

Betreff:**Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Jahresabschluss 2018 - Feststellung****Organisationseinheit:**

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

10.04.2019

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

09.05.2019

Status

Ö

Beschluss:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH zu veranlassen, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH folgenden Beschluss zu fassen:

Der Jahresabschluss 2018, der mit einem Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 21.747.310,53 € ausgeglichen ist, wird festgestellt.“

Sachverhalt:

Sämtliche Geschäftsanteile der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) gehalten.

Gemäß § 12 Ziffer 1 des Gesellschaftsvertrages der BSVG obliegt die Feststellung des Jahresabschlusses der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der BSVG. 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 Jahresabschluss 2018 in seiner Sitzung am 3. April 2019 beraten und der Gesellschafterversammlung die Feststellung empfohlen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 2018 der BSVG weist bei Gesamterträgen (inkl. Zinserträgen) in Höhe von 43.065 T€ und Gesamtaufwendungen (inkl. Zinsaufwendungen und Steuern) in Höhe von 64.812 T€ einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 21.747 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen. Gegenüber der Planung 2018 (-22.054 T€) verbessert sich das Ergebnis somit um 307 T€.

Die Entwicklung der Aufwands- und Ertragspositionen im Vergleich zum Vorjahr und zum Plan ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht.

	Angaben in T€	Ist 2017	Plan 2018	Ist 2018	Plan 2019
1	Umsatzerlöse	41.506	41.880	41.786	42.566
1a	% zum Vorjahr/Plan		+0,9%	+0,7% / -0,2%	+1,9%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	664	888	610	1.068
3	sonstige betriebliche Erträge	429	957	669	994
4	Materialaufwand	-16.013	-16.578	-17.018	-18.097
5	Personalaufwand	-30.945	-32.737	-32.547	-33.865
6	Abschreibungen	-9.249	-10.142	-9.185	-10.017
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.848	-2.958	-2.979	-3.361
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-16.456	-18.690	-18.664	-20.712
9	Zins-/Finanzergebnis	-3.011	-3.256	-2.992	-3.179
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-19.467	-21.946	-21.656	-23.890
12	sonstige Steuern	-92	-108	-91	-108
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-19.559	-22.054	-21.747	-23.998

Im Einzelnen stellen sich die Veränderungen der Ertrags- und Aufwandspositionen gegenüber der Wirtschaftsplanung 2018 wie folgt dar:

Im Geschäftsjahr 2018 konnten Umsatzerlöse in Höhe von 41.786 T€ erzielt werden. Diese liegen um 94 T€ leicht unterhalb des Planniveaus. Die Umsatzerlöse aus der Fahrgastbeförderung stiegen gegenüber dem Vorjahr (33.536 T€) zwar um 1,1 % auf 33.909 T€ an, konnten allerdings den Planwert in Höhe von 34.275 T€ um 366 T€ nicht erreichen. Demgegenüber stehen jedoch höhere Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten in Höhe von 279 T€. Aus der Vermietung von Werbeflächen konnten gegenüber dem Plan Mehrträge in Höhe von 60 T€ erzielt werden.

Die Fahrgastentwicklung zeigt sich mit 40,4 Mio. Kunden gegenüber dem Vorjahr (40,5 Mio. Kunden) annähernd konstant. Die Fahrgastentwicklung im Jahr 2018 war durch außergewöhnlich lange und trockene Witterungsperioden geprägt, die zu einer starken Nutzung der parallelen Mobilitätsmöglichkeiten wie dem Fahrrad führten. Die kostenseitig wirkende Leistungsausweitung ab Dezember 2017 erfolgte zudem überwiegend in der Nebenverkehrszeit und führte somit kaum zu zahlenden Mehrkunden.

Die aktivierten Eigenleistungen beinhalten die erbrachten Eigenleistungen aus Regieleistungen für Projekte, die konkreten Einzelbaumaßnahmen zugeordnet wurden. Diese fallen mit 610 T€ um 278 T€ geringer aus als geplant. Dies ist u. a. aufgrund der im Jahr 2018 begonnenen Abstimmungen zum Stadtbahnausbauprojekt begründet.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind insbesondere Schadensersatzzahlungen und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten. Diese fallen um 288 T€ geringer aus als geplant. Ursächlich hierfür sind u. a. emissionsbedingt geringere Erlöse aus dem Verkauf von Altfahrzeugen Bus sowie geringere Versicherungsleistungen.

Die Steigerung des Materialaufwands um 440 T€ gegenüber dem Plan auf 17.018 T€ resultiert im Wesentlichen aus der Anmietung von Fahrleistungen. Aufgrund von notwendigen Verrechnungsanpassungen mit der Kraftverkehr Mundstock GmbH ergeben sich hier Kostensteigerungen in Höhe von 369 T€ gegenüber der Planung. Zudem ergeben sich Mehraufwendungen beim Fahrstrom in Höhe von 287 T€ aufgrund von Preisanstiegen

bei geringer Mehrleistung. Demgegenüber stehen Einsparungen beim sonstigen Materialaufwand, bei den Druckkosten und der Dienstkleidung.

Der Personalaufwand liegt mit 32.547 T€ auf Planniveau. Gegenüber dem Vorjahr ist aufgrund von zusätzlichen Personalbedarfen aus dem Verbundprojekt Echtzeit, dem Stadtbahnausbau Projekt, den Angebotsausweitungen mit den Fahrplanwechseln im Dezember 2017 und November 2018 sowie aufgrund von Entgelttariferhöhungen eine deutliche Steigerung zu verzeichnen.

Die Abschreibungen liegen mit 9.185 T€ um 957 T€ unter dem geplanten Wert in Höhe von 10.142 T€. Grund hierfür ist u. a. die verzögerte Abrechnung des Großprojektes Helmstedter Straße/2. Bauabschnitt sowie die fehlende Einigung im Gerichtsstreit Stadtbahnbau Stöckheim. Zudem wurden bestellte MAN Busse nicht mehr rechtzeitig im Jahr 2018 geliefert, sodass die geplante Abschreibung in Höhe von 290 T€ noch nicht zum Tragen kommt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten u. a. Aufwendungen für Versicherungen, Beiträge und Gebühren, Aufwendungen für erbrachte Dienstleistungen der SBBG und der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG sowie Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten und liegen mit 2.979 T€ auf Planniveau.

Das Zinsergebnis beträgt -2.992 T€ und fällt damit um 264 T€ besser aus als geplant. Ursächlich hierfür sind u. a. gegenüber der Planung verbesserte Zinskonditionen aufgrund von Kreditaufnahmen beim Pensionsfonds der Stadt Braunschweig und im Rahmen der Experimentierklausel.

