

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Wirtschaftsplan 2024***Organisationseinheit:*Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen*Datum:*

27.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung) 07.12.2023

Sitzungstermin

Status

Ö

Beschluss:

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

1. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2024 in der vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 29. November 2023 empfohlenen Fassung festzustellen.
2. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2025 für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2024 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen zu erteilen:
 - Projekt E-Buskonzept (Buslieferung der alternativ angetriebenen Busse)
 - Ladeinfrastruktur Gelegenheitslader E-Bus im Stadtgebiet
 - Sanierung Gleicherichterunterwerk Lincolnsiedlung
 - Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz (Teil 2 und 3)
 - Sanierung Gleisanlagen Ottenroder Straße (Querung Bienroder Weg)
 - Sanierung Gleisanlagen Gleisverschlingung Lange Straße
 - Sanierung Gleisanlagen Mühlenpfadstraße bis Wendendorwall
 - Infrastrukturelle Anpassungen für 2,65m - Bahnen
 - Umbau der Haltestellen Hamburger Straße
 - Stadt.Bahn.Plus – Vorbereitende Maßnahmen TP1 Volkmarode“

Sachverhalt:Zu 1. Wirtschaftsplan 2024

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

Gemäß § 12 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages der BSVG entscheidet die Gesellschafterversammlung der BSVG über die Feststellung der Wirtschaftspläne. 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 wird den Wirtschaftsplan 2024 in der in der Anlage vorgelegten Fassung in seiner Sitzung am 29. November 2023 beraten. Über das Ergebnis wird in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung mündlich berichtet.

Der Wirtschaftsplan 2024 der BSVG weist einen Fehlbetrag in Höhe von 36.569 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen. Aufgrund der fortgeschriebenen Ergebnisentwicklungen ergibt sich gegenüber der bisherigen mittelfristigen Planung für das Jahr 2024 ein um 3.714 T€ höherer Verlustausgleichsbedarf für die BSVG. Ein Beitrag zur Globalen Minderausgabe konnte seitens der Gesellschaft in der Planung nicht berücksichtigt werden.

Der Erfolgsplan 2024 und auch die mittelfristige Unternehmensvorschau sind betrieblich signifikant durch steigende Personal-, Material- und Energiekosten sowie die verstärkte Investitionstätigkeit der Gesellschaft u. a. in Elektromobilität und die Stadtbahnerweiterung geprägt. Die Leistungserstellung und die Nutzung des ÖPNVs normalisiert sich seit dem Ende der Corona-Pandemie, erreicht jedoch noch nicht das ursprüngliche Nutzungsniveau. Mit der Einführung des 49-Euro-Tickets ist ein attraktives Angebot für die Fahrgäste entstanden, die den Nah- und Regionalverkehr deutschlandweit nutzen können. Im Planungszeitraum wird die auskömmliche Finanzierung dieses Tickets eine wesentliche Grundlage darstellen. Vor diesem Hintergrund berücksichtigt der Wirtschaftsplan 2024 auf Basis der bundes- und landespolitischen Grundsatzaussagen auch einen Ansatz zum Ausgleich des D-Tickets von jährlich 10,2 Mio. € bis 11,1 Mio. €. Hinsichtlich der konkreten Jahresbeträge wird auf die Ausführungen in der Textziffer I.3 auf Seite 5 des der Vorlage beigefügten Wirtschaftsplans verwiesen.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2022	Plan 2023	Prognose 2023	Plan 2024
1	Umsatzerlöse	36.484	39.674	39.757	41.607
1a	% zum Vorjahr/Plan		+8,7%	+9,0% / +0,2%	+4,7%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	930	1.060	1.060	1.060
3	sonstige betriebliche Erträge	12.793	17.521	8.563	10.645
4	Materialaufwand	-22.027	-29.421	-24.145	-22.995
5	Personalaufwand	-39.434	-42.603	-42.603	-46.126
6	Abschreibungen	-10.231	-11.459	-11.191	-12.188
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.539	-4.431	-4.507	-4.393
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-27.025	-29.659	-33.066	-32.390
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.593	-2.868	-2.508	-4.086
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-29.618	-32.527	-35.573	-36.475
12	sonstige Steuern	-92	-93	-84	-94
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-29.710	-32.620	-35.657	-36.569

Gegenüber den Vorjahren ist eine Steigerung der Umsatzerlöse geplant. Im Vergleich zu der Prognose für das Jahr 2023 ergibt sich eine Erhöhung um 1.850 T€. Dies entspricht einer Steigerung um 4,7 %. Diese Steigerung unterstellt eine weitere Zunahme der Nutzerhäufigkeiten und die Weiterführung des D-Tickets in Form des 49-Euro-Tickets.

Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung für das Jahr 2024 belaufen sich auf 588 T€ und bemessen sich am Zählergebnis des Jahres 2022. Im Jahr 2024 erfolgt eine erneute Zählung für den Schwerbehindertenquotienten.

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 im Wesentlichen die Außenwerbung auf Fahrzeugen und Haltestellen beinhaltet, werden Erlöse in Höhe von 900 T€ erwartet.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich auf 3.212 T€ und beinhalten im wesentlichen Zahlungen des Regionalverbandes und Dritten für die Erbringung von Regiobusleistungen und weiteren Bedarfsverkehren sowie innerkonzernliche Umsätze.

