

Betreff:

Braunschweiger Verkehrs-GmbH Wirtschaftsplan 2025

Organisationseinheit:

Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen

Datum:

03.12.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung) 05.12.2024

Ö

Beschluss:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Braunschweig Beteiligungen GmbH werden angewiesen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Geschäftsführung der Braunschweig Beteiligungen GmbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2025 in der vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 27. November 2024 empfohlenen Fassung festzustellen.
2. Die Geschäftsführung der Braunschweig Beteiligungen GmbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2026 und 2027 für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2025 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen zu erteilen:
 - Ladeinfrastruktur Busport 1 und 2 [30 LPs, inkl. vorgelagerter Energieversorgungsanlagen]
 - E-Busse [Solo- und Gelenkfahrzeuge]
 - Erweiterung Straßenbahn-Betriebshof [Am Hauptgüterbahnhof]
 - GUW Lincolnsiedlung
 - Stadtbahnausbau [Wendeschleife Gliesmarode, Volkmarode Nord]
 - Weichen-Austausch Bohlweg
 - Bahnhofsquartier I [Kurt-Schumacher-Straße/Willy-Brandt-Platz]“

Sachverhalt:

Zu 1. Wirtschaftsplan 2025

Sämtliche Geschäftsanteile der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden von der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG) vormals Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH 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 BSBG unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der BSVG der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der BSBG.

Um eine Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der BSBG 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 2025 in der in der Anlage vorgelegten Fassung in seiner Sitzung am 27. November 2024 beraten. Über das Ergebnis wird in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung mündlich berichtet.

Der Wirtschaftsplan 2025 der BSVG weist einen Fehlbetrag in Höhe von 38.102 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der BSBG ausgeglichen. Aufgrund der fortgeschriebenen Ergebnisentwicklungen und der Umsetzung von Einsparzielen ergibt sich gegenüber der bisherigen mittelfristigen Planung für das Jahr 2025 ein um 389 T€ geringerer Verlustausgleichsbedarf für die BSVG. Mit der Wirtschaftsplanung wird der angespannten Haushaltssituation der Stadt Braunschweig Rechnung getragen.

Der Erfolgsplan 2025 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.

Ziel der BSVG ist es weiterhin den ÖPNV für Braunschweig zu verbessern. Die kontinuierlich erfolgte Zunahme der Fahrgastzahlen untermauert dieses Ziel.

Die Leistungserstellung und die Nutzung des ÖPNVs verbessert sich im Planungszeitraum. Die BSVG arbeitet an der kontinuierlichen Verbesserung der Qualität des ÖPNV. Die BSVG erzielt im deutschlandweiten Vergleich sehr gute Ergebnisse in den Fahrgastbefragungen, auch die Zunahme der Fahrgastzahlen belegen diese Entwicklung. Mit der Einführung des D-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 2025 auf Basis der bundes- und landespolitischen Grundsatzaussagen auch einen Ansatz zum Ausgleich des D-Tickets von jährlich 6.560 T€. Hinsichtlich der konkreten Jahresbeträge wird auf die Ausführungen in der Textziffer I.3 auf Seite 4 des der Vorlage beigefügten Wirtschaftsplans verwiesen.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2023	Plan 2024	Prognose 2024	Plan 2025
1	Umsatzerlöse	42.268	41.607	44.454	46.554
1a	% zum Vorjahr/Plan		-1,6%	+5,2% / +6,8%	+4,7%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	985	1.060	1.060	1.060
3	sonstige betriebliche Erträge	8.309	10.645	6.976	7.270
4	Materialaufwand	-26.441	-23.219	-23.219	-23.979
5	Personalaufwand	-41.965	-46.167	-46.167	-47.813
6	Abschreibungen	-10.676	-11.536	-11.536	-12.567
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.556	-5.113	-5.113	-5.306
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-33.077	-32.723	-33.545	-34.781
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.509	-4.086	-2.911	-3.696
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-35.586	-36.808	-36.456	-38.477
12	sonstige Steuern	-93	-94	-104	-104
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-35.679	-36.902	-36.560	-38.582
14	Einsparvorgabe Stadt Braunschweig				480
15	Jahresergebnis (Summe 13-14)	-35.679	-36.902	-36.560	-38.102

Gegenüber den Vorjahren ist eine Steigerung der Umsatzerlöse geplant. Im Vergleich zu der Prognose für das Jahr 2024 ergibt sich eine Erhöhung um 2.100T€. Dies entspricht einer Steigerung um 4,7%. Diese Steigerung unterstellt eine weitere Zunahme der Nutzerhäufigkeiten bei Realisierung der verbundseitigen Fahrpreiserhöhung.

Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung für das Jahr 2025 belaufen sich auf 500 T€ und bemessen sich am Zählergebnis des Jahres 2024.

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 3.358 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 2025 wird in Höhe von insgesamt 23.979 € prognostiziert und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (12.583 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (11.396 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselskosten). Die Kosten berücksichtigen die Preisentwicklungen für Dieselskraftstoff, Energie und Material für

Instandhaltung und Betrieb. Unter den bezogenen Leistungen werden u. a. Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (6.461 T€) sowie Anmietverkehre (4.935 T€) veranschlagt.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 47.813 T€. Im Planungszeitraum wird für das Jahr 2025 eine Steigerung von 4 % prognostiziert. Ab dem Jahr 2026 wird vorsichtig mit einer mittleren Tarifentwicklung von rund 2,6 % geplant. Die Mitarbeiterzahl soll sich auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber der Vorschau 2024 (742 Mitarbeiter inkl. Auszubildende) um 3 im Planjahr 2025 auf 745 erhöhen.

