

Betreff:**Braunschweiger Verkehrs-GmbH Jahresabschluss 2024 - Feststellung****Organisationseinheit:**

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

05.05.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung) 15.05.2025

Sitzungstermin**Status**

Ö

Beschluss:

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

Der Jahresabschluss 2024, der mit einem Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 36.129.803,64 € einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 0,00 € ausweist, wird festgestellt.

Sachverhalt:

Sämtliche Geschäftsanteile der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden von der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG) gehalten.

Gemäß § 12 Ziffer 1 des Gesellschaftsvertrages der BSVG obliegt die Feststellung des Jahresabschlusses der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der BSVG. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der 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 hat den Jahresabschluss 2024 in seiner Sitzung am 2. April 2025 beraten und der Gesellschafterversammlung die Feststellung empfohlen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 2024 der BSVG weist bei Gesamterträgen (inkl. Zinserträgen) in Höhe von 49.700 T€ und Gesamtaufwendungen (inkl. Zinsaufwendungen und Steuern) in Höhe von 85.830 T€ einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 36.130 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG) ausgeglichen.

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

	Angaben in T€	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024	Plan 2025
1	Umsatzerlöse	42.268	41.607	41.113	46.554
1a	% zum Vorjahr/Plan		-1,6%	-2,7% / -1,2%	+13,2%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	985	1.060	905	1.060
3	sonstige betriebliche Erträge	8.309	10.645	7.682	7.270
4	Materialaufwand	-26.441	-22.995	-22.601	-23.979
5	Personalaufwand	-41.965	-46.126	-45.559	-47.813
6	Abschreibungen	-10.676	-12.188	-10.300	-12.567
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.556	-4.393	-4.669	-5.306
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-33.076	-32.390	-33.427	-34.781
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.509	-4.086	-2.596	-3.696
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-35.585	-36.475	-36.024	-38.478
12	sonstige Steuern	-93	-94	-106	-104
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-35.678	-36.569	-36.130	-38.582
14	Einsparvorgabe Stadt Braunschweig				480
15	Jahresergebnis (Summe 13-14)	-35.678	-36.569	-36.130	-38.102

Die Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 41.113 T€ und sind damit um insgesamt 1.155 T€ bzw. 2,7 % gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Diese beinhalten die Erlöse aus der Personenbeförderung (37.651 T€), Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen (795 T€) sowie sonstige Erlöse (2.927 T€). Mit zu verrechnen in den Umsatzerlösen sind die Positionen des neutralen Ergebnisses (-259 T€), periodenfremde Erlösschmälerung aus Jahresschlussrechnung 2023 (-748 T€), periodenfremde Umsatzerlöse aus Linienverkehr (427 T€), sonstige periodenfremde Umsatzerlöse (62 T€).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind gegenüber dem Vorjahr um 627 T€ gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr verbuchten Erträge aus der Energiepreisbremse zurückzuführen. Überwiegend werden die sonstigen betrieblichen Erträge durch die Ausgleichszahlungen für das Deutschland-Ticket (6.465 T€) bestimmt.

Der Materialaufwand ist mit 22.601 T€ gegenüber dem Plan um 394 T€ gesunken, gegenüber dem Vorjahr zeichnet sich ein deutlicher Rückgang von 3.840 T€ ab. Dies resultiert im Wesentlichen an den deutlich normalisierten Energiepreisen. So sind die Aufwendungen für Fahrstrom erheblich gegenüber dem Vorjahr gesunken (-4.942 T€), ebenso die Aufwendungen für Energie-, Wasser-, und Fernwärmebezug (-755 T€). Die Aufwendungen für Fremdleistungen für Betrieb und Instandhaltung sind hingegen im Vergleich zum Vorjahr angestiegen (+1.736 T€).

Der Personalaufwand beläuft sich auf 45.559 T€. Aufgrund von Tarifsteigerungen und einer um achtzehn Personen gestiegene Mitarbeitendenzahl ergibt sich gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg um 3.594 T€. Der Planwert wurde um 567 T€ unterschritten.

Die Abschreibungen liegen mit 10.300 T€ um 1.888 T€ unter dem geplanten Wert in Höhe von 12.188 T€. Diese Abweichung ist im jeweiligen Projektfortschritt begründet und insbesondere auf zeitliche Verschiebungen bei Baumaßnahmen und Buslieferungen zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Wert leicht rückläufig (-377 T€).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 4.669 T€ rund 276 T€ über dem Plan. Im Wesentlichen sind u. a. Aufwendungen für Versicherungen, Beiträge und Gebühren (1.467 T€), Aufwendungen für IT-Dienstleistungen (810 T€), Aufwendungen für erbrachte

Dienstleistungen der BSBG (425 T€), Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten (244 T€) enthalten.

Das Zinsergebnis beträgt -2.596 T€ und ist demnach rund 1.490 T€ unter dem Planansatz. Grund hierfür ist neben der einerseits guten Konditionsentwicklung am Kapitalmarkt die Verschiebung der geplanten Investitionen, vor allem der ausgeschriebenen Elektrobusse.

Die sonstigen Steuern beinhalten Grundsteuern (91 T€) und Kfz-Steuern (15 T€).

Das Gesamtinvestitionsvolumen im Geschäftsjahr 2024 belief sich auf 34.624 T€. Investitionsschwerpunkte waren beispielsweise die Sanierung des Betriebshofes Lindenberg (15,50 Mio. €), Erneuerung von Gleisanlagen (3,06 Mio. €), Sanierung der Wendeschleife Inselwall/Radekling (2,75 Mio. €), Anschaffung von E-Bussen und die dazugehörige Ladeinfrastruktur (2,01 Mio. €), Projekt HESOP (1,80 Mio. €) und die Anschaffung von Fahrausweisdrucker (0,70 Mio. €). Weiterhin wurde für die Planung des Stadtbahnausbau 437 T€ investiert.

Die Prüfung des Jahresabschlusses durch die PKF Fasselt Partnerschaft mbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat zu keinen Einwendungen geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 7. März 2025 erteilt.

Als Anlagen sind die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Lagebericht der Gesellschaft für das Jahr 2024 beigefügt.