Die anderen aktivierten Eigenleistungen, die insbesondere auf eigenen internen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen der Gesellschaft im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes sowie der weiteren großen Investitionstätigkeiten anfallen, bleiben im Planungszeitraum auf einem hohen Niveau.

Der Materialaufwand 2024 wird in Höhe von insgesamt 22.995 T€ prognostiziert und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (13.046 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (9.949 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselkosten). Die Mehrkosten berücksichtigen die Preissteigerungen für Dieselkraftstoff in Bezug auf die seit dem Jahr 2021 stufenweise eingeführte CO₂-Besteuerung und die Ausweitung von ÖPNV-Leistungen. Unter den bezogenen Leistungen werden u. a. Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (5.079 T€) sowie Anmietverkehre (4.870 T€) veranschlagt.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 46.126 T€. Neben einem erhöhten Personalbedarf, der aus Leistungsausweitungen resultiert, sind auch Tarifsteigerungen von rund 8 % berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahl wird sich auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber der Vorschau 2023 (743 Mitarbeiter inkl. Auszubildende) nicht erhöhen.

Im Jahr 2024 werden Abschreibungen in Höhe von 12.188 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 10.118 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 2.070 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Neuinvestitionen entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum kontinuierlich auf 16.930 T€ im Jahr 2027, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 7.992 T€ ansteigen wird. Auf Basis der bereits in den Vorjahren realisierten Investitionsmaßnahmen führen insbesondere die im Finanzplan vorgesehenen Investitionen für die Fahrzeugbeschaffungen, die Sanierung des Betriebshofs Lindenberg und die Gleisanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs. Aus dem Stadtbahnausbauprojekt sind erstmals ab dem Jahr 2027 Abschreibungen zu erwarten.

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 2024 weist unter Einrechnung einer leichten Steigerung des Baupreisindexes einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 83.106 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus.

Hiervon entfällt ein Betrag von 3.553 T€ auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse in Höhe von 36.654 T€ wird ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 46.452 T€ prognostiziert. Als Investitionsschwerpunkte 2024 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

• Omnibusbeschaffungen (E-Standard- und E-Gelenkbusse)	20.008 T€
• Sanierung und Erweiterung Betriebshof Lindenberg	16.597 T€
• Anpassung der Linie 1/10 auf 2,65m Wagenkästen	7.565 T€
• Bahnsteiganhebung/Möblierung Stadtbahnhaltestellen	6.206 T€
• Wendeschleife Inselwall	3.804 T€
• HESOP (Energierückgewinnungssystem)	2.600 T€

Zu 2. Handlungsermächtigung für Maßnahmen des Planjahres 2025

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. Dieses betrifft in diesem Jahr insbesondere die Elektro-Busausschreibung, die aufgrund von unerwartet langen Herstellungszeiträumen von über 60 Wochen die Beantragung sowie die zeitliche Inanspruchnahme von Bundes- und Landesförderungen erschwert.

Um für die Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung im Jahr 2025 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2024 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Der Antrag auf vorgezogene Genehmigung im Sinne einer Handlungsermächtigung ergeht für folgende Projekte des Planjahres in 2025:

- Projekt E-Buskonzept (Buslieferung der alternativ angetriebenen Busse)
- Ladeinfrastruktur Gelegenheitslader E-Bus im Stadtgebiet
- Sanierung Gleichträgerunterwerk Lincolnsiedlung
- Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz (Teil 2 und 3)
- Sanierung Gleisanlagen Ottenroder Straße (Querung Bienroder Weg)
- Sanierung Gleisanlagen Gleisverschlingung Lange Straße
- Sanierung Gleisanlagen Mühlenpfadstraße bis Wendendorfwall
- Infrastrukturelle Anpassungen für 2,65m - Bahnen
- Umbau der Haltestellen Hamburger Straße
- Stadt.Bahn.Plus – Vorbereitende Maßnahmen TP1 Volkmarode

Da dieser Vorgriff auf das Wirtschaftsjahr 2025 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanung 2025 der BSVG bedeutet, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin SBBG ein Anweisungsbeschluss des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung zur Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG erforderlich.

Das seit der Wirtschaftsplanung 2018 praktizierte Verfahren der Handlungsermächtigung hat sich bewährt und soll entsprechend auch weiterhin Anwendung finden.

Der Wirtschaftsplan 2024 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

BSVG - Wirtschaftsplan 2024

Wirtschaftsplan 2024

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

und mittelfristige Unternehmensvorschau 2025 bis 2027

Inhaltsübersicht

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl

2. Ergebnisdarstellung

3. Erfolgsvorschau 2023 und mittelfristige Unternehmensvorschau 2024 – 2027

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 hat sich zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrsunternehmen entwickelt. In enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig sowie unter enger Einbindung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig konnte die Konsolidierungsphase zu Beginn der 2000er Jahre überwunden werden. Die Erhöhung der Betriebsleistung wurde in den letzten Jahren durch die Beschlüsse zum städtischen Fahrplanangebot durch den Aufgabenträger Stadt Braunschweig und auf Initiative des Regionalverbandes durch Mehrbestellungen von Regiobusleistungen ermöglicht. Dies zeigt sich im Planungszeitraum in einem stärker nachfrageorientierten, ökologisch geprägten Fahrplanangebot für die Bürger der Stadt. Auch der Klimaschutz findet in der Planung entsprechend hohe Beachtung. Diese zusätzlichen Leistungen spiegeln sich einhergehend mit der gesetzlichen Verpflichtung der Einführung von Elektrobussystemen in erhöhten Aufwendungen der Gesellschaft wider. Unternehmenssichernde Großinvestitionen befinden sich weiterhin in der baulichen Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung, Echtzeitumstellung, Infrastruktur für Elektrobusse, Bahnsteiganhebung und Aufwertung der Möblierung der Stadtbahnhaltestellen, HESOP) beziehungsweise in der planerischen Vorbereitung (Stadtbahnausbau, Elektrobusbeschaffung, Wagenkastenverbreiterung auf 2,65 m). Im Ergebnis wird im Planungszeitraum ein kontinuierlicher Systemausbau samt qualitativer Steigerung des ÖPNVs in Braunschweig im Sinne der politisch übergeordnet geplanten Verkehrswende ermöglicht.

