

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

25.11.2019

Beratungsfolge

Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

28.11.2019

Status

Ö

Beschluss:

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

1. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2020 in der vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 21. November 2019 gebilligten Fassung zu beschließen.
2. Im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanungen 2021 und 2022 wird für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2020 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen erteilt:
 - Buslieferung 2021/2022 inkl. alternativ angetriebene Busse
 - Sanierung Gleichrichterunterwerke
 - Gifhorner Straße Überfahrt Schmalbachstraße und Erhöhung Bahnsteig
 - Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis Weiche Wendeschleife Carl-Miele-Straße
 - Sanierung Gleisanlagen Donaustraße/Kruckweg/Turmstraße
 - Sanierung Gleisbögen Sachsendamm/Erfurtplatz.“

Sachverhalt:

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

Gemäß § 12 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages der BSVG entscheidet die Gesellschafterversammlung der BSVG über die Feststellung des Wirtschaftsplans. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der SBBG unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der BSVG der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG.

Um eine Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG herbeizuführen, ist ein Anweisungsbeschluss erforderlich. Gemäß § 6 Ziffer 1

Buchstabe a) der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der aktuellen Fassung entscheidet hierüber der Finanz- und Personalausschuss.

Der Aufsichtsrat der BSVG hat den Wirtschaftsplan 2020 in der in der Anlage vorgelegten Fassung in seiner Sitzung am 21. November 2019 beraten und der Gesellschafterversammlung die Beschlussfassung empfohlen. Die mittelfristige Unternehmensvorschau wurde zur Kenntnis genommen.

Der Wirtschaftsplan 2020 der BSVG weist einen Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 24.884 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen. Gegenüber dem Planwert 2020 der bisherigen mittelfristigen Unternehmensvorschau erhöht sich der Jahresfehlbetrag um 238 T€.

Nach der aktuellen Prognose für das Jahr 2019 wird die BSVG den geplanten Fehlbetrag in Höhe von 23.998 T€ um 1.145 T€ überschreiten. Die Überschreitung ist durch die erforderliche Neuordnung der Subunternehmerleistung mit der Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) bedingt, die auch wesentlichen Einfluss auf die zukünftigen Ergebnisse der BSVG hat.

Daneben sind der Erfolgsplan 2020 und auch die mittelfristige Unternehmensvorschau signifikant durch die Ausweitung der Betriebsleistung und die verstärkte Investitionstätigkeit der Gesellschaft geprägt. Hier wirken insbesondere erhöhte Personalaufwendungen als Folge des steigenden Personalbedarfs aus Mehrleistungen sowie die damit verbundenen Energiemengen- und Preismehrungen. Die Ausweitung der Betriebsleistung ist Folge geplanter Qualitätssteigerungen im städtischen ÖPNV sowie der Umsetzung des Ohnefalls zum Stadtbahnausbauprojekt. Ab dem Jahr 2020 wurde zudem die aktuelle Prognose aus einem veränderten Einnahme-Aufteilungsverfahren im Verkehrsverbund berücksichtigt. Das Ergebnis ist weiterhin beeinflusst durch die hohe Nachfrage beim kostengünstigen Schülerticket der Stadt Braunschweig sowie durch die geplante veränderte Finanzierung des BS-Mobiltickets.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2018	Plan 2019	Prognose 2019*)	Plan 2020
1	Umsatzerlöse	41.786	42.566	42.895	44.400
1a	% zum Vorjahr/Plan		+1,9%	+2,7% / +0,8%	+3,5%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	610	1.068	1.066	1.036
3	sonstige betriebliche Erträge	669	994	790	715
4	Materialaufwand	-17.018	-18.097	-18.820	-17.585
5	Personalaufwand	-32.547	-33.865	-33.935	-36.736
6	Abschreibungen	-9.185	-10.017	-9.232	-9.731
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.979	-3.361	-4.616	-3.621
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-18.664	-20.712	-21.852	-21.522
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.992	-3.179	-3.180	-3.254
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-21.656	-23.890	-25.032	-24.775
12	sonstige Steuern	-91	-108	-112	-108
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-21.747	-23.998	-25.143	-24.884

*) Prognosedaten Stand 01.11.2019

Gegenüber den Vorjahren ist eine Steigerung der Umsatzerlöse geplant. Im Vergleich zu der Prognose für das Jahr 2019 ergibt sich eine Erhöhung um 1.505 T€. Dies entspricht einer Steigerung um 3,5 %.

Einem Rückgang aus den allgemeinen Erlösen aus der Fahrgastbeförderung (397 T€) steht im Wesentlichen eine Steigerung der sonstigen Umsatzerlöse (1.839 T€) gegenüber. Dies ist u. a. auf die geplante Veränderung der Finanzierung des BS-Mobiltickets zurückzuführen. Nach Abstimmung mit der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB) wird die Stadt Braunschweig ab 1. Juli 2020 eine Unterstützungszahlung zum Ausgleich der hohen Rabattierung gegenüber einer regulären Monatskarte leisten. Gegenläufig hat die BSVG auf die Einnahmen aus dem BS-Mobilticket zukünftig einen sogenannten Fremdnutzer ausgleich zu zahlen, da die Gültigkeit des BS-Mobiltickets auf alle im Stadtgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen auszuweiten ist. Im Jahr 2020 ergibt sich hieraus insgesamt eine Verbesserung der Umsatzerlöse um rd. 765 T€. Die weiteren Gründe für die Erhöhung der Umsatzerlöse liegen in der Finanzierung des preislich durch den Rat der Stadt Braunschweig neu gestalteten Schülertickets sowie der Ausweitung von Arbeitspaketen für den Verkehrsverbund, die im Aufwand eine Gegenposition entfalten.

Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung liegen mit 2.351 T€ geringfügig unter der Prognose für das Jahr 2019.

Die bisher vertragsbasierte Ausgleichsleistung des Landes nach § 45a Personenbeförderungsgesetz zur Finanzierung der Fehlbeträge durch Ausgabe von preisrabattierten Wochen-, Monats- oder Jahreskarten im Linienverkehr an Schüler, Studenten und Auszubildende (Schülerverkehre) wurde in den § 7a und 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes aus beihilferechtlichen Erwägungen heraus neu geregelt. In diesem Zuge erfolgte auch eine Verlagerung der Aufgabe und ihrer Finanzierung von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) auf die Ebene des Regionalverbandes Großraum Braunschweig (RVB). Eine finale Abstimmung zwischen dem RVB und den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf eine gerechte, verwerfungsfreie und rechtskonforme Lösung konnte jedoch noch nicht herbeigeführt werden, sodass zunächst die bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.877 T€ in der Planung fortgeschrieben wurden.

Aus der Werbeflächenvermietung, welche auch die Außenwerbung auf Fahrzeugen beinhaltet, und der Videowerbung werden Erlöse in Höhe von 957 T€ erwartet.