Hübner

Anlage/n:

Bilanz
Gewinn- und Verlustrechnung
Lagebericht

Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Braunschweig

Bilanz zum 31. Dezember 2024

AKTIVSEITE			PASSIVSEITE		
	EUR	Vorjahr		EUR	Vorjahr
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital		
entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	713.920,00	840.983,00	II. Kapitalrücklage		
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	19.241.696,95	20.123.747,38	B. Rückstellungen		
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	50.726.920,64	47.183.195,00	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	44.387.001,00	48.014.506,00	2. sonstige Rückstellungen		
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	642.566,00	752.000,00			
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.395.410,75	2.508.264,00	C. Verbindlichkeiten		
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	33.959.759,46	14.938.609,24	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		
	151.353.354,80	133.520.321,62	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
III. Finanzanlagen			3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		
Beteiligungen	12.405,00	12.405,00	4. sonstige Verbindlichkeiten		
	152.079.679,80	134.373.709,62	davon aus Steuern 298.548,13 EUR (Vorjahr 258.170,97 EUR)		
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte					
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.378.286,05	3.163.555,42			
2. fertige Erzeugnisse und Waren	4.711,54	5.005,22			
	3.382.997,59	3.168.560,64	D. Rechnungsabgrenzungsposten		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.671.041,77	2.656.038,13			
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	894.154,34	26.278.853,43			
3. sonstige Vermögensgegenstände	28.510.152,71	5.727.270,73			
	34.075.348,82	34.662.162,29			
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten					
	4.569.485,07	4.519.123,65			
	42.027.831,48	42.349.846,58			
C. Rechnungsabgrenzungsposten					
	95.233,11	134.925,08			
	194.202.744,39	176.858.481,28			

Braunschweig, den 6. März 2025

Jörg Reincke
Geschäftsführer

Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Braunschweig

Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

	Vorjahr	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	41.113.295,81	42.268.345,18	
2. andere aktivierte Eigenleistungen	904.941,73	985.046,24	
3. sonstige betriebliche Erträge	7.682.072,72	8.308.505,79	
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	11.705.412,46	17.315.297,12	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	10.895.579,56	9.125.973,61	
	<u>22.600.992,02</u>	<u>26.441.270,73</u>	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	35.788.226,11	33.175.959,95	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung			
davon für Altersversorgung 1.942.151,94 EUR (Vorjahr 1.747.524,51 EUR)	9.770.825,83	8.789.128,50	
	<u>45.559.051,94</u>	<u>41.965.088,45</u>	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlage- vermögens und Sachanlagen	10.299.637,53	10.676.469,74	
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	4.668.771,42	5.556.270,28	
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.444.983,91	2.034.909,88	
davon aus verbundenen Unternehmen: 301,96 EUR (Vorjahr 397.810,79 EUR)			
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.040.756,19	4.544.239,22	
davon aus Aufzinsung: 16.181,00 EUR (Vorjahr 18.654,00 EUR)			
davon an verbundene Unternehmen: 3.390,92 EUR (Vorjahr 5.376,11 EUR)			
10. Ergebnis nach Steuern	-36.023.914,93	-35.586.531,33	
11. sonstige Steuern	105.888,71	92.580,26	
12. Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-36.129.803,64	-35.679.111,59	
13. Erträge aus Verlustübernahme	36.129.803,64	35.679.111,59	
14. Jahresfehlbetrag	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	

Braunschweig, den 6. März 2025

Jörg Reincke
Geschäftsführer

Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Braunschweig

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

Geschäftliche Entwicklung und Rahmenbedingungen

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Die Kernaufgabe der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) ist die Erbringung von Fahrleistungen im öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) mit Stadtbahnen und Omnibussen sowie damit zusammenhängende Dienstleistungen für die Einwohner der Stadt Braunschweig. Die BSVG fungiert zudem als Eigentümer und Betreiber aller Betriebsanlagen der Stadtbahn in der Stadt Braunschweig. Von der Gesellschaft werden im Großraum Braunschweig auch Busverkehrsleistungen über die Stadtgrenzen Braunschweigs hinaus erbracht, um ÖPNV-Verknüpfungen auch in die Landkreise Gifhorn, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel mit dem Oberzentrum Braunschweig zu gewährleisten. Im regionalen ÖPNV betreibt die Gesellschaft die RegioBus-Linien 420, 421, 430, 450 und 480, entsprechend des aktuellen Nahverkehrsplanes 2020 Großraum Braunschweig.

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

Die BSVG ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG). Zwischen der BSBG als Muttergesellschaft und der BSVG besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die BSVG ist Mitglied und Gesellschafter in der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB-GmbH), hält 16,02 % der Anteile an der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH.

Die BSVG betreibt ihre Betriebsstandorte innerhalb Braunschweigs.

1.2 Forschung und Entwicklung

Die BSVG erbringt keine eigenen und dauerhaften Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

2. Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

Wesentlicher nichtfinanzialer Leistungsindikator des Verkehrsunternehmens ist die Entwicklung der beförderten Kunden über die Fahrgästezahlen (Unternehmensbeförderungsfälle) sowie die erbrachte Verkehrsleistung.

3. Wirtschaftsbericht

3.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Direktvergabe

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

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

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

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

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

Zur Ergänzung der Finanzierung des Regelgeschäfts hatte die Gesellschaft auch in 2024 Bedarf an staatlichen Mitteln zur Kompensation der zusätzlichen Einnahmeverluste durch das seit Mai 2023 bundesweit eingeführte Deutschlandticket. Das Land und der RGB gleichen die Einnahmeverluste bezogen auf 2024 aus.

3.2 Geschäftsverlauf

Prognose-Ist-Vergleich

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

Im Geschäftsjahr 2024 erzielte die BSVG Umsatzerlöse von 41,113 Mio. EUR und unterschritt die Prognose um 0,494 Mio. EUR (Prognose Umsatzerlöse: 41,607 Mio. EUR). Trotz einer in 2024 positiven Fahrgastzahlenentwicklung entwickelten sich die Umsatzerlöse nicht plakonform. Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen rund 7,682 Mio. EUR und liegen rund 2,963 unterhalb der Prognose. Dennoch beläuft sich der Gesamtertrag auf 49,700 Mio. EUR und damit 3,613 Mio. EUR unter dem Prognosewert.

Die ursprüngliche Gesamtertragserwartung konnte aufgrund sich ändernder externer Rahmenbedingungen nicht realisiert werden. Hierzu zählt im Wesentlichen das Deutschlandticket. Die Einnahmeausfälle werden durch Abschlagszahlungen des Regionalverband ausgeglichen, liegen aber unter den geplanten Werten. Die Fahreinnahmen aus dem Deutschlandticket werden im VRB unter den beteiligten Verkehrsunternehmen verteilt und ein Schadensausgleich für entgangene Fahreinnahmen vom RGB in Form von Abschlägen gezahlt.

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 Einnahmezuflüsse über den VRB stetig zunimmt und dieser teils nicht verursachungsgerecht bzw. periodengerecht gezahlt wird. Gegenläufig verringern sich die direkten Tarifeinnahmen der BSVG. Die Einführung des Deutschlandtickets hat diesen Trend weiter verstärkt.

Die Abgeltungszahlungen des Landes Niedersachsen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX erhöhten sich zum Vorjahr um 17,8 % auf 0,937 Mio. EUR. In die Prognose ist ein Ausgleich von 0,588 Mio. EUR eingegangen. Die Zahlung im Jahr 2024 erbrachte einen Quotienten, der leicht über dem Mindestsatz lag und zwei Jahre lang gültig ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind von 8,309 Mio. EUR in 2023 auf 7,682 Mio. EUR in 2024 gefallen. Im Jahr 2023 gab es in der Position einen zusätzlichen Sondereffekt in Form der Energiepreisbremsen, die ein Volumen von rund 3,735 Mio. EUR hatten. Die über den RGB unterjährigen Abschlagszahlungen für das Deutschlandticket (einschließlich Schülertickets) an die BSVG betragen 6,465 Mio. EUR (Vorjahr 3,357 Mio. EUR). Der aus Einnahmeverlusten folgende reduzierte Schwerbehindertenausgleich des Landes ist nicht von diesen Ausgleichszahlungen direkt gedeckt.

