

Betreff:**Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Nachtragswirtschaftsplan 2020 und Wirtschaftsplan 2021****Organisationseinheit:**Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen**Datum:**

23.11.2020

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

26.11.2020

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 Nachtragswirtschaftsplan 2020 in der dem Aufsichtsrat zu seiner Beratung am 18. November 2020 vorgelegten Fassung zu beschließen.
2. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2021 in der in der Anlage beigefügten Fassung zu beschließen.
3. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanungen 2022 und 2023 für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2021 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen zu erteilen:
 - Buslieferung 2022/2023 inkl. alternativ angetriebene Busse
 - Sanierung Gleichrichterunterwerke
 - Brückenbauwerk BS II (Bauträger Land Niedersachsen)
 - Sanierung der Gleisanlagen Donaustraße Höhe Kruckweg
 - Haltestelle Schloss - Neugestaltung
 - Ersatzbeschaffung Stadtbahnfahrzeuge und Ersatzteilpaket.“

Sachverhalt:

Diese Vorlage beinhaltet die Beschlussempfehlungen zur Nachtragswirtschaftsplanung 2020 und zur Wirtschaftsplanung 2021 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG).

In diesem Jahr hat die Corona-Pandemie Auswirkungen auf die Ergebnisse der meisten städtischen Gesellschaften. In der Vergangenheit wurden Nachtragswirtschaftspläne nur in seltenen Fällen aufgestellt. Um eine höchstmögliche Transparenz der entstandenen Coronaauswirkungen zu erlangen, sollen diese im Rahmen einer Nachtragswirtschaftsplanung dargestellt werden. Die durch die Corona-Pandemie zusätzlich entstehenden Verluste sollen noch in diesem Jahr von der Stadt Braunschweig ausgeglichen werden. Über die über- bzw. außerplanmäßige Bereitstellung der hierfür erforderlichen Haushaltsmittel, für die gemäß § 182 Abs. 4 S. 1 Nr. 6 NKomVG keine Deckungsmittel erforderlich sind, hat der Rat in seiner Sitzung am 17. November 2020 entschieden. Vor diesem Hintergrund haben die Gesellschaften, bei denen durch die Corona-Pandemie negative Ergebniseffekte eintreten, Nachtragswirtschaftspläne für das Jahr 2020 erstellt. Die Nachtragswirtschaftspläne weisen nur die Auswirkungen der Corona-Pandemie aus. Gegebenenfalls weitere bereits bekannte positive oder negative Effekte sind in den Nachtragswirtschaftsplänen nicht enthalten. Diese Effekte werden im Rahmen der Prognosen nach Abschluss des 4. Quartals 2020 sowie in den Jahresabschlüssen 2020 gezeigt.

Sämtliche Geschäftsanteile der 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 der Wirtschaftspläne und der Nachtragswirtschaftspläne. 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 Nachtragswirtschaftsplan 2020 und den Wirtschaftsplan 2021 in einer Videokonferenz am 18. November 2020 beraten. Eine Beschlussempfehlung an die Gesellschafterversammlung wird derzeit im Umlaufverfahren eingeholt. Über das Ergebnis wird in der Sitzung mündlich berichtet.

Zu 1. Nachtragswirtschaftsplan 2020

Der Nachtragswirtschaftsplan 2020 der BSVG weist einen Fehlbetrag in Höhe von 26.172 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen. Gegenüber dem ursprünglichen Planwert 2020 erhöht sich der Jahresfehlbetrag um 1.288 T€.

Der Nachtragswirtschaftsplan für das Jahr 2020 stellt sich im Vergleich zur ursprünglichen Wirtschaftsplanung 2020 wie folgt dar:

	Angaben in T€	Plan 2020	Nachtrags- plan 2020	Differenz
1	Umsatzerlöse	44.400	43.007	-1.393
2	andere aktivierte Eigenleistungen	1.036	1.060	24
3	Sonstige betriebliche Erträge	715	691	-24
4	Materialaufwand	-17.585	-17.581	4
5	Personalaufwand	-36.736	-36.736	0
6	Abschreibungen	-9.731	-9.731	0
7	Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.621	-3.520	101
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-21.522	-22.810	-1.288
9	Zins-/Finanzergebnis	-3.254	-3.254	0
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-108	-108	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-24.884	-26.172	-1.288
12	sonstige Steuern	0	0	0
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-24.884	-26.172	-1.288

Die im Nachtragswirtschaftsplan dargestellten Abweichungen beinhalten die corona-bedingten Wirkungen mit Wissenstand Ende September, die nicht durch die von Bund und Land zusätzlich breitgestellten Regionalisierungsmittel (ÖPNV Rettungsschirm) ausgeglichen werden.

Die Corona-Pandemie hat das Ergebnis der BSVG im Jahr 2020 erheblich beeinflusst. Durch den Lockdown im März ist die Zahl der Fahrgäste deutlich zurückgegangen. Auch in der Folge sind durch das Ausweichen auf das Auto oder Fahrrad oder das Arbeiten im Homeoffice zur Vermeidung von Kontakten die Fahrgastzahlen hinter den sonst üblichen Zahlen zurückgeblieben. Dies führt zu einem Rückgang der Fahrgelderträge. Der Rückgang der Fahrgelderträge ist größtenteils ausgleichsfähig.

Die BSVG erwartet zudem geringere Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung und aufgrund von Schulschließungen reduzierte Erträge aus Freistellungsverkehren. Darüber hinaus können Werbeeinnahmen sowie Innenumsumsätze möglicherweise nicht in der ursprünglich geplanten Höhe generiert werden.

In Reaktion auf die Fahrgastrückgänge des ersten Lockdown im März/April hat die BSVG mit Angebotsanpassungen reagiert. Inzwischen wird aber wieder nahezu das komplette konzessionierte Fahrplanangebot erbracht.

Hierdurch wirken im Materialaufwand geringfügig reduzierte Energieaufwendungen. Gegenläufig erhöhen sich jedoch aufgrund struktureller Wechsel die Kosten für die Subunternehmerleistung sowie für den Einbau von Spuckschutz in Bussen.

In Reaktion auf die reduzierten Leistungen wurde auch das Instrument Kurzarbeit eingesetzt.

Die BSVG erwartet aus dem ÖPNV Rettungsschirm eine Ausgleichszahlung in Höhe von rd. 4,5 Mio. €.