Diese zukunftsweisenden Projekte sollen die Zugangshemmnisse für den Fahrgast zum ÖPNV-System vermindern und die Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNVs kontinuierlich verbessern. Ziele sind unter anderem die Steigerung der Kundenzufriedenheit, ein Zuwachs an Fahrgästen im ÖPNV und eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split in Braunschweig. Hier konnte die Gesellschaft mit zwei Fahrgästbefragungen bereits vergleichbar sehr gute Ergebnisse erzielen, was als eine Bestätigung des eingeschlagenen Weges gelten kann. Mit zunehmender Umsetzung dieser Ziele sollten sich die städtischen Emissionen reduzieren. Dank dieser Maßnahmen im ÖPNV kann die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig verbessert werden.

Das Stadtbahnausbauprojekt ist für die ÖPNV-Entwicklung der Stadt Braunschweig wegweisend und wird gemeinsam von Stadtverwaltung und BSVG auf Basis des Ratsbeschlusses aus dem Frühjahr 2017 intensiv vorangetrieben. 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-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) deutlich zu Gunsten dieses Projektes entwickelt. Die BSVG ist genau dazu in ersten Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber Land und Bund. Der eingereichte Rahmenantrag hat das Projekt von Fördermittelkategorie C bereits in die nächsthöhere Stufe B beim Bund befördert. Der Start des Planfeststellungsverfahrens für das erste Teilprojekt Volkmarode Nord steht unmittelbar bevor.

Zu den zukunftsweisenden betrieblichen Investitionen zählen die Sanierung und Modernisierung des Busbetriebshofes Lindenbergs mit Photovoltaikanlagen und die Vorbereitung für die Umstellung des Busbetriebes auf Elektromobilität samt Ladeinfrastruktur. Die Investitionen in die innovative Unterwerkstechnik „HESOP“ und der fortlaufende Ausbau des digitalen Vertriebs sorgen für die erforderlichen Modernisierungen. Diese Projekte werden das Gesicht der BSVG weiter positiv verändern und den ÖPNV modernisieren. Bei den Gleisanlagen werden im Planungszeitraum in den Bereichen Europaplatz – John-F.-Kennedy-Platz, Gleisdreieck Berliner Platz, Münchenstraße, Wendeschleife Inselwall und Ottenser Straße die Gleisanlagen sukzessive saniert.

Die Leistungserstellung und die Nutzung des ÖPNVs normalisiert sich seit dem Ende der Corona-Pandemie, erreicht jedoch noch nicht das ursprüngliche Nutzungs niveau. Nichtsdestotrotz wird mit kontinuierlich steigenden Umsatzerlösen gerechnet. Mit der Einführung des 49-Euro-Tickets ist ein attraktives Angebot für die Fahrgäste entstanden, die den Nah- und Regionalverkehr deutschlandweit nutzen können. Die auskömmliche Finanzierung dieses Tickets wird im Planungszeitraum eine wesentliche Grundlage darstellen.

Das erweiterte Fahrplanangebot, gestiegene Energiekosten und die gestiegene Investitionstätigkeit in Großprojekte führen zu steigenden Aufwendungen, die nicht (voll) durch die Erträge gegenfinanzierbar sind. Die Personalkosten steigen durch die Tarifabschlüsse an, die zu deutlichen Steigerungen des Personalaufwands geführt haben. Aufgrund des inflationären Umfelds sind die Tarifabschlüsse gegenüber den Vorjahren deutlich höher ausgefallen.

Bereits seit Mitte 2021 und aufgrund der kriegsbedingten Entwicklungen in der Ukraine seit März 2022 waren auf den Börsenmärkten drastische Preissteigerungen bei der Beschaffung von allen relevanten Energiearten (Diesel, Gas und Strom) zu verzeichnen. Seit Anfang 2023 sind die Energiepreise gefallen, verharren jedoch auf einem deutlich höheren Niveau. Zur Abmilderung dieser Effekte sind bundeseitige Maßnahmen implementiert worden. Hier ist das Strompreisbremsegesetz (StromPBG) und das Erdgas-Wärme-Preisbremsengesetz (EWPG) zu nennen, welche die Energiepreisanstiege dämpfen. Ab dem Jahr 2024 wird in der Planung mit einer preislichen Entspannung für die Energiebeschaffung gerechnet. Künftig wird der relative Anteil der Dieselkraftstoffbeschaffung aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Busflotte abnehmen, sodass sich die Bedarfe samt der Kostenhöhen entsprechend verschieben. Ergänzend ist anzumerken, dass die Fremdkapitalzinsen von unter 1 % auf nahe 4 % angestiegen sind.