Für das Jahr 2024 wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 36,569 Mio. EUR geplant. Tatsächlich wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 36,130 Mio. EUR (-0,439 Mio. EUR unter der Prognose) erreicht.

Die Geschäftsführung bewertet die wirtschaftliche Lage des Unternehmens auch im Geschäftsjahr 2024 vor dem Hintergrund der Ausgleichsleistungen Deutschlandticket des Landes und dem EAV der Stadt Braunschweig als stabil. Die Initiierung von nachhaltigen Zukunftsprojekten wie der Stadtbahnausbau und die Elektromobilität im Busbereich samt Infrastruktur bestätigen die Fokussierung der Aufgabenträger auf einen ökonomisch und ökologisch ausgebauten ÖPNV.

Für den nicht-finanziellen Leistungsindikator Fahrgastzahl bzw. Unternehmensbeförderungsfälle erzielte die BSVG im Jahr 2024 ca. 37,624 Mio. (Vorjahr 33,806 Mio. Unternehmensbeförderungsfälle). Für die Verkehrsleistung wurde prognostiziert, dass sie sich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen wird. Tatsächlich liegt die Verkehrsleistung im Jahr 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahres (-93 t Nutzwagenkilometer).

Stadtbahnausbauvorhaben

Aufbauend auf den Beschlüssen des Rates der Stadt Braunschweig wurden die in Voruntersuchungen ermittelten Trassenkorridore weiter beplant. Der politische Beschluss für die Planungen des 1. Teilprojektes Volkmarode Nord wurde im Jahr 2022 in den Gremien erfolgreich eingeholt. Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren erfolgte im Sommer 2024.

Mit ersten Bauleistungen im Teilprojekt Volkmarode Nord kann ab dem Jahr 2026, nach dem Erhalt des Baurechts und dem Abschluss der Ausführungsplanung, gerechnet werden.

Der Projektfortschritt wird in Arbeitsgruppen laufend evaluiert und den Anforderungen angepasst. Regelmäßig wird die Projektentwicklung und sich ergebene Entscheidungsbedarfe in Projektsicherungsterminen, Lenkungskreissitzungen und Projektmanagementsitzungen gemeinsam mit der Stadt Braunschweig erörtert und bearbeitet. Aufgrund verschiedener Faktoren, wie Mitarbeiterfluktuation, Weiterentwicklung technischer Normen, Planungsanpassungen und Ressourcenknappheit auf Seiten der (Fach-) Planer kommt es zu Verzögerungen.

Stadtbahnbeschaffung und Stadtbahnwagenkasten 2,65 m

Im Jahr 2024 hat das Unternehmen den Prozess für die Stadtbahnersatzbeschaffung der Bestandsfahrzeuge aus dem Baujahr 1995 eingeleitet und ein EU-weites Ausschreibungsverfahren gestartet. Dies war dringend erforderlich, um den Ersatz der mittlerweile anfälligen Bestandsfahrzeuge beginnend ab dem Jahr 2028 einzuleiten. Das Land Niedersachsen hat die Förderung dieser Ersatzbeschaffung in ihr Förderprogramm aufgenommen. Die BSVG hat sich vor dem Hintergrund von Preisentwicklungen verbunden mit den Fördermöglichkeiten des Landes für Umbaumaßnahmen im Bestandsnetz gegen einen breiten Wagenkasten (2,65 m) im eingeleiteten Beschaffungsprozess entschieden. Die Kapazitätserweiterung durch den Einsatz von breiteren Stadtbahnfahrzeugen bleibt weiter strategisches Ziel der BSVG. Die Umsetzung wird zeitlich verschoben.

Deutschlandticket treibt Digitalisierung der Vertriebsstrukturen voran

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde ein Digitalisierungsprozess der Vertriebsstrukturen angestoßen, den die BSVG und der VRB im Jahr 2024 vorangetrieben haben. Hintergrund ist, dass das Deutschlandticket bundesweit einheitlich prüfbar sein muss.

Daher war die Nutzung von Papiertickets für Abo-Karten für das Deutschlandticket nur befristet bis zum 31. Dezember 2023 möglich. Ab dem 1. Januar 2024 musste das Deutschlandticket entweder auf Chipkarte oder als Handyticket ausgegeben werden.

Die Anforderung wurde erfüllt, sodass zum 1. Januar 2024 rund 20.000 Kunden mit Chipkarten versorgt werden konnten. Die Chipkarten entsprechen dem VDV-KA-Standard, sodass sie bundesweit überprüft werden können. Bei Kündigung oder anderen Gründen kann die Fahrtberechtigung jederzeit aus der Ferne gesperrt werden. Grundsätzlich sind die Chipkarten fünf Jahre lang als Fahrschein nutzbar, ehe das Ende der technischen Lebensdauer erreicht ist. Die Papierkarten mussten bisher dreimal jährlich versendet werden. Durch die Chipkarten können also auch Druck- und Portokosten im erheblichen Ausmaß eingespart werden.

Im August 2024 folgte in einem nächsten Schritt die Umstellung der Sammel-Schülerzeitkarten. Insgesamt rd. 52.000 Schülerinnen und Schüler erhielten im Verbundgebiet ihre Fahrtberechtigung auf Chipkarte. Gleichzeitig wurden die Prozesse und Strukturen in den 8 Gebietskörperschaften im Verbundgebiet harmonisiert. In Braunschweig wurde damit ein Prozess abgelöst, bei dem die rund 10.000 Braunschweiger Sammel-Schülerzeitkarten per Hand ausgestellt werden mussten (inkl. aufkleben von Passfotos auf jeder Sammel-Schülerzeitkarte).

Im Jahr 2025 wird der Prozess fortgesetzt und alle Produkte im VDV-KA-Standard umgesetzt. Außerdem werden die Self-Service-Funktionen im Webportal ausgeweitet, wodurch sich die Abonnenten bei verschiedenen Anfragewünschen direkt selbst helfen können und zeitgleich der Betreuungsaufwand gesenkt wird. Außerdem erfolgt die Umsetzung von Wallet-Tickets. Das heißt, dass Handytickets ausgegeben werden können, die direkt in der Apple- oder Google-Wallet gespeichert werden können. Das Abonnement benötigt also keine spezielle BSVG-App zur Anzeige des Tickets und das Ticket kann auch ohne Datenverbindung zur Legitimation des Tickets angezeigt werden.

BSVG verstärkt in den sozialen Medien

Der Markenauftritt der BSVG erfolgt über die Plattformen Facebook, Instagram und „X“ (ehemals Twitter). Neben Aktionen zu betrieblichen oder saisonalen Anlässen werden unter anderem der Fuhrpark, die Betriebshöfe sowie laufende Postings zu konkreten relevanten Inhalten oder reinen Marketingaktionen vorgestellt. Seit 2023 setzt die BSVG dabei auch verstärkt auf Video-Formate mit Mitarbeitenden, um das Unternehmen aus erster Hand vorzustellen und erzielt dabei große Reichweitenzuwächse. Ende 2024 hat sich das Unternehmen auf der Plattform „X“ (ehemals Twitter) weitestgehend zurückgezogen und plant eine vollständige Einstellung des Kanals im ersten Quartal 2025. Als Alternative hierzu wird eine Fahrgastinformation über Threads angestrebt. Durch die Präsenz in den sozialen Medien werden insbesondere die Kundenbindung und die Arbeitgebermarke gestärkt. Die Kanäle sind außerdem als wichtiger Bestandteil der Fahrgastinformation etabliert.