In der Anlage ist der Nachtragswirtschaftsplan 2020 der BSVG beigefügt.

Zu 2. Wirtschaftsplan 2021

Der Wirtschaftsplan 2021 der BSVG weist einen Fehlbetrag in Höhe von 26.589 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen. In der Planung wurde eine Beendigung der Corona-Pandemie in 2021 unterstellt.

Der Erfolgsplan 2021 und auch die mittelfristige Unternehmensvorschau sind signifikant durch die weitere 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. Das Ergebnis ist weiterhin beeinflusst durch die hohe Nachfrage beim kostengünstigen Schülerticket der Stadt Braunschweig sowie durch die veränderten Finanzierungsströme beim BS-Mobilticket.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2019	Plan 2020	Nachtrags- plan 2020	Plan 2021
1	Umsatzerlöse	42.484	44.400	43.007	45.885
1a	% zum Vorjahr/Plan		+4,5%	+1,2% / -3,1%	+6,7%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	949	1.036	1.060	930
3	sonstige betriebliche Erträge	1.503	715	691	668
4	Materialaufwand	-18.608	-17.585	-17.581	-17.587
5	Personalaufwand	-34.222	-36.736	-36.736	-39.238
6	Abschreibungen	-9.416	-9.731	-9.731	-10.230
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.737	-3.621	-3.520	-3.656
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-22.048	-21.522	-22.810	-23.228
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.999	-3.254	-3.254	-3.254
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-25.047	-24.775	-26.064	-26.481
12	sonstige Steuern	-92	-108	-108	-107
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-25.139	-24.884	-26.172	-26.589

Im Planungszeitraum wird von einer steigenden Einnahmeentwicklung insbesondere im Bereich der Fahrgelderträge ausgegangen. Für das Jahr 2021 werden Fahrgelderträge in Höhe von 38.501 T€ geplant. Dieser Ansatz basiert auf dem Kenntnisstand vom September 2020 und kann sich insbesondere hinsichtlich des weiteren Verlaufes der Corona-Pandemie anders entwickeln.

Im Bereich der Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung sind im Jahr 2021 aufgrund des Zählergebnisses im Jahr 2019 mit 1.929 T€ geringere Einnahmen zu erwarten. Ab dem Jahr 2022 werden aufgrund der in 2021 anstehenden neuen Zählung wieder steigende Einnahmen eingestellt.

Die Ausgleichsleistung des Landes zur Finanzierung der Fehlbeträge durch Ausgabe von preisrabattierten Wochen-, Monats- oder Jahreskarten im Linienverkehr an Schüler, Studenten und Auszubildende (Schülerverkehre) ist in den § 7a und 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes geregelt. Die bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.877 T€ wurden in der Planung fortgeschrieben.

Aus der Werbeflächenvermietung, welche auch die Außenwerbung auf Fahrzeugen beinhaltet, und der Videowerbung werden Erlöse in Höhe von 908 T€ erwartet.

Die anderen aktivierte Eigenleistungen, die auf eigenen Projektaufwendungen der Gesellschaft für den Betriebshof Lindenbergs, die Gleisanierungen und im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes anfallen, bleiben im Planungszeitraum auf einem hohen Niveau.

Der Materialaufwand 2021 wird sich auf insgesamt 17.587 T€ belaufen und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (9.201 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (8.386 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselkosten). Hier sind im Finanzplanungszeitraum insbesondere Aufwandssteigerungen durch die Ausweitung von ÖPNV-Leistungen und die Umstellung auf den Bezug von Ökostrom für den Fahrbetrieb gemäß Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig vom 17. September 2019 berücksichtigt. Unter den bezogenen Leistungen werden Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (3.728 T€) sowie Anmietverkehre (4.658 T€) veranschlagt.

Der Personalaufwand weist gegenüber der letztjährigen Planung für das Jahr 2021 eine Steigerung in Höhe von 1.646 T€ aus und liegt insgesamt bei 39.238 T€. Neben einem erhöhten Personalbedarf, der aus weiteren Leistungsanpassungen resultiert, sind auch Tarifsteigerungen in einem durchschnittlichen Maße berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahl wird sich entsprechend auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber dem Plan 2020 (668 Mitarbeiter) um 35 auf 703 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) erhöhen.

Im Jahr 2021 werden Abschreibungen in Höhe von 10.230 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 8.458 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 1.772 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Neuinvestitionen entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum kontinuierlich auf 11.757 T€ im Jahr 2024, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 4.799 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 Sanierung des Betriebshofs Lindenbergs und die Gleisanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs. Aus dem Stadtbahnausbauprojekt sind noch keine Abschreibungen zu erwarten, da die Inbetriebnahme-Zeitpunkte außerhalb des Planungszeitraumes liegen.

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.

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

Der Finanzplan 2021 weist unter Einrechnung einer Steigerung des Baupreisindexes von 1 % einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 41.428 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hierzu entfällt ein Betrag von 3.945 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 15.134 T€ wird sich ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 26.294 T€ ergeben. Als Investitionsschwerpunkte 2021 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

• Omnibusbeschaffungen (Standard- und Gelenkbusse)	8.085 T€
• Sanierung und Erweiterung Betriebshof Lindenberg	6.150 T€
• Dynamische Fahrgästinformation (DFI)	3.278 T€
• Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis Wendeschleife Carl-Miele-Str.	3.026 T€
• Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke	2.405 T€
• Brückenbauwerk A 39	1.870 T€
• Gleisbauprojekt Georg-Eckert-Straße	1.093 T€

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 17. November 2020 einen Anweisungsbeschluss zur Nachrüstung aller Busse der BSVG – mit Ausnahme der Busse der Baureihen 2007, 2008 und 2009, die in den Jahren 2020 bis 2022 ausgemustert werden – mit Abbiegeassistsystemen nach Möglichkeit bis Ende des Jahres 2021 beschlossen (siehe Drucksache 20-14449-04). Von der Möglichkeit Fördermittel zu beantragen ist Gebrauch zu machen. Die für die Nachrüstung von 57 Bussen mit Abbiegeassistsystemen entstehenden Kosten in Höhe von rd. 143 T€ sind in den Investitionsplan der BSVG eingearbeitet worden. Aufgrund der zu erwartenden geringen Auswirkungen auf die Ausschreibungen der Gesellschaft im Jahr 2021 ist von einer Anpassung des Erfolgsplans zu diesem späten Verfahrenszeitpunkt abgesehen worden. Die Auswirkungen werden in der Prognose zum Ende des Jahres 2021 gezeigt und die mittelfristige Planung im Rahmen der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2022 angepasst. Die Möglichkeit Fördermittel für diesen Zweck zu beantragen ist mangels Förderprogramm aktuell nicht gegeben.