Das Gesamtinvestitionsvolumen im Geschäftsjahr 2018 belief sich auf 21.084 T€. Hierin enthalten sind Fördermittel in Höhe von 9.170 T€. Investitionsschwerpunkte waren Rekonstruktionsprojekte, die aus Programmen des Landes Niedersachsen gefördert wurden, wie beispielsweise die Haltestellenanlagen der Großbaumaßnahme Helmstedter Straße und die Erneuerung der Gleisanlage in der Luisenstraße. Weiterhin wurde in die Busbetriebshofsanierung am Lindenberg und in die Beschaffung eines neuen Gelenkbusses sowie sieben Solobusse investiert.

Die Prüfung des Jahresabschlusses durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Fasselt Schläge mbB hat zu keinen Einwendungen geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 11. März 2019 erteilt.

Als Anlagen sind die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Lagebericht der Gesellschaft für das Jahr 2018 beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

Bilanz
Gewinn- und Verlustrechnung
Lagebericht

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig

Bilanz zum 31. Dezember 2018

	Aktiva			Passiva		
			Stand am 31.12.2017			Stand am 31.12.2017
	€	€	T€	€	€	T€
A. Anlagevermögen				A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände (entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten)		84.848,00	54	I. Gezeichnetes Kapital (Stammkapital)		17.938.432,00
				II. Kapitalrücklage		1.639.609,12
						19.578.041,12
						19.578
II. Sachanlagen				B. Rückstellungen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	16.703.337,35		17.428	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.229.837,00	1.175
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	52.402.236,18		49.932	2. sonstige Rückstellungen	4.852.047,00	6.672
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	41.107.430,20		44.167		6.081.884,00	7.847
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	387.576,00		328			
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.032.009,00		1.231			
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14.612.288,22		10.461			
		126.244.876,95	123.547			
III. Finanzanlagen				C. Verbindlichkeiten		
1. Beteiligungen	17.405,00		17	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	91.484.035,51	94.192
2. sonstige Ausleihungen	434,32		4	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.957.322,86	6.636
		17.839,32	21	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.081.340,45	3.764
		126.347.564,27	123.622	4. sonstige Verbindlichkeiten	18.223.539,88	6.555
				- davon aus Steuern: 275.358,64 €; i. V. 1.740 T€		
				- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: 0,00 €; i. V. 0 T€		
B. Umlaufvermögen				D. Rechnungsabgrenzungsposten		
I. Vorräte						589.860,53
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.218.870,51		2.090			570
2. Waren	2.966,02		2			
	2.221.836,53		2.092			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände						
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.509.287,20		4.182			
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14.304.061,49		5.406			
3. sonstige Vermögensgegenstände	1.422.501,63		408			
	18.235.850,32		9.996			
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten						
	3.092.447,35		3.396			
	23.550.134,20		15.484			
C. Rechnungsabgrenzungsposten						
	98.325,88		36			
	149.996.024,35		139.142			

Braunschweig, den 8. März 2019

Jörg Reincke
(Geschäftsführer)

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	€	€	Vorjahr T€
1. Umsatzerlöse	41.785.551,80	41.506	
2. andere aktivierte Eigenleistungen	610.359,41	664	
3. sonstige betriebliche Erträge	668.757,87	429	
	<u>43.064.669,08</u>	<u>42.599</u>	
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.222.387,77	7.639	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>8.795.781,63</u>	<u>8.374</u>	
	<u>17.018.169,40</u>	<u>16.013</u>	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	25.525.062,69	24.301	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung 1.703.739,25 €; i. V. 1.612 T€)	7.021.930,75	6.644	
	<u>32.546.993,44</u>	<u>30.945</u>	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen	9.185.129,11	9.249	
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>2.978.886,91</u>	<u>2.848</u>	
	<u>44.711.009,46</u>	<u>43.042</u>	
	<u>-18.664.509,78</u>	<u>-16.456</u>	
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	97,58	1	
9. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	269,04	3	
(davon aus verbundenen Unternehmen: 269,04 €; i. V. 3 T€)			
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.992.116,28	3.015	
(- davon an verbundene Unternehmen: 41.085,76 €; i. V. 66 T€, - davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: 111.746,00 €; i. V. 97 T€)			
	<u>-2.991.749,66</u>	<u>-3.011</u>	
11. Ergebnis nach Steuern	<u>-21.656.259,44</u>	<u>-19.467</u>	
12. sonstige Steuern	<u>91.051,09</u>	<u>92</u>	
13. Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme	<u>-21.747.310,53</u>	<u>-19.559</u>	
14. Erträge aus Verlustübernahme	<u>21.747.310,53</u>	<u>19.559</u>	
15. Jahresergebnis	<u>0,00</u>	<u>0</u>	

Braunschweig, den 8. März 2019

Jörg Reincke
(Geschäftsführer)

Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Braunschweig

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

Geschäftliche Entwicklung und Rahmenbedingungen

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Die Kernaufgabe der Braunschweiger Verkehrs-GmbH ist die Erbringung von Fahrleistungen im öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) mit Stadtbahnen und Omnibussen sowie damit zusammenhängende Dienstleistungen in und für die Einwohner der Stadt Braunschweig. Die Verkehrs-GmbH fungiert zudem als Eigentümer und Betreiber aller Betriebsanlagen der Stadtbahn in der Stadt Braunschweig. Von der Gesellschaft werden im Großraum Braunschweig auch Busverkehrsleistungen über die Stadtgrenzen Braunschweigs hinaus erbracht, um ÖPNV-Verknüpfungen auch in die Landkreise Gifhorn, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel mit dem Oberzentrum Braunschweig zu gewährleisten. Im regionalen ÖPNV entsprechend des Nahverkehrsplanes 2016 Großraum Braunschweig betreibt die Gesellschaft die RegioBus-Linien 420, 450, 452 und 480.

Die Gesellschaft ist mit der Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen im Linienverkehr des Teilnetzes 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß VO(EG) Nr. 1370/2007 beauftragt.

Die Verkehrs-GmbH ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG). Zwischen der SBBG als Muttergesellschaft und der Verkehrs-GmbH besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die Verkehrs-GmbH ist Mitglied und Gesellschafter in der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB-GmbH), hält 16,02 % der Anteile an der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH und ist mit einem Anteil von 10 % an der Connect Fahrplanauskunft GmbH beteiligt.

Die Verkehrs-GmbH betreibt alle ihre Betriebsstandorte innerhalb Braunschweigs.

1.2 Forschung und Entwicklung

Die Verkehrs-GmbH erbringt keine eigenen und dauerhaften Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

2. Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die Ausführungen zum Wirtschaftsbericht und zur Prognose erfolgen in Bezug auf die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und Jahresergebnis vor Verlustübernahme.

Wesentlicher nichtfinanzialer Leistungsindikator des Verkehrsunternehmens ist die Entwicklung der beförderten Kunden über die Fahrgastzahlen.

3. Wirtschaftsbericht

3.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Direktvergabe

Die Gesellschaft ist mit der Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen im Linienverkehr des Teilnetzes 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) im Wege einer Direktvergabe seit dem 1. Oktober 2015 gemäß VO(EG) Nr. 1370/2007 beauftragt.