Ausweitung der bargeldlosen Zahlung bei der BSVG

Die Einführung der neuen Fahrscheindrucker in den Bussen der BSVG ermöglicht es den Fahrgästen, die Fahrausweise bargeldlos zu erwerben. Weiterhin ist die Bezahlung der Tickets mit Bargeld möglich. In den Stadtbahnen erfolgt der Kauf der Fahrscheine per Kartenzahlung oder Bargeld am Fahrscheinautomaten. Auch können die Tickets über den Ticketshop in der App bezogen werden.

HESOP

HESOP ist ein Energiemanagementsystem, das sowohl Traktionsenergie in das Straßenbahnnetz einspeisen als auch rekupierte Energie der Straßenbahnen in die Mittelspannung zurückspeisen kann. Hierdurch sind im Gegensatz zum „klassischen Unterwerk“ längere Speiseabschnitte durch aktive Spannungsregelung möglich und ein Unterwerk (Hamburger Straße) wird zukünftig sogar gänzlich entbehrlich.

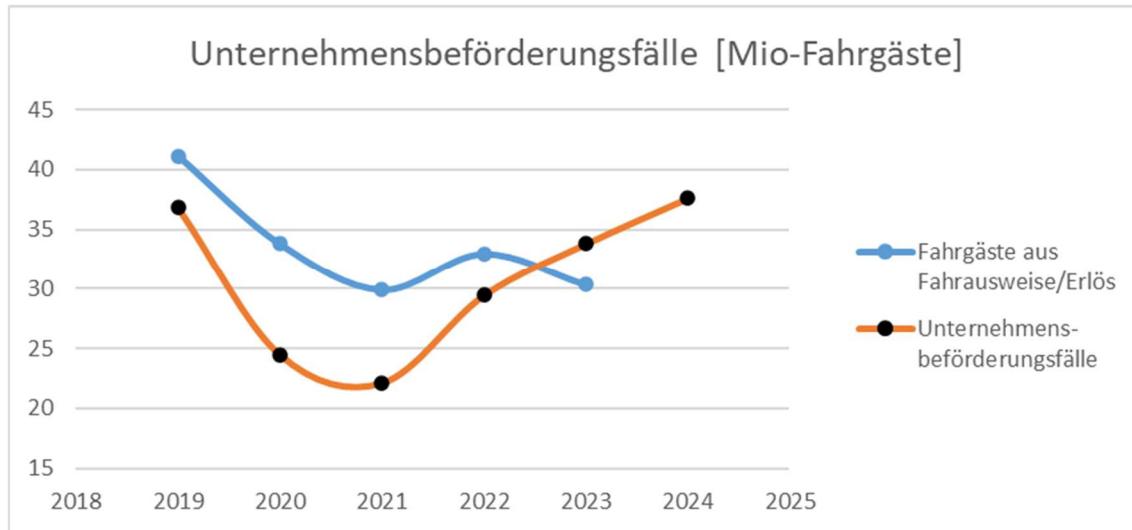
Vorteile des Systems sind Energieeinsparungen und Reduktion der Komplexität durch Einsparung eines Unterwerks und Kostensicherheit. Im Vergleich zur konventionellen Lösung ist das Kosten niveau gleich. Das Projekt HESOP ist in den Investitionsplan eingeflossen und die BSVG hat den Zuwendungsbescheid erhalten, der erstmals auch die Modernisierung der Energieversorgung für die Stadtbahn fördert. Die Auftragsteilung und die Anzahlung für das Projekt ist bereits erfolgt. Die finale Umsetzung erfolgt zur Jahresmitte 2025.

Fahrgastentwicklung

Daten über die Nutzungsintensität der Linienverkehre werden seit dem Jahr 2019 basierend auf automatisiert erhobene Ein- und Aussteigerzahlen erfasst. Hierfür kommt ein Automatisches Fahrgastzählungssystem (AFZS) zum Einsatz, das beginnend mit einer geringen Ausrüstungsquote in 2019, mittlerweile statistisch ausreichend in rund 20 % der Fahrzeuge der BSVG installiert wurde. Diese Erhebungssystematik wurde im Jahr 2024 fortgesetzt (siehe orange Kurve in nachstehender Grafik) und löst die bisherige Systematik im Verkehrsverbund zur Ermittlung der Kundenanzahl (siehe blaue Kurve) ab. Die Fahrgäste wurden über eine festgelegte Nutzungshäufigkeit jedes verkauften Tickets ermittelt. Die Fahrgastentwicklung hat sich im Jahr 2024 weiter erholt und liegt mittlerweile leicht über den Fahrgastzahlen, die im Jahr 2019 erhoben wurden. Die Unternehmensbeförderungsfälle stiegen im Jahr 2024 auf rund 37,624 Mio. gegenüber rund 33,806 Mio. im Jahr 2023 an.

Auch unterjährig hat sich im Jahr 2024 ein weiter positiver Trend in der Nachfrage gezeigt, so dass für das Jahr 2025 mit einer weiter leicht positiven Entwicklung zu rechnen ist. Voraussetzung ist hierfür, dass die übrigen Rahmenbedingungen (Verkehrs- und Tarifangebot) keine negativen Impulse setzen. Durch den Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) wurden für das Jahr 2023 erstmals die Fahrgastzahlen aus dem zugeschiedenen Fahrausweiserlös im VRB für die BSVG ausgewiesen.

Die Abweichung zu den aus der AFZS-basierten Erhebung ermittelten Werten beträgt etwa 10 %. In der Folge ist zu analysieren, wie die beiden Entwicklungen ab 2019 mit Effekten aus der Corona Pandemie, 19-EUR Ticket, D-Ticket und einem ab 2023 neuen EAV-System abgleichbar sind.



Auftragsverhältnis BSVG – KVM

Die Kraftverkehrsgesellschaft Mundstock, Gesellschaft mit beschränkter Haftung (KVM) ist für den Busbetrieb der BSVG mit rund 15 % Anteil an der Gesamtbetriebsleistung Bus ein wichtiger Partner. Die KVM erbringt im Berichtszeitraum recht stabil die Leistungsanteile und hat auch im Jahr 2024 ergänzende Unterstützungen für den Braunschweiger Stadtverkehr erbracht.

Verbund und Regionalverband

Der Regionalverband wollte den Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) in den Jahren 2024 und 2025 zu einem Aufgabenträgerverbund transformieren und hatte die diesbezüglichen Beschlussfassungen seiner Gremien bereits eingeleitet. Dieses hätte zu einer Verringerung des Mitspracherechtes aller Verkehrsunternehmen im Verbund geführt. Aufgrund kontroverser Positionen unter den Bestandsgesellschaftern des VRB und der großen und relevanteren finanziellen Themen, auch in Bezug auf die Finanzierung des Deutschlandtickets, wurde diese Umstrukturierung zunächst zurückgestellt.