Zu 3. Handlungsermächtigung für Maßnahmen der Planjahre 2022 und 2023

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 Gleisanierungen sowie der Busbeschaffungen. Bei den Gleisanierungen 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 2022 und 2023 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2021 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Demzufolge wird im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanungen 2022 und 2023 für folgende Projekte um die Erteilung einer entsprechenden Ermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen bereits im Wirtschaftsjahr 2021 gebeten:

- Buslieferung 2022/2023 inkl. alternativ angetriebene Busse
- Sanierung Gleichrichterunterwerke
- Brückenbauwerk BS II (Bauträger Land Niedersachsen)

- Sanierung der Gleisanlagen Donaustraße Höhe Kruckweg
- Haltestelle Schloss – Neugestaltung
- Ersatzbeschaffung Stadtbahnfahrzeuge und Ersatzteilpaket.

Da diese Vorgriffe auf die Wirtschaftsjahre 2022 und 2023 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanungen 2022 und 2023 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.

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 Wirtschaftsplanungen 2018 bis 2020 frühzeitig beschlossenen Vorgriffsmöglichkeiten bewährt. Entsprechend soll das Verfahren auch weiterhin Anwendung finden.

Der Wirtschaftsplan 2021 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

BSVG - Nachtragswirtschaftsplan 2020
BSVG - Wirtschaftsplan 2021

Nachtragswirtschaftsplan 2020

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Nachtragswirtschaftsplan

<u>Angaben in T€</u>	Plan	NWP	Abw.
	2020	2020	
1 Umsatzerlöse	44.400	43.007	-1.393
2 Sonstige betriebliche Erlöse	1.751	1.751	0
3 Materialaufwand	17.585	17.581	-4
4 Personalaufwand	36.736	36.736	0
5 Abschreibungen	9.731	9.731	0
6 Sonst. betriebl. Aufwendungen	3.621	3.520	-101
7 Betriebsergebnis	-21.522	-22.810	-1.288
8 Zins/Finanzergebnis	3.254	3.254	0
9 Steuern vom Einkommen und Ertrag	108	108	0
10 Ergebnis nach Steuern	-24.884	-26.172	-1.288
11 sonstige Steuern	0	0	0
12 Jahresergebnis	-24.884	-26.172	-1.288

1 Umsatzerlöse:

Der NWP-Wert beinhaltet die erwartete Zahlung für 2020 von 4,5 Mio. Euro aus Bundes- und Landesmitteln (ÖPNV Rettungsschirm). Die Effekte durch nicht antragsfähige Punkte beinhalten u. a.:

- reduzierte Fahrgelderträge (größtenteils ausgleichsfähig), Ausgleichszahlung des Landes gem. 148 SGB IX
- reduzierte Freistellungsverkehre, Werbeeinnahmen, Innenumsätze

3 Materialaufwand:

- Saldierung von Energieaufwandssenkung/Kostensteigerung (Subunternehmer) Eigenanteil Spuckschutz)

4 Personalaufwand:

- Kosten Stundenkontenauflösung und Aufstockungsbeträge KuG auch 100 % sind antragsfähig

6 Sonstige betriebliche Aufwendungen:

- Kostenerhöhung durch EDV SAP, reduzierte Seminargebühr etc.

Die dargestellten Abweichungen zum Wirtschaftsplan 2020 beinhalten die nicht ausgleichsfähigen, coronabedingten Wirkungen zum Wissensstand Ende September 2020. Es wird davon ausgegangen, dass die weiteren coronabedingten Schäden durch Bundes- und Landesmittel über den Regionalverband ausgeglichen werden. Daher sind diese im NWP als Ertrag in der Position Umsatzerlöse inkludiert.

Wirtschaftsplan 2021

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

und mittelfristige Unternehmensvorschau
2022 bis 2024

Inhaltsübersicht

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl
2. Ergebnisdarstellung
3. Erfolgsplan 2021 bis 2024
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

II. Finanzvorschau

1. Investitionsvorhaben
2. Finanzierung

III. Bilanzplan

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH entwickelt sich in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig und mit Einbindung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig aus der erfolgten Konsolidierungsphase recht schnell zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrsunternehmen. Aus diesem Grunde steigt gestützt auf Beschlüsse des Rates der Stadt Braunschweig und der „Bestellungen“ des Regionalverbandes gerade in Bezug auf Regiobusleistungen die Betriebsleistung erneut auch in diesem Planungszeitraum an. Dieses fügt sich gut in die Klimaschutzzdiskussionen ein, führt jedoch in der Folge zu Aufwandssteigerungen im Planzeitraum. Zusätzlich befinden sich unternehmenssichernde Großinvestitionen in Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung) bzw. in der planerischen Vorbereitung (Stadtbahnausbau). Es wird deutlich, dass aktuell keine rein kostenoptimierte Leistungserstellung wie zu Beginn der 2000-er Jahre erfolgt, sondern der ÖPNV in Braunschweig deutlich verbessert, attraktiver und dessen Nutzung vereinfacht wird.

Dazu sind aktuell zukunftsweisende Projekte in Umsetzung, die Zugangshemmnisse zum ÖPNV-System vermindern und die Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV verbessern. Damit verbundene Ziele sind die Steigerung der Kundenzufriedenheit, ein Zuwachs an Fahrgästen im ÖPNV und eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in Braunschweig, was u. a. auch zu einer Reduzierung von Emissionen führt. Übergeordnet soll auch mittels dieser Maßnahmen im ÖPNV die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig verbessert werden.

Das Stadtbahnausbauprojekt ist für die ÖPNV-Entwicklung der Stadt Braunschweig wegweisend und wird zwischen Stadtverwaltung und BSVG auf Basis des Ratsbeschlusses aus dem Frühjahr 2017 intensiv weiter bearbeitet. 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. Hierzu hat sich das Bundes-GVFG deutlich zu Gunsten dieses Projektes entwickelt. In Kürze wird der Rahmenantrag mit Wichtung des Projektes in die Fördermittelkategorie B beim Bund eingereicht.