Im Jahr 2025 werden Abschreibungen in Höhe von 12.567 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 9.462 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 3.105 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Neuinvestitionen entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum kontinuierlich auf 16.999 T€ im Jahr 2029, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 9.467 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 Gleissanierungsmaßnahmen 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 BSBG im Rahmen der Finanzbuchhaltung sowie an Dritte für die Erbringung der EDV-Dienstleistungen 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 2025 weist unter Einrechnung einer leichten Steigerung des Baupreisindex einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 90.044 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hiervon entfällt ein Betrag von 3.176 T€ auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse in Höhe von 47.196 T€ wird ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 42.848 T€ prognostiziert. Als Investitionsschwerpunkte 2025 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

- | | |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| • Omnibusbeschaffungen (E-Standard- und E-Gelenkbusse) | 18.700 T€ |
| • Sanierung und Erweiterung des Betriebshofes Lindenberg | 16.601 T€ |
| • Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III | 12.500 T€ |
| • Stadtbahnausbau Anpassung 2,65 m Bahnen | 4.059 T€ |
| • Bahnsteiganhebung/Möblierung Stadtbahnhaltestellen | 2.438 T€ |

Nach der endabgestimmten Planerstellung wurde seitens des Fördermittelgebers signalisiert, dass das beantragte Infrastruktur-Förderprojekt der Wagenkastenerweiterung auf 2,65m nicht fördern zu können. Im Gegenzug wurde eine umfängliche Förderung der Stadtbahnfahrzeuge in Regelbreite avisiert. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Informationen konnte das Planwerk nicht in allen Positionen technisch sowie baulich neu strukturiert und nochmals durchgerechnet werden. Dieser abgestimmte Sachverhalt ist im Planwerk ausführlich beschrieben.

Zu 2. Handlungsermächtigung für Maßnahmen der Planjahre 2026 und 2027

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 plankonform realisieren oder Preisvorteile generieren zu können.

Um für die Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung im Jahr 2026 und 2027 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2025 Fördermittelanträge, Ausschreibungen oder Vergaben vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Der Antrag auf vorgezogene Genehmigung im Sinne einer Handlungsermächtigung ergeht für folgende Projekte des Planjahres in 2026 und 2027:

- Ladeinfrastruktur Busport 1 und 2 [30 LPs, inkl. vorgelagerter Energieversorgungsanlagen]
- E-Busse [Solo- und Gelenkfahrzeuge]
- Erweiterung Straßenbahn-Betriebshof [Am Hauptgüterbahnhof]
- GUW Lincolnsiedlung
- Stadtbahnausbau [Wendeschleife Gliesmarode, Volkmarode Nord]
- Weichen-Austausch Bohlweg
- Bahnhofsquartier I [Kurt-Schumacher-Straße/Willy-Brandt-Platz]

Da dieser Vorgriff auf das Wirtschaftsjahr 2026 und 2027 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanungen 2026 und 2027 der BSVG bedeutet, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin BSBG ein Anweisungsbeschluss des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung zur Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der BSBG erforderlich.

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

Der Wirtschaftsplan 2025 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

BSVG – Wirtschaftsplan 2025

Wirtschaftsplan 2025

der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

**und mittelfristige Unternehmensvorschau
2026 bis 2029 sowie Prognose 2024**

Inhaltsübersicht

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl
2. Ergebnisdarstellung
3. Erfolgsplan 2025 und mittelfristige Unternehmensvorschau 2026 – 2029
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, deren Kernaufgabe die Erbringung von Fahrleistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit Stadtbahnen und Omnibussen ist. Damit zusammenhängende Dienstleistungen werden ebenfalls angeboten.

In den letzten Jahren konnte eine sukzessive Erhöhung der Betriebsleistung, die durch die Beschlüsse des Aufgabenträgers Stadt Braunschweig zum städtischen Fahrplanangebot und auf Initiative des Regionalverbands durch Mehrbestellungen von Regiobusleistungen, erreicht werden. Im Planungszeitraum spiegelt sich ein nachfrageorientiertes Fahrplanangebot für die Bürger wider, das insbesondere durch zunehmende finanzielle und personelle Zwänge nachjustiert und in Teilen auch abgesenkt werden muss.

Der Klimaschutz findet in der Planung die entsprechend hohe Würdigung. Mit zunehmender Umsetzung dieser Planung sollten sich die städtischen Emissionen reduzieren. Dank dieser Maßnahmen im ÖPNV kann die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig verbessert werden. Weitere 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.

Die BSVG hält weiter daran fest, die im Rahmen der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem Fokus auf Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit 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. Die BSVG verfügt im Vergleich zu anderen kombinierten Stadtbahn-Busunternehmen über einen außergewöhnlich geringen Bestand an Mitarbeitern, die nicht im Fahrdienst beschäftigt sind.

Im Planungszeitraum wird ein kontinuierlicher Systemausbau des Stadtbahnsystems und die weitere Elektrifizierung des Busbetriebes vorangetrieben. Zukunftsweisende Projekte sollen die Zugangshemmnisse für den Fahrgast zum ÖPNV-System vermindern und die Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV kontinuierlich verbessern. Hier konnte die Gesellschaft in Fahrgastbefragungen bereits vergleichbar sehr gute Ergebnisse erzielen, was als eine Bestätigung des eingeschlagenen Weges gelten kann. Die kontinuierliche Zunahme der Fahrgastzahlen untermauern ebenfalls diesen erfreulichen Trend.

Aktuell ist die ÖPNV-Branche und somit auch die BSVG mit Entwicklungen konfrontiert, die sich aus einer Verknappung finanzieller Mittel für den ÖPNV begründet. Die Einwerbung von Fördermitteln für Investitionen in Zukunftsprojekte ist bereits erschwert und wird/könnte einzelne Investitionsvorhaben in Frage stellen. Da auch der kommunale und regionale Finanzrahmen (Stadt BS und RGB) angespannt ist, ist der Planzeitraum mit einigen Unklarheiten und Unsicherheiten belastet. Im Plan wurde versucht, diesen Entwicklungen und Szenarien bestmöglich Rechnung zu tragen.

