

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Jahresabschluss 2021 - Feststellung***Organisationseinheit:*Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen*Datum:*

04.05.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung) 12.05.2022

*Sitzungstermin**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 2021, der mit einem Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 26.303.933,36 € einen Jahresüberschuss in Höhe von 0,00 € ausweist, 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 Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung.

Der Aufsichtsrat der BSVG hat den Jahresabschluss 2021 in seiner Sitzung am 27. April 2022 beraten und der Gesellschafterversammlung die Feststellung empfohlen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 2021 der BSVG weist bei Gesamterträgen (inkl. Zinserträgen) in Höhe von 45.950 T€ und Gesamtaufwendungen (inkl. Zinsaufwendungen und Steuern) in Höhe von 72.254 T€ einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 26.304 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen.

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

	Angaben in T€	Ist 2020	Plan 2021	Ist 2021	Plan 2022
1	Umsatzerlöse	35.729	45.885	34.913	42.766
1a	% zum Vorjahr/Plan		+28,4%	-2,3% / -23,9%	+22,5%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	1.122	930	1.147	930
3	sonstige betriebliche Erträge	7.964	668	9.891	978
4	Materialaufwand	-16.745	-17.587	-17.868	-18.859
5	Personalaufwand	-36.365	-39.238	-38.280	-39.794
6	Abschreibungen	-9.987	-10.230	-9.887	-10.737
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.513	-3.656	-3.377	-3.941
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-21.795	-23.228	-23.461	-28.656
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.829	-3.254	-2.751	-2.994
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-24.624	-26.482	-26.212	-31.650
12	sonstige Steuern	-92	-107	-92	-108
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-24.716	-26.589	-26.304	-31.759

Auch das Geschäftsjahr 2021 war wesentlich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Die mit der Pandemie einhergehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens haben erneut zu einem Rückgang der Fahrgäste und damit auch der Erträge geführt. Insgesamt sank die Fahrgastzahl Corona-bedingt von 33,8 Mio. im Jahr 2020 auf 30,1 Mio. Fahrgäste im Jahr 2021. Im Jahr 2019 lag die Fahrgastzahl noch bei 41,1 Mio.

Die Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 34.913 T€. Diese beinhalten die Erlöse aus der Personenbeförderung (31.356 T€), Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen (887 T€) sowie sonstige Erlöse (2.670 T€). Gegenüber dem Vorjahr ist aufgrund der erneuten Fahrgastrückgänge im Wesentlichen ein Rückgang bei den Tarifeinnahmen (-833 T€) sowie eine aufgrund der pandemiebedingten Verschiebung der Zählung geringere Ausgleichszahlung für die Beförderung von Schwerbehinderten (-742 T€) zu verzeichnen. Darüber hinaus wirkt das im Jahr 2021 umgesetzte neue Einnahme-Aufteilungs-Verfahren des Verkehrsverbundes. Aufgrund der noch ausstehenden Endabstimmungen werden die genauen Auswirkungen erst nach Endberechnung des Verbundes im Mai 2022 ersichtlich werden. Grundsätzlich zeigt das neue Verfahren für die BSVG aufgrund der Neuregelung zum Semesterticket deutliche Einnahmeverluste und in den weiteren Ticketsegmenten Gewinne, die jedoch die Rückgänge aus dem Semesterticket nicht voll kompensieren können.

Zur Kompensation der Mindereinnahmen aus Fahrgastrückgängen hat die BSVG Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 8.661 T€ (davon 834 T€ periodenfremd) erhalten, die den Corona-bedingten Schaden zum vergleichbaren Zustand vor Beginn der Pandemie bestmöglich ausgleichen. Diese sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von insgesamt 9.891 T€ ausgewiesen. Darüber hinaus sind hierin Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (261 T€), Schadensersatzleistungen (226 T€), Gewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens (362 T€) sowie Erträge aus der erfolgten Abrechnung des Bonus aus dem nach dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) bestehenden Anreizsystem für das Jahr 2020 in Höhe von 255 T€ enthalten. Die Gelder sind im Gegenzug bereits im Jahr 2021 aufwandsseitig für Sonderzahlungen an die Mitarbeiter eingesetzt worden.

Die aktivierten Eigenleistungen beinhalten die erbrachten Eigenleistungen für Projekte, die konkreten Einzelbaumaßnahmen zugeordnet wurden. Diese fallen mit 1.147 T€ etwas höher aus als geplant. Dies ist u. a. durch den jeweiligen Projektfortschritt und dem personellen Bedarf in den diversen Projekten begründet.

Der Anstieg des Materialaufwands um 281 T€ gegenüber dem Plan auf 17.868 T€ resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Fremdleistungen für Betrieb und Instandhaltung (+483 T€). Gegenläufig wirken geringere Aufwendungen für die Anmietung von Fahrleistungen (-193 T€) aufgrund von vorübergehenden Corona-bedingten Angebotsreduzierungen sowie einer ausgebliebenen Preiserhöhung der KVM. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe liegen mit 9.192 T€ auf Planniveau. Gegenüber dem Vorjahr sind insbesondere höhere Aufwendungen für Kraftstoffe durch die insbesondere zum Jahresende steigende Marktpreisentwicklung und die ansteigende CO₂-Bepreisung (+897 T€) zu verzeichnen. Die Aufwendungen für Fahrstrom fallen gegenüber dem Vorjahr 482 T€ geringer aus. Da jedoch im Vorjahr ein außerordentlicher Effekt enthalten war, ist auch hier bereinigt ein leichter Anstieg der reinen Stromkosten zu verzeichnen.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 38.280 T€. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aufgrund einer Entgelttariferhöhung und einer Erhöhung der Mitarbeiterzahl aufgrund von Angebotsausweitungen ein Anstieg um 1.915 T€. Der Planwert wurde um 958 T€ unterschritten. Die Unterschreitung ist auf unbesetzte Stellen und eine gegenüber der Planung geringer ausfallende Tarifsteigerung zurückzuführen.

Die Abschreibungen liegen mit 9.887 T€ um 343 T€ unter dem geplanten Wert in Höhe von 10.230 T€. Diese Abweichung von 3,4 % ist im jeweiligen Projektfortschritt begründet und insbesondere auf zeitliche Verschiebungen bei den Baumaßnahmen zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf 3.377 T€. Sie enthalten u. a. Aufwendungen für Versicherungen, Beiträge und Gebühren (933 T€), Aufwendungen für erbrachte Dienstleistungen der SBBG und der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (660 T€), Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten (468 T€) sowie das Wegebenutzungsentgelt (171 T€), welches an die Stadt Braunschweig zu zahlen ist. Die Unterschreitung des Planwertes ist insbesondere auf Corona-bedingte Kosteneinsparungen und Reduzierungen bei den Versicherungen zurückzuführen.