Die BSVG hält weiter daran fest, die im Rahmen der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem Fokus auf Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Organisation das Kerngeschäft zu wahren. Angemessene Berichts- und Abstimmungsläufe mit den Verwaltungen der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband sind ein Faktor für einen effizient aufgestellten betrieblichen Overhead. Die Entwicklungen der fortschreitenden Digitalisierung, der weiterführenden Elektromobilität und zunehmenden komplexen Projekten haben und werden weiterhin eine angemessene Ressourcenzuführung erforderlich machen.

Aufgrund des erarbeiteten Projektfortschrittes und der damit einhergehend getroffenen städtischen Beschlusslagen zum Projekt Stadtbahnausbau sind im Wirtschaftsplan sowie der Mittelfristplanung umfangreiche Planungs- und in 2025 bereits erste Bauleistungen in Volkmarode berücksichtigt.

Auch im Jahr 2022 werden die getätigten Leistungserweiterungen im Angebot gemäß den Abstimmungen mit der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes auf die Entwicklung der Nachfrage mit den jetzt verfügbaren Fahrgastzählgeräten evaluiert und nach Bewertung der Ergebnisse Vorschläge zum weiteren Vorgehen erarbeitet. 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.

Das unter der Führung des Regionalverbandes und der Verbundgesellschaft verbundweit eingeführte Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) wurde für 2021 erstmals Mitte 2022 abgerechnet. Ein derartiges Ertragsverteilungssystem führt dauernd zu leichten Anpassungen und Korrekturen, ist im Grunde innerhalb des Verbundes jedoch als eingeführt zu betrachten. Ertragsverluste zum SPNV gilt es zu plausibilisieren. Es werden daraus negative Wirkungen auf den Ertrag wesentlich aufgrund der Neuverteilung der Semesterkarten erwartet, die für 2022 nur gering wirkten und zudem durch angestiegene Erträge aus den sonstigen Ticketsegmenten kompensiert werden konnten. Die BSVG plant diesbezüglich in Absprache mit dem Regionalverband konkretisierende Erhebungen durchzuführen, um die ausschließlich mittels SPNV-Daten erfolgte Verteilung der Erträge zu plausibilisieren.

Signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse sind aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen und rechtlich eher ansteigender Forderungen 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 das 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.

Die Reduzierungen im Ertrag sowie der gleichzeitige Anstieg der Kostenpositionen führt zu verminder-ten Deckungsbeiträgen von rund 58 % zum Vorjahr (rund 64 %), die ohne in der Branche üblichen se-paraten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten erreicht werden.

Das prognostizierte Jahresergebnis 2023 liegt derzeit noch auf dem Niveau des Wirtschaftsplanwertes für 2023. Diese Ergebniseinschätzung zeigt den Kenntnisstand von Anfang Oktober 2023 und ist bezo- gen auf die unklaren Wirkungen aus der weiteren Entwicklung der Energiepreise zu bewerten sowie der derzeitigen unklaren Höhe der Kompensationszahlungen der Einnahmeschäden des 49-Euro-Ti- cks sowie Schlussrechnungen der Corona-Hilfszahlungen aus den Vorjahren. Die Planansätze sind unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden, jedoch sind die Energiepreise schwer abschätzbar. Dennoch wird im Plan von einer preislichen Entspannung ab dem Jahr 2024 ausgegangen, die jedoch auf einem höheren Preisniveau gegenüber den Vorjahren bleibt.

Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach MITARBEITERZAHL

Busfahrer/innen

Straßenbahnhfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst

GESAMT

2023 Vorschau	2024 Plan	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan
356	354	354	354	354
155	153	153	153	153
511	507	507	507	507
269	279	273	274	274
780	786	780	781	781

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITÄQUIVALENT

Busfahrer/innen

Straßenbahnhfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst

GESAMT

2023 Vorschau	2024 Plan	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan
337	337	337	337	337
143	143	143	143	143
480	480	480	480	480
263	263	257	258	258
743	743	737	738	738

2. Ergebnisdarstellung

Die BSVG erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse:

	T€ 2023 Vorschau	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
Verlustübernahme	-35.657	-36.569	-38.491	-40.578	-41.898

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

3. Erfolgsplan 2023 bis 2027

	T€ 2023 Vorschau	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1. Umsatzerlöse	-39.757	-41.607	-43.802	-45.898	-47.996
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-1.060	-1.060	-1.060	-1.060	-1.060
3. Sonstige betriebliche Erträge <i>davon Ansatz Ausgleich D-Ticket</i>	-8.563 -8.098	-10.645 -10.180	-10.951 -10.485	-11.265 -10.800	-11.589 -11.124
	-49.380	-53.313	-55.812	-58.223	-60.645
4. Materialaufwand					
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.539	13.046	12.456	12.595	12.642
b) Bezogene Leistungen <i>davon Anmietung</i>	9.606 4.777	9.949 4.870	9.554 4.968	9.566 5.067	9.607 5.168
5. Personalaufwand	42.603	46.126	47.686	48.999	49.685
a) davon Löhne und Gehälter	33.613	36.393	37.624	38.660	39.201
b) davon Soz. Abgaben/Altersversorgung	8.989	9.733	10.062	10.339	10.484
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen <i>davon geplante Neuinvestitionen</i>	11.191 360	12.188 2.070	13.884 4.737	15.378 6.471	16.930 7.992
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	4.507	4.393	4.435	4.479	4.481
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-450	-100	-100	-100	-100
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.958	4.186	6.297	7.791	9.206
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	35.573	36.475	38.399	40.486	41.806
10. Sonstige Steuern	84	94	92	92	92
Erträge aus Verlustübernahme	-35.657	-36.569	-38.491	-40.578	-41.898