Der BSVG sind Einsparziele seitens der Stadt Braunschweig für 2025 und 2026 sowie vom Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) für die Jahre 2025 bis 2027 zugegangen. Die BSVG hat bereits Vorschläge ausgearbeitet, die aufgrund der verkehrlichen Relevanz zunächst bewertet und übergeordnet abgestimmt werden. 2 hinsichtlich der BSVG wirkende verkehrliche Maßnahmen wurden pauschal im Plan berücksichtigt. Weitere Abbildungen können derzeit auf Grund fehlender Beschlüsse nicht berücksichtigt werden.

Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach MITARBEITERZAHL

Busfahrer/innen

Straßenbahnfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst*

GESAMT

* 5 Azubis, FIFS, Berufskraftfahrer ab 2025

2024 Vorschau	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan
358	359	362	362	362	362
159	153	153	153	153	153
517	512	515	515	515	515
269	274	274	274	274	274
786	786	789	789	789	789

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITÄQUIVALENT

Busfahrer/innen

Straßenbahnfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst

GESAMT

2024 Vorschau	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan
341	343	346	346	346	346
146	142	142	142	142	142
487	485	488	488	488	488
255	260	260	260	260	260
742	745	748	748	748	748

2. Ergebnisdarstellung

Die BSVG erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse:

	T€ 2024 Vorschau	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
Verlustübernahme	-36.560	-38.582	-40.689	-42.425	-44.566	-45.462
Leistungseinsparung	0	-480	-620	0	0	0
Verlustübernahme neu	-36.560	-38.102	-40.069	-42.425	-44.566	-45.462

Der jeweilige Verlust ist nach dem geltenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Obergesellschaft der Braunschweig Beteiligungen GmbH auszugleichen.

3. Erfolgsplan 2025 und mittelfristige Unternehmensvorschau 2026 - 2029

	T€ 2024 Vorschau	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
1. Umsatzerlöse	-44.454	-46.554	-48.216	-49.235	-50.308	-51.567
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-1.060	-1.060	-1.060	-1.060	-1.060	-1.060
3. Sonstige betriebliche Erträge	-6.976	-7.270	-7.270	-7.270	-7.270	-7.270
<i>davon Ansatz Ausgleich D-Ticket</i>	-6.216	-6.560	-6.560	-6.560	-6.560	-6.560
	-52.490	-54.884	-56.546	-57.565	-58.638	-59.897
4. Materialaufwand						
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13.049	12.583	12.495	12.505	12.432	12.303
b) Bezogene Leistungen	10.173	11.396	11.501	11.527	11.790	11.937
<i>davon Anmietung</i>	4.842	4.935	5.034	5.135	5.237	5.342
5. Personalaufwand	46.167	47.813	49.573	50.890	51.492	52.341
a) <i>davon Löhne und Gehälter</i>	36.425	37.724	39.113	40.152	40.627	41.297
b) <i>davon Soz. Abgaben/Altersversorgung</i>	9.741	10.089	10.460	10.738	10.865	11.044
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	11.537	12.567	13.666	14.407	16.027	16.999
<i>davon geplante Neuinvestitionen</i>	1.261	3.105	5.184	6.285	8.310	9.467
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.113	5.306	5.351	5.376	5.416	5.455
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-500	0	0	0	0	0
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.407	3.696	4.546	5.180	5.943	6.220
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	36.456	38.478	40.585	42.321	44.462	45.358
10. Sonstige Steuern	104	104	104	104	104	104
Erträge aus Verlustübernahme	-36.560	-38.582	-40.689	-42.425	-44.566	-45.462
Einsparvorgabe Stadt BS	0	-480	-620	0	0	0
Erträge aus Verlustübernahme - neu	-36.560	-38.102	-40.069	-42.425	-44.566	-45.462

Das prognostizierte Jahresergebnis 2024 liegt nach aktueller Einschätzung auf dem Niveau des Wirtschaftsplantes für 2024. Diese Ergebniseinschätzung zeigt den Kenntnisstand Anfang Oktober 2024 und ist bezogen auf die unklaren Wirkungen aus der weiteren Entwicklung der Energiepreise sowie der derzeitigen nicht finalen Höhe der Einnahmen aus dem Deutschlandticket zu bewerten. Dennoch wird im Plan weitestgehend von konstanten Energiepreisen ausgegangen. Die Planansätze sind unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden.

Das seit dem Jahr 2021 eingeführte Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) des VRB soll auf der Einnahmenseite in Summe weitgehend neutral wirken. Insgesamt ist festzustellen, dass der relative Anteil der Einnahmezufüsse über den VRB - im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket - stetig zunimmt.

Gegenläufig verringern sich die direkten Tarifeinnahmen über Ticketverkäufe bei der BSVG. Die Einführung des Deutschlandtickets sowie Coronazahlungen etc. haben diesen Trend in den letzten Jahren weiter verstärkt. Bei den Semestertickets sowie den Sammel-Schülerzeitkarten gibt es durch das EAV durchaus Verringerungen, die jedoch durch Mehrzuweisungen entsprechend kompensiert werden sollten. Feststellen lässt sich eine zunehmende Abhängigkeit von den VRB-Mittelzuweisungen. Künftig werden weitere Ticketarten über den Verkehrsverbund abgerechnet werden.

Der Anstieg im prognostizierten Ertrag sowie der gleichzeitige Anstieg der Kostenpositionen führt dennoch zu einem leicht verbesserten Deckungsbeitrag. Dieser Deckungsbeitrag wird ohne die in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten erreicht. Das 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 Personalaufwandes führen. Aufgrund des inflationären Umfelds der vergangenen Jahre sind die Tarifabschlüsse deutlich höher ausgefallen.

Zusammenfassend sind signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen und rechtlich eher ansteigender Forderungen (Nachhaltigkeitsbericht, Energieauditorien, E-Rechnung, Abfallrecht, unklare Bundesfördermittel etc.) 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 städtischen Einsparziele für 2025 und 2026 sind zunächst in einer Summe verarbeitet und pauschal im angepassten Jahresabschlussergebnis der beiden Jahre aufgeführt. Die zusätzlichen Einsparanforderungen des Regionalverbandes sind noch nicht final abgestimmt und daher kein Planbestandteil.