E-Mobilität bei der BSVG

Vier neue Elektrobusse (je zwei Solo- und Gelenkbusse) sind seit 2024 im Regelbetrieb. Hier konnten bereits Daten zur Fahrleistung und Energiebedarf der jeweiligen Fahrzeuge ermittelt werden. Die BSVG erhält für die Beschaffung der Busse neben den Fördermitteln vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auch Fördermittel vom Land Niedersachsen (LNVG). Mit dieser Beschaffung erfolgte der Auftakt zu einer umfangreichen Elektrifizierung der Busflotte, die im ersten Schritt ca. 1/3 des Gesamtbusbestandes der BSVG umfasst.

Anfang 2025 erfolgt die Lieferung weiterer Fahrzeuge. Auf dem Busbetriebshof Lindenberg der BSVG fanden im Jahr 2024 umfangreiche Arbeiten statt, um diesen zu modernisieren und für einen umfangreichen Betrieb mit Elektrobussen vorzubereiten.

Der Betrieb der bestehenden Elektrobusflotte „Emil“ ist weiterhin vor dem Hintergrund des Rückzugs der Systemhersteller schwierig. Die BSVG strebt dennoch eine Weiternutzung des Systems an.

Größere Baumaßnahmen

Gleisanierung Wendeschleife Inselwall/Radeklink

Die Gleisanlagen der Wendeschleife am Inselwall/Radeklink mussten verschleißbedingt erneuert werden. Im Zuge der Sanierungsarbeiten wurden die Stadtbahnhaltestellen rund um die Wendeschleife ebenfalls ersetzt und barrierefrei ausgebaut. Auch die umliegenden Fahrbahnen und die Fußwege wurden aufgearbeitet.

Sanierung Busbetriebshof Lindenberg

Das Projekt ist Bestandteil des GVFG-Mehrjahresprogrammes des Landes Niedersachsen. Die Infrastruktur der Elektromobilität auf dem Betriebshof ist in der Umsetzung und der erste Busport bereits in Betrieb, der mit der Ladeinfrastruktur für die neuen Elektrobusse ausgestattet ist. Die restlichen beiden Busports sind derzeit im Bau. Künftig sollen diese Busports mit Photovoltaikanlagen auf den Dächern ausgestattet sein. Ebenso sind die aktuellen Anforderungen des Brandschutzes in das Projekt eingeflossen. Die Investitionsbedarfe der Maßnahmen sind gegenüber der ursprünglichen Planung aufgrund der neuen Rechtslage sowie der gestiegenen Anforderungen aus der E-Ladung angestiegen.

DOSTI

Ende 2023 wurde der BSVG die beantragte Förderung aus dem Bundesprogramm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DOSTI) zugeschieden. Die BSVG wird daraus die Linienplanungssoftware an den künftigen Bedarf anpassen und die Betriebsführung und -steuerung ertüchtigen. Die BSVG ist in dem Projekt ein anwendungsorientierter Partner. Somit unterstützte diese in 2024 die primäre Erarbeitung der Forschungsanteile, welche primär bei den weiteren Projektpartnern liegt.

ImoGer

In 2024 beantragte die BSVG gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), weiteren Industriepartnern, der Stadt Braunschweig und dem RGB ein Forschungsprojekt beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).

Forschungsziel ist es, ein multifunktionales und fahrerloses Klein gefährt am Schwarzen Berg in Braunschweig im Personen- und kombinierten Paketlieferverkehr einzusetzen. Dazu werden last-abhängig die benötigten Transportkapseln (Verkehr und Güter) flexibel je nach Einsatzzweck ausgetauscht. Das Projekt wurde durch das Ministerium bewilligt und ein Förderbescheid übergeben.

3.3 Ertragslage

Die BSVG beendet das Geschäftsjahr 2024 mit einem ausgewiesenen Jahresverlust von 36,130 Mio. EUR vor Verlustübernahme.

Im Vergleich zum Vorjahr lag der Verlust bei 35,679 Mio. EUR und das Ergebnis verschlechterte sich um rund 0,451 Mio. EUR (1,3 %). Gegenüber dem Wirtschaftsplan 2024 fällt das Ergebnis um rund 0,439 Mio. EUR und zur Vorschau 2024 von 36,560 Mio. EUR um 0,430 Mio. EUR besser aus.

Der Deckungsbeitrag als Faktor Gesamtertrag zu Gesamtaufwand liegt mit rund 59,1 % unter dem Niveau des Vorjahres (60,0 %). Dies ist nach Einschätzung der Geschäftsführung im Branchenvergleich noch ein guter Wert, da die BSVG keine der bei anderen kommunalen Verkehrsunternehmen üblichen geleisteten Investitionszuschüsse bzw. Durchtarifierungsverluste durch Gesellschafter oder verbundbedingte Tarifersatzleistungen zur Unterstützung des Kerngeschäfts erhält.

Dennoch zeigt sich deutlich, dass aufgrund von Maßnahmen Dritter, u. a. der Einführung des Deutschlandtickets, die Ertragsentwicklung nicht mehr ausreicht, um ein stabiles Ergebnis vor Verlustübernahme zu erreichen. Der Aufwand für die Erstellung der ÖPNV-Leistung und in vergleichbarer Höhe ausbleibende Ertragssteigerungen lassen den Verlustausgleichsbetrag ansteigen.

Die Umsatzerlöse (aus Verkehrsleistungen und sonstige Umsatzerlöse) der BSVG sanken im Geschäftsjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um rund 1,155 Mio. EUR auf 41,113 Mio. EUR.

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind von 8,309 Mio. EUR auf 7,682 Mio. EUR im Jahr 2024 gesunken. Im Jahr 2023 sind die Kompensationszahlungen für das ab Mai eingeführte Deutschlandticket und die Erstattungen aus Energiepreisbremsen realisiert worden. Für das Geschäftsjahr 2024 sind hauptsächlich die Ausgleichszahlungen des Deutschlandtickets (ab August einschließlich Schülertickets) geflossen.

Der Materialaufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren beträgt 11,705 Mio. EUR. Gegenüber dem Vorjahr sank der Aufwand um 5,610 Mio. EUR. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die 3,735 Mio. EUR für die Energiepreisbremsen 2023 nicht in der Aufwandsposition inkludiert sind. Bei der Beschaffung von Dieselkraftstoff verringerte sich der Aufwand um rund 0,236 Mio. EUR. Der Bezug von Dieselkraftstoff und -preis verringerte sich leicht. Beim Materialverbrauch ist ein Anstieg von 9,7 % erkennbar. Die Summe der Aufwendungen für bezogene Leistungen liegt um 19,4 % über dem Vorjahresniveau und beträgt 10,896 Mio. EUR.

Sie beinhaltet auch eine Risikorückstellung für die Verschrottung der Altstadtbahnen, da die bereits gebildete Rückstellung nicht ausreichte.