4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

Zu 1. Umsatzerlöse

- 1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung
- 1.2 Ausgleichzahlung 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

Umsatzerlöse

	T€ 2023 Vorschau	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung	-32.280	-34.030	-36.180	-38.231	-40.283
1.2 Ausgleichzahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch	-488	-588	-588	-588	-588
1.3 Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Straßenpersonenverkehr § 7a NNVG	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877
1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung	-900	-900	-900	-900	-900
1.5 Sonstige Umsatzerlöse	-3.212	-3.212	-3.256	-3.301	-3.347
Umsatzerlöse	-39.757	-41.607	-43.802	-45.898	-47.996

Mittlere Erlösstruktur bis 2027



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 prognostizierte Erlösentwicklung der Umsatzerlöse ist sukzessive ansteigend geplant mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von ca. 5 % bis zum Ende des Planungszeitraumes. Hinsichtlich des 49-Euro-Tickets ist nach jetzigem Stand die Nachfrage- und Ertragswirkung offen, jedoch werden im Planansatz die entgangenen Einnahmen durch den Regionalverband Großraum Braunschweig entsprechend kompensiert werden. Entsprechende Zahlungen dazu sind dem Grunde und in der Höhe derzeit noch unklar, wurden aber als zwingend benötigter Finanzierungsbaustein bewertet und in die Planung eingebracht. Abstimmungen zur Auskömmlichkeit von ersten Teilzahlungen des RGB laufen dazu. Die BSVG wird im Planungszeitraum mit den Partnern im Verkehrsverbund Maßnahmen bewerten, um zukünftig eine verbesserte Tarifergiebigkeit generieren zu können und gleichzeitig den Kunden 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 anzubieten und gleichzeitig eine ausreichende Finanzierung für die Unternehmen zu erreichen.

Das Primärziel dabei bleibt, den Dauerkunden wie auch den Gelegenheitskunden ein qualitativ sehr hochwertiges, transparentes, modernes und finanziertbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Bestandskunden dauerhaft weiter gebunden und möglichst viele Neukunden akquiriert werden.

Das Stadtbahnerweiterungsprojekt sorgt für eine Verbesserung der Erschließung weiterer Stadtteile inklusive Neubaugebieten. Durch die Anbindung der Stadtbahn sollen neue Kunden gewonnen werden, insbesondere junge Familien. 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 stark ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt, welcher der hohen Nachfrage entsprechend ausgebaut wurde. Das Leistungsangebot in der Hauptverkehrszeit und in der Schwachlastzeit wird mittels Fahrgastzählgeräten sowie Kundenbefragungen ermittelt und entsprechend ausgewertet, um das Angebot kundenorientiert zu optimieren.

Kenntnisse bezüglich geeigneter Fahrtarifanpassungen und Entwicklungen zum Ticketsortiment bringt die BSVG in die entsprechenden Gremien des VRB ein. Zudem arbeitet die BSVG 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.

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

Im Jahr 2022 erfolgten die Zählungen für die Ermittlung des Schwerbehindertenquotienten. Der Wert des Quotienten liegt unterhalb des vorherigen Zeitraumes und nur knapp oberhalb des Landessatzes. Im gewohnten zwei Jahresrhythmus wird im Jahr 2024 wieder eine Zählung durchgeführt werden. Bis zur Neufestlegung der Sätze gleicht das Land nur auf Basis des geringeren Landessatzes aus.

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 Betriebskosten

Materialkosten	3.786	4.756	4.348	4.460	4.475
Kosten für Energie und Wasser	610	610	610	660	660
Fahrstrom für Straßenbahn- und E-Busbetrieb	5.937	3.592	4.505	4.821	5.141
Treibstoffkosten	4.206	4.088	2.993	2.654	2.366
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.539	13.046	12.456	12.595	12.642
b) Bezugene Leistungen					
Fremdleistungen	4.829	5.079	4.586	4.499	4.439
Anmietung von Fahrleistungen	4.777	4.870	4.968	5.067	5.168
Bezugene Leistungen	9.606	9.949	9.554	9.566	9.607
Materialaufwand - Gesamt	24.145	22.995	22.010	22.161	22.249

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, die über Chargen beim Lieferanten erfolgt. Nach Wertung der Strompreisentwicklung an der Leipziger Strombörsen erfolgt der Einkauf. Dieses reduziert die kursbedingten Energiepreisschwankungen, wobei derzeit ein hohes Preisniveau zu verzeichnen ist. Die zu beschaffenden Energiemengen steigen durch Leistungsausweitungen der Stadtbahn an.

Auch die Beschaffung von elektrisch angetriebenen Bussen wird den Fahrstrombedarf steigen lassen. Die Wirkung auf den Stromverbrauch durch den Elektrobus wurden zunächst auf theoretischen Verbrauchsberechnungen eingepreist. Seit 2021 nutzt die BSVG gemäß politischer Beschlusslage nur noch Ökostrom, was zum derzeitigen Preisstand im Planwerk hinterlegt wurde.

