019 sind die für den beschlossenen Mehrverkehr aus dem Ohnefall und zu den Tagesrandzeiten zusätzlichen Energie- und Wartungskosten. Zusätzliche Aufwendungen aus einem kostengünstigeren Schülerverkehr sind nicht Planbestandteil.

b) Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung für die Instandhaltung sowie die Fahrzeuginnenreinigung Stadtbahn und Bus gezeigt. Die externen Leistungen zeigen sich am Markt preisseitig.

In den Fremdleistungen sind ebenso Gleisschleifarbeiten und Wartungsverträge enthalten.

Anmietung von Fahrleistungen

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

Zu 5) Personalaufwand

Der Personalaufwand verhält sich im Planungszeitraum ansteigend und berücksichtigt bereits die städtisch beschlossenen Mehrverkehre aus dem Ohnefall sowie in Schwach- und Nebenverkehrszeiten. Bereits bekannte baustellenbedingte Ersatz- und Umleitungsverkehre sind eingeflossen.

Teile der fahrdienstfremden Personale sind gegenfinanziert. So sind die Mitarbeiter im Bereich EFA und Echtzeit über Verbundarbeitspakete finanziert, der Aufwand für die Projektsteuerung im Projekt Stadtbahnerweiterung wird aktiviert und die eingestellten Mitarbeiter des neuen eigenen telefonischen Kunden-Service kompensieren ehemalige Entgeltzahlungen an den Dienstleister.

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 offensichtlich fortgesetzt wird.

Der Wegfall der zweckgebundenen, ausgegebenen Mittelzuweisungen des Bundes an die Länder kann auch aufgrund der politischen Relevanz der Fragestellung durch die Verkehrs-GmbH nicht sicher vorhergesagt werden. Im Plan wird auch nach Diskussionen mit der LNVG zunächst keine Änderung des derzeitigen Förderverhaltens unterstellt.

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung, der Verkehrs-GmbH und dem Regionalverband projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt sind als Investitionsvolumen mit vorgeschalteter Planungsphase im Wirtschaftsplan dargestellt. Sie haben aber derzeit noch nahezu keine Ergebnisrelevanz, da die Inbetriebnahme-Zeitpunkte außerhalb des Planungszeitraumes liegen.

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 Beteiligungs-Gesellschaft 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. Der zu Grunde gelegte Zinssatz wurde nach Projektion des derzeitigen Marktniveaus angesetzt. Stadt Braunschweig und Verkehrs-GmbH prüfen hinsichtlich zukünftiger Fremdkapitalbeschaffungen die Anwendung der Experimentierklausel auf Grundlage des § 181 NKomVG.

Zu 12) Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2018 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 22,04 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH ausgeglichen wird.

Die Verkehrs-GmbH zeigt in der Planung nach jahrelanger maßnahmenbezogener Ergebnisverbesserung bzw. Ergebnisplafonierung die Effekte aus Leistungsanstiegen, allgemeinen Produktionskostensteigerungen, zusätzlichen Anforderungen Dritter und dem Effekt der Inflationierung von zu 66 % gedeckten Aufwandspositionen. Das Unternehmen wird parallel alle Anstrengungen unternehmen, um weiterhin kostenoptimiert zu produzieren, gleichzeitig eine maximale Ertragskraft zu generieren und eine leistungsgerechte Finanzierung der erbrachten Aufgaben zu erreichen.