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

Der Materialaufwand 2020 wird sich auf insgesamt 17.585 T€ belaufen und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (8.997 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (8.588 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselpreise). Hier sind im Finanzplanungszeitraum neben Erhöhungen der Strom- und Dieselpreise aufgrund der steigenden Marktpreisentwicklungen auch die Aufwandssteigerungen durch die Ausweitung von ÖPNV-Leistungen aus dem Ohnefall und zu den Tagesrandzeiten berücksichtigt. Unter den bezogenen Leistungen werden Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (4.033T€) sowie Anmietverkehre (4.555 T€) veranschlagt. Die Anmietverkehre reduzieren sich gegenüber der Prognose für das Jahr 2019 um 1.475 T€. Dies ist auf die geplante Neuordnung der Subunternehmerleistung zurückzuführen. Im Gegenzug wird sich der Personalaufwand der BSVG erhöhen (s.u.).

Der Personalaufwand weist gegenüber der Prognose für das Jahr 2019 eine Steigerung in Höhe von 2.801 T€ aus und liegt insgesamt bei 36.736 T€. Neben einem erhöhten Personalbedarf, der aus den Mehrverkehren aus dem Ohnefall sowie in Schwach- und

Nebenverkehrszeiten führt, sind auch Tarifsteigerungen berücksichtigt. Teilweise werden kostenrelevante Einstellungen z. B. für das Stadtbahnausbauprojekt, das verbundweite Echtzeitprojekt oder den neuen eigenen telefonischen Kundendienst gegenfinanziert und sind in der Ergebniswirkung neutralisiert. Daneben ist aufgrund der geplanten Neuordnung der Subunternehmerleistung ein Übergang von rd. 35 Mitarbeitern der KVM zur BSVG vorgesehen. Die Mitarbeiterzahl wird sich entsprechend auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber der Vorschau 2019 (629 Mitarbeiter) um 39 auf 668 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) erhöhen.

Im Jahr 2020 werden Abschreibungen in Höhe von 9.731 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 8.248 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 1.483 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Erstinvestitionen des Jahres 2020 entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum bis zum Jahr 2023 kontinuierlich auf 11.195 T€, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 4.504 T€ ansteigen wird. Auf Basis der bereits in den Vorjahren realisierten Investitionsmaßnahmen führen insbesondere die im Finanzplan vorgesehenen Investitionen für die Bus- und Trambeschaffungen, die geplante Sanierung des Betriebshofs Lindenberg und die Gleissanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs. Aus dem Stadtbahnausbauprojekt sind noch keine Abschreibungen zu erwarten, da die Inbetriebnahme-Zeitpunkte außerhalb des Planungszeitraumes liegen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere das an die Stadt Braunschweig zu zahlende Wegenutzungsentgelt und Zahlungen für Dienstleistungen der SBBG im Rahmen der Finanzbuchhaltung veranschlagt.

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

Der Finanzplan 2020 weist unter Einrechnung einer Steigerung des Baupreisindex von 1 % einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 42.343 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hiervon entfällt ein Betrag von 6.428 T€ auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts. Aufgrund der erst in späteren Jahren vorgesehenen Inbetriebnahme ergibt sich hieraus noch keine Ergebniswirkung bei den Abschreibungen.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse in Höhe von 15.822 T€ wird sich ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 26.521 T€ ergeben. Als Investitionsschwerpunkte 2020 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

- | | |
|--|----------|
| • Sanierung und Erweiterung Betriebshof Lindenberg | 7.200 T€ |
| • Omnibusbeschaffungen (Standard- und Gelenkbusse) | 4.918 T€ |
| • Stadtbahnbeschaffungen (Tramino II) | 2.833 T€ |
| • Gleisbauprojekt Georg-Eckert-Straße | 2.165 T€ |
| • Dynamische Fahrgastinformation (DFI) | 2.197 T€ |
| • Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke | 2.080 T€ |

Handlungsermächtigung für Maßnahmen der Planjahre 2021 und 2022

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.

Dies gilt insbesondere im Bereich von geförderten Gleissanierungen sowie der Busbeschaffungen. Bei den Gleissanierungen ist die Entwicklung zu verzeichnen, dass im Rahmen der europaweiten Ausschreibungen immer weniger Angebote abgegeben werden. Dies führt in der Folge zu sehr engen Produktionsslots bei steigenden Preisen. Die BSVG läuft zudem Gefahr, dass bei einer nicht rechtzeitigen Bestellung die für die jeweilige

Maßnahme benötigten Ressourcen, Leistungen oder Materialien gar nicht angeboten werden. Die zusätzlichen Bearbeitungszeiten des Fördermittelgebers führen teilweise unvermeidbar zusätzlich zu terminlichen Konflikten, die bei einem Vorziehen der Ausschreibung eliminiert werden können. Auch Busse können bei einer frühzeitigen Bestellung wirtschaftlicher und gesicherter beschafft werden. Die Beschaffungszeiten haben sich bei den Herstellern signifikant verlängert.

Um für entsprechende Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung erst in der Finanzplanung 2021 und 2022 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2020 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Demzufolge wird im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanungen 2021 und 2022 für folgende Projekte um die Erteilung einer entsprechenden Ermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen bereits im Wirtschaftsjahr 2020 gebeten:

- Buslieferung 2021/2022 inkl. alternativ angetriebene Busse
- Sanierung Gleichrichterunterwerke
- Gifhorner Straße Überfahrt Schmalbachstraße und Erhöhung Bahnsteig
- Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis Weiche Wendeschleife Carl-Miele-Straße
- Sanierung Gleisanlagen Donaustraße/Kruckweg/Turmstraße
- Sanierung Gleisbögen Sachsendamm/Erfurtplatz.

Da diese Vorgriffe auf die Wirtschaftsjahre 2021 und 2022 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanungen 2021 und 2022 der BSVG bedeuten, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin SBBG ein Anweisungsbeschluss des Finanz- und Personalausschusses zur Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG erforderlich.

Während im Jahr 2017 noch bei gleichgelagerten Fällen jeweils Einzelbeschlussfassungen zum jeweiligen Investitionsvorhaben herbeigeführt wurden, haben sich in Anbetracht der geschilderten Entwicklung und der Vermeidung von Einzelentscheidungen die im Rahmen der Wirtschaftsplanungen 2018 und 2019 frühzeitig beschlossenen Vorgriffsmöglichkeiten bewährt. Entsprechend soll das Verfahren auch weiterhin Anwendung finden.

Der Wirtschaftsplan 2020 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

BSVG - Wirtschaftsplan 2020

Wirtschaftsplan 2020

Braunschweiger Verkehrs-GmbH



DIE NEUE BSVG.