Die Kosten für Brenn- und Treibstoffe werden über die kommenden Jahre trotz des erhöhten Einsatzes von Elektrobussen und den damit verbundenen Einsparungen von Diesel ansteigen. Dies liegt insbesondere am Anstieg des Dieselpreises, der auf einem höheren Niveau verharrt. In den folgenden Jahren wird mit einer Steigerung des Dieselpreises gerechnet. Die Effekte der Preissteigerung sind einerseits auf die seit 2021 stufenweise eingeführte Besteuerung von Kohlenstoffdioxid sowie auf die Unsicherheiten auf den Märkten durch externe Schocks gekennzeichnet.

Bezugene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung für die Instandhaltung sowie die Fahrzeuginnenreinigung von Stadtbahn und Bus abgebildet. Die externen Leistungen zeigen sich am Markt preisseigend. Wesentliche Preissteigerungen bei zu erneuernden Fremdleistungsvergaben 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 Haistarifvertrag erbringt. Im letzten Tarifabschluss sind die Inflationsentwicklungen eingeflossen, was zu höheren Personalkosten geführt hat. Für die BSVG kommt es hierdurch zu einem höheren Aufwand in der Anmietung von Fahrleistungen.

Personalaufwand

Der Personalaufwand steigt aufgrund des Tarifabschlusses im Planungszeitraum um rund 8 % für das Jahr 2024 an. Des Weiteren sollen weitere geplante Personaleinstellungen insbesondere im Fahrdienst erfolgen. Ob und in welcher Form die deutschlandweite Fahrerknappheit auf die Personalkosten wirkt, ist unklar und gegebenenfalls anzupassen. Bereits bekannte baustellenbedingte Ersatz- und Umleitungsverkehre sind in die Personalplanung eingeflossen.

Ab dem Jahr 2025 wird von einer Tarifentwicklung von rund 2,5 % für den Personalaufwand ausgegangen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen errechnen sich aus der Realisierung des geplanten mehrjährigen Investitionsprogramms sowie den Abschreibungen auf bereits durchgeführte Investitionen der Vorjahre. Berücksichtigt wurde bei den Projekten im Rahmen des Niedersächsischen Konjunkturprogrammes jeweils eine Förderquote nach dem GVFG.

Im Planungszeitraum sind unbefristet ebenfalls Maßnahmen gemäß dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen fortgesetzt wird.

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung, der BSVG und dem Regionalverband projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt sind als Investitionsvolumen mit vorgesetzter Planungsphase im Wirtschaftsplan dargestellt. Diese Investitionen werden nach der aktuellen Projektplanung bis 2027 hinsichtlich der Abschreibungen nicht ergebnisrelevant.

Die Lieferung der ersten Elektrobusse soll im Jahr 2024 erfolgen, um die Vorgaben der Clean Vehicle EU-Richtlinie zu erfüllen.

Die Erhöhung des Anlagevolumens spiegelt sich in den steigenden Abschreibungen und den aktivierten Eigenleistungen wider.

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.

Die EDV-Dienstleitungskosten der GISA sind im Plan berücksichtigt und lösen die BSIEnergy-Kosten ab.

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.

Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2023 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 35,657 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH ausgeglichen wird.

Die Abrechnung des Bundesrettungsschirms für das Jahr 2022 wird gesamthaft im Jahr 2024 erfolgen. Nach Abgabe der testierten Abrechnung erfolgt die finale Abrechnung des Bundesrettungsschirms gebündelt für die Jahre 2020 bis 2022. Die deutlichen Energiepreiserhöhungen für Fahrstrom, Diesel und Gas beeinflussen das Jahresergebnis 2023 negativ, jedoch ist es derzeit noch unklar, in welcher genauen Höhe die Preisbremsen ihre Wirkungen entfalten.