II. Finanzvorschau

Investitionsvorhaben

	T€ 2018 Vorschau	T€ 2019 Plan	T€ 2020 Plan	T€ 2021 Plan	T€ 2022 Plan
1 Werkstatt Strab Erweiterung Lackierhalle	93	133	80	58	508
2 Fahrausweisautomaten, mobil	1.100	300	0	0	0
3 Fahrzeugsteuerung 95er	0	513	150	150	150
4 Modernisierung 07er	140	240	260	260	0
5 Schallabsorber	0	70	100	100	20
6 Digitalfunk / GSM Funksystem	83	168	0	0	0
7 TFT in Stadtbahn (inkl. IBIS der Fzg.)	163	715	0	0	0
8 DFI in Stadtgebiet Verkehrs-GmbH	0	1.687	1.687	1.687	0
9 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino II	13.585	2.863	3.742	0	0
10 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I	3.525	500	0	0	0
11 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III (Lieferung 2025)	0	0	0	0	11.880
12 Gelenkombibusse	643	1.374	1.717	6.182	5.598
13 Standardomnibusse	2.878	4.208	2.475	0	480
14 Ersatzbeschaffung Fahrausweisdrucker Bus	0	0	500	400	900
15 Umsetzung alternatives Buskonzept	0	0	1.000	1.200	1.400
16 Echtzeit FÖA TFT in Bus (inkl. IBIS der Fzg.)	868	868	0	0	0
17 Stromversorgung, Gleicherichterunterwerke	675	1.225	1.080	880	795
18 Arbeitsfahrzeuge	815	50	160	150	600
19 Wendeschleifen + Umsteigeanlagen	90	280	1.400	100	100
20 Haltestellen Bahn	15	45	675	15	15
21 Aufschweißungen	220	200	120	120	120
22 Stöckheim (Rechtsstreit Ende)	5	500	0	0	0
23 Leonhardplatz 2. Ausbaustufe	295	65	0	0	0
24 Stobenstraße inkl. JFK-Platz bis Lessingplatz	364	17	0	0	0
25 Helmst. Str. West - Johanniskirche Hauptgüterbahnhof	2.960	586	0	0	0
26 BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung	9.400	8.200	2.100	1.347	0
27 Donaustr. zwischen Münchenstrasse - Isarstrasse	573	62	0	0	0
28 Frankfurter Strasse - Luisenstrasse	1.446	210	0	0	0
29 WS Ottenroder Straße	932	102	0	0	0
30 Mühlendorfstrasse Notbaumaßnahme Austausch KES Ortec	15	1.295	0	0	0
31 Georg-Eckert-Straße	60	2.306	143	0	0
32 Brückenbauwerk A39	20	2.112	1.662	0	0
33 Brücke (BS1) HEH Kliniken	7	374	0	0	0
34 Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Strasse Süd	10	380	36	0	0
35 Gleisverschlingung Lange Straße	10	5	308	0	0
36 GF-Str. Überfahrt Schmalbachstraße	5	5	385	0	0
37 Gleiserneuerung Lincolniedlung bis WS Carl-Miele-Straße	15	25	1.208	198	0
38 Bahnhof Gliesmarode	35	35	35	1.660	201
39 Berl. Strasse zwischen Kurzekampstrasse und Querumer Strasse	55	895	65	1.304	155
40 Berl. Strasse Querung Petzvalstrasse und Querung Moorhüttenweg	2	0	10	262	2
41 Gleisanlagen Brücke Europaplatz bis südlicher Fr.-Wilh.-Platz	0	45	75	2.092	0
42 Gleisanlagen JFK-Platz bis Fr.-Wilh.-Platz	0	0	35	50	1.882
43 Gleisbögen Sachsendamm Höhe Erfurtpatz	5	0	5	5	464
44 Donaustraße/Kruckweg	0	0	60	100	2.705
45 Projekt Echtzeit EFA incl. Server	300	350	25	25	0
46 Relaunch EFA www. barrierefrei, sehbehindertengerecht	0	230	100	50	0
47 Relaunch APP barrierefrei, sehbehindertengerecht	0	150	100	50	0
48 Automat Betriebshöfe und Münzrollgeber	80	80	50	50	10
bzw. Herstellungskosten < 250 T€	2.724	2.986	2.148	1.260	1.078
Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbauprojekt	44.210	36.453	23.696	19.755	29.063
1 Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet	300	200	200	200	300
2 Volkmarode Nord	0	1.091	543	565	4.653
3 Rautheim	0	2.786	1.486	1.548	7.598
4 Campusbahn (via Stammstrecke)	0	804	2.833	60	1.084
5 Salzdahlumer Straße	0	789	2.783	59	1.065
6 Lehndorf / Kanzlerfeld	0	0	0	0	975
7 westl. Innenstadtstrecke	0	0	0	0	195
8 Erweiterung Werkstatt Tram für Stadtbahnausbau	0	50	67	78	85
Investitionen Stadtbahnausbauprojekt	300	5.720	7.911	2.511	15.956
Investitionen gesamt	44.510	42.173	31.607	22.266	45.019

	2018	2019	2020	2021	2022
Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)		422	632	668	1.801
Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH	44.510	42.594	32.239	22.934	46.819
Netto-Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH abzüglich Fördermittel	25.700	24.570	22.600	14.600	24.500

Der aktuelle Investitionsplan zeichnet sich durch eine weiterhin hohe Investitionstätigkeit der Gesellschaft aus. Als inhaltlich und finanziell herausragende Einzelinvestitionsgegenstände im Planungszeitraum sind u. a. die Ersatzinvestition in neue Stadtbahntriebwagen ab 2022 ebenso wie die Busbeschaffungen zu nennen.