Zu den zukunftsweisenden betrieblichen Investitionen zählen auch das verbundweite Projekt zur Einführung der Echtzeitinformationen, die Sanierung und Modernisierung des Busbetriebshofes Lindenbergs, die Einführung von Fahrgastzählgeräten, der Ausbau des digitalen Vertriebs und die vollständige Bereitstellung von Niederflurigkeit im Stadtbahnbereich. Diese Projekte werden das Gesicht der BSVG positiv verändern und das Unternehmen modernisieren. Bei den Gleisanlagen werden im Planungszeitraum, im Bereich Lincolnsiedlung, eine Umsteigeanlage dem neuen Mobilitätsverhalten angepasst und in eine moderne Übergangsstation Bus/Schiene überführt. Weiterhin nehmen die im regelmäßigen Turnus notwendigen Gleissanierungen einen wesentlichen Raum innerhalb der Investitionstätigkeit der Gesellschaft ein.

Die Corona-Pandemie entfaltet starke Auswirkungen auf die Leistungserstellung, die Nutzung des ÖPNV und dessen Finanzierung. Hierzu hat die BSVG Anträge auf Unterstützung aus dem Rettungsschirm über den Regionalverband beim Land Niedersachsen gestellt. Auf Grundlage der Abstimmung mit der Stadt Braunschweig sind im Wirtschaftsplan keine Wirkungen aus der Corona-Pandemie abgebildet.

Das erweiterte Fahrplanangebot, die Reduzierung der Nachauftragsnehmerleistung durch die KVM 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 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 EDV-basierten Systemlösungen.

Positiv auf die erwarteten Jahresergebnisse wirken veränderte Finanzierungsströme beim BS-Mobilticket und die hohe Nachfrage beim kostengünstigen Schülerticket der Stadt Braunschweig.

Die BSVG hält weiter daran fest, die im Rahmen der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem hohen Fokus auf Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Organisation des Kerngeschäfts zu wahren. Angemessene Berichts- und Abstimmungsläufe mit den Verwaltungen der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband sind ein Faktor für einen effizient aufgestellten betrieblichen Overhead. Entwicklungen zur fortschreitenden Digitalisierung, zur weiterführenden Elektromobilität und zu intensiveren verkehrsplanerischen Prozessen werden angemessene Ressourcenzuführungen erfordern.

Das prognostizierte Jahresergebnis 2020 liegt über dem Niveau des Wirtschaftsplanwertes für 2020. Diese Ergebnisentwicklung ist insbesondere durch Kosten aus verkehrlichen Mehrleistungen im Linienverkehr und negativen Wirkungen aus der Corona-Pandemie begründet.

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.

Auch im Jahr 2021 werden Leistungserweiterungen im Angebot gemäß Anforderungen von der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes in Hauptverkehrszeiten in Braunschweig und bei Regio-Buslinien in den Räumen Wolfenbüttel und Gifhorn umgesetzt. Hierzu wird das Unternehmen die Nachfrage auch mit zukünftig verfügbaren Fahrgastzählgeräten evaluieren und nach Bewertung der Ergebnisse Vorschläge zum weiteren Vorgehen erarbeiten. Eine anteilige Finanzierung erfolgt durch den Regionalverband. Zukünftig sind zunehmend längere Vorlaufzeiten erforderlich, um geförderte Fahrzeuge einsetzen zu können und das benötigte Fahrpersonal zu akquirieren.

Wesentlich für die Planergebnisse ist auch das neue, unter der Führung des Regionalverbandes und der Verbundgesellschaft verbundweit einzuführende Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV), das ab 2021 seine Wirkung auf das Unternehmen entfalten wird.

Signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse sind aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen ohne Leistungsreduzierungen oder Einschränkungen der steigenden Kundenerwartungen nicht möglich. Die Entwicklung der Jahresergebnisse im Planverlauf ist durch die zu erbringende Verkehrsleistung, die Qualität des Verkehrsangebotes und dem Marktpreisniveau geprägt.

Die BSVG verfügt 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 in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten erreicht werden.

Die Planansätze sind mit dem Kenntnisstand September/Oktober 2020 getroffen und unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden, die durch die Corona-Pandemie in 2020 nur sehr schwer zu planen sind.

Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach MITARBEITERZAHL

Busfahrer/innen*	319	340	340	340	340
Straßenbahnhelfer/innen*	140	144	144	144	144
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	459	484	484	484	484
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst**	241	253	253	251	251
GESAMT	700	737	737	735	735

* Die Fahreranzahl Bus und Strab resultiert aus den Angebotserweiterungen 2020/2021

** von denen im Umfang von rund 6 Personalen Fahr- und SIFA-Dienste geleistet werden, inkl. neuer Azubis in 2021

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITÄQUIVAELNT

Busfahrer/innen*	308	327	327	327	327
Straßenbahnhelfer/innen*	136	140	140	140	140
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	444	467	467	467	467
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst**	225	236	236	234	234
GESAMT	669	703	703	701	701

2. Ergebnisdarstellung

Die BSVG erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse:

Verlustübernahme

2020 NWP	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan	2023 Plan
-26.172	-26.589	-27.158	-28.128	-28.429

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

3. Erfolgsplan 2021 bis 2024

	2020 T€	2021 T€	2022 T€	2023 T€	2024 T€
	NWP	Plan	Plan	Plan	Plan
1. Umsatzerlöse	-43.007	-45.885	-47.066	-47.719	-48.555
davon Ansatz Rettungsschirm	(-4.500)				
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-1.060	-930	-930	-1.080	-1.080
3. Sonstige betriebliche Erträge	-691	-668	-663	-662	-662
	-44.758	-47.483	-48.659	-49.461	-50.297
4. Materialaufwand					
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.899	9.201	9.314	9.466	9.652
b) Bezugene Leistungen	8.686	8.386	8.465	8.585	8.707
davon Anmietung	4.430	4.658	4.705	4.752	4.799
5. Personalaufwand	36.736	39.238	39.992	40.671	41.498
a) davon Löhne und Gehälter	28.985	30.959	31.554	32.089	32.742
b) davon Soz. Abgaben/Altersversorgung	7.751	8.279	8.438	8.581	8.756
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	9.731	10.230	11.172	11.778	11.757
davon geplante Neuinvestitionen	-	1.772	3.246	4.072	4.799
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.521	3.656	3.318	3.449	3.415
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-5	-6	-6	-7	-7
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.254	3.260	3.454	3.539	3.596
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	26.064	26.481	27.050	28.020	28.321
10. Sonstige Steuern	108	107	108	108	109
12. Erträge aus Verlustübernahme	-26.172	-26.589	-27.158	-28.128	-28.429