II. Finanzvorschau

Investitionsvorhaben	T€ 2023 Vorschau	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1. Wartung, Werkzeuge, Regale, Getriebe, Besandungsgerät	41	868	430	10	10
2. Gebäudeanteil Werkstatt Strab / Nebengebäude	618	323	691	58	8
3. Betriebshofgelände/Verschluss Sicherheit	123	65	85	0	0
4. Gärtnergeräte	78	145	15	15	15
5. Grunderneuerung Stadtbahn 07er Serie	773	1.235	56	0	0
6. DFI + Teilprojekte	542	0	0	0	0
7. Leitstelle Funk + Videoleinwand	333	220	50	0	0
8. Ersatzbeschaffung RBL	31	220	20	120	205
9. Ersatzbeschaffung Monitore Fahrgastinformation	0	250	0	0	0
10. Tablets im Fahrbetrieb	0	300	0	0	0
11. Schallabsorber Tramino	0	135	135	0	0
12. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I	59	330	100	0	0
13. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III	0	0	12.500	6.250	6.250
14. E-Standardomnibusse * (Bundes- u. Landesförderung)	1.120	8.984	2.419	3.628	9.069
15. E-Gelenkombinibusse * (Bundes- u. Landesförderung)	1.570	11.024	11.984	7.704	1.712
16. Aufschweißungen	120	120	120	120	120
17. Gleisbauwerkstatt	15	12	36	212	12
18. Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke	295	1.245	1.470	630	430
19. GUW Kocherstraße	0	1.220	0	0	0
20. HESOP	0	2.600	2.900	0	0
21. Weichen, Elektroteile, Schmieranlagen	370	465	390	390	390
22. Weichenstellvorrichtung	60	70	70	70	80
23. Fahrleitung	50	80	80	80	80
24. Signalanlagen	50	100	100	60	60
25. Wendeschleifen + Umsteigeanlagen	35	105	184	611	100
26. Haltestellen Bahn	15	760	80	193	805
27. Elektrofahrzeuge	90	90	0	0	90
28. Arbeitsfahrzeuge	297	716	1.200	53	103
29. Helmstedter Str. West - Johanniskirche bis Anschluss HBF	330	551	0	0	0
30. Herzstücke-Austausch Bohlweg + Friedrich-Wilhelm-Platz	0	533	0	0	0
31. BH Lindenbergsanierung und Erweiterung	8.532	16.597	11.980	4.209	340
32. Donaustraße zwischen Münchenstraße und Isarstraße	60	276	0	0	0
33. Brückenbauwerk A39	3.328	1.750	0	0	0
34. Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Straße Süd	18	448	0	0	0
35. Bahnhof Gliesmarode	210	51	0	0	0
36. Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis WS Carl-Miele-Straße	650	653	0	0	0
37. Donaustraße/Kruckweg Am Lehmann - Turmstraße	2.985	486	0	0	0
38. Anpassung der Linie 1/10 auf 2,65 m Wagenkästen	329	7.565	6.846	5.451	1.488
39. Schäden Fallersleber Straße & Leipziger Straße	0	150	500	0	0
40. Bahnsteiganhebung/Möbelierung Stadtbahnhaltestellen	2.315	6.206	3.826	5.560	5.312
41. Gleisanlagen Europaplatz - JFK-Platz + Brückensanierung	4.800	2.188	0	0	0
42. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz	35	1.822	30	0	0
43. Münchenstraße SA (BAB A391 - Hst. Emsstraße)	0	693	0	0	0
44. Wendeschleife Inselwall	0	3.804	0	0	0
45. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz (restl. 2/3)	35	85	1.710	1.723	8
46. Wartehallen Tramhaltestelle Rathaus Richtung Nord	31	274	0	0	0
47. Ottenroder Str. (Bienroder Weg - vor Wendeschleife)	0	140	3.471	870	32
48. Gleisverschlingung Lange Straße (Baujahr 1986)	0	35	856	145	0
49. Mühlenpfadstraße bis Wendendorfwall	0	120	2.491	212	0
50. Erneuerung Gleisbögen Magnitorwall	0	0	50	1.093	30
51. Erneuerung Gleisanlagen F.W.Straße/Waisenhausdamm	0	0	0	300	6.744
52. Erneuerung Gleisanlagen Hagenbrücke/Lange Straße	0	0	0	170	3.198
53. Bahnhofsquartier I (Kurt-Schumacher-Str./Willy-Brandt-Pl.)	0	0	500	7.200	1.038
54. IT-Infrastruktur, ZIV-Investition Verkehrs-GmbH, MFP	152	156	246	206	112
55. ITCS Erweiterung (Förderprojekt DOSTDI)	0	120	140	150	0
Maßnahmen mit Herstellungskosten < 250 T€	8.463	2.345	1.685	941	1.159
Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbau Projekt	38.958	78.730	69.446	48.434	39.000

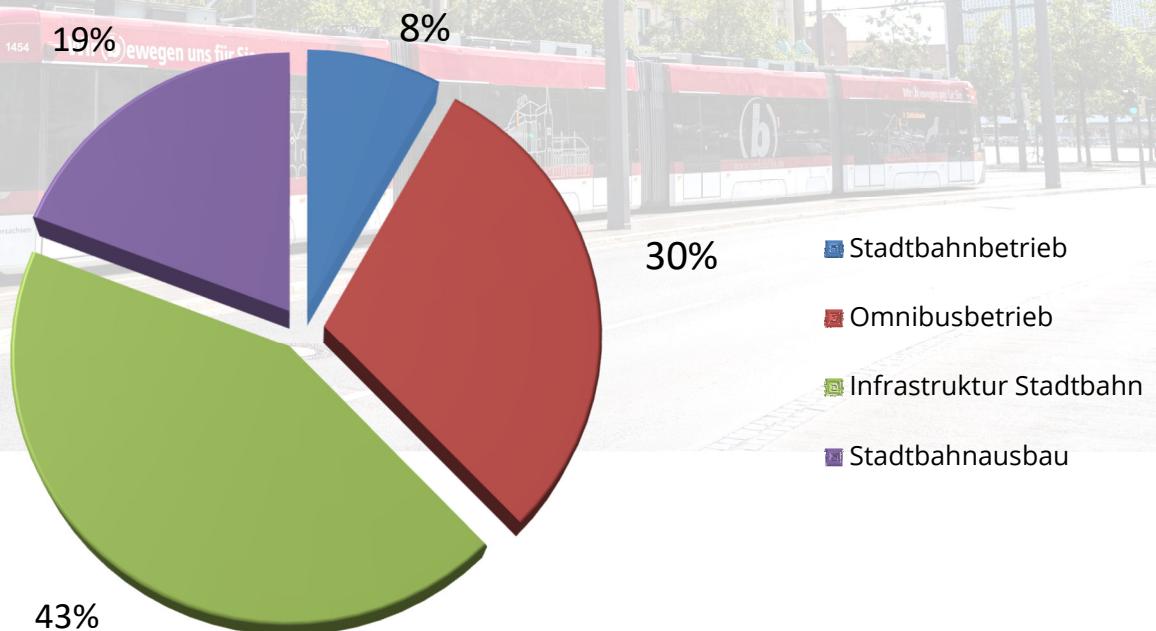
1. Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet	250	250	250	250	250
2. Volkmarode Nord	798	766	4.065	11.175	13.275
3. Rautheim	743	611	622	1.978	10.330
4. Erweiterung Werkstattfläche im Süden FB 2a	15	250	350	300	7.600
5. Erweiterung Abstellanlage im Norden FB 3	0	0	0	60	200
6. Campusbahn (via Stammstrecke)	14	19	579	868	868
7. Salzdahlumer Straße (Tram 2 Variante B)	70	512	853	853	728
8. Lehndorf/Kanzlerfeld	0	65	229	648	780
9. westl. Innenstadtstrecke	0	80	93	235	212
10. Stadtbahnen - zusätzl. Fahrzeugbedarf	0	1.000	500	500	1.000
Investitionen Stadtbahnausbau Projekt	1.890	3.553	7.541	16.867	35.243
Investitionen gesamt	40.848	82.283	76.987	65.301	74.243
Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)	0	823	1.540	1.959	2.970