4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

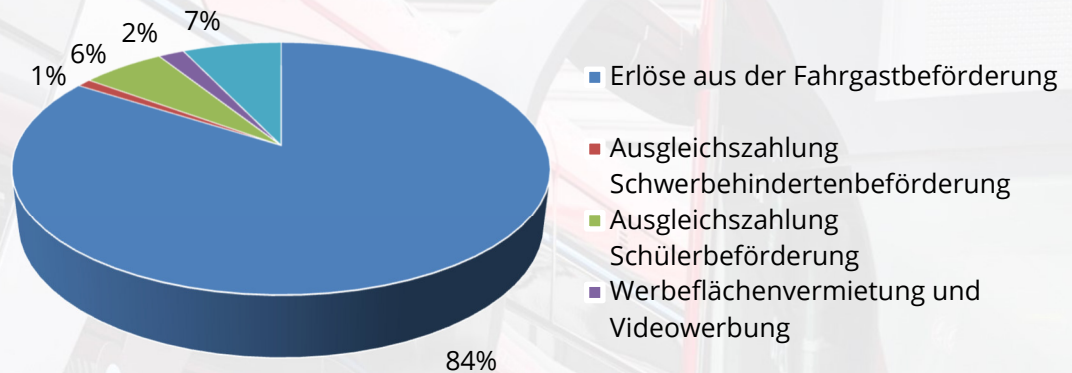
Zu 1. Umsatzerlöse

- 1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung
- 1.2 Ausgleichzahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch
- 1.3 Ausgleichzahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Straßenpersonenverkehr § 7a NNVG
- 1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung
- 1.5 Sonstige Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

T€ 2024 Vorschau	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
-36.831	-38.919	-40.535	-41.507	-42.532	-43.741
-488	-500	-500	-500	-500	-500
-2.877	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877
-900	-900	-900	-900	-900	-900
-3.358	-3.358	-3.404	-3.451	-3.499	-3.549
-44.454	-46.554	-48.216	-49.235	-50.308	-51.567

Mittlere Erlösstruktur 2025 - 2029 und Vorschau 2024



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. 3 % bis zum Ende des Planungszeitraumes.

Das Deutschlandticket bleibt nach jetzigem Stand auch im 2. Jahr der Einführung in der Nachfrage- und Ertragswirkung weiterhin offen mit steigender Nachfrage, jedoch werden im Planansatz die entgangenen Einnahmen durch den Regionalverband Großraum Braunschweig weitestgehend kompensiert. Die erforderlichen Ausgleichszahlungen sind in der Höhe bedingt gut prognostizierbar, werden aber als zwingend benötigter Finanzierungsbaustein bewertet und in die Planung dauerhaft eingebracht. Hierzu stehen wir im regelmäßigen Austausch mit dem RGB. 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 Tarifsystremreform 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 finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Bestandskunden dauerhaft weiter gebunden und möglichst viele Neukunden akquiriert werden.

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 Fahrтарifanpassungen 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 Ressourcen und führen zu teilweise komplexeren Abläufen. Im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung sind auch hier die steigenden Kosten für z. B. Fachpersonal und Serverkosten über einen angepassten Dienstleistungsvertrag weiterzugeben.

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

Im Jahr 2024 erfolgten die Zählungen für die Ermittlung des Schwerbehindertenquotienten. Der Wert des Quotienten liegt in der laufenden Zählperiode im Rahmen des vorherigen Zeitraumes und erneut nur knapp oberhalb des Landessatzes. Im gewohnten zwei Jahresrhythmus wird im Jahr 2026 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
Kosten für Energie und Wasser
Fahrstrom für Straßenbahn- und E-Busbetrieb
Treibstoffkosten

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

b) Bezogene Leistungen

Fremdleistungen
Anmietung von Fahrleistungen

Bezogene Leistungen

Materialaufwand - Gesamt

T€ 2024 Vorschau	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
4.265	3.979	3.839	3.934	3.946	4.054
610	625	640	655	670	685
3.690	4.511	4.511	4.827	5.142	5.472
4.484	3.468	3.505	3.089	2.674	2.092
13.049	12.583	12.495	12.505	12.432	12.303
5.331	6.461	6.467	6.392	6.553	6.595
4.842	4.935	5.034	5.135	5.237	5.342
10.173	11.396	11.501	11.527	11.790	11.937
23.222	23.979	23.996	24.032	24.222	24.240

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 Strombörse erfolgt der Einkauf.

Dieses reduziert die kursbedingten Energiepreisschwankungen. Seit 2021 nutzt die BSVG gemäß politischer Beschlusslage nur noch Ökostrom, was zum derzeitigen Preisstand im Planwerk hinterlegt wurde. Die künftig zu beschaffenden Fahrstromenergiemengen steigen durch den Ausbau der Elektrobusflotte deutlich an. Die ersten vier Elektrobusse liefern seit Ende 2023 die entsprechenden Daten über den Energiebezug im Fahrbetrieb. Diese Daten sind in die Planung eingeflossen und bilden die Basis für die Ermittlung des künftigen Strombezugs. Auch der mittelfristige Ausbau der Stadtbahn wird zu einer weiteren Steigerung des Strombezugs führen.

Die Kosten und Mengen für Brenn- und Treibstoffe werden über die kommenden Jahre aufgrund des erhöhten Einsatzes von Elektrobussen sinken. Aktuell ist eine Stabilisierung der Dieselmotorkraftstoffpreise feststellbar. Im kommenden Jahr wird die nächste Stufe der Besteuerung von Kohlenstoffdioxid eingeführt, die zu einer Verteuerung führen wird.

Insgesamt sollte die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte den Aufwand für Energie reduzieren. Selbstverständlich bleiben Unsicherheiten bei der Energiebeschaffung auf den Märkten durch externe Schocks bestehen, die nicht prognostizierbar sind.