40.369.426 Fahrgäste, 1.652 Haltepunkte,
668 Mitarbeiter, 1 Ziel: Mehr Qualität für
mehr Menschen.

www.bsvg.net

Partner im
Verkehrsverbund
Region Braunschweig

BSVG 

**Mittelfristige Unternehmensvorschau
2021 bis 2023**

Inhaltsübersicht

<u>I. Erfolgsvorschau</u>	Seite
1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl	3
2. Ergebnisdarstellung	5
3. Erfolgsplan 2020 bis 2023 und Vorschau 2019	6
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen	6
<u>II. Finanzvorschau</u>	
1. Investitionsvorhaben	13
2. Finanzierung	15
<u>III. Bilanzplan</u>	16

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH entwickelt sich in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig und mit Einbindung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nach der erfolgten Konsolidierungsphase zunehmend zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrsunternehmen. In diesem Zusammenhang steigt gestützt auf Beschlüsse des Rates der Stadt Braunschweig die Betriebsleistung auch in diesem Planungszeitraum an. Parallel befinden sich große Investitionsmaßnahmen in der Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung) bzw. in der planerischen Vorbereitung (Stadtbahnausbau). Abweichend von einer kostenoptimierten/-minimierten Leistungserstellung am Beginn der 2000-er Jahre soll nunmehr der ÖPNV in Braunschweig und damit die Nutzung des ÖPNV für alle Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger sowie den Besuchern der Stadt deutlich verbessert werden.

Dazu werden vielfältige zukunftsweisende Projekte initiiert, um den Zugang zum ÖPNV-System zu vereinfachen und die Verfügbarkeit und die Qualität des ÖPNV zu verbessern. Im Ergebnis erhofft man sich einen Zuwachs an Fahrgästen im ÖPNV und eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in Braunschweig.

Parallel arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband an ÖV-freundlichen Rahmenbedingungen, die flankierend erforderlich sind, um den Modal Split nachhaltig zu steigern.

Übergeordnet soll auch mittels Maßnahmen im ÖPNV die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig insgesamt verbessert werden.

Das für die ÖPNV-Entwicklung der Stadt Braunschweig zurzeit bedeutendste Einzelprojekt ist das Stadtbahnausbauprojekt. Die Stadtverwaltung arbeitet auf Basis eines Ratsbeschlusses aus dem Frühjahr 2017 gemeinsam mit der BSVG intensiv an der planerischen Ausgestaltung von 5 Stadtbahnkorridoren. Seit 2017 und fortführend auch im Jahr 2019 wurden dazu die Bürgerinnen und Bürger stark an den Planungen beteiligt. 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. Der im Projekt entwickelte Ohne-Fall wird in 2019 in Gänze zur verkehrlichen Verbesserung im Planungszeitraum umgesetzt. Wesentlich ist u. a. die Einführung des Stadttaktes Braunschweig mit ergänzenden Tramlinien und Veränderungen im Busnetz.

Als zukunftsweisende betriebliche Investition werden auch das verbundweite Projekt zur Einführung der Echtzeitinformationen, die umfangreiche Fortführung der Sanierung des Busbetriebshofes Lindenberg, der Einführung von Fahrgastzählgeräten und die vollständige Bereitstellung von Niederflrigkeit im Stadtbahnbereich das Gesicht der BSVG positiv verändern und das Unternehmen modernisieren. Die Gleisanlagen werden im Planungszeitraum, z. B. in Gliesmarode, dem neuen Mobilitätsverhalten angepasst und in eine moderne Übergangsstation überführt, die mit den SPNV-Anlagenplanungen des Regionalverbandes am Bahnhof und den städtischen Konzeptionen zur Busverknüpfung samt einem Radwegenetz verknüpft werden. Weiterhin nehmen die im regelmäßigen Turnus notwendigen Gleissanierungen einen wesentlichen Raum innerhalb der Investitionstätigkeit der Gesellschaft ein.

Ein weiteres, die Leistungserbringungsstruktur veränderndes Element ist eine organisatorische Neuordnung der Subunternehmerleistung. Diese ist mit dem aktuellen Sachstand im Plan eingeflossen und reduziert die Anmietkosten bei ansteigendem Personalaufwand in der Gesellschaft.

Das erweiterte Fahrplanangebot, die Anmietungsanpassung und die gestiegene Investitionstätigkeit wirken aufwandsteigernd in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Personalkosten steigen durch die zusätzlich benötigten Mitarbeiter im Fahrdienst und für die Projektumsetzung an.

Weiter zeigt sich am Beschaffungsmarkt allgemein eine Verknappung der Lieferressourcen und damit einhergehend ein genereller Preisanstieg bei den „Normteilen“ wie Gleismaterial als auch bei den innovativen EDV-basierten Systemlösungen.

Positiv auf die erwarteten Jahresergebnisse wirken veränderte Finanzierungsströme beim BS-Mobilticket und die hohe Nachfrage beim kostengünstigen Schülerticket der Stadt Braunschweig. Im Jahr 2020 beabsichtigt der VRB ein verbundweites kostengünstiges Schülerticket anzubieten. Die Effekte sind nach aktuellem Kenntnisstand Planbestandteil.

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

Das prognostizierte Jahresergebnis 2019 liegt nach derzeitigem Stand über dem Niveau des Wirtschaftsplanwertes für 2019. Diese Überschreitung ist auf die Einrechnung eines zu erwartenden Sondereffektes aus Verhandlungen zur Übernahme von KVM-Fahrern begründet.

Aufgrund des erarbeiteten Projektfortschrittes und der damit einhergehend getroffenen städtischen Beschlusslagen zum Projekt Stadtbahnausbau sind im Wirtschaftsplan sowie der Mittelfristplanung umfangreiche Planungs- und in 2022 bereits erste Bauleistungen in Volkmarode und Rautheim berücksichtigt. Dieser Wirtschaftsplan enthält bereits in der Vorschau die im Ratsbeschluss beschlossenen Umsetzungen der verkehrlichen Maßnahmen des „Ohne-Fall“.

Ergänzend dazu wurden Leistungserweiterungen im Angebot gemäß Wünschen der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes teils auch in Neben- und Schwachverkehrszeiten umgesetzt. Hierzu wird das Unternehmen die Nachfrage auch mit zukünftig verfügbaren Fahrgastzählgeräten evaluieren und nach Bewertung der Ergebnisse Vorschläge zum daraus abgeleiteten weiteren Vorgehen vorlegen.

Wesentlich für die Planergebnisse ist auch das neue, unter der Führung des Regionalverbandes und der Verbundgesellschaft verbundweit einzuführende Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV), das ab 2020 seine Wirkung auf das Unternehmen entfalten wird. Diese sind auf Basis der in 2019 vorgelegten dezidierten Prognoseberechnungen der Verbundgesellschaft in die Planung eingearbeitet.