Das Zinsergebnis beträgt -2.751 T€ und fällt damit um 503 T€ besser aus als geplant. Ursächlich hierfür sind u. a. gegenüber der Planung verbesserte Marktzinskonditionen sowie ein geringerer extern zu generierender Mittelbedarf.

Die sonstigen Steuern beinhalten Grundsteuern (77 T€) und Kfz-Steuern (15 T€).

Das Gesamtinvestitionsvolumen im Geschäftsjahr 2021 belief sich auf 25.317 T€. Hierin enthalten sind Fördermittel wesentlich aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 12.022 T€. Investitionsschwerpunkte waren mit 6.373 T€ Rekonstruktionsprojekte, die aus Programmen des Landes Niedersachsen gefördert wurden, wie beispielsweise die Sanierung der Gleisanlagen Georg-Eckert-Straße und Schmalbachstraße sowie die Busbetriebshofsanierung am Lindenberg. Weiterhin wurde in die Beschaffung von Bussen (rd. 4 Mio. €) sowie in die Umsetzung der Projekte Echtzeit und Digitale Fahrgastinformation (DFI) investiert. Die Investitionen beinhalten zudem weitere Ausplanungen, Detailbewertungen und Variantenbetrachtungen für die Teilprojekte Rautheim, Volkmarode, Campusbahn und Salzdahlumer Straße im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes.

Die Prüfung des Jahresabschlusses durch die Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat zu keinen Einwendungen geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 30. März 2022 erteilt.

Als Anlagen sind die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Lagebericht der Gesellschaft für das Jahr 2021 beigefügt.

Anlage/n:

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung

Lagebericht


**Braunschweiger Verkehrs-GmbH,
Braunschweig**

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva

	31.12.2021 €	31.12.2020 €
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
- Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	170.475,00	136.242,00
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	19.444.544,38	21.061.223,05
davon:		
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		
31.12.2021: € 17.085.195,21		
31.12.2020: € 18.556.830,91		
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges		
31.12.2021: € 2.322.008,26		
31.12.2020: € 2.442.660,23		
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	52.299.022,00	51.068.910,65
3. Fahrzeuge für den Personalverkehr	49.614.972,00	42.068.747,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	917.328,00	891.964,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.498.052,10	3.676.565,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.564.535,69	11.249.636,09
	<u>133.338.454,17</u>	<u>130.017.045,79</u>
III. Finanzanlagen		
- Beteiligungen	12.405,00	17.405,00
	<u>133.521.334,17</u>	<u>130.170.692,79</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.419.136,91	2.331.581,73
2. Waren	2.775,34	3.519,82
	<u>2.421.912,25</u>	<u>2.335.101,55</u>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.210.548,59	2.313.812,62
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.563.259,65	30.142.049,95
3. Sonstige Vermögensgegenstände	1.749.588,75	1.771.537,15
	<u>14.523.396,99</u>	<u>34.227.399,72</u>
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	4.847.478,71	3.175.612,55
	<u>21.792.787,95</u>	<u>39.738.113,82</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	183.395,62	84.097,97
	<u>155.497.517,74</u>	<u>169.992.904,58</u>

Braunschweig, den 30. März 2022



Jörg Reincke
Geschäftsführer

**Braunschweiger Verkehrs-GmbH,
Braunschweig**

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Passiva

	<u>31.12.2021</u>	<u>31.12.2020</u>
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	17.938.432,00	17.938.432,00
II. Kapitalrücklagen	<u>1.639.609,12</u>	<u>1.639.609,12</u>
	<u>19.578.041,12</u>	<u>19.578.041,12</u>
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.327.874,00	1.319.681,00
2. Sonstige Rückstellungen	<u>6.520.025,00</u>	<u>5.018.114,00</u>
	<u>7.847.899,00</u>	<u>6.337.795,00</u>
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	96.769.801,31	103.218.235,69
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.568.864,25	10.795.832,82
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.670.016,54	3.739.774,97
4. Sonstige Verbindlichkeiten	26.542.226,97	25.579.463,72
davon aus Steuern:		
31.12.2021: €	355.992,73	
31.12.2020: €	280.924,28	
	<u>127.550.909,07</u>	<u>143.333.307,20</u>
D. Rechnungsabgrenzungsposten	<u>520.668,55</u>	<u>743.761,26</u>
	<u>155.497.517,74</u>	<u>169.992.904,58</u>

Braunschweig, den 30. März 2022

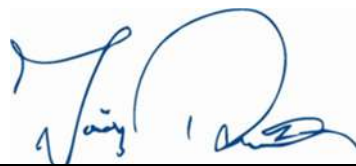
Jörg Reincke
Geschäftsführer

**Braunschweiger Verkehrs-GmbH,
Braunschweig**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2021

	2021	2020
	€	€
1. Umsatzerlöse	34.912.618,55	35.728.697,93
2. Andere aktivierte Eigenleistung	1.146.791,90	1.122.528,35
3. Sonstige betriebliche Erträge	9.890.670,13	7.964.548,29
	<u>45.950.080,58</u>	<u>44.815.774,57</u>
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogenen Waren	-9.192.145,53	-8.936.610,40
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-8.675.866,61</u>	<u>-7.808.611,01</u>
	-17.868.012,14	-16.745.221,41
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-29.867.497,68	-28.574.245,76
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-8.412.712,57	-7.790.372,56
davon für Altersversorgung:		
2021: € 1.884.054,16		
2020: € 1.813.349,34		
	<u>-38.280.210,25</u>	<u>-36.364.618,32</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-9.886.672,37	-9.987.318,52
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>-3.376.794,83</u>	<u>-3.512.975,35</u>
	-23.461.609,01	-21.794.359,03
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	132,89	0,00
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.750.756,32	-2.829.204,41
davon an verbundene Unternehmen:		
2021: € -9.464,18		
2020: € -14.615,34		
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen:		
2021: € -84.930,00		
2020: € -91.290,00		
	<u>-2.750.623,43</u>	<u>-2.829.204,41</u>
10. Ergebnis nach Steuern	-26.212.232,44	-24.623.563,44
11. Sonstige Steuern	<u>-91.700,92</u>	<u>-92.441,44</u>
12. Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme	-26.303.933,36	-24.716.004,88
13. Erträge aus Verlustübernahme	<u>26.303.933,36</u>	<u>24.716.004,88</u>
14. Jahresüberschuss	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

Braunschweig, den 30. März 2022



Jörg Reincke
Geschäftsführer

Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Braunschweig

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Die Kernaufgabe der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) 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 BSVG 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 betreibt die Gesellschaft die RegioBus-Linien 420, 430, 450, und 480, entsprechend des Nahverkehrsplanes 2021 Großraum Braunschweig.

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 BSVG ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft mbH (SBBG). Zwischen der SBBG als Muttergesellschaft und der BSVG besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die BSVG ist Mitglied und Gesellschafter in der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB-GmbH), hält 16,02 % der Anteile an der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH und war mit einem Anteil von 10 % an der Connect Fahrplanauskunft GmbH beteiligt. Dieser Anteil wurde im Jahr 2020, mit Gültigkeit ab Geschäftsjahr 1. Januar 2021, vollständig an den Verkehrsverbund Region Braunschweig abgetreten.