Vertragspartner des ÖDA sind die Stadt Braunschweig, die im Rahmen des steuerlichen Querverbundes über die SBBG auf Basis des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages den Verlustausgleich der Gesellschaft tätigt und der Regionalverband Großraum Braunschweig in der Rolle des Aufgabenträgers gemäß dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG).

Der Regionalverband Großraum Braunschweig und die Stadt Braunschweig haben zur Umsetzung des ÖDA eine öffentlich-rechtliche „zuständige Gruppe von Behörden“ gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 gebildet.

Die Finanzierung von regionalen außerstädtischen Verkehrsleistungen innerhalb des Gebietes des Regionalverbandes ist in einer allgemeinen Vorschrift zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste geregelt. Mit dieser Regelung kann ein Ausgleich für die Mindererträge, die bei der Beförderung von Fahrgästen im regionalen Busverkehr durch die Anwendung von verbundeinheitlichen Höchsttarifen entstehen, gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Für die Verkehrs-GmbH ist diese Regelung im Berichtsjahr von untergeordneter Bedeutung, da die Gesellschaft ihren finanziellen Ausgleich derzeit vorrangig und abschließend über den ÖDA realisiert.

3.2 Geschäftsverlauf

Prognose-Ist-Vergleich

Die Prognosen der Erfolgsentwicklung wurden im Rahmen der vierteljährigen Berichterstattungen dem Aufsichtsrat der Gesellschaft als Vorschau vorgelegt und erläutert.

Für das Geschäftsjahr 2018 waren erneut im Vergleich zum Vorjahr leicht ansteigende Werte für die Umsatzerlöse sowie Fahrgastzahlen geplant.

Die Fahrgastentwicklung 2018 ist von einem signifikanten Effekt beeinflusst. Zum einen ist das Jahresklima im Vergleich zum Vorjahr 2017 durch eine langanhaltende und intensive Trockenheit geprägt gewesen. Dieses beeinflusste die Mobilitätsmöglichkeiten zum ÖPNV stärker als sonst um alternative Nutzungsmöglichkeiten (Radverkehr und Fußweg). Gegenläufig erfolgte im Berichtsjahr eine um Vorjahr leicht verbesserte ferienbedingte Aufteilung der Schülersammelzeitkarten (SSZK) auf Monats- und Wochenkarten. In 2018 wurden gegenüber dem außerordentlichen Jahr 2017 wieder die übliche Menge an Monats- und Wochenkarten zugeteilt.

Für das Geschäftsjahr 2018 zeigt sich eine Fahrgastanzahl von 40,4 Mio. und somit eine um 0,2 % geringere Nachfrage bei den Fahrgastzahlen zum bereinigten Geschäftsjahr 2017 von 40,5 Mio. Damit wurde die Vorjahresprognose nicht erreicht.

Es zeigt sich, dass trotz einem Anstieg der Leistung ab Dezember 2017 um 1,2 % die Nachfrage nicht gleichermaßen mit angewachsen ist. Dieses liegt u.a. an einer nach Einschätzung der Geschäftsführung verbundbedingt ungünstigen Tarifstruktursystematik auf eine Großstadt bezogen und den qualitativ wirkenden Leistungsanstiegen, die insbesondere in den Schwachlastzeiten umgesetzt wurden und daher zunächst eine geringe Zusatzertragswirkung zeigen. Weiter können Effekte von tariflichen Ausweitungen wie bei z.B. dem City Ticket der Bahn oder verbesserten Mitnahmeregelungen mangels strukturierter Fahrgastzählung und fehlendem überarbeitetem bzw. neu gestaltetem Einnahmeausgleichsvertrag nicht in der Kundenanzahl abgebildet werden. Insofern wird eine real höhere Nutzungszahl vermutet.

Eine vergleichbare Tendenz von etwas abflachenden Kundengewinnen im ÖPNV in 2018 ist auch deutschlandweit zu verzeichnen. Der VDV veröffentlichte einen Fahrgastanstieg von 0,6 % für 2018¹.

Im Jahr 2018 wurden 41,8 Mio. Euro Gesamtumsatz erwirtschaftet, was gegenüber dem Vorjahreswert von 41,5 Mio. Euro und gegenüber dem Wirtschaftsplanansatz eine erneute leichte Steigerung bedeutet. Damit wurde die Wirtschaftsplanprognose eingehalten.

Die Umsatzerlöse aus der Fahrgastbeförderung für 2018 von rd. 33,9 Mio. Euro konnten den für 2018 im Plan prognostizierten Wert von 34,3 Mio. Euro fast erreichen. Gegenüber dem Vorjahr 2017 konnte der Wert um rd. 331 T€ verbessert werden.

¹ Quelle: <https://www.vdv.de/190213-pm-bilanz-2018.pdfx>

Für das Jahr 2018 wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 22,054 Mio. Euro geplant und in der Vorschau mit 22,049 Mio. Euro leicht abweichend prognostiziert. Tatsächlich konnte das Jahresergebnis vor Verlustübernahme mit 21,75 Mio. Euro für 2018 gegenüber Plan um rd. 0,31 Mio. Euro wie prognostiziert verbessert werden.

Die Geschäftsführung bewertet die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Geschäftsjahr 2018 als stabil und unter Anbetracht der auftragsgemäß gestiegenen Leistungserstellung als sehr zufriedenstellend.

Stadtbahnausbaukonzept²

Aufbauend auf den Beschlüssen des Rates der Stadt Braunschweig, letztmalig im Februar 2017, wurden die in einer betriebswirtschaftlich orientierten Voruntersuchung ermittelten Trassenkorridore weiter geplant. Die Trassen wurden mit dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur neuen Standardisierten Bewertungsverfahren aus 2016 im Sinne einer betriebswirtschaftlich orientierten Voruntersuchung überprüft. Das formale Verfahren der Standardisierten Bewertung zur Prüfung der Förderwürdigkeit der Trassenkorridore wurde im Jahr 2018 weiter vorangetrieben. Es fanden weitere Bürgerbeteiligungs-Workshops für die Trassen nach Volkmarode Nord und Rautheim statt. Der Rat der Stadt hat am 07.11.2018 für diese beiden Teilprojekte die herausgearbeiteten Vorzugstrassen bestätigt. In der Folge wurden die Planungsaufträge vergeben.

In 2018 wurde ein erster Bürgerbeteiligungsworkshop für die Projektstufe 2: Campusbahn/Querum und den 2. Abschnitt der Projektstufe 2: Salzdahlumer Str./Heidberg durchgeführt. Wie bereits in den ersten Workshops, wurde auch die Projektstufe 2, die aufgrund der besonderen Trassenlänge in 2 Workshops aufgeteilt wurde, mit einem sehr konstruktiven Interesse aus der Bevölkerung begleitet umgesetzt. Parallel wurde der eingeleitete Abstimmungsprozess mit den potentiellen Fördermittelgebern Bund und Land fortgeführt.