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

Die BSVG verfügt nach der Phase der Restrukturierung und stringenter kostenoptimierter Leistungserstellung im Vergleich zu anderen kombinierten Stadtbahn-Busunternehmen über einen außergewöhnlich geringen Bestand an Mitarbeitern, die nicht im Fahrdienst beschäftigt sind. Dies führt zu Deckungsbeiträgen von rund 66 %, die ohne die vergleichbar in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten im Tarif erreicht werden. Diese strukturell begründete Unterdeckung eines ohne Verkehrsvertrag agierenden städtischen Verkehrsunternehmens führt rechnerisch bei Unterstellung der identischen Inflationshöhen zu einem strukturell stärker ansteigenden Bedarf aus Erträgen aus Ergebnisabführung in der Zukunft.

Die aufwandsseitig wirkenden Abschlüsse im Entgelttarif sowie die recht deutlichen Energiepreisanstiege am Markt wirken auf das Ergebnis der Gesellschaft.

Die Planansätze sind mit dem Kenntnisstand September 2019 getroffen und unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden.

Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach Mitarbeiteranzahl

	2019 Vorschau	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan	2023 Plan
Busfahrer/innen **	271	306	306	306	306
Straßenbahnfahrer/innen *	143	144	144	144	144
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	414	450	450	450	450
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst ***	246	248	250	249	248
BSVG - Gesamt	660	698	700	699	698

* Die Fahreranzahl Bus und Strab resultiert aus gegenfinanziertem Leistungsanstieg aus Direktbussen sowie aus vermehrter Leistung durch den Stadttakt bzw. den Ohne-Fall zum Stadtbahnausbaukonzept .

** Ab 2020 ist planerisch eine Verschiebung von einer Mitarbeitergruppe KVM in die BSVG unterstellt.

** Von denen im Umfang von rund 6 Personalen Fahr- und SIFA-Dienste geleistet werden, inkl. neuer Azubis in 2020. Für 2019 ist die übergangsweise Einstellung einer Projektsteuerin für das Projekt Stadt.Bahn.Plus berücksichtigt.

Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITÄQUIVALENT

	2019 Vorschau	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan	2023 Plan
Busfahrer/innen *	263	298	298	298	298
Straßenbahnfahrer/innen *	139	140	140	140	140
= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene	402	438	438	438	438
Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst **	227	230	232	231	230
BSVG - Gesamt	629	668	670	669	668

2. Ergebnisdarstellung

Die BSVG erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse:

	2019 Vorschau	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan	2023 Plan
Verlustübernahme	-25.143	-24.884	-24.543	-24.936	-25.224

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

3. Erfolgsplan 2020 bis 2023 und Vorschau 2019

	2019 T€	2020 T€	2021 T€	2022 T€	2023 T€
	Vorschau	Plan	Plan	Plan	Plan
1. Umsatzerlöse	-42.895	-44.400	-45.834	-46.801	-47.786
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-1.066	-1.036	-1.030	-1.080	-1.080
3. Sonstige betriebliche Erträge	-790	-715	-652	-652	-652
	-44.751	-46.151	-47.516	-48.533	-49.518
4. Materialaufwand					
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.765	8.997	8.991	9.153	9.328
b) Bezogene Leistungen	10.055	8.588	8.392	8.529	8.519
davon Anmietung	6.030	4.555	4.587	4.619	4.651
5. Personalaufwand	33.935	36.736	37.592	38.222	38.676
a) davon Löhne und Gehälter	26.775	28.985	29.660	30.157	30.516
b) davon Soz. Abgaben/Altersversorgung	7.160	7.751	7.932	8.065	8.161
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen davon geplante Neuinvestitionen	9.232	9.731	10.162	10.567	11.195
	-	1.483	2.732	3.669	4.504
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	4.616	3.621	3.266	3.157	3.128
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-5	-6	-6	-7	-7
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.185	3.260	3.555	3.739	3.795
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	25.032	24.775	24.435	24.828	25.117
10. Sonstige Steuern	112	108	108	108	108
12. Erträge aus Verlustübernahme	-25.143	-24.884	-24.543	-24.936	-25.224

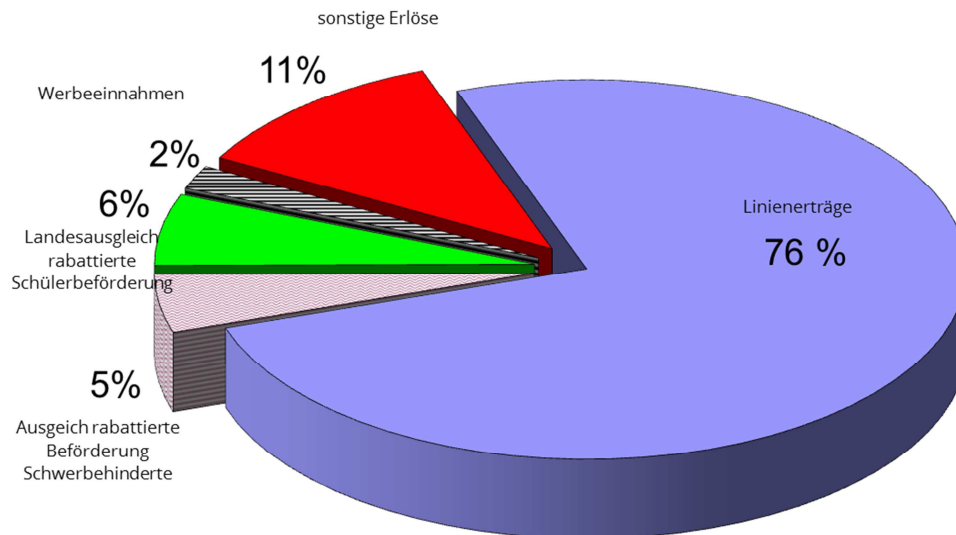
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

Umsatzerlöse

Zu 1. Umsatzerlöse

	2019 T€	2020 T€	2021 T€	2022 T€	2023 T€
	Vorschau	Plan	Plan	Plan	Plan
1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung	35.036	34.639	35.449	36.279	37.129
1.2 Ausgleichszahlung für Schwerbehinderten- beförderung § 148 SGB IX 9. Buch	2.409	2.349	2.351	2.293	2.315
1.3 Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Lei- stungen im Straßenpersonenverkehr § 7a NNVG	2.877	2.877	2.877	2.877	2.877
1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung	920	938	957	976	996
1.5 Sonstige Umsatzerlöse	3.509	5.348	5.882	6.108	6.201
	44.751	46.151	47.516	48.533	49.518

mittlere Erlösstruktur bis 2023



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 BSVG wird im Planungszeitraum mit den Partnern im Verkehrsverbund Maßnahmen bewerten, um zukünftig eine verbesserte Tarifergiebigkeit generieren zu können und gleichzeitig den Kunden weiterhin im Fokus des Handelns zu behalten. Dazu wird der Kundendialog über Beschwerdemanagement, Direktmarketing, Befragungen etc. konsequent weiter ausgebaut.