Bezogene 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 preissteigend. 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 Schwesterunternehmen Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistung derzeit zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt. Im letztjährigen 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 ist im Planungszeitraum mit einer Prognose um rund 4 % für das Jahr 2025 versehen. Ab dem Jahr 2026 wird von einer mittleren Tarifentwicklung von rund 2,6 % für den Personalaufwand ausgegangen.

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.

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 und aufgrund des angepassten GVFG auch mit Bundesmitteln aufgestockt wird. Der Prozess ist auf Bundeseite noch nicht gänzlich klar ausgestaltet, führt aber zu einer Förderung von statt 75 % auf die förderfähigen Kosten auf eine Förderung von gesamt 90 % (50 % Bund und 40 % Land). Das Land wird somit eine deutliche Ersparnis, die BSVG eine ansteigende Fördersumme umsetzen können.

Diese zusätzlichen Leistungen spiegeln sich einhergehend mit der gesetzlichen Verpflichtung der Einführung von Elektrobussystemen in erhöhten Aufwendungen der Gesellschaft wider. Die Lieferung der zweiten Charge Elektrobusse sollte zu Ende 2024 erfolgen, um die Vorgaben der Clean Vehicle EU-Richtlinie zu erfüllen, wird seitens des Herstellers aber erst im Laufe des ersten Halbjahres 2025 erfolgen. Die Erhöhung des Anlagevolumens spiegelt sich in den steigenden Abschreibungen und den aktivierten Eigenleistungen wider. Unternehmenssichernde Großinvestitionen befinden sich weiterhin in der baulichen Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung, Infrastruktur für Elektrobusse, Elektrobussbeschaffung, Bahnsteiganhebung und Aufwertung der Möblierung der Stadtbahnhaltestellen, HESOP) beziehungsweise in der planerischen Vorbereitung (Stadtbahnausbau, Wagenkastenverbreiterung auf 2,65 m).

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Das Wegebenutzungsentgelt wird in unveränderter Höhe zur Nutzung öffentlicher Flächen für die Erbringung des ÖPNV an die Stadt abgeführt.

Dienstleistungen der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG)

Von der BSBG werden für die BSVG die Arbeiten der Finanzbuchhaltung durchgeführt. Hierfür sind Dienstleistungsaufwendungen zu entrichten.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

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

Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2024 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 36,560 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Braunschweig Beteiligungen GmbH ausgeglichen wird.

II. Finanzvorschau

1. Investitionsvorhaben

Investitionsvorhaben

	T€ 2024 Vorschau	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
1. Wartung, Werkzeuge, Regale, Getriebe, Besandungsgerät	190	544	95	10	10	20
2. Gebäudeanteil Werkstatt Strab / Nebengebäude	1.153	1.055	358	58	8	8
3. Grunderneuerung Stadtbahn 07er Serie	1.150	530	80	30	30	30
4. Leitstelle + Videoleinwand	66	364	70	62	0	0
5. Ersatzbeschaffung RBL	40	150	120	330	0	0
6. Ersatzbeschaffung Monitore Fahrgastinformation	0	250	0	0	0	0
7. Schallabsorber Tramino	0	135	135	50	50	50
8. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I	91	510	0	0	0	0
9. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III	50	12.500	6.500	6.500	6.500	21.150
10. E-Standardomnibusse * (Bundes- u. Landesförderung)	9.456	2.300	0	9.000	0	11.500
11. E-Gelenkbusse * (Bundes- u. Landesförderung)	6.238	16.400	0	1.670	0	3.380
12. Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke	460	1.480	1.890	1.040	990	990
13. GUW Kocherstraße	0	1.220	0	0	0	0
14. HESOP	1.903	950	2.586	454	0	0
15. Weichen, Elektroteile, Schmieranlagen	395	420	420	420	420	410
16. Wendeschleifen + Umsteiganlagen	85	65	1.005	130	1.100	90
17. Haltestellen Bahn	35	65	64	275	20	20
18. Arbeitsfahrzeuge	348	438	535	1.153	263	1.230
19. Herzstücke-Austausch Bohlweg	0	50	1.500	1.500	0	0
20. Helmstedter Str. West - Johanniskirche bis Anschluss HBF	783	0	0	0	0	0
21. BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung	21.845	16.601	3.698	440	1.450	2.190
22. Donaustraße zwischen Münchenstraße und Isarstraße	295	0	0	0	0	0
23. Brückenbauwerk A39	2.853	2.000	0	0	0	0
24. Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Straße Süd	0	573	0	0	0	0
25. Bahnhof Gliesmarode	305	0	0	0	0	0
26. Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis WS Carl-Miele-Straße	814	0	0	0	0	0
27. Donaustraße/Kruckweg Am Lehmaner - Turmstraße	1.475	327	0	0	0	0
28. Gleisanlagen Europaplatz - JFK-Platz + Brückensanierung	2.120	107	0	0	0	0
29. Schäden Fallersleber Straße & Leipziger Straße	30	180	300	0	0	0
30. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz	1.822	30	0	0	0	0
31. Münchenstraße SA (BAB A391 - Hst. Emsstraße)	675	75	0	0	0	0
32. Wendeschleife Inselwall	3.382	286	0	0	0	0
33. Wartehallen Tramhaltestelle Rathaus Richtung Nord	20	334	0	0	0	0
34. Anhebung Bahnsteig Veltenhöfer Straße	0	357	0	0	0	0
35. Anhebung Bahnsteige Geibelstraße	0	698	0	0	0	0
36. Anhebung Bahnsteig St. Leonhard	294	0	0	0	0	0
37. Anhebung Nordhoffstraße	283	0	0	0	0	0
38. Anpassung 2,65 m Bahnen Lincolnsiedlung - Nordhoffstr.	1.375	0	0	0	0	0
39. Umgestaltung Hagenmarkt (Maste+Überwege)	30	270	0	0	0	0
40. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz (restl. 2/3)	1.080	2.045	192	0	0	0
41. Ottenroder Str. (Bienroder Weg - vor Wendeschleife)	155	3.178	132	0	0	0
42. Erweiterung Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof	15	200	950	1.700	1.700	3.100
43. Mühlenpfordstraße bis Wendentorwall	90	2.055	144	0	0	0
44. Anhebung Bahnsteige Hamburger Straße	70	1.500	80	0	0	0
45. Anpassung 2,65 m Bahnen Sachsendamm - Anklamstraße	6	714	85	0	0	0
46. Anpassung 2,65 m Bahnen Bürgerpark - Sachsendamm	545	3.270	2.725	0	0	0
47. 2,65 m Heidebl. - Geibelstr. mit Anhebung Veltenhöfer Str.	40	4.311	766	0	0	0
48. Bahnsteiganhebung Bürgerpark	25	451	6	0	0	0
49. Bahnsteiganhebung Jahnplatz	35	779	15	0	0	0
50. Bahnsteiganhebung Richmondweg	15	463	5	0	0	0
51. Bahnsteiganhebung HEH Kliniken	15	405	9	0	0	0
52. Bahnsteiganhebungen Leisewitzstraße	20	20	819	15	0	0
53. Bahnsteiganhebungen Sachsendamm	0	70	420	350	0	0
54. Bahnsteiganhebungen von vier Haltestellen (ab 2025)	0	250	2.566	0	0	0
55. Bahnquartier I (Kurt-Schumacher-Str./Willy-Brandt-Pl.)	0	125	1.750	875	0	0
56. Anpassung 2,65 m Bahnen JFK-Pl. - Leisewitzstr. - Bürgerp.	40	75	1.222	53	0	0
57. Erneuerung Gleisanlagen F.W.Straße/Waisenhausdamm	0	0	300	6.975	1.219	0
58. Gleisverschlingung Lange Straße (Baujahr 1986)	0	0	50	989	150	0
59. Erneuerung Gleisanlagen Hagenbrücke/Lange Straße	0	0	200	3.238	88	0
60. Bahnsteiganhebungen von vier Haltestellen (ab 2026)	0	0	200	2.616	0	0