Stadtbahnbeschaffung

In den Jahren 2015 und 2016 erfolgte die Inbetriebnahme der 18 Stadtbahnenfahrzeuge des Typs Tramino des Herstellers Solaris, mit einer einhergehenden deutlichen Komfort- und Qualitätssteigerung im Braunschweiger ÖPNV, insbesondere unserer Einschätzung nach durch bequeme Ein- und Ausstiegsverhältnisse, klimatisierte Fahrgästinnenräume, verbesserte Fahrgastinformationseinrichtungen und das moderne Innen- wie Außendesign. Im Geschäftsjahr 2018 wurden die Verhandlungen mit dem Lieferanten zur Erreichung der rechtsgeschäftlichen Abnahme der Fahrzeuge ohne einen Abschluss geführt.

2

https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/stadtbahnkonzept.html
sowie <https://www.stadt-bahn-plus.de/>

Im Jahr 2016 wurde ein Fördermittelantrag für sieben weitere Stadtbahnneufahrzeuge positiv beschieden. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde in 2017 der Lieferauftrag erteilt. Damit soll den Kunden nach Umsetzung zukünftig eine niederflurige, barrierefreie und komfortable Nutzung aller Stadtbahnfahrzeuge ermöglicht werden. Das Jahr 2018 beendete die Pflichtenheftphase und schloss mit der Rohbauabnahme im Dezember terminplankonform ab.

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr 2018 verhielten sich mit 40,4 Mio. Kunden zum Vorjahr (um die SSZK bereinigt rd. 40,5 Mio.) annähernd konstant. Die Kundenanzahl wird über die Anzahl der verkauften Fahrausweise ermittelt. Außergewöhnlich lange und trockene Witterungsperioden 2018 führten zu einer starken Nutzung der parallelen Mobilitätsmöglichkeiten wie dem Fahrrad. Weiter nahmen eher pauschale Nutzungserweiterungen wie im DB-City-Ticket und dem Niedersachsen-Ticket aus dem SPNV zu. Die echt erbrachte Beförderungsleistung aus diesen Pauschalgruppen kann mangels Fahrgastzählung samt fehlender Fahrgasterhebung und verursachungsgerechtem Einnahmeaufteilungsvertrag derzeit nicht exakt bei den leistenden Unternehmen bewertet werden. Bei der cityfernen Lage des Bahnhofes in Braunschweig liegen nach Einschätzung der Geschäftsführung im derzeitigen System nicht aufgezeigte Fahrgastmengen der Verkehrs-GmbH. Insofern sollte nach unserer Einschätzung der Echtwert der Fahrgastanzahl für 2018 über dem Vorjahresniveau 2017 liegen.

Die Leistungsausweitung ab Dezember 2017 erfolgte überwiegend in der Nebenverkehrszeit und führte somit kaum zu zahlenden Mehrkunden. So sind die Mehrfahrten von z.B. Abokunden/Monatskarteninhabern aufgrund der mangelnden Fahrgastzählgeräte ebenso nicht in die Statistik eingegangen.

Gegenläufig beeinflussten umfangreiche Stadtbahnbaumaßnahmen in der Helmstedter Str. (2. Bauabschnitt) und in der Luisenstraße den planmäßigen Betriebsablauf. Lange Bauzeiträume mit verkehrlichen Einschränkungen waren die Folge.

Das Nachfrageniveau des Jahres 2018 von rd. 40,4 Mio. Kunden auf Vorjahresniveau zeigt, dass die Investitionsmaßnahmen der Verkehrs-GmbH in neue Fahrzeuge und neue Gleisanlagen, der unserer Ansicht nach verbesserte Außenauftakt, das kundenfreundliche Beschwerdemanagement sowie die vertrieblichen Maßnahmen von den Kunden honoriert wurden.

Baumaßnahmen Helmstedter Straße und Luisenstraße

Gemeinsam mit der Stadt Braunschweig und den betroffenen Leitungsträgern konnte der zweite Bauabschnitt des komplexen Vorhabens in der Helmstedter Str. (Ackerstraße bis Leonhardplatz) termingerecht realisiert werden. Das Gesamtvorhaben wurde im Jahr 2018 beendet werden. Für die Nutzer des ÖPNV und der Verkehrs-GmbH verbessern sich die Ein- und Ausstiegsverhältnisse durch die Neuanordnung der Haltestellen und deren weiteren Anhebung nachhaltig. Der bisherige straßengleiche Einstieg wurde zu Gunsten einer barrierefreien neuen Haltestellenanordnung optimiert. Parallel erfolgte zu dem zweiten Gleisbauabschnitt der Verkehrs-GmbH durch das städtische Bauprojekt am Marienstift eine stadtgestalterische Neuerung des Bereichs.

Die gleistechnisch dringend erforderliche Baumaßnahme Luisenstraße konnte fristgerecht in den Sommerferien 2018 durchgeführt werden.

Verbund und Regionalverband

Der Regionalverband Großraum Braunschweig erhält seit 2016 erhöhte gesetzliche Mittelzuweisungen des Landes Niedersachsen aus dem reformierten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz verbunden mit einem einhergehenden größeren Aufgabenspektrum. Insbesondere wurde die rechtskonforme Verteilung der § 7 a Landeszuweisungen für den rabattierten Schülerverkehr vom Land an den Regionalverband übertragen. In 2018 wurde durch ein externes Beratungsunternehmen im Verbandsauftrag diese Verteilung inhaltlich begründet und rechtsformal ausgestaltet vereinbart. Die formale Umsetzung soll nach Terminplan des Regionalverbandes zu Anfang 2019 durch eine Anpassung der Allgemeinen Vorschrift erfolgen.

Die Verkehrs-GmbH hat seit 2017 mit der Weiterentwicklung der Elektronischen-Fahrplan-Auskunft sowie deren Erweiterung durch Echtzeitinformationen im Verbundraum zwei zentrale Arbeitspakete für die weitere Entwicklung des Verkehrsverbundes übernommen. Die Planungen für das verbundweit auch im Zuge der Echtzeit bedeutende Teilprojekt – dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen – wurden im Jahr 2018 konkretisiert. Das kombinierte Förderantragsverfahren der zwei Projekte wurde seitens der beiden Antragssteller Regionalverband und Verkehrsverbund fortgesetzt.

Projekt Primove – e-Mobilität bei der Verkehrs-GmbH

Im Geschäftsjahr 2018 hat sich der Betrieb der Elektrobusse auf der Ringlinie 419 unserer Einschätzung nach weiterhin sehr positiv und stabil entwickelt. Der induktiv geladene Emil erreichte Jahreslaufleistungen von bis zu 54.000 km im Linienbetrieb je Gelenkbus, was im Vergleich zu Elektrobusprojektständen in anderen Städten einen Spitzenwert darstellt.