Im Verkehrsverbund wird die BSVG in den unterschiedlichen Arbeitsgruppen deutlich machen, dass eine Kernaufgabe in der Erstellung einer nutzerfreundlichen und gleichzeitig verursachungskonformen Tarifsystemreform besteht. Dieses ist elementar, um moderne Tarifprodukte für die Kunden zu erschließen und gleichzeitig eine auskömmliche Finanzierung für die Unternehmen zu erreichen. Das Primärziel dabei bleibt, den Dauerkunden wie auch den Gelegenheitskunden ein qualitativ sehr hochwertiges, transparentes, modernes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Bestandskunden dauerhaft weiter gebunden und möglichst viele Neukunden gewonnen werden. Gerade bei dem Punkt der Neukundenakquise bietet das Stadtbahnerweiterungsprojekt eine große Herausforderung. Im Wirtschaftsplan sind mit der weiteren Gestaltung einer attraktiven und zukunftsgerichteten Infrastruktur, der Modernisierung des Fahrzeugparks Tram und Bus und der Weiterentwicklung der Digitalisierung wichtige Ansätze für die zukünftige erfolgreiche Unternehmensentwicklung eingebracht.

Die Haupterlöse und damit gute Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen sehr gut ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt. Die Leistungsanstiege in der Schwachlastzeit werden beobachtet, nach einem geeigneten Betriebszeitraum über Fahrgastzählgeräte und Kundenbefragungen evaluiert und daraus möglicherweise Änderungen in den Betriebsszenarien entwickelt und zur Diskussion gegeben.

Parallel finden sich im Planungszeitraum auch durch den Regionalverband finanzierte Leistungssteigerungen bei den Regiobuslinien, deren Ansätze ebenso auf Erlöskraft bzw. Aufwandsdeckung überprüft werden. Hier gilt es, die übergeordneten verkehrspolitischen Motivationen auch finanzierbar bei den Unternehmen darzustellen.

Kenntnisse bezüglich geeigneter Fahrтарifanpassungen und Entwicklungen zum Ticketsortiment bringt die BSVG in die entsprechenden Gremien des VRB ein. Hier ist auch verstärkt externe Expertise erforderlich. Zudem unterstützt die BSVG den VRB und damit die regional übergeordnete verkehrliche Weiterentwicklung auch zukünftig mit ihrem hohen Know-how bei Zukunftsthemen im VRB wie Abzentrale, 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. Die Kundenbindung durch ein strukturiertes Beschwerdemanagement hat die Gesellschaft in 2019 weiter verfeinert geplant, dieses Angebot für Dritte weiter ausbauen. Im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung sind auch hier die steigenden Kosten für z. B. Fachpersonal und Serverkosten weiterzugeben.

Politisch initiierte Veränderungen bei der Fahrpreisstruktur von Schüler- und Ausbildungsverkehren sind entsprechend der aktuellen Kenntnislage berücksichtigt. Die derzeit getroffene politische Beschlusslage zum kostengünstigen Schülerticket wird für eine verbundweite Umsetzung voraussichtlich anzupassen sein. Die Effekte aus der aktuellen Lösung für Braunschweig sind nach vorsichtiger Bewertung der möglicherweise eintretenden Effekte auf dem derzeitigen Erkenntnisstand im Plan eingearbeitet. Für das Jahr 2019 und die Folgejahre wird nach derzeitiger Einschätzung die Zahl der beförderten Kunden weiter ansteigen.

Änderungen sind auch in dem BS-Mobil Ticket geplant. Hier ist zum einen die Verbundharmonisierung der Abrechnung und parallel der Anstieg der seit 2015 unveränderten Preise angedacht. Zudem ist eine zusätzliche Wahloption für die Öffnung der Nutzung vor 8:30 Uhr angedacht. Die Stadt Braunschweig erbringt gegenüber der BSVG auf Basis der zukünftig gültigen Ticketpreise eine Unterstützungszahlung, um die hohe Rabattierung gegenüber der Monatskarte abzufedern. Betrieblich wird die BSVG die kapazitiven Effekte der sich ergebenden Mehrnutzung in der Spitzenzeit durch die Neuregelungen (Schüler und BS Mobil) beobachten.

Der Erneuerung sowie die Vermarktung des Onlineshops, die Erneuerung der Fahrplan-App und auch das Projekt Echtzeit werden die Information und Transparenz der Angebote weiter verbessern. Zudem wird das Leistungsangebot in guter Qualität umgesetzt, moderne Fahrzeuge und eine gute Infrastruktur prägen immer mehr das Bild im öffentlichen Raum.

Im Planungszeitraum 2019 ff wird von einer stetigen Einnahmeentwicklung von über 2,0 % ausgegangen.

Durch die vertraglichen Regularien innerhalb der geschlossenen Verträge zwischen dem Regionalverband und den SPNV-Unternehmen sowie der Umsetzungsbeschlüsse zur Entwicklung eines Verkehrsverbundes sind für die BSVG im Gegensatz zu früheren Meldungen Risiken auf die zukünftige Einnahmehöhe entstanden. In der aktuellen Wirtschaftsplanung sind diese neuen beratererstellten Prognosen des VRB ab 2020 ff eingeflossen. Eine ab 2020 beginnende Umsetzung soll gem. derzeitigem Abstimmungsstand mit Härtefallregelungen versehen werden.

Es ist festzustellen, dass sich zum ÖPNV ergänzende neue digitale Ridesharing-Angebote wie Moja oder door2door entwickeln, die teilweise die identischen Kundengruppen des ÖPNV berühren. Die BSVG prüft im Sinne einer übergreifenden Mobilitätskette für die Kunden und zur eigenen Einnahmesicherung sinnvolle Möglichkeiten einer Zusammenarbeit. Auch ökologisch stellen sich eher kritische Fragen zu diesen Angeboten.

Generell wird die BSVG das Subunternehmerverhältnis neu bewerten und aufstellen wollen. Die monetären Effekte für die Zukunft sind nach heutigem Erkenntnisstand in der Planung berücksichtigt. Evtl. sind aus dem Gesamtzusammenhang noch zusätzliche Zahlungen zu leisten.

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

Die im Jahre 2019 noch laufenden Zählungen lassen noch keine belastbare Prognose zu.