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

2023	2024	2025	2026	2027
40.848	83.106	78.527	67.260	77.213
1.890	3.553	7.541	16.867	35.243
27.276	46.452	37.186	37.040	40.062

* Berücksichtigung der Clean Vehicle Direktive und Ratsbeschluss zu alternativen Antrieben.

Mittlere Jahresinvestitionen BSVG 2024 bis 2027



5. Finanzierung

Mittelherkunft	T€ 2023 Vorschau	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	35.957	36.569	38.491	40.578	41.898
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-35.957	-36.569	-38.491	-40.578	-41.898
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-11.191	-12.188	-13.884	-15.378	-16.930
Cash-flow	-11.191	-12.188	-13.884	-15.378	-16.930
4. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-13.324	-36.162	-39.915	-28.316	-34.169
5. Fremdmittelbedarf **	-16.703	-44.109	-37.500	-37.210	-41.114
6. Darlehensprolongation	0	0	0	0	0
7. Entnahme Cash Pool / Mittel vorhanden	-9.260	-1.000	-500	-500	-500
Gesamte Mittelherkunft	-50.478	-93.459	-91.799	-81.404	-92.713
8. Finanzbedarf aus Investitionen	40.848	83.106	78.527	67.260	77.213
9. Tilgung von Fremdmitteln	9.630	10.353	13.272	14.144	15.500
Gesamte Mittelverwendung	50.478	93.459	91.799	81.404	92.713
davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU					
10. Investition Stadtbahnausbau	1.890	3.553	7.541	16.867	35.243
11. Förderung Stadtbahnausbau	8	138	1.702	7.304	18.544
12. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau	1.882	3.415	5.839	9.563	16.699

** bis zur jeweiligen Projektschlussrechnung wird die Finanzierung im Regelfall über den Cash Pool der Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH dargestellt. Die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbeobachtung nach derzeitigem Stand am externen Kapitalmarkt. Das echte Aufnahmevermögen am Kapitalmarkt beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch gebündelte Maßnahmen der jungen Vergangenheit bzw. Sammelabrufe für mehrjährige Großprojekte und entspricht daher nicht voll dem sich rechnerisch ergebenen und unter 5. gezeigten Fremdmittelbedarf. 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 vom September 2023. Für das Jahr 2023 werden keine zusätzlichen Mittel mehr benötigt, da diese bereits in der Gesellschaft zur Verfügung stehen.

III. Bilanzplanung 2024 bis 2027 und Plan 2023

Aktiva	Vorschau T€ 31.12.23	Plan T€ 31.12.23	Plan T€ 31.12.24	Plan T€ 31.12.25	Plan T€ 31.12.26	Plan T€ 31.12.27
A. Anlagevermögen	144.841	160.994	179.996	205.922	231.725	260.570
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	493	82	387	318	272	246
II. Sachanlagen	144.336	160.900	179.597	205.592	231.441	260.312
III. Finanzanlagen	12	12	12	12	12	12
B. Umlaufvermögen	26.257	19.221	26.145	34.458	38.471	47.389
I. Vorräte	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	22.457	15.421	22.345	30.658	34.671	43.589
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten	100	100	100	100	100	100
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	171.198	180.315	206.241	240.480	270.296	308.059

Passiva	31.12.23	31.12.23	31.12.24	31.12.25	31.12.26	31.12.27
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreizsystem)	19.578	19.578	19.578	19.578	19.578	19.578
I. Gezeichnetes Kapital	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
B. Rückstellungen	6.812	6.834	6.774	6.711	6.649	6.591
C. Verbindlichkeiten	144.308	153.403	179.389	213.691	243.569	281.390
D. Rechnungsabgrenzungsposten	500	500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)	171.198	180.315	206.241	240.480	270.296	308.059

Bilanzkennzahlen:

<u>Eigenkapitalquote:</u> EK/Bilanzsumme	0,11	0,11	0,09	0,08	0,07	0,06
<u>Fremdkapitalquote:</u> FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,88	0,89	0,90	0,92	0,93	0,93
<u>Verschuldungsquote:</u> FK/EK	7,72	8,18	9,51	11,26	12,78	14,71
<u>Anlagedeckungsgrad I:</u> EK/AV	0,14	0,12	0,11	0,10	0,08	0,08

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 verteilt. 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. Nach Möglichkeit wird die landeseitige bereitgestellte Mittelaufnahme über die Experimenterklausel eingesetzt.