Diese berücksichtigen neben dem reinen Ersatz auch die steigenden Bedarfe aus dem Leistungsanstieg und beinhalten die aktuellste und sauberste Busmotorentechnik. Strukturell bearbeitet die Verkehrs-GmbH auch die Fragen nach lokal emissionsfreier Bustechnik samt der entsprechenden Gesetzeslagen auf und hat dazu im Plan eine prinzipielle Vorsorge getroffen, ohne auf die Nachladetechnologie festgelegt zu sein. Da das Land Niedersachsen die Möglichkeit zur Busförderung eröffnet, kann somit technologieoffen in eine verstetigte Busbeschaffung bei leichter Verbesserung des Durchschnittsalters investiert werden.

Im Investitionsplan 2019 sind auch die Mittelbedarfe des Stadtbahnerweiterungsprojektes der Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH aufgenommen. Die Ansätze basieren auf den derzeit vorliegenden Voruntersuchungen und wurden bereits bestmöglich auf den Inbetriebnahmzeitpunkt des jeweiligen Teilprojektes indiziert. Derzeit werden durch die Projektgruppe bestehend aus Stadt Braunschweig, Regionalverband, Verkehrs-GmbH gemeinsam mit den Bürgern und weiteren einzubindenden Dritten die Vorzugstrassenlagen der beiden Teilprojekte Volkmarode und Rautheim erarbeitet, um in dem Zuge die Investitionsmittel weiter zu verifizieren und sukzessive in eine komplette Planung nach der HOAI zu überführen. Selbiges wird als Basis der Förderantragstellung für die Teilprojekte Campusbahn/Salzdahlumer Straße und Kanzlerfeld/westliche Innenstadtdurchfahrt erfolgen. Insofern bilden die im Plan getroffenen Ansätze den derzeitigen Kenntnisstand aus Trassenlage und Mittelhöhe ab. Im Planungszeitraum ergeben sich aufgrund der außerhalb des Betrachtungszeitraums liegenden Inbetriebnahmen noch keine Effekte auf die Abschreibung, wohl aber auf die Zinsbelastung.

Zum zweiten Bauabschnitt der Erneuerung des Busbetriebshofes am Lindenbergs konnten nach interner und mit dem Land Niedersachsen erfolgter inhaltlicher technischer Diskussion über Teilespekte der Bestandsplanung die Kosten verringert und die Fördersumme angehoben werden. Derzeit befindet sich das Projekt plangemäß bereits in Teilen schon in der Rohbauherstellungsphase. Der Neubau unter Betrieb stellt den Werkstattbereich vor eine besondere Herausforderung.

Mit der Sanierung des Busbetriebshofes hat sich die Verkehrs-GmbH durch die damit dann zwei sanierten bzw. neu erstellten Betriebshöfe der Sparten Tram und KOM im Werkstattbereich gute Zukunftspositionen erarbeiten können.

Erneut hat die Verkehrs-GmbH über das Konjunkturprogramm des Landes Niedersachsen Fördermittel für Gleisanierungsprojekte beantragt. Dieses erfolgte erstmal für zwei Antragsjahre, um die Projekte früher am Markt platzieren zu können.