Die Ausgleichszahlung für die rabattierte Beförderung von Schülern § 7 NNVG

Die Landesregierung hat in der Vergangenheit das vertragsbasierte Ausgleichsverfahren zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG aus beihilferechtlichen Erwägungen reformiert. Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz wurden diese Ausgleichsmechanismen im NNVG § 7a (und 7b) verankert. Nachdem 2016 die Verantwortung für die gerechte, verwerfungsfreie und rechtskonforme Verteilung der Landesmittel an die Verkehrsunternehmen an den Regionalverband übertragen wurde, finden seit 2017 laufend Abstimmungstermine statt. Somit wird übergangsweise zunächst pauschal ausgeglichen und nach Vorliegen eines Verfahrens spitz abgerechnet. Die finanziellen Folgen sind daher noch nicht abschließend darstellbar und im Plan mangels Kenntnis nicht inkludiert.

Aktivierete 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

	2019 T€ Vorschau	2020 T€ Plan	2021 T€ Plan	2020 T€ Plan	2023 T€ Plan
a) <u>Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe</u>					
Materialkosten	2.855	2.849	2.661	2.692	2.726
Kosten für Energie und Wasser	535	543	554	565	581
Fahrstrom für Straßenbahnbetrieb	1.850	1.959	2.083	2.129	2.177
Treibstoffkosten	3.525	3.646	3.693	3.767	3.844
	8.765	8.997	8.991	9.153	9.328
b) <u>Bezogene Leistungen</u>					
Fremdleistungen	4.025	4.033	3.805	3.910	3.868
Anmietung von Fahrleistungen	6.030	4.555	4.587	4.619	4.651
	10.055	8.588	8.392	8.529	8.519
Materialaufwand - Gesamt	18.820	17.585	17.383	17.682	17.847

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, aus der heraus nach Wertung der Strompreisentwicklung direkt an der Leipziger Strombörse der Einkauf über Chargen beim Lieferant erfolgt. Dieses reduziert die kursbedingten Rohstoffpreisschwankungen. Seit dem Jahresende 2018 bewegen sich der Strompreis sowie die zu beschaffenden Mengen ansteigend, was zu dem angepassten Vorschauwert 2019 führt. Der Gesamtenergiepreis wird auch durch die Neufestlegung der EEG-Umlagebestandteile bei den Energiesteuern belastet. Die gesetzlichen Auswirkungen einer bundespolitisch beschlossenen CO₂-Besteuerung sind mangels exakter Umsetzungskenntnis und Höhe offen. Ab 2021 soll die BSVG gem. politischer Beschlusslage nur noch Ökostrom nutzen, was zum derzeitigen Preisstand im Planwerk hinterlegt wurde.

Erneut waren in 2019 die Forward-Konditionen des Rohölmarktpreises ansteigend. Seit Jahren laufen Gespräche auf Bundesebene, die eine Stromsteuerbefreiung auch auf E-Bussysteme ermöglichen sollen, um eine Angleichung zur teilweisen Steuerbefreiung bei Schienenbahnen zu erreichen; eine Lösung ist nicht in Sicht.

Bestandteil des Materialaufwandes für die Aufwandsplanung ab 2019 sind die für den beschlossenen Mehrverkehr aus dem Ohne-Fall und zu den Tagesrandzeiten zusätzlichen Energie- und Wartungskosten. Zusätzliche Aufwendungen aus den Effekten eines kostengünstig angebotenen Schülerverkehrs sind auf Basis der Bewertung der möglichen Effekte aufgrund des aktuell geltenden Beschlusses eingearbeitet. Annahme ist die leistungsneutrale Erbringung.

Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung für die Instandhaltung sowie die Fahrzeuginnenreinigung Stadtbahn und Bus gezeigt. Die externen Leistungen zeigen sich am Markt preissteigend.

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. Die Gesamtstruktur wird seitens der BSVG überprüft. Der aktuelle Kenntnisstand der Subunternehmerleistung wurde kosten- und leistungsseitig im Planungszeitraum zum derzeitigen Kenntnisstand dargestellt. Generell führt die Entwicklung zu einer Verschiebung der Anmietkosten in Personalkosten bei einer leichten Verteuerung des Gesamtprozesses. Eventuelle Effekte mit Vergangenheitsbezug sind nicht im Planwerk enthalten.

Der zweite Subunternehmer der BSVG hat aufgrund von Personalknappheit seine Leitungen abgekündigt. Die BSVG wird diese Leistung am Markt spiegeln, dieses an den internen Kosten messen und daraus eine sachgerechte Entscheidung für die Zukunft treffen.

Personalaufwand

Der Personalaufwand verhält sich im Planungszeitraum ansteigend und berücksichtigt bereits die städtisch beschlossenen Mehrverkehre aus dem Ohne-Fall sowie in Schwach- und Nebenverkehrszeiten. Bereits bekannte baustellenbedingte Ersatz- und Umleitungsverkehre sind eingeflossen.

Teile der fahrdienstfremden Personale sind gegenfinanziert. So sind die Mitarbeiter im Bereich EFA und Echtzeit über Verbundarbeitspakete finanziert, der Aufwand für die Projektsteuerung im Projekt Stadtbahnerweiterung wird aktiviert und die eingestellten Mitarbeiter des neuen eigenen telefonischen Kundenservices kompensieren ehemalige Entgeltzahlungen an den Dienstleister.

Da Teile der Subunternehmerleistung der KVM aus der BSVG erbracht werden, verhalten sich die Personalaufwendungen ab 2020 steigend und gegenläufig die Anmietkosten um eine ähnliche Größenordnung sinkend.

Abschreibungen

Die Abschreibungen errechnen sich aus der Realisierung des geplanten mehrjährigen Investitionsprogramms sowie den Abschreibungen auf bereits durchgeführte Investitionen der Vorjahre. Berücksichtigt wurde bei den Projekten im Rahmen des Niedersächsischen Konjunkturprogrammes jeweils eine Förderquote nach dem GVFG. Im Planungszeitraum sind unbefristet ebenfalls Maßnahmen gem. dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen offensichtlich fortgesetzt wird.

Der Wegfall der zweckgebunden ausgegebenen Mittelzuweisungen des Bundes an die Länder kann auch aufgrund der politischen Relevanz der Fragestellung durch die BSVG nicht sicher vorhergesagt werden. Im Plan wird auch nach Diskussionen mit der LNVG zunächst keine Änderung des derzeitigen Förderverhaltens unterstellt.

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung, der BSVG und dem Regionalverband projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt sind als Investitionsvolumen mit vorgeschalteter Planungsphase im Wirtschaftsplan dargestellt. Sie haben aber derzeit noch nahezu keine Ergebnisrelevanz, da die Inbetriebnahme-Zeitpunkte außerhalb des Planungszeitraumes liegen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Dienstleistungen der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG)

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

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

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

Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2019 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 25,1 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH ausgeglichen wird.