Die BSVG betreibt ihre Betriebsstandorte innerhalb Braunschweigs.

1.2 Forschung und Entwicklung

Die BSVG 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 nichtfinanzieller 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 sowie 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 regelmäßig jährliche Gruppensitzungen durchführt.

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 BSVG ist diese Regelung im Berichtsjahr von untergeordneter Bedeutung, da die Gesellschaft ihren finanziellen Ausgleich derzeit vorrangig über den ÖDA realisiert.

Der Betrieb der RegioBus-Linien der Gesellschaft erfolgt in Teilen im Auftrag des Regionalverbandes Großraum Braunschweig und wird von diesem mitfinanziert.

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 2021 waren im Vergleich zum Vorjahr ansteigende Werte für die Umsatzerlöse sowie Fahrgastzahlen geplant, da in der Planung von einer stetig verbesserten Lage und damit Verringerung der negativen Effekte durch die Pandemie ausgegangen wurde.

Die Umsatzerlöserwartung ist durch den deutlich stärker als erwarteten Fortgang der Covid19-Pandemie stark beeinträchtigt und konnte daher nicht realisiert werden. Dies galt insbesondere für die Monate mit einem hohen Infektionsgeschehen, wovon lediglich die Sommermonate 2021 weniger betroffen waren. Durch die damit einhergehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens ist ein relevanter Umsatzrückgang auch gegenüber dem Vorjahr zu

verzeichnen. Die Gesellschaft hat zur Abmilderung dieser Effekte Bundes- und Landeshilfen (ÖPNV-Rettungsschirm) erneut beantragt und Abschlagszahlungen darauf erhalten.

Für das Geschäftsjahr 2021 zeigt sich eine Fahrgastanzahl von rund 30,1 Millionen. Zu dem Vorjahreswert von 33,8 Mio. kann dieser Wert aufgrund der erneuten, saisonal und im Umfang unterschiedlichen Fahrgastminderung durch die Corona-Pandemie nicht 1:1 vergleichend herangezogen werden. Generell wird deutlich, dass durch die Corona-Pandemie im gesamten Jahresverlauf ein erneuter Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen ist. Dies folgt dem bundesweiten Trend bei den Verkehrsunternehmen in der entsprechenden Corona-Lage.

Im Jahr 2021 wurde ein Gesamtumsatz in wesentlichen Teilen von 34,9 Mio. Euro erwirtschaftet, was gegenüber dem Vorjahreswert von 35,7 Mio. Euro eine in wesentlichen Teilen pandemiebedingte Abnahme von 2,3 % darstellt. Der Gesamtumsatz des Jahres 2021 ist im Bereich des Ende 2020 aufgestellten Wirtschaftsplans für 2021 naturgemäß nicht abbildbar und daher nicht gegen diesen Wert spiegelbar. Da auch positive, regelmäßige Ertragszuwächse wirken, ist der Pandemieeffekt nicht direkt ablesbar.

Die Umsatzerlöse aus der Fahrgastbeförderung für 2021 von rund 31,4 Mio. Euro konnten den für 2021 im Plan prognostizierten Wert von 38,5 Mio. Euro nicht erreichen. Wie im Vorjahr ergibt sich ein wiederum durch die Pandemie hervorgerufener Effekt, wobei die Pandemie nochmals mit stärkeren Verlusten wirkte. Die Abgeltungszahlungen des Landes Niedersachsen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX reduzierten sich zum Vorjahr. Aufgrund der corona-bedingt ausgefallenen Zählung in 2021 musste der reduzierte Quotient (Landessatz) angesetzt werden, der mit dem reduzierten Ertragsvolumen als Ermittlungsbasis 2020 erheblich unter dem Vorjahr abschließt. So ist der Ausgleichsbetrag um 50,8 % unter Vorjahr und wird als zusätzlicher Schaden über den Bundesrettungsschirm durch die Gesellschaft gemeldet.

Die an die BSVG ausgereichten Bundes- und Landeshilfen aus dem Rettungsschirm wurden auf der Basis von vier vereinnahmten Abschlägen sowie der eigenermittelten letzten Rate unter Berücksichtigung von Sicherheitsabschlägen mit 7,8 Mio. Euro für 2021 im Jahresabschluss eingestellt. Darüber hinaus wurden weitere Erträge in Höhe von 272 TEUR aus dem Corona-Rettungsschirm für 2020 sowie 614 TEUR aus der Corona-Sonderfinanzhilfe vereinnahmt.

Für das Jahr 2021 wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 26,589 Mio. Euro geplant und im Jahresverlauf 2021 mit 26,549 Mio. Euro prognostiziert. Tatsächlich konnte ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 26,304 Mio. Euro erreicht werden.

Die Geschäftsführung bewertet die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Geschäftsjahr 2021, trotz der Pandemie und insbesondere aufgrund der ausgereichten Bundes- und Landeshilfen, als stabil. Die umgesetzten Leistungsanstiege in 2021 sowie die Initiierung von nachhaltigen Zukunftsprojekten bestätigen, wie die Elektromobilität im Busbereich verdeutlichen,

die Fokussierung der Aufgabenträger in Richtung eines ökonomisch und ökologisch ausgebauten ÖPNV.

Das im Jahre 2021 umgesetzte neue Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) des Verkehrsverbundes ist aktuell noch nicht in allen Wirkungen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund endabgestimmt bzw. endeingeführt. Für die BSVG zeigt das neue Verfahren aufgrund der Neuregelung zum Semesterticket Einnahmeverluste und in den weiteren Ticketsegmenten Gewinne. Beides wird nach Endberechnung der Verbundes im Mai 2022 für 2021 genau ersichtlich.

Stadtbahnausbaukonzept¹

Aufbauend auf den Beschlüssen des Rates der Stadt Braunschweig wurden die in einer betriebswirtschaftlich orientierten Voruntersuchung ermittelten Trassenkorridore weiter geplant. Die Trassen wurden in unterschiedlichen Varianten, auf Basis der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgegebenen standardisierten Bewertungsverfahren, optimiert und verkehrlich sowie baufachlich in den verschiedensten Kombinationen bewertet und verifiziert. Die Entwurfsplanung des Teilprojektes Volkmarode Strecke und die Vorplanung der Wendeschleife Gliersmarode wurden mit Bürgerbeteiligung weiter vorangetrieben. Diese soll im Jahr 2022 mit Befassung der Ratsgremien der Stadt Braunschweig abgeschlossen werden.

Zur Trassierung und Führung der zukünftigen Campusbahn wurden in einer Sonderplanungs- und Umweltausschusssitzung die weitere Untersuchungsreihenfolge der Varianten in den Untersuchungsräumen diskutiert und entschieden.