Die Beschaffungsbestrebungen für zwei weitere Elektrobusse mussten aufgrund der Markt-lage nicht erfolgreich abgebrochen werden. Derzeit gibt es Gespräche mit interessierten Ent-wicklern, um gebrauchte Dieselbusse mit E-Antrieb nachzurüsten und damit emissionsärmer fahren zu können. Parallel wird die Verkehrs-GmbH nach systemseitiger Umsetzung des Fahr-plankonzeptes 2019, die Bestandslinien clustern und die prinzipiell für einen E-Busbetrieb ge-eignete Linien selektieren.

Leistungsausweitungen im städtischen ÖPNV

Die im Geschäftsjahr 2017 gemeinsam mit der Stadt Braunschweig begonnenen Planungen für die Entwicklung des lokalen städtischen ÖPNV in Braunschweig wurden in 2018 fortge-setzt. Es wurden Zielnetze für den ÖPNV für die Planfälle Mit und Ohne Stadtbahnausbau Braunschweig entwickelt. Ergänzend zu den Angebotsausweitungen im Jahr 2017 wurden in 2018 mit dem Fahrplanwechsel im November mehrere Angebotsanpassungen von Buslinien innerhalb Braunschweigs vorgenommen. Die Verkehrs-GmbH hat zum Fahrplanwechsel 2018 ihr lokales Verkehrsangebot bei einigen Linien auch in den Tagesrandzeiten erweitert und Li-nienwege an den Baufortschritt von städtischen Maßnahmen angepasst.

Sanierung Busbetriebshof Lindenberg

Das Projekt wurde durch das Land Niedersachsen in das GVFG-Mehrjahresprogramm aufge-nommen und in 2018 wurde dem Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig und dem Ge-schäftsführer der Verkehrs-GmbH der Landesförderbescheid vom Minister übergeben. Im Jahr 2018 sind die Arbeiten am Busbetriebshof Lindenberg erheblich vorangeschritten, weite Teile des Rohbaus sind bereits in der Erstellung.

Vertrieb

Die Verkehrs-GmbH hat nach europaweiter Ausschreibung einen Auftrag zur Lieferung von Ticketautomaten zur Ausstattung ihrer Stadtbahnfahrzeuge im Jahr 2017 erteilt. Im Jahr 2018 wurden die ersten Ticketautomaten in Tramino-Stadtbahnfahrzeugen installiert, in Betrieb ge-nommen und umfangreich getestet. Die erste Rückmeldung der Fahrgäste zur Bedienung der Ticketautomaten fiel positiv aus. Bedauerlicherweise konnte aufgrund technischer systemati-scher Verbuchungsprobleme beim Lieferanten nicht die geplante Anzahl an Automaten instal-liert werden. Derzeit befindet sich die Verkehrs-GmbH in Abstimmung mit dem Hersteller.

Beschwerdemanagement

In 2018 baute die Verkehrs-GmbH ein eigenes Beschwerdemanagementsystem auf. Grund waren häufige Gesprächsabbrüche und eine für unsere Erwartungen zu geringe Qualität des regional fernen externen Dienstleisters. Seit März 2018 ist das Signon Kundenmanagement Instrument (KMI) bei der Verkehrs-GmbH im Einsatz. Im Besonderen über das Internetkontaktformular zeigt sich eine deutliche Steigerung der Anzahl der Kundenkontakte.

3.3 Ertragslage

Die Verkehrs-GmbH beendet das Geschäftsjahr 2018 mit einem ausgewiesenen Jahresverlust von 21,75 Mio. Euro vor Verlustübernahme. Im Vergleich zum Vorjahr mit – 19,56 Mio. Euro verschlechterte sich das Ergebnis 2018 um rd. 2,2 Mio. Euro (rd. 11,2 %). Gegenüber dem Wirtschaftsplan 2018 fällt das Ergebnis um 307 T Euro (rd. 1 %) besser aus.

Der Deckungsbeitrag als Faktor Gesamtaufwand zu Gesamtertrag liegt erneut mit rd. 66 % auf dem Niveau des Vorjahrs. Dieses ist nach Einschätzung der Geschäftsführung ein im Branchenvergleich sehr guter Wert, da die Verkehrs-GmbH keine geleisteten Infrastrukturzuschüsse, Ertragsausgleiche, Durchtarifierungsverluste durch Gesellschafter oder verbundbedingte Tarifersatzleistungen zur Unterstützung des Kerngeschäftes erhält.

Die Umsatzerlöse (aus Verkehrsleistungen und sonstige Umsatzerlöse) der Verkehrs-GmbH konnten im Geschäftsjahr 2018 erneut gegenüber dem Vorjahr um rd. 280 T Euro auf rd. 41,8 Mio. Euro gesteigert werden. Die Erlöse aus den Verkehrsleistungen für 2018 liegen über den Erlösen des Vorjahres. Bereinigt um die Abgeltungszahlungen sind diese um rd. 331 T Euro gestiegen.

Die aktivierten Eigenleistungen beinhalten die erbrachten Eigenleistungen aus Regieleistungen für Projekte, die konkreten Einzelbaumaßnahmen zugeordnet wurden.

Der Materialaufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren liegt mit einem Volumen von 8,2 Mio. Euro um rd. 0,6 Mio. Euro über dem Vorjahreswert. In dieser Position wirkt insbesondere die steigende Marktpreisentwicklung der Energiekosten für Fahrstrom und Kraftstoff. Ebenso führen die Energie- und Materialmehrbedarfe aus den Leistungs- ausweitungen aufwandssteigernd und werden bezogen auf bestellte Regionalbusverkehre in den Erträgen kompensiert. Außerdem sind bei den Betriebs- und Instandhaltungsmaterialien Erhöhungen zu verzeichnen.

Der Aufwand für Dieselkraftstoff stieg im Geschäftsjahr 2018 zum Vorjahr um rd. 238 T Euro. Diese Entwicklung ist wesentlich der steigenden Dieselpreisentwicklung und den Leistungs- ausweitungen geschuldet.

Der Materialaufwand für bezogene Leistungen liegt mit einem Volumen von 8,8 Mio. Euro um 0,4 Mio. Euro über dem Vorjahreswert. Das Niveau im Bereich der Anmietungen von Fahrleistungen lag 2018 mit rd. 5,72 Mio. Euro mit 0,19 Mio. € nur geringfügig über dem Vorjahresstand von 5,53 Mio. Euro. Die Leistungserbringung der Kraftverkehr Mundstock GmbH für die Verkehrs-GmbH wurde fortgesetzt.

Insgesamt ist der Materialaufwand im Vergleich zum Vorjahr um 1,01 Mio. Euro bzw. rd. 6,3 % zum Vorjahr angestiegen, was in den Energiekostensteigerungen Diesel und Fahrstrom, den Leistungserweiterungen sowie notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen begründet ist.