Der Personalaufwand beträgt 45,559 Mio. EUR, was einer Steigerung von insgesamt 8,6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Ursache liegt in der Steigerung der durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 18 sowie die ab dem 01.03.2024 umgesetzte Tarifsteigerung gem. TVN-NDS um 5 %. Des Weiteren steigerte sich die Altersversorgung um 0,195 Mio. EUR. Tariflich vereinbarte Sonderzahlungen aus dem Anreizsystem sind Bestandteil des Aufwandes, welche nach der erfolgten Zielerreichung aus ÖDA-Mitteln gegenfinanziert werden.

Die Position Abschreibungen resultiert aus den Investitionstätigkeiten der BSVG, die wesentlich in die materiellen Vermögensgegenstände einfließen. Es folgt ein Absinken der Abschreibungen um rund 0,377 Mio. EUR auf 10,300 Mio. EUR im Jahr 2024.

Die Summe der sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von rund 4,669 Mio. EUR zeigen wesentliche Positionen des laufenden Geschäfts wie beispielsweise Dienstleistungsaufwendungen für den EDV-Dienstleister und die Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG).

Die Zinserträge betragen 2,445 Mio., was eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 0,410 Mio. EUR aufgrund des größeren Cashpools ist. Die Zinsaufwendungen steigerten sich auf 5,041 Mio. bzw. rund 11 % gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Zunahme des Darlehens. Das Zinsergebnis 2024 beträgt insgesamt rund -2,596 Mio. EUR (Vorjahr 2,509 Mio. EUR).

3.4 Finanzlage

3.4.1 Kapitalstruktur

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

Diese stammt, bezogen auf die Investitionen des Geschäftsjahres 2024, wesentlich aus GVFG-Mitteln für die Sanierung von abgängigen Gleisanlagen, Fahrzeugsatzförderung Stadtbus und Stadtbahn sowie aus dem im Jahr 2010 eingeführten niedersächsischen Konjunkturprogramm, was vom Land Niedersachsen auf unbegrenzte Zeit verlängert wurde. Die Finanzierung der verbleibenden Eigenanteile wurde durch Aufnahme von Fremdkapital über die Experimentierklausel der Stadt Braunschweig mit vorheriger Validierung der Konditionen am Kapitalmarkt durchgeführt. Im Regelfall werden die Mittelbedarfe bis zum Zeitpunkt der technischen Fertigstellung und damit dem Zeitpunkt der Aktivierung des Vermögensgegenstandes aus dem Cash Pool durch die Stadt Braunschweig verzinslich kurzfristig gedeckt. Mittelfristfinanzierungen sind von untergeordneter Bedeutung. Infolge des Ergebnisabführungsvertrages mit der Gesellschafterin und des daher unveränderten Eigenkapitals bei gleichzeitiger Finanzierung der Investitionstätigkeit mit Fremdmitteln, weist die BSVG eine Fremdkapitalquote von rund 89,9 % (Vorjahr 88,9 %) aus.

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

3.4.2 Investitionen

Das Investitionsvolumen auf Sachanlagen der BSVG liegt bei 34,624 Mio. EUR. Im Vorjahr waren es 23,925 Mio. EUR.

In den folgenden Abschnitten werden die größten aktivierten Positionen aufgelistet:

Sanierung Betriebshof Lindenberg/Busports	15,502 Mio. EUR,
Erneuerung Gleisanlagen	3,058 Mio. EUR,
Sanierung Wendeschleife Inselwall/Radeklink	2,748 Mio. EUR,
E-Busse und Ladeinfrastruktur	2,094 Mio. EUR,
HESOP	1,799 Mio. EUR,
Fahrausweisdrucker	0,704 Mio. EUR,
Stadt.Bahn.Plus	0,437 Mio. EUR.

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

(Mio. EUR)	2024	2023
Mittelveränderung aus		
- laufender Geschäftstätigkeit	-18,1	-25,6
- Investitionstätigkeit	-23,1	-13,4
- Finanzierungstätigkeit	46,6	33,1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	26,2	32,1
Finanzmittelbestand am Jahresende	31,6	26,2

Der Finanzmittelbestand besteht aus Kassenbestand, Geldautomatenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten sowie aus dem Cash Pool mit der Braunschweig Beteiligungen GmbH.

3.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2024 beträgt 194,203 Mio. EUR, was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von rund 17,344 Mio. EUR bzw. 9,8 % entspricht. Die Eigenkapitalquote ist aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme im Berichtszeitraum vom Vorjahreswert von 11,1 % auf 10,1 % gesunken.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betragen insgesamt 34,075 Mio. EUR und sind um 0,587 Mio. EUR niedriger gegenüber 2023.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken im Saldo um 5,704 Mio. EUR auf 76,801 Mio. EUR. Die Fremdmittelbedarfe wurden in 2024, unterlegt mit einen Anfrageverfahren, am Kapitalmarkt über die Experimentierklausel gedeckt. Dazu wurden zwei neue Festzins-Darlehen in Höhe von insgesamt 22,300 Mio. EUR bei der Stadt Braunschweig mit einer Laufzeit bis Ende 2034 bzw. 2049 aufgenommen. Diese um insgesamt (Neu-Aufnahme abzgl. Tilgung) rund 17.874 Mio. EUR angestiegenen Volumina sind unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die BSVG hat im Rahmen der Finanzierung von langfristigen Investitionen für variabel verzinsliche Darlehen sechs Swap-Geschäfte mit Grundgeschäftsbindung, zwecks laufzeitkonformer Zinssicherung, abgeschlossen. Diese sind alle bereits vor 2024 initiiert.

Die kurzfristige Finanzierung aus Cashpool änderte sich im Geschäftsjahr durch die neue vertragliche Struktur bei der BSBG von 21,7 Mio. EUR auf 0 und gegenläufig gegenüber der Stadt Braunschweig von 0 EUR auf 27,0 Mio. EUR.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Prognose

Aktuell zeigen sich auf den Ebenen Stadt Braunschweig und Regionalverband Großraum Braunschweig verschlechterte finanzielle Rahmenbedingungen, die Auswirkungen auf den Leistungsumfang im Linienverkehr der BSVG haben könnten.

Die Stadt Braunschweig arbeitet auch unter Beteiligung der BSVG intensiv an einem Mobilitätsentwicklungsplan. Ziel ist die Stärkung des Umweltverbundes durch den weiteren Ausbau des ÖPNV, Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr und Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (IV).

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

Die Planungen des Großprojekts „Stadt.Bahn.Plus“ wurden auch im Jahr 2024 intensiv vorangetrieben. Im Fokus standen die Planungen für das Teilprojekt 1 (Volkmarode Nord inklusive Wendeschleife) und das Teilprojekt 2 (Rautheim/Lindenberg). Für das Teilprojekt 3 (Salzdahlumer Straße und Campusbahn/Querum) erfolgte im Jahr 2024 ein Planungsbeschluss durch die Stadt Braunschweig, der zeitlich abgestimmt auf den Fortschritt der Teilprojekte 1 und 2 umgesetzt wird. Vertiefende Planungen sowie eine partielle personelle Ressourcenknappheit beeinflussen die Zeitschritte. Im Sommer 2024 wurden die Planfeststellungsverfahren für das Teilprojekt Volkmarode Nord (Volkmarode Strecke mit Wendeschleife Griesmarode) eingeleitet.