4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

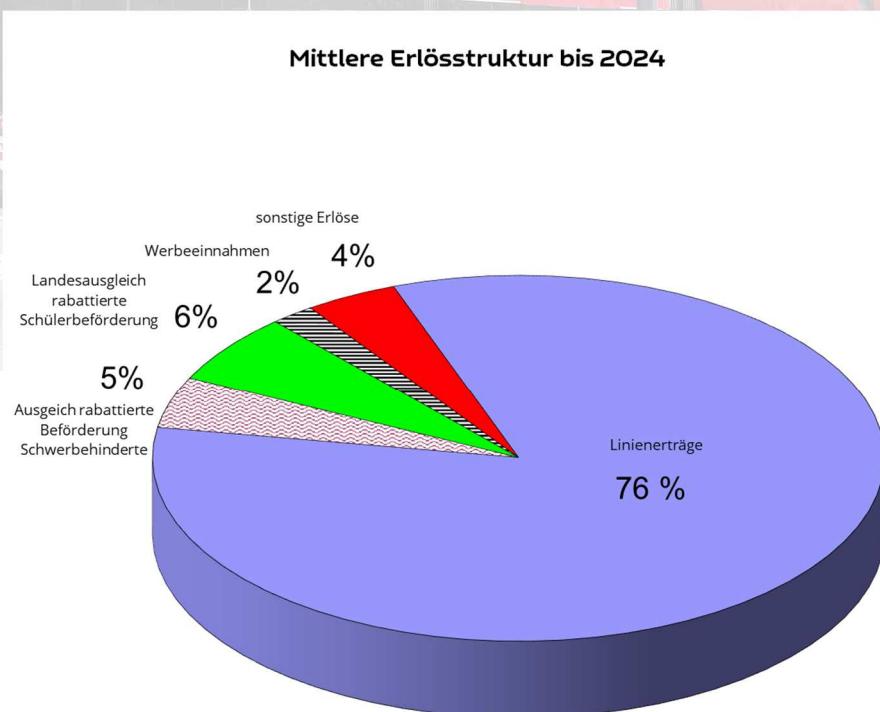
Umsatzerlöse

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 § 7a NNVG
- 1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung
- 1.5 Sonstige Umsatzerlöse

	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan	2023 T€ Plan	2024 T€ Plan
1.1	35.658	38.501	39.411	40.096	40.963
1.2	2.349	1.929	2.257	2.280	2.303
1.3	2.877	2.877	2.877	2.877	2.877
1.4	938	908	926	945	964
1.5	2.578	1.670	1.595	1.521	1.448
	44.400	45.885	47.066	47.719	48.555

Der NWP wurde für das Corona-Jahr 2020 nicht für diese Aggregationsstufe erstellt; es wird der Planansatz 2020 gezeigt.



Erlöse aus Fahrgastbeförderung:

Die Ansätze der Fahrgastentwicklung und damit einhergehend die Umsatzerlöse aus dem Fahrbetrieb sind in der Planung mit ehrgeizigen Zielstellungen bei sich teils unklar verändernden Rahmenbedingungen eingeflossen. Die Erlösentwicklung der Fahrgeldeinnahme ist zum Vorjahresplan durch nachlaufende Effekte der Pandemie etwas abgeflacht kalkuliert, aber ohne signifikante Einbrüche für 2021 bis 2024 zu prognostizieren. Die BSVG 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.

Im Verkehrsverbund wird die BSVG in den unterschiedlichen Gremien deutlich machen, 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 auskömmliche Finanzierung 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 bezüglich der Neukundengewinnung 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 zukünftige erfolgreiche Unternehmensentwicklung eingebracht.

Die besten Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen sehr gut ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt. Hier werden in 2021 Leistungsanpassungen umgesetzt, so dass diese Kundengruppe eine verbesserte Qualität erhält, was sich in der Nutzung positiv bemerkbar machen wird. Die Leistungsanstiege der Schwachlastzeit werden über Fahrgästzählgeräte und Kundenbefragungen evaluiert und zur Diskussion gestellt.

Parallel finden sich im Planungszeitraum erneut durch den Regionalverband finanzierte Leistungssteigerungen bei den Regiobuslinien.

Kenntnisse bezüglich geeigneter Fahrtarifanpassungen und Entwicklungen zum Ticketsortiment bringt die BSVG in die entsprechenden Gremien des VRB ein. Zudem arbeitet die BSVG für den VRB an diversen Zukunftsthemen im VRB wie Abozentrale, 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. Diese neuen Schnittstellen in der Zusammenarbeit erfordern zusätzliche personelle Ressourcen und teils etwas komplexere Abläufe. Im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung sind auch hier die steigenden Kosten für z. B. Fachpersonal und Serverkosten weiterzugeben.

Politisch initiierte Veränderungen bei der Fahrpreisstruktur von Schüler- und Ausbildungsverkehren sind entsprechend der aktuellen Kenntnislage berücksichtigt. Die Fehlbeträge werden durch den Regionalverband und die Stadt Braunschweig, als Aufgabenträger, ausgeglichen. Seit Umsetzung wurde eine gute Annahme dieser Tickets durch die Schüler verzeichnet.

Änderungen wurden beim BS-Mobil Ticket umgesetzt. Hier wurde zum einen die Verbundharmonisierung der Abrechnung und ein Preisanstieg umgesetzt. Weiter gibt es eine zusätzliche Wahloption für die Öffnung der Nutzung vor 8:30 Uhr. Die Stadt Braunschweig leistet aufgrund der hohen Rabattierung gegenüber der Monatskarte eine Unterstützungsleistung an die BSVG.

Die BSVG wird die Effekte auf die Fahrzeugkapazität durch die Mehrnutzung in der Spitzenzzeit der Neu-regelungen (Schüler und BS-Mobil) beobachten.

Im Planungszeitraum 2021 ff wird von einer stetigen Einnahmeentwicklung ausgegangen, die aufgrund der Corona-Pandemie kontinuierlich von 0 % auf 2,5 % in 2024 ansteigt.