61. 2,65 m St. Leonhard - Hauptbahnhof
62. 2,65 m Zufahrt am Hauptgüterbahnhof
63. Erneuerung Gleisbögen an Rampen A2
64. Bahnsteiganhebungen von vier Haltestellen (ab 2027)
65. Berliner Straße (Petzvalstraße - Moorhüttenweg)
66. Wendeschleife Heideblick
67. Bahnsteiganhebungen von vier Haltestellen (ab 2028)
68. Erneuerung Gleisbögen Magnitorwall
69. IT-Infrastruktur ZIV-Investition Verkehrs-GmbH

Maßnahmen mit Herstellungskosten < 250 T€

**Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH
ohne Stadtbahnausbauprojekt**

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

Investitionen Stadtbahnausbauprojekt

Pos. 4 und 5 Stadtbahnplus inhaltlich unter Pos. 42

Investitionsbedarf Plan gesamt

Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)

0	0	0	530	0	0
0	0	0	312	0	0
0	0	0	47	2.510	138
0	0	0	265	2.551	0
0	0	0	150	2.010	240
0	0	0	220	2.420	232
0	0	0	0	180	2.636
0	0	0	0	0	1.313
139	354	378	191	100	100
2.200	4.447	2.187	1.539	1.371	1.454
64.551	85.976	34.557	43.187	25.140	50.280
250	250	250	250	250	250
583	1.187	7.470	12.807	12.830	10.874
519	844	1.305	4.666	25.171	16.797
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
9	19	615	908	908	946
100	791	1.825	1.825	1.498	2.022
0	32	73	681	780	780
0	53	62	262	212	227
0	0	0	4.050	4.050	5.710
1.461	3.176	11.600	25.449	45.699	37.606
66.012	89.152	46.157	68.636	70.839	87.886
0	892	923	2.059	2.834	4.394

Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH

davon Finanzbedarf Investitionen STADTBAHNAUSBAU

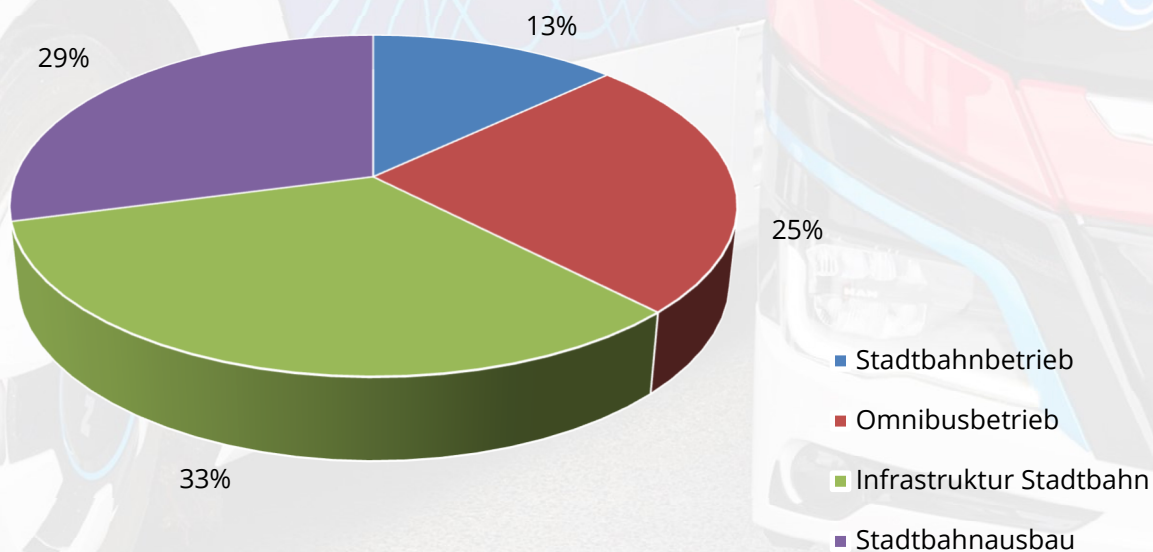
Netto/Plan-Finanzbedarf Investitionen

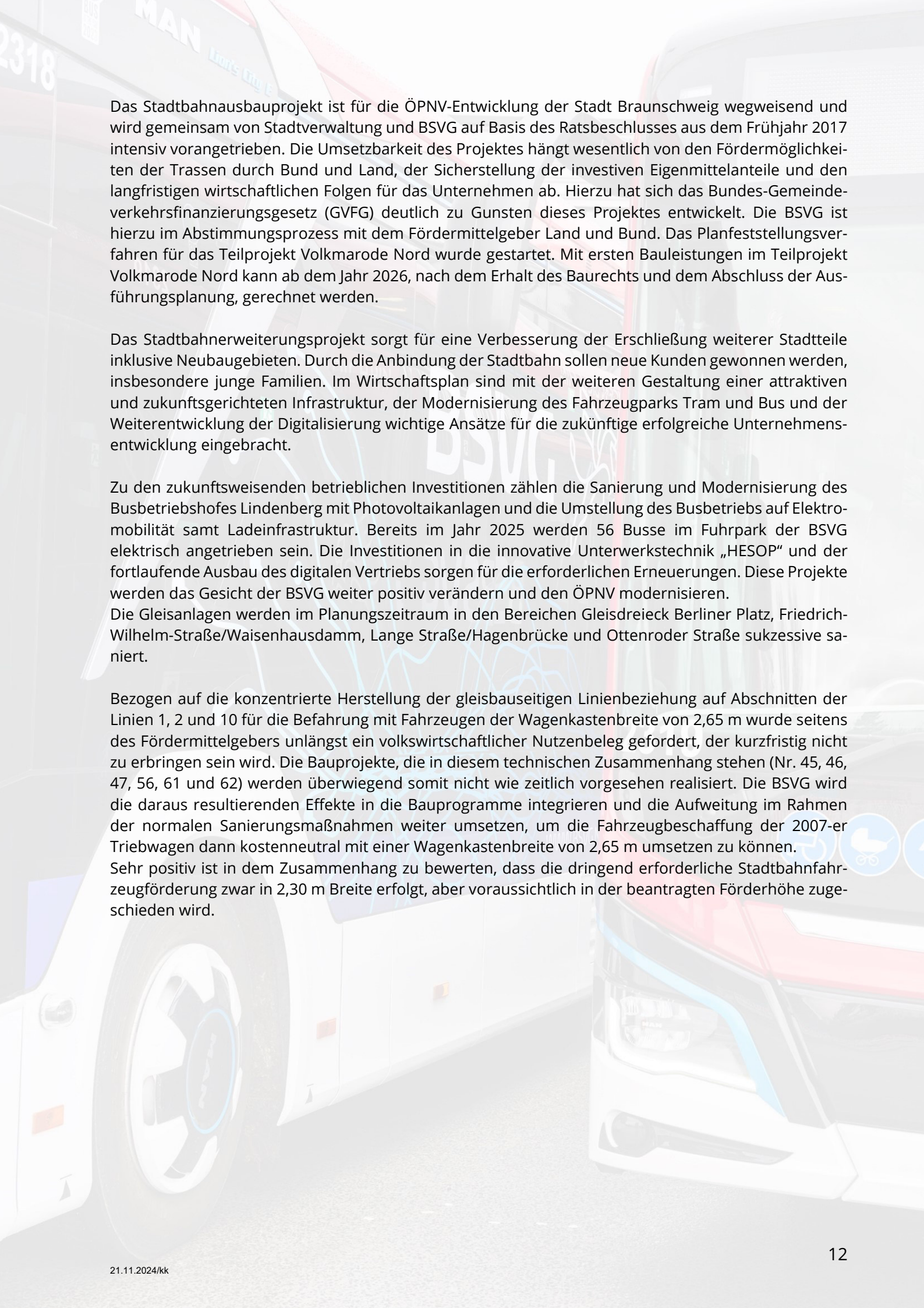
abzüglich Fördermittel

2024	2025	2026	2027	2028	2029
66.012	90.044	47.080	70.695	73.673	92.280
1.461	3.176	11.600	25.449	45.699	37.606
41.303	42.848	24.884	31.547	29.632	44.440

* Berücksichtigung der Clean Vehicle Directive (CVD) und Ratsbeschluss zu alternativen Antrieben.

Mittlere Jahresinvestitionen 2025 - 2029





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 hierzu im Abstimmungsprozess mit dem Fördermittelgeber Land und Bund. Das Planfeststellungsverfahren für das Teilprojekt Volkmarode Nord wurde gestartet. Mit ersten Bauleistungen im Teilprojekt Volkmarode Nord kann ab dem Jahr 2026, nach dem Erhalt des Baurechts und dem Abschluss der Ausführungsplanung, gerechnet 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.

Zu den zukunftsweisenden betrieblichen Investitionen zählen die Sanierung und Modernisierung des Busbetriebshofes Lindenberg mit Photovoltaikanlagen und die Umstellung des Busbetriebs auf Elektromobilität samt Ladeinfrastruktur. Bereits im Jahr 2025 werden 56 Busse im Fuhrpark der BSVG elektrisch angetrieben sein. Die Investitionen in die innovative Unterwerkstechnik „HESOP“ und der fortlaufende Ausbau des digitalen Vertriebs sorgen für die erforderlichen Erneuerungen. Diese Projekte werden das Gesicht der BSVG weiter positiv verändern und den ÖPNV modernisieren.

Die Gleisanlagen werden im Planungszeitraum in den Bereichen Gleisdreieck Berliner Platz, Friedrich-Wilhelm-Straße/Waisenhausdamm, Lange Straße/Hagenbrücke und Ottenroder Straße sukzessive saniert.