Im Zuge der Projektumsetzung sind verstärkte innerstädtische Gleisbautätigkeiten ab 2026 sowie Finanzmittelbedarfe für Bau und weitere Planungen die Folge. Im Ergebnis soll das gesamte Projekt zu einer signifikanten Vergrößerung des Stadtbahnnetzes der BSVG um 18 Kilometer führen. Hier sieht die Gesellschaft Chancen für eine positive Marktentwicklung und für Steigerungen des Modal-Splits zu Gunsten des ÖPNV.

Für die Investitionsförderungen nach dem GVFG werden zukünftig bessere Fördermöglichkeiten gesehen, da das Bundes-GVFG novelliert ist. Das führt zu Verbesserungen der Fördermittelgewährung und unterstützt Neubauförderungen und seit neustem auch Sanierungsmaßnahmen. Die BSVG hat eine Projektaufstellung bis 2030 erstellt, diese in 10 Millionen-EUR-Cluster aufgeteilt und an die LNVG gesandt. Der Aufgabenträger Regionalverband hat die Mittelbedarfe parallel über das jährlich übliche Verfahren in die bundesweite Planung eingebracht.

Die Fahrzeugförderung des Landes für die Busbeschaffung konnte, bezogen auf die Elektrobusbeschaffung der BSVG, mit der Bundesförderung zur Elektromobilität kombiniert werden.

Interne Restrukturierungspotentiale sind nach jahrelanger Konsolidierung und Reduzierung des Unternehmensverlustes ohne Leistungsreduzierung im Fahrbetrieb oder in Projekten nicht mehr vorhanden. Im Gegenteil führen neue, qualitätssteigernde Vorhaben wie das Echtzeitprojekt, erweiterte Verkehrsangebote, neue Vertriebsstrukturen und Infrastrukturprojekte zu weiteren Personalbedarfen, die am Arbeitsmarkt schwer zu decken sind. Die BSVG hat Maßnahmen eingeleitet, um ihre Arbeitgeberattraktivität zu stärken und damit noch interessanter für Fachkräfte zu werden.

Zu Umsatz und Fahrgastzahlen erwartet die BSVG für die Jahre 2025 und folgende weiterhin eine Normalisierung gegenüber den Vorjahren. Es werden Umsatzerlöse in Höhe von 46,554 Mio. EUR erwartet. In einigen Aufwandspositionen sind Steigerungen erkennbar, insbesondere betrifft das die Personalkosten und Fremdleistungen. Durch den künftigen Anstieg der Investitionskosten sollten sich die AFA-Aufwendungen erhöhen.

Die Verkehrsleistung im Jahr 2024 bewegt sich leicht unter dem Niveau des Vorjahres (-93 tkm). Für 2025 wird eine maximal konstante Erbringung der Verkehrsleistung bei einer weiterhin leichten Erhöhung der Fahrgastzahlen (Unternehmensbeförderungsfälle) erwartet.

Das Deutschlandticket bleibt in der Ertragswirkung weiterhin kritisch und Ausgleichzahlungen sind lediglich bedingt prognostizierbar. Für das Geschäftsjahr 2025 rechnet die BSVG mit einem Jahresergebnis vor Verlustübernahme und Einsparvorgabe von 38,582 Mio. EUR. Durch Einsparungen soll ein Ergebnis vor Verlustübernahme von 38,102 Mio. EUR realisiert werden.

4.2 Risiken

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

Das Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) bedeutet für die BSVG, dass ein zunehmender Anteil der Fahreinnahme vom Verkehrsverbund Region Braunschweig nach einem nicht in Gänze kalkulierbaren und nachvollziehbaren Anteil zugeteilt wird. Zeitgleich nehmen die eigenen Umsatzeinnahmen ab. In Summe sollten die Einnahmen annähernd neutral sein und kein finanzieller Nachteil im Rahmen der Jahresschlussrechnung für die BSVG entstehen. Feststellen lässt sich eine zunehmende Abhängigkeit vom VRB. Weitere Ticketarten werden voraussichtlich über den Verkehrsverbund abgerechnet werden. Damit wird die Abschätzung bzw. Planung der Umsatzerlöse für die BSVG zunehmend intransparenter.

Seit der Einführung des EAVs und der Änderung der Nutzungshäufigkeiten des Deutschland-Tickets zum dominierenden Vorläuferprodukt „Abo“ wird die Herleitung von Fahrgastzahlen aus der Verkaufsstatistik zunehmend unplausibler. Daher erfolgt die Ermittlung der Fahrgastanzahl anhand von automatischen Fahrgastzählgeräten. Damit ist auch eine verbesserte datengestützte Plausibilisierung des Planungsprozesses und eine Erfolgskontrolle der „Leistung“ möglich. Die BSVG kann durch diesen Informationsgewinn Optimierungen vornehmen und damit ein kundenorientiertes Angebot bereitstellen.

Weiterhin besteht ein Risiko aus den Corona-Rettungsschirmen der Jahre 2020 bis 2022 und das 9 EUR-Ticket im Jahr 2022. Die finalen Schlussrechnungen durch die LNVG sind bisher nicht erfolgt. Es können sich möglicherweise Diskrepanzen zwischen den Abschlagszahlungen durch den Regionalverband und der Schlussrechnung der LNVG ergeben, die jedoch vorsorglich mit Rückstellungen in den Vorjahren bedacht worden sind. Die Abrechnung der Deutschlandtickets 2023 und 2024 ist ebenfalls offen.

Derzeit wird von einer Fortführung von Investitionsförderungen ausgegangen. Die BSVG beantragt derzeit Fördermittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm, um die erforderlichen Gleisanierungen zu finanzieren. Hier sieht die Gesellschaft mögliche Risiken aus zukünftig sinkenden Landesmittelverfügbarkeiten, wobei die Chancen über eine kombinierte Förderung durch Bund und Land zu verbesserten Förderhöhen derzeit überwiegen.

Die starken Preisschwankungen auf dem Diesel- und Energiebeschaffungsmarkt werden durch die chargenweise Beschaffung beider Energiearten bestmöglich abgeschwächt. Die sehr hohen Energiepreise des Jahres 2022 und 2023 wurden weitestgehend durch die Energiepreisbremsen gedämpft. Das Jahr 2024 war verglichen dazu relativ presstabil, jedoch gegenüber 2021 auf einem höheren Niveau. Die CO₂-Bepreisung sorgt für Preissteigerungen und wird künftig weiter erhöht. Die Elektrifizierung der Busflotte sorgt für eine zunehmende Unabhängigkeit von der Dieselpreisentwicklung. Der durchschnittliche Dieselkraftstoffpreis liegt unter dem Vorjahresniveau, aber auch hier ist die CO₂-Bepreisung relevant.

Die Energiebeschaffung bleibt weiterhin volatil und ist gegenüber exogenen Schocks anfällig, was die Wirtschaftsplanung samt deren Einhaltung in dem Punkt erschwert.