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 BSVG Risiken auf die zukünftige Einnahmehöhe entstanden. In der aktuellen Wirtschaftsplanung sind die Prognosen des VRB ab 2021 ff eingeflossen. Zur Abmilderung der negativen Effekte wurde eine Härtefallregelung erarbeitet.

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

Die im Jahre 2019 erfolgten Zählungen führten zu einem geringeren Quotienten. Ob das Land zudem noch Corona-Effekte reduzierend einbringt, ist derzeit noch offen. Im Plan wird nach Zählung in 2021 von einer Stabilisierung der Werte ausgegangen.

Die Ausgleichszahlung für die rabattierte Beförderung von Schülern § 7 NNVG

Die Landesregierung hat das vertragsbasierte Ausgleichsverfahren zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz im NNVG § 7a (und 7b) verankert.

Aktivierte Eigenleistung

Die Eigenleistungen in Investitionsprojekten werden durch die erforderlichen internen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen im Planungszeitraum, insbesondere in dem Projekt Stadtbahnausbau auf hohem Niveau bleiben und bezogen auf die Projektstände den zu erwartenden Aufwendungen angepasst.

Materialaufwand

a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Materialkosten

Kosten für Energie und Wasser

Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb

Treibstoffkosten

b) Bezugene Leistungen

Fremdleistungen

Anmietung von Fahrleistungen

Materialaufwand - Gesamt

2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan	2023 T€ Plan	2024 T€ Plan
2.849	2.920	2.833	2.851	2.900
543	554	565	576	593
1.959	2.302	2.348	2.399	2.447
3.646	3.425	3.568	3.640	3.712
8.997	9.201	9.314	9.466	9.652
4.033	3.728	3.759	3.833	3.908
4.555	4.658	4.705	4.752	4.799
8.588	8.386	8.464	8.585	8.707
17.585	17.587	17.778	18.051	18.359

Der NWP wurde für das Corona-Jahr 2020 nicht für diese Aggregationsstufe erstellt; es wird der Planansatz 2020 gezeigt.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, aus der heraus nach Wertung der Strompreisentwicklung direkt an der Leipziger Strombörsen der Einkauf über Chargen beim Lieferanten erfolgt. Dieses reduziert die kursbedingten Energiepreisschwankungen etwas. Die zu beschaffende Energiemengen steigen durch Leistungsausweitungen an.

Ab 2021 soll die BSVG gemäß politischer Beschlusslage nur noch Ökostrom nutzen, was zum derzeitigen Preisstand im Planwerk hinterlegt wurde.

Bestandteil des Materialaufwandes für die Aufwandsplanung ab 2020 sind die für die beschlossenen Mehrverkehre zusätzlichen Energie- und Wartungskosten.

Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung für die Instandhaltung sowie die Fahrzeuginnenreinigung Stadtbahn und Bus abgebildet. Die externen Leistungen zeigen sich am Markt preissteigend. Ob die Pandemie sich auf die auslaufenden Reinigungsverträge auswirkt, werden die Vergabeergebnisse zeigen. Wesentliche Preissteigerungen sind nicht abgebildet. In den Fremdleistungen sind ebenso Gleisschleifarbeiten und Wartungsverträge enthalten.

Anmietung von Fahrleistungen

Der zentrale Subunternehmer der BSVG ist das Schwesternunternehmen Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistung derzeit zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt. Die Gesamtstruktur wird derzeit gutachtergestützt überprüft. Die Subunternehmerleistung wurde kosten- und leistungsseitig im Planungszeitraum zum derzeitigen Kenntnisstand dargestellt.

Personalaufwand

Der Personalaufwand verhält sich im Planungszeitraum ansteigend und berücksichtigt bereits die städtisch beschlossenen Mehrverkehre sowie die Verkehrsleistungsausweitung bei zwei Regionalbuslinien. Bereits bekannte baustellenbedingte Ersatz- und Umleitungsverkehre sind eingeflossen.

Die Überführung von 43 Mitarbeitern der KVM in die BSVG verteuerzt die Leistungserstellung und führt zu steigenden Personalaufwendungen ab 2020.

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 gem. dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen offensichtlich fortgesetzt wird.

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung, der BSVG 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.

Mit der weiteren Beschaffung von Elektrobussen ist beginnend ab 2023 zu rechnen.

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 BSVG die Arbeiten der Finanzbuchhaltung durchgeführt. Hierfür sind Dienstleistungsaufwendungen zu entrichten.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen resultieren aus dem um die Förderung bereinigten Fremdkapitalbedarf der Gesellschaft, welche eng mit dem steigenden Mittelbedarf aus den beschriebenen Investitionsprojekten verbunden sind. Der zu Grunde gelegte Zinssatz wurde nach Projektion des derzeitigen Marktniveaus angesetzt.

Die EDV der Gesellschaft ist aufgrund der lizenzerrechtlichen Zwänge der BSI Energy abgekündigt. Das diesbezüglich initiierte Projekt ist mit dem derzeitigen Kenntnisstand abgebildet. Wie die zu 2023 zwingend umzusetzende neue EDV-Struktur preislich wirkt, kann derzeit nicht valide prognostiziert werden.

Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2020 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 26,66 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH ausgeglichen wird. Wesentlich dabei wird der Erhalt von beantragten Zahlungen der Mittel aus dem Bundesrettungsschirm über das Land Niedersachsen sein.