Die Planungen zur Strecke nach Rautheim konnten pandemie- und ressourcenbedingt sowie aufgrund von nicht abgeschlossenen Verhandlungen nur bedingt weitergeführt werden.

Die Durchführung von Online-Veranstaltungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung des Stadtbahnausbauprojektes hat sich weiter etabliert und stieß erneut auf positive Resonanz.

Die Terminplanung wird derzeit auf Grundlage der fortgeführten Planungen aktualisiert.

Wagenkastenbreite 2,65 m

Im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Netzüberplanung wurde eine dezidierte Weiterplanung zur Verbreiterung der Wagenkasten der BSVG von 2,30 auf 2,65 vom Rat beschlossen. Hierbei können die Kapazitäten im Stadtbahnbetrieb erhöht werden und eine zahlenmäßige Vergrößerung des Stadtbahn-Fuhrparkes verzögert werden. Daneben erwartet die Gesellschaft aus der Umsetzung des Projektes eine Stärkung des Umweltverbundes und Attraktivitätssteigerung des Stadtbahnbetriebes.

¹ https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/stadtbahnkonzept.html sowie <https://www.stadt-bahn-plus.de/>

BSVG verstärkt in Sozialen Medien

Im Jahr 2021 hat sich die BSVG nach Umsetzung ihres Markenauftrittes über Facebook auch im Nachrichtendienst Twitter etabliert und ist damit nun noch zeitnaher mit den Kunden über betriebliche Informationen im Austausch.

Stadtbahnbeschaffung Tramino

Im Geschäftsjahr 2021 wurden die Verhandlungen mit dem Lieferanten der Fahrzeugserie Tramino I, zur Erreichung der rechtsgeschäftlichen Abnahme der Fahrzeuge, abgeschlossen.

Die Fahrzeuge befinden sich im stabilen Linienbetrieb und bilden ganz wesentlich das Bild des modernen ÖPNV in Braunschweig. Die Inbetriebnahme der Gesamtserie Tramino II aus 2019 konnte im Geschäftsjahr 2021 ebenso abgeschlossen werden.

Die BSVG bietet mit der Inbetriebnahme dieser zwei Fahrzeugserien i.d.R. eine durchgängige niederflurige, barrierefreie und komfortable Nutzung des ÖPNV in Braunschweig an.

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastzahl sank weiter pandemiebedingt von 33,8 Mio. im Jahr 2020 auf rund 30,1 Mio. im Geschäftsjahr 2021. Die Kundenanzahl wird dabei über die Anzahl der verkauften Fahrausweise ermittelt.

Das Nachfrageniveau des Jahres 2020 von rund 33,8 Mio. Kunden kann aufgrund der Einschränkungen des öffentlichen Lebens in der Pandemie in keiner belastbaren Relation zum nahezu unveränderten Fahrleistungsangebot sowie der Digitalisierungs- und Investitionsbestrebungen der Gesellschaft bezogen werden.

Baumaßnahmen

Umgestaltung Bahnhof Gliesmarode und Sanierung Berliner Straße

Im Zuge der Sanierung und Modernisierung der Gleisanlagen am Bahnhof Gliesmarode wurden im Jahr 2021 noch Rest- und Mängelbeseitigungsarbeiten durchgeführt. Im Gesamtbild verbessern sich für die Nutzer des ÖPNV und der BSVG die Ein- und Ausstiegsverhältnisse durch die Modernisierung der Haltestellen und deren weiteren Anhebung nachhaltig. Diese Investition wird in Verbindung mit den anstehenden Investitionen in den SPNV-Haltepunkt zu einer deutlichen Aufwertung der gesamten Umsteigeanlage führen.

Sanierung Gleisanlage Georg-Eckert-Straße und Gleisdreieck Bohlweg

Im Jahr 2021 wurde die Erneuerung der Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße abgeschlossen, die im Jahr 2020 pandemiebedingt aufgrund von Vergabe- und Bauzeitenverzögerungen noch nicht beendet werden konnte. Verbleibende Arbeiten wurden entsprechend finalisiert und der Abschnitt für den Linienbetrieb freigegeben.

Erneuerung Gleisanlagen Lincolnsiedlung bis Wendeschleife Carl-Miele-Straße

Die in die Jahre gekommene Verknüpfungshaltestelle Lincolnsiedlung im Norden Braunschweigs wurde optisch und technisch in 2021 mit GVFG-Mitteln des Landes und einer zusätzlichen Unterstützung des Regionalverbandes saniert und inhaltlich sowie räumlich neu geordnet.

Ebenso wurden die abgängigen Gleisanlagen saniert. Insgesamt entstand mit dieser Investition eine moderne, attraktive und barrierefreie ÖPNV-Umsteigeanlage mit einem deutlichen Mehrwert für ÖPNV-Nutzer.

Verbund und Regionalverband

Auch im Jahre 2021 wurde das Projekt Echtzeit durch die BSVG und den Verkehrsverbund, bezogen auf die Elektronische-Fahrplan-Auskunft sowie deren Erweiterung durch Echtzeitinformationen über Matrixanzeigen an Haltestellen im Verbundraum, vorangebracht. Das Projekt wird durch den Verkehrsverbund ganzheitlich fördertechnisch verantwortet und bearbeitet. Das kombinierte Förderverfahren der zwei technisch sehr komplexen Projekte wurde seitens der beiden Antragssteller Regionalverband und Verkehrsverbund fortgesetzt. Die bauliche Umsetzung und Inbetriebnahme von nahezu 250 einzelnen Matrixanzeigen in Braunschweig wurde vorangetrieben. Ebenso wurde eine Projektverlängerung aufgrund der pandemiebedingten Zeitverzögerungen beantragt und von der LNVG genehmigt. In 2022 werden Restarbeiten der Echtzeiteilprojekte realisiert und damit die Gesamtfunktionalität verbundweit hergestellt. Der Verkehrsverbund realisierte im Jahr 2021 erstmalig einen verbundweiten digitalen Vertrieb von Fahrausweisen über eine eigene App. Die BSVG hat diesen Vertriebskanal für sich ebenfalls über eine eigene App adaptiert und wird ihre bisherige eigene funktional beschränkte App abschalten und digital vollständig auf diesen neuen Vertriebskanal wechseln.

Projekt e-Mobilität bei der BSVG

Im Geschäftsjahr 2021 hat sich der Betrieb der bestehenden Elektrobusse auf der Ringlinie 419 stabilisiert. Dennoch bleibt der Betrieb vor dem Hintergrund des Rückzugs von den Systemherstellern schwierig. Die BSVG strebt dennoch eine weitere Nutzung des Systems an und es verdichten sich die Signale, neue Industriepartner für den Support gewinnen zu können. Technisch wurde die Induktionshaltestelle am Lindenberg an einem neuen Standort in Betrieb genommen, was zu einer Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit führte.