Die BSVG zeigt in der Planung nach jahrelanger maßnahmenbezogener Ergebnisverbesserung bzw. Ergebnishaltung die Effekte aus Leistungsanstiegen, allgemeinen Produktionskostensteigerungen, zusätzlichen Anforderungen Dritter und dem Effekt der Inflationierung von zu über 60 % gedeckten Aufwandspositionen. Das Unternehmen wird parallel alle Anstrengungen unternehmen, um weiterhin kostenoptimiert zu produzieren, gleichzeitig eine maximale Ertragskraft zu generieren und eine leistungsgerechte Finanzierung der erbrachten Aufgaben zu erreichen.

II. Finanzvorschau

Investitionsvorhaben

	T€ 2019 Vorschau	T€ 2020 Plan	T€ 2021 Plan	T€ 2022 Plan	T€ 2023 Plan
1 Werkstatt Strab Erweiterung Lackierhalle	130	105	58	58	508
2 Fahrausweisautomaten, mobil	1.400				
3 Monitore Fahrgastinfo			90	90	90
4 Modernisierung 07er - Fußboden	110	110	0	110	0
5 Schallabsorber Tramino	0	185	135	20	
6 TFT in Stadtbahn (inkl. IBIS der Fzg.)	162	325	162	162	
7 DFI in Stadtgebiet BSVG	1.098	2.197	1.098	1.098	0
8 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino II	4.100	2.833			
9 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I	3.525	500			
10 Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III (Lieferung 2025)				11.880	12.480
11 Gelenkornibusse	1.456	2.548	5.460	5.096	0
12 Standardornibusse	4.029	2.370	0	474	0
13 Umsetzung alternatives Buskonzept	60	40	100	0	11.250
14 Infrastruktur Ladung/Software für Elektrobus			200	200	200
15 Ersatzbeschaffung Fahrausweisdrucker Bus		0	560	520	
16 Echtzeit FOA TFT in Bus (inkl. IBIS der Fzg.)	249	498	249	249	0
17 Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke	638	2.080	1.020	945	265
18 Arbeitsfahrzeuge	198	160	150	0	25
19 Wendeschleifen + Umsteigeanlagen	220	100	920	140	680
20 Haltestellen Bahn (Schloß in 2022)	15	45	65	625	15
21 ePaper Displays an Haltestellen (Hardware)		100	100	100	
22 Aufschweißungen	82	202	120	120	120
23 Herzstücke-Austausch Bohlweg		583			
24 Herzstücke-Austausch Fr.-Wilh.-Platz					287
25 Stöckheim (Teileinigung, Verfahren Bestand)		1.200	500		
26 Stobenstraße inkl. JFK-Platz bis Lessingplatz	360	15	0	0	0
27 Helmst. Str. West - Johanniskirche Hauptgüterbahnhof	1.050	464	0	0	0
28 BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung	10.700	7.200	1.991	0	0
29 Donaustr. zwischen Münchenstrasse - Isarstrasse	420	118	0	0	0
30 Frankfurter Straße - Luisenstraße	298	87	0	0	0
31 Bereich Hst. Querumer Straße aus Projekt Berliner Str. 2021	1.270	175			
32 Bereich Mühlenfortstraße - Am Wendenwehr	1.425	353			
33 Georg-Eckert-Straße	35	2.165	149		
34 Eindeckung Gleisdreieck Georg-Eckert-Straße	15	625			
35 Brückenbauwerk A39	0	100	2.391	1.666	223
36 Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Straße Süd	0	380	59		
37 Bahnhof Gliesmarode	65	1.681	419		
38 Berliner Straße zwischen Kurzekampstraße und Querumer Straße	60	1.463	197		
39 Berliner Straße Querung Petzvalstraße	11	336	26		
40 Brücke (BS1) HEH Kliniken				393	
41 Weiche SA vor WS C.-M.-Straße	10	15	447	5	
42 GF-Str. Überfahrt Schmalbachstraße + Erhöhung Bahnsteig a. 24 cm	10		411		
43 Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis WS Carl-Miele-Straße	15		1.230	233	
44 Gleisbögen Sachsendam Höhe Erfurtplatz			25	503	10
45 Donaustraße/Kruckweg Am Lehmanager - Turmstraße		60	100	2.794	15
46 Gleisverschlingung Lange Straße (Baujahr 1986)					434
47 Gleisanlagen Brücke Europaplatz bis südlicher Fr.-Wilh.-Platz einschließlich zwei Auszugsvorrichtungen und vier Weichen			45	80	2.173
48 Gleisanlagen JFK-Platz bis Fr.-Wilh.-Platz			35	50	2.052
49 Ottenroder Str. (Querung Bienroder Weg - vor Wendeschleife)				65	2.010
50 Münchenstraße SE (Hst. Emsstraße - BAB A391)				50	1.460
51 Wendeschleife Inselwall				70	2.130
52 Wendeschleife Helmstedter Straße				65	1.690
Maßnahmen mit Herstellungskosten < 250 T€	2.970	4.077	2.012	1.613	1.049
Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbauprojekt	36.186	35.495	20.523	29.473	39.166
1 Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet	70	70	70	105	70
2 Volkmarode Nord	698	609	452	3.722	8.098
3 Rautheim	1.503	1.378	1.044	5.125	13.955
4 Erweiterung Werkstattfläche im Süden FB 2a	25	70	80	85	1.285
5 Erweiterung Abstellanlage im Norden FB 3	0	0	0	60	860
6 Campusbahn (via Stammstrecke)	0	2.170	1.157	976	602
7 Salzdahlumer Straße (Tram 2 Variante B)	26	2.131	1.137	959	591
8 Lehdorf/Kanzlerfeld	0	0	0	780	1.716
9 Westl. Innenstadtstrecke	0	0	0	156	344
10 Stadtbahnen - zusätzl. Fahrzeugbedarf	0	0	0	6.930	6.930
Investitionen Stadtbahnausbauprojekt	2.322	6.428	3.940	18.898	34.451
Investitionen gesamt	38.508	41.923	24.463	48.370	73.617

Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)