II. Finanzvorschau

Investitionsvorhaben

- 1 Tablets im Fahrbetrieb
- 2 Wartung, Werkzeuge, Regale, Getriebe, Besandungsgerät
- 3 Werkstatt Strab Erweiterung Lackierhalle
- 4 Modernisierung 07er - Fußboden
- 5 Modernisierung 07er - Bordnetz, Wagenkastenuntergestelle
- 6 TFT in Stadtbahn (inkl. IBIS der Fzg.)
- 7 4G-Funkmodul für IBIS-IDR-f
- 8 DFI in Stadtgebiet BSVG
- 9 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino II
- 10 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I
- 11 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III (Lieferung 2025)
- 12 Gelenkombibusse * Annahme verringerte Beschaffung Diesel
- 13 Standardomnibusse * Annahme: verringerte Beschaffung Diesel
- 14 Alternatives Buskonzept ** Umsetzungspflicht: Quote Diesel
- 15 Infrastruktur Ladung/Software für Elektrobus
- 16 Ersatzbeschaffung Fahrausweisdrucker Bus
- 17 Echtzeit FÖA TFT in Bus (inkl. IBIS der Fzg.)
- 18 Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke
- 19 Weichen, Elektroteile, Schmieranlagen
- 20 Arbeitsfahrzeuge
- 21 Wendeschleifen + Umsteigeaanlagen
- 22 Haltestellen Bahn (Schloß in 2022)
- 23 Aufschweißungen
- 24 Herzstücke-Austausch Bohlweg + Friedrich-Wilhelm-Platz
- 25 Stöckheim (Teileinigung, Verfahren Bestand)
- 26 Helmstedter Straße West - Johanniskirche Hauptgüterbahnhof
- 27 BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung
- 28 Bereich Mühlenfortstraße - Am Wendenwehr
- 29 Georg-Eckert-Straße
- 30 Brückenbauwerk A39
- 31 Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Straße Süd
Bereich Hst. Querumer Straße
- 32 Bahnhof Griesmarode
- 33 Berliner Straße zwischen Kurzekampstraße - Querumer Straße
- 34 Berliner Straße Querung Petzvalstraße
- 35 Brücke (BS1) HEH Kliniken 
- 36 Weiche SA vor WS C.-M.-Straße
- 37 GF-Str. Überfahrt Schmalbachstr.+Erhöhung Bahnsteig a. 24 cm
- 38 Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis WS Carl-Miele-Straße
- 39 Gleisbögen Sachsendamm Höhe Erfurtplatz
- 40 Donaustraße/Kruckweg Am Lehmann - Turmstraße
- 41 Gleisverschlingung Lange Straße (Baujahr 1986)
- 42 Gleisanlagen Brücke Europaplatz bis südlicher Fr.-Wilhelm-Platz
einschließlich zwei Auszugsvorrichtungen und vier Weichen
- 43 Gleisanlagen JFK-Platz bis Fr.-Wilhelm-Platz
- 44 Ottenroder Str. (Querung Bienroder Weg - vor Wendeschleife)
- 45 Münchenstraße SE (Hst. Emsstraße - BAB A391)
- 46 Wendeschleife Inselwall
- 47 Gleiserneuerung Hagenmarkt – Fallersleber Straße (220 m Gleis)
- 48 Ersatzbeschaffung Fahrausweisdrucker f. VVK

Maßnahmen mit Herstellungskosten < 250 T€ ***

Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbauprojekt

- 1 Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet
- 2 Volkmarode Nord
- 3 Rautheim
- 4 Erweiterung Werkstattfläche im Süden FB 2a
- 5 Erweiterung Abstellanlage im Norden FB 3
- 6 Campusbahn (via Stammstrecke)
- 7 Salzdahlumer Straße (Tram 2 Variante B)
- 8 Lehndorf/Kanzlerfeld
- 9 westl. Innenstadtstrecke
- 10 Stadtbahnen - zusätzl. Fahrzeugbedarf

Investitionen Stadtbahnausbauprojekt

Investitionen gesamt

Preisseiterung - Baupreisindex (1 %/a)

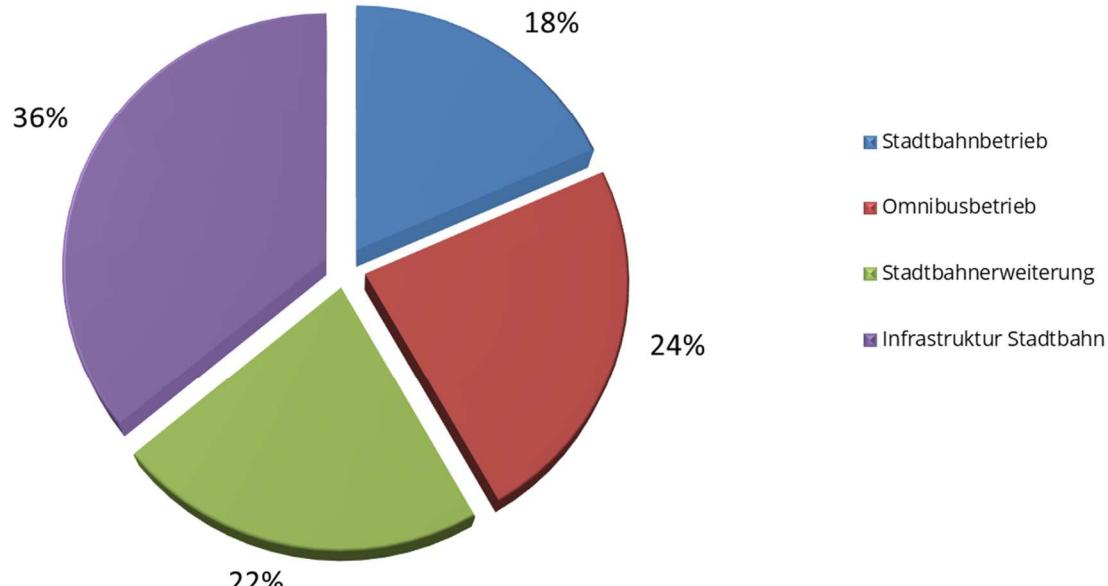
T€ 2020 NWP	T€ 2021 Plan	T€ 2022 Plan	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan
0	0	300	0	0
458	971	15	15	15
6	155	58	638	8
55	110	110	55	0
0	806	146	121	56
640	0	0	0	0
5	407	0	0	0
1.621	3.278	455	0	0
5.858	736	0	0	0
4.702	0	0	0	0
	50	12.600	13.200	2.000
3.847	6.900	5.520	1.725	0
2.752	1.185	474	0	711
	50	0	5.000	10.500
	50	200	200	
0	560	520	0	0
372	0	0	0	0
15	2.405	1.045	1.045	365
55	280	330	280	280
0	243	0	25	100
85	10	760	100	100
25	65	1.245	520	465
0	202	120	120	120
0	0	0	533	0
1.200	0	0	0	0
976	295	0	0	0
6.100	6.150	2.950	1.010	0
370	67	0	0	0
3.150	1.093	0	0	0
321	1.870	1.966	223	0
0	380	59	0	0
340	82	0	0	0
1.853	502	70	0	0
1.398	378	53		
400	99	0	0	0
0	0	506	0	0
15	596	18	0	0
10	528	9	0	0
110	3.026	432	0	0
	30	650	19	0
50	60	2.972	10	0
	13	543	0	0
4.218	3.159	1.319	988	985
41.006	37.073	35.275	32.136	23.771
1	21	21	9	9
375	1.176	1.100	12.853	11.697
560	1.456	1.469	15.130	19.555
15	125	150	1.670	1.630
	25	35	200	75
0	289	2.025	271	1.079
0	853	1.066	1.350	982
0	0	312	2.028	396
0	0	63	406	79
0	0	7.350	7.350	0
999	3.945	13.591	41.267	35.502
42.005	41.018	48.866	73.403	59.273
	410	977	2.202	2.371