Im Jahr 2021 hat sich die BSVG mit einer Projektskizze an einem Förderaufruf des BMVI zur finanziellen Unterstützung der Beschaffung von Elektrobusen und der erforderlichen Infrastruktur beteiligt und hofft für das Jahr 2022 mit einer entsprechenden Förderzusage. Dies würde einen weiteren wichtigen Schritt bedeuten, der das Unternehmen hin zur Elektrifizierung des Busverkehrs in Braunschweig führen kann.

Auch wird die Interpretation der rechtlichen Sichtweise zur vorliegenden Clean-vehicle-Richtlinie im nationalen Recht mit Spannung erwartet. Die Beschaffung und Inbetriebnahme weiterer Elektrobusse wird von der Gesellschaft im unmittelbaren Zusammenhang mit auskömmlichen Fördermittelzusagen gesehen. Fraglich ist zudem, ob bzw. wann die Ende 2021 ausgelaufene Landesförderrichtlinie Bus, die u. a. für Diesel- und Elektro-Busse gilt, in 2022 verlängert wird.

Leistungsausweitungen im städtischen ÖPNV

Im April 2021 wurde eine weitere Leistungserweiterung auf einigen Stadtverkehrslinien sowie auf Regionaldirektbuslinien umgesetzt. Die Linie 420 muss aufgrund der erwarteten Staus im Zuge der Brückenbauarbeiten A 395 ergänzt werden. Ebenso wurden die Linien der VLG und der BSVG im Bereich Schwülper-Thune-Braunschweig neu geordnet.

Zugleich wurde die Linie 421 von Stöckheim nach Wolfenbüttel geführt. Die Stadt Braunschweig und der Regionalverband Braunschweig cofinanzieren diese Maßnahmen als eine angebotsorientierte Leistungsausweitung und -optimierung. Diese Mehrverkehre führen zu einer Verbesserung der bereitgestellten Kapazität in der Spitze.

Sanierung Busbetriebshof Lindenberg

Das Projekt wurde durch das Land Niedersachsen in das GVFG-Mehrjahresprogramm aufgenommen. Im Jahr 2021 sind die Arbeiten am Busbetriebshof Lindenberg weiter erheblich vorangeschritten und das Betriebsdienstgebäude samt dem Werkstattgebäude mit neuer moderner Tank- und Waschanlage in Betrieb gegangen. Zukünftige Anforderungen für die Infrastruktur auf dem Betriebshof (Elektromobilität) wurden und werden auf Basis eines Ratsbeschlusses und der Bundesmittelförderung in die Planung eingearbeitet. Veränderte Anforderungen des Brandschutzes fließen ebenfalls in das Projekt ein. Ebenso wurden die Planungen zu einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des/der Carports mit der neu gegründeten Genossenschaft auf Ebene der Stadt Braunschweig vorangetrieben.

Auftragsverhältnis BSVG - KVM

Die KVM ist für den Busbetrieb der BSVG mit rund 20 % Anteil an der Gesamtbetriebsleistung Bus ein wesentlicher Partner. Die KVM erbringt im Berichtszeitraum stabil ihre Leistungsanteile und hat weitere Unterstützungen unter Pandemiebedingungen für den Braunschweiger Stadtverkehr erbracht.

Corona-Pandemie

Die fortschreitende Pandemie hat negative Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen im Verbundraum. So musste die für 2021 geplante Schwerbehindertenerhebung abgesagt und auf 2022 verschoben werden. Ebenso waren umfangreiche Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Mitarbeitern und Kunden zu konzipieren und bei sich stetig fortgeschriebenen Rechtslagen umzusetzen. Die Betriebsleistung wurde bis auf kleinere Einschränkungen weitgehend stabil gehalten. Die Hilfsprogramme von Bund und Land wurden bearbeitet, was aufgrund des nicht vollends eingeführten neuen EAV eine Herausforderung für den Verbund als auch die Unternehmen bedeutete.

3.3 Ertragslage

Die BSVG beendet das Geschäftsjahr 2021 mit einem ausgewiesenen Jahresverlust von 26,30 Mio. Euro vor Verlustübernahme. Im Vergleich zum Vorjahr mit -24,72 Mio. Euro verschlechterte sich das Ergebnis 2021 um rund 1,588 Mio. Euro (rund 6,4 %). Gegenüber dem Wirtschaftsplan 2021 fällt das Ergebnis um 0,28 Mio. Euro (rund 1,1 %) besser aus.

Der Deckungsbeitrag als Faktor Gesamtertrag zu Gesamtaufwand liegt mit rund 63,6 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Dies ist nach Einschätzung der Geschäftsführung im Branchenvergleich immer noch ein sehr guter Wert, da die BSVG keine der bei anderen kommunalen Verkehrsunternehmen üblichen geleisteten Investitionszuschüsse bzw. Durchtarifizierungsverluste durch Gesellschafter oder verbundbedingte Tarifersatzleistungen zur Unterstützung des Kerngeschäftes erhält.

Die Umsatzerlöse (aus Verkehrsleistungen und sonstige Umsatzerlöse) der BSVG sanken im Geschäftsjahr 2021 erneut aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie. Gegenüber dem Vorjahr um rund 0,82 Mio. Euro auf rund 34,91 Mio. Euro.

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

Der Materialaufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren liegt mit einem Volumen von 9,2 Mio. Euro mit +2,9 % nur geringfügig über dem Wert des Vorjahres. In dieser Position wirkt insbesondere die mit +31,4 % stark ansteigende Marktpreisentwicklung der Kraftstoffpreise. Ebenso wirken die Materialmehrbedarfe aus den Leistungsausweitungen aufwandssteigernd und können in den Erträgen nicht voll kompensiert werden. In den Positionen der Betriebs- und Instandhaltungsmaterialien sind erhebliche Aufwandserhöhungen zu verzeichnen.

Der Aufwand für Dieselmotorkraftstoff der BSVG-eigenen Fahrzeuge steigt im Geschäftsjahr 2021 zum Vorjahr um rund 776 TEUR. Diese Entwicklung ist wesentlich der marktbedingt steigenden Dieselpreisentwicklung, aber auch der ansteigenden CO₂-Bepreisung geschuldet.

Der Materialaufwand für bezogene Leistungen liegt mit einem Volumen von 8,7 Mio. Euro um 0,9 Mio. Euro über dem Vorjahreswert. Das Niveau im Bereich der Anmietungen von Fahrleistungen lag 2021 mit rund 4,46 Mio. Euro mit 0,20 Mio. Euro leicht über dem Vorjahresstand von 4,26 Mio. Euro.

Insgesamt ist der Materialaufwand im Vergleich zum Vorjahr um 1,12 Mio. Euro bzw. rund 6,7 % angestiegen.