Bezogen auf die konzentrierte Herstellung der gleisbauseitigen Linienbeziehung auf Abschnitten der Linien 1, 2 und 10 für die Befahrung mit Fahrzeugen der Wagenkastenbreite von 2,65 m wurde seitens des Fördermittelgebers unlängst ein volkswirtschaftlicher Nutzenbeleg gefordert, der kurzfristig nicht zu erbringen sein wird. Die Bauprojekte, die in diesem technischen Zusammenhang stehen (Nr. 45, 46, 47, 56, 61 und 62) werden überwiegend somit nicht wie zeitlich vorgesehen realisiert. Die BSVG wird die daraus resultierenden Effekte in die Bauprogramme integrieren und die Aufweitung im Rahmen der normalen Sanierungsmaßnahmen weiter umsetzen, um die Fahrzeugbeschaffung der 2007-er Triebwagen dann kostenneutral mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m umsetzen zu können.

Sehr positiv ist in dem Zusammenhang zu bewerten, dass die dringend erforderliche Stadtbahnfahrzeugförderung zwar in 2,30 m Breite erfolgt, aber voraussichtlich in der beantragten Förderhöhe zugeschieden wird.

2. Finanzierung

Mittelherkunft

1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände

Cash-flow

4. Kapitalzuschüsse Bund, Land
5. Fremdmittelbedarf **
6. Darlehensprolongation
7. Entnahme Cash Pool / Mittel vorhanden

Gesamte Mittelherkunft

8. Finanzbedarf aus Investitionen
9. Tilgung von Fremdmitteln

Gesamte Mittelverwendung

davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU

10. Investition Stadtbahnausbau
11. Förderung Stadtbahnausbau
12. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau

	T€ 2024 Vorschau	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	36.560	38.582	40.689	42.425	44.566	45.462
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-36.560	-38.582	-40.689	-42.425	-44.566	-45.462
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-11.537	-12.567	-13.666	-14.407	-16.027	-16.999
Cash-flow	-11.537	-12.567	-13.666	-14.407	-16.027	-16.999
4. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-23.819	-46.340	-21.445	-37.026	-41.195	-43.433
5. Fremdmittelbedarf **	-22.543	-41.779	-24.239	-33.064	-31.595	-47.692
6. Darlehensprolongation	0	0	0	0	0	0
7. Entnahme Cash Pool / Mittel vorhanden	-18.466	-1.000	-1.000	-500	-500	-500
Gesamte Mittelherkunft	-76.365	-101.686	-60.350	-84.997	-89.317	-108.624
8. Finanzbedarf aus Investitionen	66.012	90.044	47.080	70.695	73.673	92.280
9. Tilgung von Fremdmitteln	10.353	11.642	13.270	14.302	15.644	16.344
Gesamte Mittelverwendung	76.365	101.686	60.350	84.997	89.317	108.624
davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU						
10. Investition Stadtbahnausbau	1.461	3.176	11.600	25.449	45.699	37.606
11. Förderung Stadtbahnausbau	716	1.320	5.704	13.382	26.726	20.841
12. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau	745	1.856	5.896	12.067	18.973	16.765

Ergänzend ist anzumerken, dass die Fremdkapitalzinsen angestiegen sind von unter 1 % auf ca. 3 bis 4 %.

** bis zur jeweiligen Projektschlussrechnung wird die Finanzierung im Regelfall über den Cash Pool der Stadt Braunschweig dargestellt. Die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbefassung nach derzeitigem Stand am externen Kapitalmarkt. Das echte Aufnahmevolumen am Kapitalmarkt beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch gebündelte Maßnahmen der jungen Vergangenheit bzw. Sammelabrufe für Mehrjahresgroßprojekte und entspricht daher nicht voll dem sich rechnerisch ergebenden 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 10/2024.

III. Bilanzplanung 2025 - 2029 und Vorschau 2024

	Vorschau T€ 31.12.24	Plan T€ 31.12.25	Plan T€ 31.12.26	Plan T€ 31.12.27	Plan T€ 31.12.28	Plan T€ 31.12.29
Aktiva						
A. Anlagevermögen	162.923	193.204	204.422	221.562	235.167	262.608
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	731	622	537	483	434	385
II. Sachanlagen	162.180	192.570	203.873	221.067	234.721	262.211
III. Finanzanlagen	12	12	12	12	12	12
B. Umlaufvermögen	20.483	20.264	22.938	21.488	23.762	27.595
I. Vorräte	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	16.483	16.264	18.938	17.488	19.762	23.595
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)	183.506	213.568	227.460	243.150	259.029	290.303

	31.12.24	31.12.25	31.12.26	31.12.27	31.12.28	31.12.29
Passiva						
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	6.795	6.736	6.676	6.619	6.563	6.506
C. Verbindlichkeiten	156.633	186.754	200.706	216.453	232.388	263.719
D. Rechnungsabgrenzungsposten	500	500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)	183.506	213.568	227.460	243.150	259.029	290.303

Bilanzkennzahlen:

Eigenkapitalquote:	EK/Bilanzsumme	0,11	0,09	0,09	0,08	0,08	0,07
Fremdkapitalquote:	FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,89	0,91	0,91	0,92	0,92	0,93
Verschuldungsquote:	FK/EK	8,35	9,88	10,59	11,39	12,21	13,80
Anlagendeckungsgrad I	EK/AV	0,12	0,10	0,10	0,09	0,08	0,07

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 klassischerweise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus gleichen Gründen, ohne eine zusätzliche Infrastrukturunterstützung durch Dritte, ebenso nicht niedrig sein.

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

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

Die Bilanzkennziffern zeigen den Effekt der vielfältigen investiven Projektumsetzungen, insbesondere der bereits thematisierten Großprojekte im Planungszeitraum. Nach Möglichkeit wird die landesseitige bereit gestellte Mittelaufnahme über die Experimentierklausel eingesetzt.