Der Personalaufwand stieg durch die Wirkungen von Entgelttariferhöhungen und steigenden Sonderzahlungen aus Tarifanpassungen weiter an. Zusätzlich führen die Personalmehrbedarfe aus den Verbundprojekten Echtzeit, sowie dem Stadtbahnausbauprojekt und den Angebotsausweitungen mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 und November 2018 zu einem weiteren Anstieg der Personalkosten.

Die Position Abschreibungen resultiert aus den Investitionstätigkeiten der Verkehrs-GmbH wesentlich in materielle Vermögensgegenstände. Die Abschreibungen verringerten sich von rd. 9,2 Mio. Euro im Jahr 2017 durch verzögerte Abrechnungen und Abnahme des Großprojektes Helmstedter Str. nach Beendigung des II. Bauabschnittes leicht auf rd. 9,1 Mio. Euro im Jahr 2018 und bleiben damit unter Planniveau.

Die sonstigen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2018 in Höhe von rd. 3,0 Mio. Euro zeigen wesentlich Positionen des laufenden Geschäfts wie z.B. Dienstleistungsaufwendungen der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH sowie der BSI Energy, die Konzessionsabgabe an die Stadt Braunschweig und die Versicherungsleistungen. Die Steigerung um rund 0,1 Mio. Euro (rd. 5,0 %) zum Vorjahr resultiert vor allem aus der Position „Sonstiges“, die gestiegenen Kosten für Marketing- und Agenturleistungen und Rechtsberatungsleistungen.

Das Zinsergebnis konnte trotz der hohen Investitionstätigkeit aufgrund der weiterhin guten Konditionsentwicklung des Kapitalmarktes zum Niveau des Vorjahres leicht auf rd. 3,0 Mio. Euro verringert werden.

3.4 Finanzlage

3.4.1 Kapitalstruktur

Die Finanzierung der Investitionstätigkeit der Verkehrs-GmbH im Berichtsjahr erfolgte zum Teil durch GVFG-Förderung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).

Diese stammt, bezogen auf die Investitionen des Geschäftsjahres 2018, wesentlich aus GVFG-Mitteln für die Stadtbahnersatzbeschaffung und aus dem in 2010 eingeführten niedersächsischen Konjunkturprogramm, was vom Land Niedersachsen auf unbegrenzte Zeit verlängert wurde.

Die Finanzierung der verbleibenden Eigenanteile wurde durch Aufnahme von Fremdkapital am Kapitalmarkt durchgeführt. Im Regelfall werden diese bis zum Zeitpunkt der technischen Fertigstellung und damit dem Zeitpunkt der Aktivierung des Vermögensgegenstandes aus dem Cash Pool der Gesellschafterin kurzfristig gedeckt. Mittelfristfinanzierungen sind von untergeordneter Bedeutung. Infolge des Ergebnisabführungvertrags mit der Gesellschafterin und des daher unveränderten Eigenkapitals bei gleichzeitiger Finanzierung der Investitionstätigkeit mit Fremdmitteln weist die Verkehrs-GmbH eine Fremdkapitalquote von rd. 87,0 % aus.

Weiter zeigt die Bilanz das Bild einer Finanzierungsstruktur eines Unternehmens, das sich aufgabenspezifisch und strukturell aus der Daseinsvorsorge ergebenen Fehlbeträge über einen Ergebnisabführungsvertrag und ohne einen Verkehrsvertrag finanziert. Diese Finanzierungsstruktur lässt keine Möglichkeiten einer strategischen Rücklagenpolitik zu. Insofern verschlechtern sich automatisch einige der Bilanzkennziffern bei zunehmender darlehensfinanzierter Investitionstätigkeit. Finanzierungsstrukturierungen mittels Leasing oder Mietkauf würde diese Kennzahlen zwar verbessern, werden aber auf Grund der höheren Finanzierungskosten, Bankenmargen sowie den nicht konformen Fördergrundsätzen nicht angestrebt.

3.4.2 Investitionen

Das Investitionsvolumen bei den Sachanlagen der Verkehrs-GmbH stieg im Geschäftsjahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um rd. 19,2 % von rd. 17,7 Mio. Euro auf rd. 21,1 Mio. Euro, was um die vereinnahmten Fördermittel bereinigt eine Investitionssumme für 2018 von 11,9 Mio. Euro ergibt.

Die Investitionsschwerpunkte lagen erneut bei Rekonstruktionsprojekten, die aus Programmen des Landes Niedersachsen gefördert wurden. Der in 2018 umgesetzte zweite Bauabschnitt in der Großbaumaßnahme Helmstedter Str. führte zu rd. 1,4 Mio. Euro Investitionsbedarf nach vereinnahmten Fördermitteln in Höhe von rd. 0,3 Mio. Euro. Ebenso wurden in 2018 1,2 Mio. Euro in die Gleisanlage in der Luisenstraße und hierfür rd. 0,5 Mio. Euro Fördermittel vereinnahmt. Für die Busbetriebshofsanierung am Lindenberg wurden rd. 2,9 Mio. Euro an Baukosten investiert.

In 2018 wurden rd. 1,8 Mio. Euro in 1 neuen Gelenkbus und 7 neue Solobusse investiert. Für 1 neuen Gelenkbus und 6 neue Solobusse im Wert von rd. 1,6 Mio. Euro wurden die Rechnungen zum Stichtag 31.12.2018 nicht beglichen. Der Grund hierfür sind Fahrzeugmängel, die die Überführung der Fahrzeuge in den Liniendienst verhindert hatten.

Für die Lieferung von Fahrscheinautomaten wurden rd. 0,8 Mio. Euro investiert. Für die Neubeschaffung von Stadtbahnfahrzeugen Tramino II im Jahr 2019 wurden rd. 5,7 Mio. Euro abzüglich vereinnahmter Fördermittel in Höhe von rd. 3,9 Mio. Euro investiert.

Für die Planungen, Berechnungen sowie die Vorbereitung samt der Durchführung der Bürgerbeteiligungsworkshops zum gemeinsam mit der Stadt vorangetriebenen Stadtbahnausbaukonzept wurden 0,5 Mio. Euro als Anlagen im Bau ausgewiesen.

Die Entwicklung des Cash Flow nach dem DRS 21 stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

[Mio. €)	2017	2018
Mittelveränderung aus		
- laufender Geschäftstätigkeit	- 17,9	- 17,3
- Investitionstätigkeit	- 11,9	- 12,3
- Finanzierungstätigkeit	28,3	38,2
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	10,3	8,8
Finanzmittelbestand am Jahresende	8,8	17,4

Der Finanzmittelbestand besteht aus Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten sowie aus dem Cash Pool mit der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH.