Der Personalaufwand stieg durch die Wirkungen einer Entgelttarifierhöhung und tariflich vereinbarten Sonderzahlung, die aus einer Anreizzahlung aus ÖDA-Mitteln gegenfinanziert wurde. Zusätzlich führen die Personalmehrbedarfe aus den Angebotsausweitungen im Jahr 2021 zu einem Kostenanstieg.

Die Position Abschreibungen resultiert aus den Investitionstätigkeiten der BSVG, die wesentlich in die materiellen Vermögensgegenstände einfließen. Die Abschreibungen sanken leicht um rund 0,1 Mio. Euro im Jahr 2021.

Die sonstigen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2021 in Höhe von rund 3,4 Mio. Euro zeigen wesentliche Positionen des laufenden Geschäftes, wie z. B. Dienstleistungsaufwendungen der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH sowie der BSIenergy, die Konzessionsabgabe an die Stadt Braunschweig und die Versicherungsleistungen.

Das Zinsergebnis konnte trotz der hohen Investitionstätigkeit aufgrund der weiterhin guten Konditionsentwicklung des Kapitalmarktes, um rund 0,08 Mio. Euro unter dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

3.4 Finanzlage

3.4.1 Kapitalstruktur

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

Diese stammt, bezogen auf die Investitionen des Geschäftsjahres 2021, wesentlich aus GVFG-Mitteln für die Sanierung von abgängigen Gleisanlagen, Fahrzeuersatzförderung Stadtbus und Stadtbahn sowie aus dem im Jahr 2010 eingeführten niedersächsischen Konjunkturprogramm, was vom Land Niedersachsen auf unbegrenzte Zeit verlängert wurde. Die Finanzierung der verbleibenden Eigenanteile wurde durch Aufnahme von Fremdkapital über die Experimentierklausel der Stadt mit vorheriger Validierung der Konditionen am Kapitalmarkt durchgeführt. Im Regelfall werden die Mittelbedarfe 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 Ergebnisabführungsvertrages mit der Gesellschafterin und des daher unveränderten Eigenkapitals bei gleichzeitiger Finanzierung der Investitionstätigkeit mit Fremdmitteln, weist die BSVG eine Fremdkapitalquote von rund 87,4 % aus.

Weiter zeigt die Bilanz das Bild einer Finanzierungsstruktur eines Unternehmens, das sich aufgabenspezifisch und strukturell aus der Daseinsvorsorge ergebenden 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 aufgrund der höheren Finanzierungskosten, Bankenmargen sowie den nicht konformen Fördergrundsätzen nicht angestrebt.

3.4.2 Investitionen

Das Investitionsvolumen bei den Sachanlagen der BSVG fiel im Geschäftsjahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um rund 4,5 % von rund 26,4 Mio. Euro auf rund 25,2 Mio. Euro, was um die vereinnahmten Fördermittel bereinigt eine Investitionssumme für 2021 von 13,2 Mio. Euro ergibt.

Die Investitionsschwerpunkte lagen erneut bei Rekonstruktionsprojekten und Fahrzeugförderungen Bus, die aus Programmen des Landes Niedersachsen gefördert wurden. Für die 2021 umgesetzten Restarbeiten der Stadtbahnanlage an der Glesmaroder Straße/Querumer Straße wurden 0,4 Mio. Euro investiert.

Die bereits aus 2020 begonnenen Arbeiten an der Gleisanlage an der Georg-Eckert-Straße wurden in 2021 beendet. Inklusiv der Haltestellenanlage der Errichtung eines Rasengleises wurden dafür in 2021 insgesamt 1,65 Mio. Euro investiert.

An der Schmalbachstraße wurde eine altersbedingt erforderliche Gleissanierung in Höhe von 0,63 Mio. Euro für die Tram-Linien 1 und 10 umgesetzt. Für die verbundweiten zwei Förderprojekte Echtzeit und die dazu gehörende DFI-Ausstattung wurden im Jahr 2021 rund 2,5 Mio. Euro investiert. Das wesentliche Einzelbauprojekt im Trambereich war die grundhafte Erneuerung und Neuordnung der Betriebsflächen an der Kombihaltestelle Lincolnsiedlung mit einem Volumen von 3,03 Mio. Euro.

Für die Busbetriebshofsanierung samt des schon bezogenen Werkstatt- und Betriebsdienstgebäudes am Lindenberg wurden Baukosten von rund 2,44 Mio. Euro investiert, die wesentlich weitere Beräumungen und technisch komplexe Hofflächensanierungen betrafen.

Im Jahr 2021 wurden rund 13,4 Mio. Euro in neue Gelenkbusse und neue Solobusse investiert. Dies beinhaltet Rechnungen der Buslieferung 2019, die verspätet ausgeliefert wurden, ebenso wie Restzahlungen für die Stadtbahnen der Baujahre 2014 und der Tramino Baujahr 2019.

Für die weiteren Ausplanungen, Detailbewertungen und Variantenbetrachtungen zum gemeinsam mit der Stadt vorangetriebenen Stadtbahnausbaukonzept der Teilprojekte Rautheim, Volkmarode, Campusbahn und Salzdahlumer Straße wurden 0,8 Mio. Euro als Anlagen im Bau ausgewiesen.

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

<u>(Mio. Euro)</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Mittelveränderung aus		
- laufender Geschäftstätigkeit	-21,7	-14,9
- Investitionstätigkeit	-23,7	-24,0
- Finanzierungstätigkeit	28,2	60,3
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	31,9	10,5
Finanzmittelbestand am Jahresende	14,7	31,9

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

3.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2021 beträgt 155,5 Mio. Euro. Der Rückgang zum Vorjahr um 14,5 Mio. Euro bzw. 8,53 % beruht auf gesunkenen Forderungen aus dem Cash Pool gegenüber der SBBG. Folglich stieg die Eigenkapitalquote aufgrund der gesunkenen Bilanzsumme im Berichtszeitraum vom Vorjahreswert 11,52 % auf 12,59 %.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind insgesamt um 19,70 Mio. Euro gesunken.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken im Saldo um 6,4 Mio. Euro. Die Fremdmittelbedarfe wurden in 2021 nicht bei externen Kreditinstituten, sondern nach Anfrageverfahren am Kapitalmarkt über verfügbare Finanzmittel der Stadt Braunschweig zu Marktkondition gedeckt. Diese, um gesamt rund 2,9 Mio. angestiegenen Volumina, sind unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die BSVG hat zur Finanzierung von langfristigen Investitionen sechs Swap-Geschäfte mit Grundgeschäftsbindung, zwecks nutzdauerkonformer Zinssicherung, abgeschlossen.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Prognose

Wie schon in den Vorjahren, wurde auch im Verlauf des Jahres 2021 das zukünftige Verkehrsangebot der Gesellschaft untersucht und Maßnahmen für eine weitere Stärkung des ÖPNV in Braunschweig umgesetzt. Ergänzend wurden auch durch den Aufgabenträger Mehrleistungen und Verkehrsneuordnungen im Braunschweiger Norden (Schwülper/Thune) und im Braunschweiger Süden (Stöckheim/Wolfenbüttel) erarbeitet und zum Fahrplanwechsel im April 2021 umgesetzt.