Finanzbedarf Investitionen BSVG
davon Finanzbedarf Investitionen STADTBHNAUSBAU
**Netto-Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH
abzüglich Fördermittel**

2020	2021	2022	2023	2024
42.005	41.428	49.844	75.605	61.644
999	3.945	13.591	41.267	35.502
22.940	26.294	28.022	30.171	31.609

*/** Berücksichtigung der zu 08/2021 erwarteten Umsetzung EU-Richtlinie in nationales Recht. Parallel ist die Beschaffung von Dieselbussen in kleinen Chargen im vollen Zeitraum geplant.

*** Inklusiv Berücksichtigung Ratsbeschluss vom 17. November 2020 zu Abbiegeassistent Bus in 2021 – voraussichtlich ohne Förderung

Mittlere Jahresinvestitionen 2020 bis 2024


5. Finanzierung

Mittelherkunft

	2020 T€ NWP	2021 T€ Plan	2022 T€ Plan	2023 T€ Plan	2024 T€ Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	26.664	26.589	27.158	28.151	28.581
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-26.664	-26.589	-27.158	-28.151	-28.581
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-9.766	-10.320	-11.172	-11.801	-11.909
	-9.766	-10.320	-11.172	-11.801	-11.909
4. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-18.582	-15.198	-20.810	-45.375	-29.726
5. Fremdmittelbedarf ****	-9.920	-17.144	-26.862	-27.729	-29.309
6. Darlehensprolongation	0	-2.800	0	0	0
7. Entnahme Cash Pool	-11.037	-7.466	0	0	0
Gesamte Mittelherkunft	-49.305	-52.928	-58.844	-84.905	-70.944
7. Finanzbedarf aus Investitionen	42.005	41.428	49.844	75.605	61.644
8. Tilgung von Fremdmitteln	7.300	11.500	9.000	9.300	9.300
Gesamte Mittelverwendung	49.305	52.928	58.844	84.905	70.944
davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU					
9. Investition Stadtbahnausbau	999	3.945	13.591	41.267	35.502
10. Förderung Stadtbahnausbau	0	0	3.675	29.604	22.846
11. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau	999	3.945	9.916	11.663	12.656

*** Bis zur jeweiligen Projektschlussrechnung erfolgt die Finanzierung im Regelfall über den Cash Pool der Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH (SBBG). Die langfristige Projektfinanzierung erfolgt über die Stadt Braunschweig oder alternativ nach Marktbeobachtung am externen Kapitalmarkt.

Die Mittelaufnahme für den Stadtbahnausbau erfolgt analog zu den BSVG-seitigen großvolumigen Finanzierungen getrennt vom Regelgeschäft in separaten Strukturen und Verträgen. Die Fördermittelbeträge sind die vorsichtige Einschätzung mit Stand 08/2020.

III. Bilanzplanung 2021 bis 2024 und Plan 2020

Aktiva	Plan T€ 31.12.20	Plan T€ 31.12.21	Plan T€ 31.12.22	Plan T€ 31.12.23	Plan T€ 31.12.24
A. Anlagevermögen	137.752	153.579	170.429	188.799	208.499
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	84	55	30	11	5
II. Sachanlagen	137.651	153.512	170.387	188.776	208.482
III. Finanzanlagen	17	12	12	12	12
B. Umlaufvermögen	11.356	8.352	8.352	8.352	8.352
I. Vorräte	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	7.656	4.652	4.652	4.652	4.652
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten	100	100	100	100	100
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	149.208	162.031	178.881	197.251	216.951

Passiva	31.12.20	31.12.21	31.12.22	31.12.23	31.12.24
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreitzsystem)	19.578	19.578	19.578	19.578	19.578
I. Gezeichnetes Kapital	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
B. Rückstellungen	5.913	5.931	5.932	5.923	5.907
C. Verbindlichkeiten	123.217	136.022	152.871	171.250	190.966
D. Rechnungsabgrenzungsposten	500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)	149.208	162.031	178.881	197.251	216.951

Bilanzkennzahlen:

<u>Eigenkapitalquote:</u> 154	EK/Bilanzsumme	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09
<u>Fremdkapitalquote:</u>	FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,87	0,88	0,89	0,90	0,91
<u>Verschuldungsquote:</u>	FK/EK	6,60	7,25	8,11	9,05	10,06
<u>Anagedeckungsgrad I</u>	EK/AV	0,14	0,13	0,11	0,10	0,09

Die wesentlichen Bilanzpositionen sind auf Basis der geplanten Investitionsaktivitäten der BSVG fortgeschrieben. Die Fremdkapitalquote des aktuell im hohen Maße investiv tätigen Verkehrsunternehmens mit einem Stadtbahnbereich und voller Fertigungstiefe ist im Vergleich zur Eigenkapitalquote eines mit Gewinnabführungsvertrag unterlegtem kommunalen Verkehrsunternehmens klassischer Weise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus gleichen Gründen, ohne eine zusätzliche Infrastrukturunterstützung durch Dritte, ebenso nicht niedrig sein.

Dieser Sachverhalt ist seitens der BSVG als strukturelles Problem seit langem thematisiert. Insbesondere die Sicherstellung der langfristigen Fremdkapitalausstattung, die ausschließlich über den externen Bankenmarkt durchgeführt wird, ist durch o. g. Bilanzkennzahlen tendenziell erschwert (Basel II) und verteuert. Ebenso unterstützt der durch die Stadt Braunschweig und den Regionalverband erteilte Öffentliche Dienstleistungsauftrag des Unternehmens den Vorgang der Generierung der benötigten Fremdkapitalausstattung.

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

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

Als Bilanzplan wird der bestehende Plan 2020 gezeigt, da eine (Teil-)Vermischung mit dem NWP inhaltlich nicht geboten ist.