3.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2018 beträgt 149,99 Mio. Euro. Der Anstieg zum Vorjahr um 10,85 Mio. Euro bzw. 7,8 % beruht auf gestiegenem Sachanlagevermögen und vor allem auf gestiegenen Forderungen. Folglich sinkt die Eigenkapitalquote aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme leicht im Berichtszeitraum vom Vorjahreswert 14,07 % auf 13,05 %.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind insgesamt um 8,2 Mio. Euro gestiegen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken im Saldo um 2,7 Mio. Euro. Die Fremdmittelbedarfe wurden in 2018 nicht bei Kreditinstituten, sondern mit verknüpfter Ausschreibung am Markt über die Experimentierklausel des Landes Niedersachsen und den Pensionsfonds durch die Stadt Braunschweig gedeckt. Diese Volumina sind unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, die zum Vorjahr aus diesem Grunde angestiegen sind. Die Verkehrs-GmbH hat zur Finanzierung von langfristigen Investitionen 6 Swap-Geschäfte mit Grundgeschäftsbindung zwecks nutzdauerkonformer Zinssicherung abgeschlossen.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Prognose

Auch im Verlauf des Jahres 2018 wurde intensiv das zukünftige Verkehrsangebot der Gesellschaft untersucht und weitere Maßnahmen für eine Stärkung des ÖPNV in Braunschweig herausgearbeitet. Einzelne Maßnahmen konnten zum Fahrplanwechsel im November 2018 umgesetzt werden.

Die Optimierung des Angebotes bei hoher Zuverlässigkeit und Qualität des Betriebes in Abgleich mit den gesellschaftsinterseitig vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen stehen auch zukünftig im Focus der Entwicklung des kommunalen Unternehmens. Die Stadt Braunschweig fördert intensiv die qualitative und quantitative Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Wesentlichen über die Verkehrs-GmbH umzusetzen sein wird.

Im Jahr 2018 wurde das gesamtstädtische Projekt der Stadtbahnerweiterung durch die Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH weiter ausgeplant. Im Focus standen und stehen die Arbeiten und Abstimmungen nach der Standardisierten Bewertung für das Projekt.

Im November 2018 hat der Rat der Stadt Braunschweig für die weitere Planung von Vorzugsvarianten für die Teilprojekte Volkmarode Nord und Rautheim gestimmt. Diese Planungen werden mit der Vor- und Entwurfsplanung in den einzelnen Teilprojekten im Jahr 2019 intensiviert. Parallel erfolgt die Erarbeitung von Vorzugsvarianten für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Campusbahn mit den Bürgern in öffentlichen Beteiligungsworkshops.

Zur Abschätzung der grundsätzlichen Förderfähigkeit erfolgte im Geschäftsjahr 2018 die Überarbeitung der Standardisierten Bewertung nach den neuen bindenden Vorgaben - Verfahrensanleitung 2016. Die Gespräche und Abstimmungen mit den Fördergebern aus Bund und Land werden seitdem auch über 2018 hinaus fortgesetzt.

Im Falle der Projektumsetzung sind verstärkte innerstädtische Gleisbautätigkeiten ab 2022 sowie Finanzmittelbedarfe für Bau und vorbereitende Planungen seit dem Geschäftsjahr 2018 die Folge, was im Ergebnis zu einer signifikanten Vergrößerung des Stadtbahnnetzes der Verkehrs-GmbH führen könnte. Hier sieht die Gesellschaft Chancen der positiven Marktentwicklung samt Steigerung des Modal-Splits, sofern die erforderlichen Mittel für das vergrößerte Stadtbahnnetz sowie dessen Betrieb dauerhaft bereitgestellt werden können.

Interne Restrukturierungspotentiale sind nach jahrelanger Konsolidierung und Reduzierung des Unternehmensverlusts ohne Leistungsreduzierung im Fahrbetrieb oder in Projekten unserer Einschätzung nach nicht mehr vorhanden. Die Verkehrs-GmbH wird weiter versuchen, aufwandssteigernde Effekte zumindest teilweise zu kompensieren. Neue, qualitätssteigernde Vorhaben, wie die Umsetzung des Echtzeitprojektes, erweiterte Verkehrsangebote sowie neue Vertriebsstrukturen wirken sich aufwandssteigernd aus, verbessern aber auch die Chancen und die Bedeutung des ÖPNV in Braunschweig.

Im Bereich der Prognose von Umsatz und Fahrgastzahlen erwartet die Verkehrs-GmbH kontinuierlich weiter leicht ansteigende Werte.

Für das Geschäftsjahr 2019 rechnet die Verkehrs-GmbH mit einem Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 24,00 Mio. Euro, was den in 2019 geplanten Fahrleistungsanstieg beinhaltet.

4.2 Risiken

Die Verkehrs-GmbH pflegt ein Risikohandbuch, in dem die damit verbundenen Ziele zur Risikominimierung aufgeführt sind und jeweils mit Methoden zur Bearbeitung der Risiken hinterlegt werden. Der Geschäftsführung wird turnusgemäß bzw. umgehend bei Notwendigkeit über Risiken ausführlich Bericht erstattet, zusätzlich werden Lösungsszenarien präsentiert.

In den Jahren 2018 und 2019 ist auf Initiative des Regionalverbandes Großraum Braunschweig ein für die Unternehmen im Verkehrsverbund umfassendes, aktualisiertes Einnahme-Aufteilungs-Verfahren zu erarbeiten. Für die Verkehrs-GmbH könnte diese Neuregelung Einnahmeverluste oder auch -zuwächse zur Folge haben. Hier ist deshalb für die Verkehrs-GmbH ein finanzielles Risiko in noch nicht abschätzbarer Größenordnung nicht auszuschließen (s. auch Darstellung unter Chancen). Abstimmungsgespräche und erste Simulationen des eingesetzten Gutachters erfolgten im Berichtsjahr. Parallel bereitet sich das Unternehmen über die Investition in Fahrgastzählgeräte auf die datengestützte Plausibilisierung des Prozesses vor.

Die zukünftige Verteilung der § 7a NNVG-Mittel über den Regionalverband wurde im Berichtsjahr weiter zu einer Lösung getrieben. Derzeit ist von einem tragbaren Lösungsszenario auszugehen. Für die Verkehrs-GmbH ist dieser Erlösbaustein eine wichtige Finanzierungsquelle. Daher sieht die Geschäftsführung hierzu Risiken bei Verwerfungen zu der heutigen Abgeltungspraxis, die im derzeitigen Stand jedoch nicht ersichtlich ist.

Bei der Vergabe von Investitionsförderungen nach dem GVFG sowie bei den sonstigen Zuwendungen werden seitens der Gesetzgeber Reduzierungen und Anpassungen diskutiert. Bis 2019 sind nach unserer derzeitigen Einschätzung keine Veränderungen der verfügbaren Mittelhöhe zu erwarten. Die Bundesmittelverteilung nach Ende des Entflechtungsgesetzes soll für den ÖPNV in Niedersachsen weiter eingesetzt werden. Dies wird durch die Verkehrs-GmbH in engem Dialog mit dem Land Niedersachsen als Zuwendungsgeber beobachtet. Derzeit wird von einer prinzipiellen Fortführung von Investitionsförderungen ausgegangen. Die Verkehrs-GmbH beantragt derzeit Fördermittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm, um die erforderlichen Gleisanierungen zu finanzieren. Hier sieht die Verkehrs-GmbH prinzipiell mögliche Risiken aus zukünftig veränderten Fördermodalitäten seitens des Landes Niedersachsen.