Die weitere Verstärkung des Angebotes in der Verkehrsspitze bei hoher Zuverlässigkeit und Qualität des Betriebes, in Abgleich mit den gesellschaftsinterne vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen, stehen auch zukünftig im Fokus der Entwicklung des kommunalen

Unternehmens. Die Stadt Braunschweig fördert gemeinsam mit dem Aufgabenträger Regionalverband intensiv die qualitative und quantitative Weiterentwicklung des ÖPNV, die bezogen auf den Verkehrsraum Braunschweig im Wesentlichen über die BSVG umzusetzen sein wird.

Das Großprojekt „Stadt.Bahn.Plus“ wurde auch im Jahr 2021 als Stadtbahnerweiterung durch die Stadt Braunschweig und die BSVG weiter beplant. Im Fokus standen die weitere Planung der drei Teilbauabschnitte Volkmarode Nord, inklusive Wendeschleife und Rautheim sowie der Abschnitt Campusbahn. Vorliegende konkretere Planungen sowie Einflüsse aus Pandemie und Ressourcenknappheit beeinflussen die Zeitabläufe. Die Terminplanungen werden sowohl für Einzel- und Gesamtprojekt zu überarbeiten sein.

Im Zuge der Projektumsetzung sind verstärkte innerstädtische Gleisbautätigkeiten ab 2025 sowie Finanzmittelbedarfe für Bau und vorbereitende Planungen seit dem Geschäftsjahr 2018 die Folge. Im Ergebnis führt dies zu einer signifikanten Vergrößerung des Stadtbahnnetzes der BSVG. Hier sieht die Gesellschaft Chancen der positiven Marktentwicklung, samt Steigerung des Modal-Splits.

Für die Investitionsförderungen nach dem GVFG werden zukünftig bessere Fördermöglichkeiten gesehen, da das Bundes-GVFG novelliert ist und darüber zu einer Verbesserung der Fördermittelgewährung von Neubauförderungen neu auch Sanierungsmaßnahmen führt. Der Aufgabenträger Regionalverband hat die Mittelbedarfe in die bundesweite Planung eingebracht.

Das Land Niedersachsen hat einen Rahmenantrag zur Förderung beim Bund gestellt. Das Projekt ist damit im Bundes-GVFG-Programm in die Kategorie B aufgestiegen.

Interne Restrukturierungspotentiale sind nach jahrelanger Konsolidierung und Reduzierung des Unternehmensverlustes ohne Leistungsreduzierung im Fahrbetrieb oder in Projekten nicht mehr vorhanden. Im Gegenteil führen neue, qualitätssteigernde Vorhaben wie das Echtzeitprojektes, erweiterte Verkehrsangebote, neue Vertriebsstrukturen und Infrastrukturprojekte zu weiteren Personalbedarfen, die am Arbeitsmarkt kaum zu decken sind.

Zu Umsatz und Fahrgastzahlen erwartet die BSVG zunächst für das Jahr 2022 weiterhin negative Einflüsse aus der Corona-Pandemie, die aber nachzeitigem Stand erneut aus Landes-/Bundesmitteln über einen ÖPNV-Rettungsschirm gegenfinanziert werden können. Erste Informationen zu einer 120 Millionen Euro Landesmittelförderung sind im Gesetzgebungsverfahren eingebracht.

Für das Geschäftsjahr 2022 rechnet die BSVG mit einem Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 31,759 Mio. Euro.

4.2 Risiken

Die BSVG 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.

Im zweiten Jahr ist das Risiko einer weltweiten Pandemie real geblieben. Die BSVG hat entsprechende eindämmende Maßnahmen wie Homeoffice, Arbeitsgruppenbildung, Schutzinstallationen in den Fahrzeugen, Fahrzeughygienepläne etc. umgesetzt und diese den wechselnden behördlichen Anordnungen bzw. den angemessenen innerbetrieblichen Anforderungen angepasst. Die Pandemie ist fester Bestandteil der wöchentlichen Bereichsleiterabstimmungen mit der Geschäftsführung. Monetär wurden zentral über den Regionalverband Hilfsanträge an Land und Bund gestellt, um ein Maximum der pandemiebedingt ausgebliebenen Einnahmen durch ergänzende Zahlungen ersetzen zu können.

Das Land Niedersachsen plant zum derzeitigen Stand einen Hilfsmittelfonds für den ÖPNV auch in 2022 zu beschließen, da der ÖPNV aus Sicht des Bundes und der Länder eine wesentliche Säule der Mobilitätsversorgung gerade in der Pandemie darstellt (Schulweg, Pendler).

Erfolgt dieses nicht wie avisiert, wären Leistungseinschränkungen oder eine Finanzierung der Ertragsausfälle über den kommunalen Eigner die kaum vermeidbaren Folgen.

Bei einem längeren Anhalten oder einer weiteren Verschärfung der aktuellen Situation bzw. weiterer unklarer Untervarianten des Virus im Jahr 2022 werden die negativen Folgen auf die Nutzung und den Ertrag weiter anhalten. Gegenläufig sieht die BSVG Chancen durch den Fortschritt der Impfungen und die Zunahme der „Genesenen“, eine Senkung der Ausbreitungsgeschwindigkeit bzw. der Hospitalisierung zu erreichen.

Das im Jahre 2021 umgesetzte neue Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) des Verkehrsverbundes ist aktuell noch nicht in allen Wirkungen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund endabgestimmt bzw. endeingeführt. Für die BSVG zeigt das neue Verfahren aufgrund der Neuregelung zum Semesterticket Einnahmeverluste. Vertragsbestandteil ist jedoch auch die Abfederung solch finanzieller Härten über mehrere Jahre. Im Freiverkaufsegment führt der EAV nachzeitigem Stand der Berechnungen zu einer Ertragsmehrung, die jedoch nicht die Verluste aus Semesterkarten kompensiert.

Parallel hat das Unternehmen Fahrgastzählgeräte beschafft und sieht Chancen durch eine verbesserte datengestützte Plausibilisierung des Planungsprozesses.

Derzeit wird von einer Fortführung von Investitionsförderungen ausgegangen. Die BSVG beantragt derzeit Fördermittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm, um die erforderlichen Gleissanierungen zu finanzieren. Hier sieht die Gesellschaft prinzipiell mögliche Risiken aus zukünftig veränderten Fördermodalitäten seitens des Landes Niedersachsen, wobei die Chancen derzeit überwiegen. Die Fahrzeugförderung „Bus“ ist zu Ende 2021 ausgelaufen und soll ab 2022 verlängert werden. Das Verfahren befindet sich im Gesetzgebungsverfahren. Sollte dieses nicht abgeschlossen werden, würden die Abschreibungen durch die ausbleibende Förderung ansteigen.