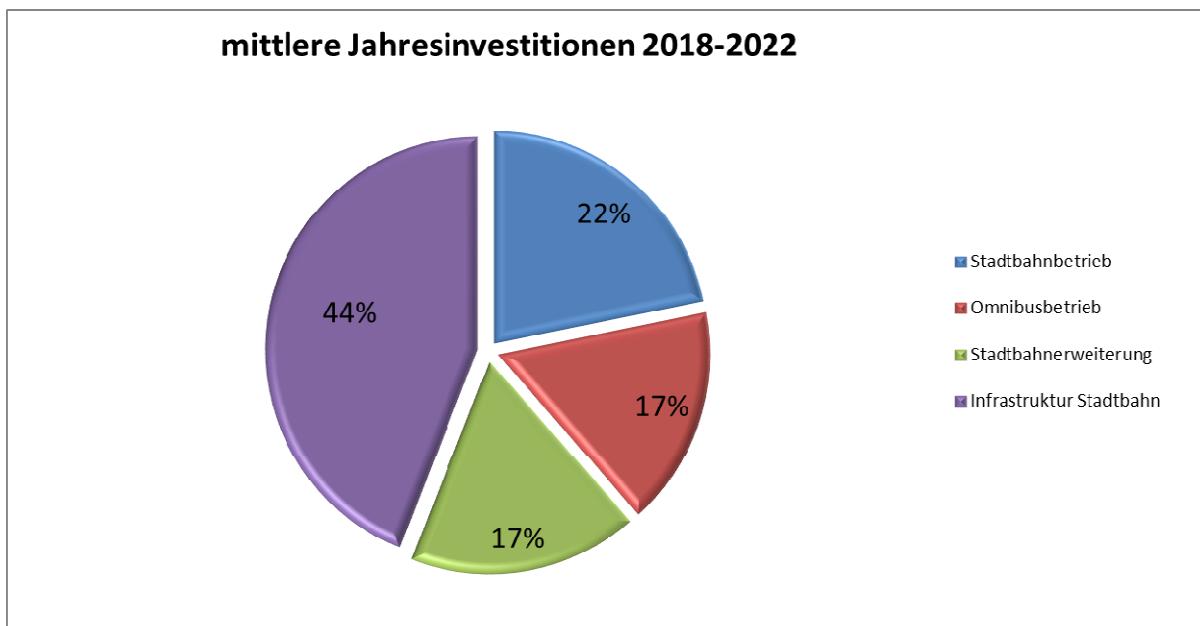
Die Anschaffung von sieben Stadtbahnneufahrzeugen mit einer 50%-igen Landesförderung sind im Plan berücksichtigt. Diese Investitionen zeigen positive Effekte mit einem hohen Fahrgastnutzen, da insbesondere die neuen Stadtbahnen, wie bereits beim Bus umgesetzt, zur vollständigen Niederflurigkeit der Fahrzeugflotte und einem Anstieg der Fahrgastaufenthaltsqualität führen. Für die Zukunft wurde zusätzlich eine Erweiterungsoption Tram mit ausgeschrieben, um bei einem heute noch nicht vollends inhaltlich gesichertem Mehrbedarf aus dem Stadtbahnerweiterungskonzept handlungsfähig zu sein.

Neben den laufenden eigenen Gleisbausanierungsmaßnahmen ist als große Einzelmaßnahme die kurzfristig aufzunehmende und gemeinsam im Zuge des Landesbrückenbauprogramms umgesetzte Gleisanierung an der Wolfenbütteler Straße (BBS 1 und 2) über die A 395 in 2019 bis 2020 zu realisieren. Hierzu wurde ebenfalls ein Förderantrag beim Land Niedersachsen gestellt, der nach Vorliegen weiterer Planungen der NLSTBV ergänzt wird.

Die Verkehrs-GmbH hat ebenso Förderanträge zu weiteren Infrastrukturmaßnahmen wie dem Umbau der Gleisanlagen an der Gliesmaroder Straße sowie der Berliner Straße beim Land gestellt. Hierzu können sich im Zuge der weiteren Detailplanungen zwischen DB AG, Stadt Braunschweig und Regionalverband noch planerische Konkretisierungen ergeben.