Finanzbedarf Investitionen BSVG

davon Finanzbedarf Investitionen STADTBAHNAUSBAU

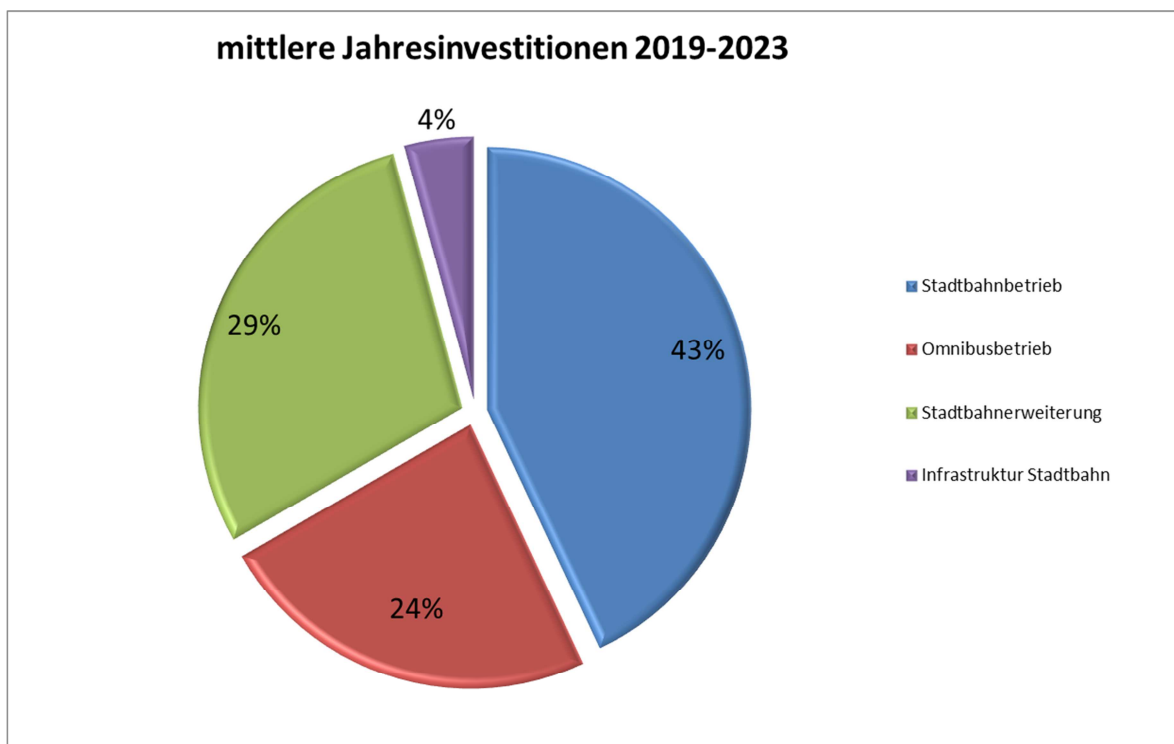
**Netto-Finanzbedarf Investitionen BSVG
abzüglich Fördermittel**

2019	2020	2021	2022	2023
	419	489	1.451	2.945
38.508	42.343	24.953	49.821	76.561
<i>2.322</i>	<i>6.428</i>	<i>3.940</i>	<i>18.898</i>	<i>34.451</i>
23.262	26.521	15.689	26.179	40.777

Struktur der mittleren Gesamtinvestitionen inkl. Stadtbahnausbau

bis 2023

		in T€	in v.H.
Stadtbahnbetrieb	(i.W. Umrüstung u. Neubeschaffung von Stadtbahnen)	19.503	43%
Omnibusbetrieb	(i.W. Busbeschaffung, Betriebshof Lindenberg, E-Busse)	10.755	24%
Infrastruktur Stadtbahn	(Bau Stadtbahnprojekte, Gleiserneuerung, Betriebshof, Planung, Echtzeit)	1.911	4%
Stadtbahnausbau	(i.W. Planungsleistung, Bauvorbereitung der ersten 2 TP)	13.208	29%
Investitionen im Mittel gesamt (Preisstand 2019)		45.376	100%



2. Finanzierung

Mittelherkunft	2019	2020	2021	2022	2023
	T€ Vorschau	T€ Plan	T€ Plan	T€ Plan	T€ Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	23.997	25.399	25.818	26.236	26.551
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-23.997	-25.399	-25.818	-26.236	-26.551
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-9.236	-9.731	-10.162	-10.567	-11.195
Cash flow	-9.236	-9.731	-10.162	-10.567	-11.195
4. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-15.246	-15.822	-9.264	-23.643	-35.784
5. Fremdmittelbedarf *	-14.400	-23.900	-13.700	-24.400	-38.900
6. Darlehensprolongation	-3.600	0	-2.856	0	0
7. Entnahme Cash Pool	-6.966	-480	0	0	0
Gesamte Mittelherkunft	-49.448	-49.933	-35.981	-58.610	-85.879
7. Finanzbedarf aus Investitionen	38.508	42.343	24.953	49.821	76.561
8. Tilgung von Fremdmitteln	10.940	7.590	11.028	8.789	9.318
Gesamte Mittelverwendung	49.448	49.933	35.981	58.610	85.879
davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU					
9. Investition Stadtbahnausbau	2.322	6.428	3.940	18.898	34.451
10. Förderung Stadtbahnausbau	0	0	140	8.436	18.980
11. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau	2.322	6.428	3.800	10.462	15.471

* Bis zur jeweiligen Projekt-Schlussrechnung wird die Finanzierung im Regelfall über den Cash-pool der Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH dargestellt, die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbeurteilung 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.

III. Bilanzplanung 2020 bis 2023 und Vorschau 2019

	Vorschau T€ 31.12.19	Plan T€ 31.12.20	Plan T€ 31.12.21	Plan T€ 31.12.22	Plan T€ 31.12.23
Aktiva					
A. Anlagevermögen	140.378	157.168	162.695	178.307	207.889
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	48	18	12	9	7
II. Sachanlagen	140.313	157.133	162.666	178.281	207.865
III. Finanzanlagen	17	17	17	17	17
B. Umlaufvermögen	13.856	11.852	11.852	11.852	11.852
I. Vorräte	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	10.156	8.152	8.152	8.152	8.152
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. Rechnungsabgrenzungsposten	50	50	50	50	50
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	154.284	169.070	174.597	190.209	219.791

Passiva	31.12.19	31.12.20	31.12.21	31.12.22	31.12.23
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreizsystem)	19.578	19.578	19.578	19.578	19.578
I. Gezeichnetes Kapital	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
B. Rückstellungen	6.256	6.266	6.275	6.269	6.255
C. Verbindlichkeiten	127.950	142.726	148.244	163.862	193.458
D. Rechnungsabgrenzungsposten	500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)	154.284	169.070	174.597	190.209	219.791

Bilanzkennzahlen:

Eigenkapitalquote: EK/Bilanzsumme	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09
Fremdkapitalquote: FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,87	0,88	0,89	0,89	0,91
Verschuldungsquote: FK/EK	6,85	7,61	7,89	8,69	10,20
Anlagedeckungsgrad I EK/AV	0,14	0,12	0,12	0,11	0,09

Die wesentlichen Bilanzpositionen sind auf Basis der geplanten Investitionsaktivitäten der BSVG fortgeschrieben.

Die Fremdkapitalquote des aktuell im hohen Maße investiv tätigen Verkehrsunternehmens mit einem Stadtbahnbereich und voller Fertigungstiefe ist im Vergleich zur Eigenkapitalquote eines mit Gewinnabführungsvertrag unterlegtem kommunalen Verkehrsunternehmens klassischer Weise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus selbigen 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.