Die erwarteten starken Preisschwankungen auf dem Diesel- und Energiebeschaffungsmarkt werden durch eine chargenweise Beschaffung beider Energiearten bestmöglich abgeschwächt. Das in 2021 in beiden Segmenten angestiegene Preisniveau wirkt, trotz einer optimierten Beschaffung. Wenig planbar stellt diese Position naturgemäß eine Risikoposition dar. Durch die Angebotsausweitungen und den damit verbundenen höheren Laufleistungen sowie dem kriegerischen Konflikt in der Ukraine und dem breiten Preisanstieg der Energieimporte steigt das Risiko in der Wirkung an. Es werden zur Abmilderung derzeit diverse Bundesmaßnahmen wie eine Mehrwertsteuersenkung auf den Energiepreis diskutiert, gleichzeitig soll ab Mitte 2022 die EEG Umlage wegfallen.

Der erfolgreich im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundes entwickelte, eingeführte und seither im Linienbetrieb verkehrende Elektrobus mit induktiver Energieübertragung wird derzeit am Markt nicht mehr produziert und somit auch nicht technisch weiterentwickelt. Nach Einschätzung der Geschäftsführung folgt der Markt diversen industrie- und interessenspolitischen Bewegungen. Seit kurzem gibt es ein Industrieunternehmen, das die Patente „Primove“ von Bombardier erworben hat und die Induktionstechnik weiter marktfähig machen möchte.

Die BSVG steht mit diesem Systemhersteller des Ladesystems in engem Austausch. Marktseitig entstehen derzeit wieder positive Strukturen in Hannover, Baden-Württemberg und Israel für die Induktionsladung.

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

In 2021 hat die Gesellschaft gemeinsam mit ihrer Muttergesellschaft der SBBG aufgrund der Abkündigung der kompletten EDV-Versorgung mit Hard- und Software einen neuen Anbieter verpflichtet, und wird mit diesem eine Systemumstellung umsetzen. Diese muss aus lizenzrechtlichen Gründen seitens SAP zwingend zum November 2022 erfolgt sein.

Die BSVG hat ein erfahrenes Unternehmen gewonnen und wird einen Wirtschaftsprüfer mit der Testierung und Begleitung der Umsetzung, insbesondere der kaufmännischen Systeme, beauftragen.

4.3 Chancen

Die BSVG ist Partner der Stadt Braunschweig bei der Entwicklung des innerstädtischen 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 Elektrogenelbus nahm im Jahr 2015 den Echtbetrieb im Liniendienst auf. Auch im Jahr 2019 wurden über 50.000 km Laufleistung von einem Bus erzielt. Zukünftig sind verbesserte Strukturen und diverse Aktionen in Planung. Parallel wird zukünftig die Elektromobilität im Busbereich in

Braunschweig weiter ausgebaut werden, woran die BSVG intensiv arbeitet. Voraussetzungen sind entsprechende Förderbedingungen, die vom Bund avisiert sind.

Die BSVG wurde im Jahr 2015 gemäß 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 die Rolle der Gesellschaft als Dienstleister für die Stadt Braunschweig, sichert den Fortbestand des Unternehmens und eröffnet Chancen für eine erfolgreiche Entwicklung des ÖPNV in Braunschweig.

Der Stadtbahnfuhrpark ist seit dem Jahr 2021 voll niederflurig, was zu einer Steigerung der Attraktivität und des Komforts des ÖPNV in Braunschweig sowie einer nachhaltig positiven Entwicklung im Großstadtverkehr führte. Wenn auch das Projekt der Fahrzeugwagenkastenverbreiterung einen Umsetzungsbeschluss erfährt, wird dieser Systemvorteil noch weiter verbessert.

Die laufenden Untersuchungen und die unmittelbare Beteiligung der BSVG am Stadtbahnausbauprojekt ermöglichen gute Entwicklungschancen des Stadtbahnsystems in Braunschweig und führen damit auch zu mehr Elektromobilität im Stadtgebiet und einer spürbaren Verbesserung der Anbindung einer Vielzahl von Bürger*innen.

Ab 2021 bezieht die BSVG zu 100 % Strom aus regenerativen Quellen. Dieses ist im Zusammenhang mit den vielfältigen umweltpolitischen Aktivitäten der Stadt eine nachhaltig wirkende Verbesserung und dient dem Schutz der Umwelt und der Verringerung der Klimaerwärmung.

Die Initiativen in Richtung der Realisierung von großen Photovoltaikanlagen auf den Dächern am Bus- und Stadtbahnbetriebshof würden ökologisch, marketingseitig und ökonomisch positive Wirkungen entfalten.

Die Gesellschaft hat ein umfassendes Vertriebskonzept entwickelt und Planungen für die nächsten Jahre aufgestellt. So werden Vertriebsmöglichkeiten erweitert, der Stadtbahnbetrieb ausgebaut und auch der Busbetrieb soll bevorrechtigt und damit beschleunigt werden.

Der Fahrausweisvertrieb ist durch eine Ausweitung des Vorverkaufs über Vorverkaufsstellen mit einem gesonderten Tarif sowie einem Handy-Ticket für den Stadtverkehr sowie fahrzeuggebundenen Ticketautomaten gestärkt. Online-Bezahlungsfunktionen werden auch in Abstimmung mit dem Verbund noch weiter ausgebaut. Das reformierte Schülermonatsticket und verbundweit neu eingeführte Ticketangebote führen zu positiven Entwicklungen des ÖPNV in Braunschweig.

In 2021 wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband erweiterte Linienverkehrsangebote und flexible Bedienformen als Zubringer zum ÖPNV initiiert, die in der Nutzung validiert werden. Weitere Digitalisierungsprojekte, wie die Umsetzung der Echtzeitkundeninformation und die Erweiterung digitaler Vertriebsmöglichkeiten sind wichtige Entwicklungspotentiale der Gesellschaft.

Auch arbeitet das Unternehmen in Fachkreisen und mit Partnern unternehmensübergreifend an Zukunftsthemen wie Fahrzeugkommunikation, alternativen On-Demand-Verkehren und App-basierten Dienstleistungen.

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, da der aktuell bestellte Alleingeschäftsführer männlich ist und daher ein abweichender Wert zur festgelegten Quote nicht umsetzbar ist. Für den Aufsichtsrat wurde durch die Stadt Braunschweig im Jahr 2015 ein Zielwert von 30 % festgelegt.

Aufgrund von strukturellen Veränderungen in der Gesellschaft wurde der bestehende Zielwert der Frauenquote für das Unternehmen stand 31. Dezember 2021 für die erste Führungsebene mit 0% erfüllt, für die zweite Führungsebene mit 14,3% leicht übertroffen.

Für den Aufsichtsrat wurde der Zielwert mit der Neubesetzung des Gremiums am 19. November 2021 mit jetzt 33,3% erfüllt.

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig, den 30.03.2022



Jörg Reincke
Geschäftsführer