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

<u>Struktur der mittleren Investitionssumme</u>		bis 2022 in T€	in v.H.
Stadtbahnbetrieb			
Omnibusbetrieb	(i.W. Umrüstung u. Neubeschaffung von Stadtbahnen)	8.105	22%
Infrastruktur Stadtbahn	(i.W. Busbeschaffung, Betriebshof Lindenberg, Rest E-Bus) (Bau Stadtbahnprojekte, Gleiserneuerung, Betriebshof, Planung, Echtzeit)	6.191 16.339	17% 44%
Stadtbahnausbau	(i.W. Planungsleistung , Bau der ersetn 2 TP)	6.479	17%
Investitionen im Mittel gesamt (Preisstand 2018)		37.115	100%



2. Finanzierung

Mittelherkunft	2018 T€ Vorschau	2019 T€ Plan	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	22.049	23.998	24.646	24.848	24.964
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-22.049	-23.998	-24.646	-24.848	-24.964
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-9.571	-10.017	-10.815	-11.286	-11.728
Cash flow	-9.571	-10.017	-10.815	-11.286	-11.728
5. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-18.810	-18.024	-9.639	-8.334	-22.319
6. Fremdmittelbedarf *	-16.000	-25.600	-18.800	-13.700	-19.700
Gesamte Mittelherkunft	-44.381	-53.641	-39.254	-33.320	-53.747
1. Finanzbedarf aus Investitionen	44.510	42.173	31.607	22.266	45.019
2. Tilgung von Fremdmitteln	6.800	11.500	7.600	11.040	8.700
Gesamte Mittelverwendung	51.310	53.673	39.207	33.306	53.719

- * Bis zur jeweiligen Projektschlussrechnung wird die Finanzierung im Regelfall über den Cash Pool der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH dargestellt, die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbe-fassung nach derzeitigem Stand am externen Kapitalmarkt. Das echte Aufnahmeverummen am Kapitalmarkt beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch gebündelte Maßnahmen der jungen Vergangenheit bzw. Sammelabrufe für Mehrjahresgroßprojekte und entspricht daher nicht dem sich rechnerisch ergebenen und unter 6. gezeigten Fremdmittelbedarf.

III. Bilanzplanung 2019 bis 2022 und Vorschau 2018

		Vorschau T€ 31.12.18	Plan T€ 31.12.19	Plan T€ 31.12.20	Plan T€ 31.12.21	Plan T€ 31.12.22
Aktiva						
A. Anlagevermögen		139.814	154.367	166.153	169.467	182.240
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		77	42	15	11	9
II. Sachanlagen		139.719	154.308	166.121	169.439	182.214
Afa auf Neuinvestitionen		100	1.620	3.138	4.428	5.426
Afa auf Altinvestitionen		9.428	8.361	7.649	6.854	6.299
neue Investitionen bereinigt um LNVG		25.700	24.570	22.600	14.600	24.500
III. Finanzanlagen		18	17	17	17	17
B. Umlaufvermögen		7.252	7.210	9.016	10.033	10.554
I. Vorräte		2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.		3.652	3.610	5.416	6.433	6.954
III. Kassenbestand, Guthaben bei		1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten		50	50	50	50	50
Summe Aktiva (Bilanzsumme)		147.116	161.627	175.219	179.550	192.844

Passiva						
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreitzsystem)		19.578	19.578	19.578	19.578	19.578
I. Gezeichnetes Kapital		17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage		1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
B. Rückstellungen		7.715	7.742	7.752	7.762	7.754
C. Verbindlichkeiten		119.323	133.807	147.389	151.710	165.012
D. Rechnungsabgrenzungsposten		500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)		147.116	161.627	175.219	179.550	192.844

Bilanzkennzahlen:

Eigenkapitalquote: EK/Bilanzsumme	0,13	0,12	0,11	0,11	0,10
Fremdkapitalquote: FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,86	0,88	0,89	0,89	0,90
Verschuldungsquote: FK/EK	6,49	7,23	7,92	8,15	8,82
Anlagedeckungsgrad I EK/AV	0,14	0,13	0,12	0,12	0,11

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 Stadtbahngebiet 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 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, wenn diese über den externen Bankenmarkt durchgeführt wird, wird durch o. g. Bilanzkennzahlen tendenziell erschwert (Basel II) und verteilt. Die Aufwandssteigerung durch Zinskostenanstieg kann aber durch die bestehende Möglichkeit der Einholung von kommunalen Bürgschaften und der beherrschenden Eigentümerstruktur vermieden werden. 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 Eigentümers zum Unternehmen zu bewerten.

Die Bilanzkennziffern zeigen den Effekt der vielfältigen investiven Projektumsetzungen, insbesondere der bereits thematisierten Großprojekte im Planungszeitraum.