Der Personalaufwand ist planerisch mit einem Anstieg von 4,9 % im Jahr 2025 berücksichtigt. Anschließend wird von einer Tarifentwicklung von rund 2,3 % ausgegangen. Des Weiteren sollen trotz der deutschlandweiten Fahrerknappheit weitere geplante Personaleinstellungen, insbesondere im Fahrdienst, erfolgen.

Das gefühlte Ansteigen der Lebenshaltungskosten und die knappe Ressource Personal kann zu weiterhin hohen Tarifabschlüssen führen, was sich im Personalaufwand entsprechend widerspiegelt.

Insgesamt erhöht sich der Finanzierungsbedarf über die angestiegenen Ergebnisausgleiche für die Erstellung der ÖPNV-Leistung auf die gesamte Verkehrsbranche bezogen. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Einnahmeentwicklung der Dynamik der Aufwandsentwicklung nicht folgen kann. Für die Entwicklung der Einnahmen sind politische Einflüsse signifikant, die den Kostendeckungsgrad negativ beeinflussen. Nach den bisher geltenden Finanzierungsstrukturen wirkt dieser steigende Bedarf insbesondere auf die kommunale Ebene, im Falle der BSVG über die BSBG.

Der erfolgreich im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundes entwickelte, seit 2015 eingeführte und seither im Linienbetrieb verkehrende Elektrobus mit induktiver Energieübertragung wird derzeit am Markt nicht mehr produziert und somit auch technisch nicht weiterentwickelt. Dennoch steht die BSVG mit dem Systemhersteller des Ladesystems im engen Austausch, der aktuell ein neues induktives Produkt für schwere Nutzfahrzeuge umsetzt.

In der Gesellschaft liegen durch den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) sowie dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Braunschweig Beteiligungen GmbH keine bestandsgefährdenden Risiken vor.

4.3 Chancen

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

Seit Anfang 2024 sind die 4 neuen Elektrobusse im Regelbetrieb und liefern wertvolle Daten zum Energiebezug und Fahrleistung. Insgesamt sollen bis Mitte 2025 50 E-Busse beschafft werden. Die BSVG setzt dabei auf einen Mix aus Depot- und Gelegenheitsladern, um die Vorteile beider Systeme in unserem Netz zu nutzen. Chancen sind vor allem in der geringeren lokalen Emission zu sehen sowie der Einsatz energieeffizienterer Fahrzeuge, die für den Fahrgast komfortabler sind und ein modernes Erscheinungsbild der BSVG geben.

Das Elektrobus-Projekt selbst wurde im Branchenvergleich sehr früh umgesetzt und der erste induktiv geladene Elektrogelenkbus nahm im Jahr 2015 den Echtbetrieb im Liniendienst auf.

Die BSVG wurde im Jahr 2015 gemäß VO (EG) 1370/2007 mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen durch die Stadt Braunschweig sowie dem Regionalverband als Gruppe von Behörden direkt beauftragt. Dies festigt die Rolle der Gesellschaft als Dienstleister für die Stadt Braunschweig, sichert den Fortbestand des Unternehmens und eröffnet Chancen für eine erfolgreiche Entwicklung des ÖPNV in Braunschweig, die aufgrund der über den ÖDA bestehenden Sicherheit auch eine Absicherung der langfristigen Investitionen bietet.

Die laufenden Untersuchungen und die maßgebende Beteiligung der BSVG am Stadtbahnausbauprojekt ermöglichen gute Entwicklungschancen des Stadtbahnsystems in Braunschweig und führen damit auch zu mehr Elektromobilität im Stadtgebiet und einer spürbaren Verbesserung der Anbindung einer Vielzahl von Bürgern. Zeitgleich werden fahrzeugseitige Emissionen im städtischen Gebiet vermieden.

Seit 2021 bezieht die BSVG zu 100 % Strom aus regenerativen Quellen. Dieses führt im Zusammenspiel mit den vielfältigen umweltpolitischen Aktivitäten der Stadt zu Verbesserungen im Umweltschutz und damit zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen.

Die Planung und Realisierung von großen Photovoltaikanlagen auf den Dächern am Busbetriebshof werden ökologisch, marketingseitig und ökonomisch positive Wirkungen entfalten. Hierbei soll der Eigenversorgungsgrad des Energiebedarfs für die Elektrobusse durch die Photovoltaikanlagen möglichst maximiert werden, um damit auch einen ökonomischen Betrieb zu gewährleisten.

Die Gesellschaft hat umfangreiche Planungen für die nächsten Jahre initiiert und eingeleitet. So werden Vertriebsmöglichkeiten erweitert, der Stadtbahnbetrieb ausgebaut und auch der Busbetrieb soll bevorrechtigt und damit beschleunigt werden.

Der Fahrausweisvertrieb ist durch eine Ausweitung des Vorverkaufs über Vorverkaufsstellen mit einem gesonderten Tarif sowie einem Handy-Ticket für den Stadtverkehr sowie fahrzeuggebundenen Ticketautomaten gestärkt. Online-Bezahlfunktionen werden in Abstimmung mit dem Verbund weiter ausgebaut und der digitale Vertrieb gestärkt. Das reformierte Schülermonatsticket und verbundweit neu eingeführte Ticketangebote führen zu positiven Entwicklungen des ÖPNV in Braunschweig. Auch das Deutschlandticket hat sich positiv auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt und für eine Vereinfachung des Tarifsystems gesorgt. Noch nicht gänzlich abschließend geklärt ist die Einnahmeaufteilung und die sachgerechte Verteilung der bereitgestellten Bundes- und Landesmittel.

Das Unternehmen arbeitet in Fachkreisen und mit Partnern unternehmensübergreifend an Zukunftsthemen wie digitale Kommunikation (Ereignismanagementsystem), alternativen On-Demand-Verkehren, weiteren App-basierten Dienstleistungen und Personalbeschaffung.

5. Erklärung zur Unternehmensführung

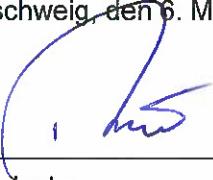
Das Unternehmen hat eine Zielregelung zu einer Frauenquote von 0 % für die erste und 11 % für die zweite Führungsebene der Gesellschaft getroffen. Für den Aufsichtsrat wurde durch die Stadt Braunschweig im Jahr 2015 ein Zielwert von 30 % festgelegt.

Aufgrund der personell vorhandenen Ressourcen in der Gesellschaft wurde der bestehende Zielwert der Frauenquote für das Unternehmen stand 31. Dezember 2024 für die erste Führungsebene mit 0 % erfüllt. Für die zweite Führungsebene beträgt der Frauenanteil auf Grund personeller Verfügbarkeiten ebenfalls 0 %.

Für den Aufsichtsrat wurde der Zielwert mit der Neubesetzung des Gremiums mit 25 % nur nahezu erfüllt. Die Besetzung des mitbestimmten Aufsichtsrates liegt nicht im Verantwortungsbereich der Geschäftsführung.

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig, den 6. März 2025



Jörg Reincke
Geschäftsführer