Die erwarteten starken Preisschwankungen auf dem Diesel- und Energiebeschaffungsmarkt werden durch eine chargeweise Beschaffung beider Energiearten bestmöglich abgeschwächt. Das in 2018 bereits ansteigende Preisniveau dieser Energiearten wirkt nicht kompensierbar aufwandserhöhend und stellt eine Risikoposition dar. Die Verkehrs-GmbH führte in der Konsequenz in 2015 ein Dieselpreissicherungsgeschäft durch, um die zukünftigen Preisentwicklungen gegenüber dem Planansatz bestmöglich zu fixieren. Dieses endete in 2018, so wirken zukünftige Preisanpassungen direkt im Ergebnis. Durch die Angebotsausweitungen steigt das Risiko in der Wirkung latent an.

In 2018 reichten zwei Fahrer der Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) Klage beim zuständigen Arbeitsgericht auf Erhalt eines Arbeitsvertrages bei der Verkehrs-GmbH ein. Klagebegründend wurde die Subunternehmerleistungserbringung der KVM für die Verkehrs-GmbH explizit vom Betriebshof Lindenberg als nicht genehmigte Arbeitsnehmerüberlassung angeführt. Die Verkehrs-GmbH hat bereits die Klageerwiderung eingereicht. Sollten die 2 Fahrer mit der Klage erfolgreich sein, könnten sich daraus Veränderungen in der Verteilung der Leistungserbringung zwischen den Schwesternunternehmen KVM und Verkehrs-GmbH sowie personalrechtliche Anpassungen bei einem Teil der Mitarbeiter ergeben.

Der erfolgreich im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundes entwickelte, eingeführte und seither im Linienbetrieb verkehrende Elektrobus mit induktiver Energieübertragung wird derzeit am Markt nicht produziert und somit auch nicht technisch weiterentwickelt. Nach Einschätzung der Geschäftsführung folgt der Markt diversen industrie- und interessenspolitischen Bewegungen. Die Verkehrs-GmbH steht mit dem Systemhersteller des Ladesystems in engem Austausch.

In der Gesellschaft liegen durch den im Geschäftsjahr umgesetzten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH keine bestandsgefährdenden Risiken vor.

4.3 Chancen

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH ist ein vor über 10 Jahren umfassend restrukturiertes Verkehrsunternehmen. Das Defizit der Gesellschaft konnte über einen konsequenten Rationalisierungskurs nachhaltig verringert werden. Getätigte Investitionen in einen Betriebshofneubau Stadtbahn, Bus und die laufend umgesetzten Streckensanierungen bilden ein gutes Fundament für die Weiterentwicklung des Unternehmens.

Die Verkehrs-GmbH ist Partner der Stadt Braunschweig bei der Entwicklung des ÖPNV. Durch die unmittelbare Einbeziehung des Unternehmens und die Weiterentwicklung ihrer verkehrsplanerischen Kompetenzen sieht sich das Unternehmen für anstehende übergreifende Verkehrsentwicklungsplanungen gut vorbereitet.

Das Elektrobus-Projekt wurde im Branchenvergleich sehr früh umgesetzt. Der erste Elektro-gelenkbus nahm im Jahr 2015 den Echtbetrieb im Liniendienst auf. In 2018 wurden über 54.000 km Laufleistung von einem Bus erzielt. In naher Zukunft soll die E-Mobilität im Busbereich in Braunschweig weiter ausgebaut werden, woran die Verkehrs-GmbH arbeitet.

Die Verkehrs-GmbH wurde in 2015 gem. VO (EG) 1370/2007 mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen durch die Stadt Braunschweig sowie dem Regionalverband als Gruppe von Behörden direkt beauftragt. Dies festigt in unserer Wahrnehmung ihre Rolle als Dienstleister für die Stadt Braunschweig, sichert den Fortbestand des Unternehmens und eröffnet Chancen für eine erfolgreiche Entwicklung des ÖPNV in Braunschweig.

Die Geschäftsführung hat in 2017 einen Lieferauftrag zum Ersatz der noch vorhandenen veralteten Hochflur-Stadtbahnen der Baujahre 1977/1981 durch moderne Niederflurstadtbahnen erteilt. Damit wird der Stadtbahnfuhrpark voll niederflurig. Wir erwarten uns davon eine Steigerung der Attraktivität und des Komforts des ÖPNV im Braunschweig sowie eine nachhaltig positive Entwicklung.

Die laufenden Untersuchungen und die unmittelbare Beteiligung der Verkehrs-GmbH am Stadtbahnausbauprojekt ermöglichen gute Entwicklungschancen des Stadtbahnsystems in Braunschweig und führen damit auch zu mehr Elektromobilität im Stadtgebiet.

Die Gesellschaft hat ein umfassendes Vertriebskonzept entwickelt und Planungen für die nächsten Jahre aufgestellt. So werden Vertriebsmöglichkeiten erweitert und insbesondere der Stadtbahnbetrieb beschleunigt werden. Bereits vor Jahren wurde der Fahrausweisvertrieb durch eine Ausweitung des Vorverkaufs über Vorverkaufsstellen mit einem gesonderten Tarif sowie einem Handy-Ticket für den Stadtverkehr gestärkt. Der Auftrag zur Lieferung von fahrzeuggebundenen Ticketautomaten für den Stadtbahnbetrieb wurde in 2018 teilweise umgesetzt. Durch den Abbau von Zugangsbarrieren und die Beschleunigung des Stadtbahnsystems eröffnen sich positive Entwicklungschancen für den ÖPNV in Braunschweig.

Moderne Projekte wie die Umsetzung der Echtzeitkundeninformation und die Entwicklung einer stadtübergreifenden digitalen Kundeninformation mit vielfältigen Partnern sollen das Entwicklungspotential der Gesellschaft vorantreiben.

Auch arbeitet das Unternehmen in Fachkreisen und mit Partnern unternehmensübergreifend an Zukunftsthemen wie Fahrzeugkommunikation, alternativen On-Demand-Verkehren, App-basierten Dienstleistungen sowie an Forschungsprojekten wie den Bundesprojekten „Mendel“ und „AIM“.

5. Erklärung zur Unternehmensführung

Das Unternehmen hat eine Zielregelung zu einer Frauenquote von 0 % für die erste und 11 % für die zweite Führungsebene der Gesellschaft getroffen. Für den Aufsichtsrat wurde durch die Stadt Braunschweig in 2015 ein Zielwert von 30 % festgelegt. Aufgrund fehlender Fluktuation in der Gesellschaft blieben beide Faktoren noch unverändert und werden zum 31.12.2020 erneut überprüft.

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig, den 8. März 2019

Jörg Reincke

Geschäftsführer