

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Jahresabschluss 2023 - Feststellung***Organisationseinheit:*

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

25.04.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung) 02.05.2024

*Sitzungstermin**Status*

Ö

Beschluss:

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

Der Jahresabschluss 2023, der mit einem Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 35.679.111,59 € einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 0,00 € ausweist, wird festgestellt.“

Sachverhalt:

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

Gemäß § 12 Ziffer 1 des Gesellschaftsvertrages der BSVG obliegt die Feststellung des Jahresabschlusses der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der BSVG. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der SBBG unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der BSVG der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG.

Um eine Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG herbeizuführen, ist ein Anweisungsbeschluss erforderlich. Gemäß § 6 Ziffer 1 Buchstabe a) der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der aktuellen Fassung entscheidet hierüber der Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung.

Der Aufsichtsrat der BSVG hat den Jahresabschluss 2023 in seiner Sitzung am 16. April 2024 beraten und der Gesellschafterversammlung die Feststellung empfohlen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 2023 der BSVG weist bei Gesamterträgen (inkl. Zinserträgen) in Höhe von 53.597 T€ und Gesamtaufwendungen (inkl. Zinsaufwendungen und Steuern) in Höhe von 89.276 T€ einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 35.679 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen.

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

	Angaben in T€	Ist 2022	Plan 2023	Ist 2023	Plan 2024
1	Umsatzerlöse	36.483	39.674	42.268	41.607
1a	% zum Vorjahr/Plan		+8,7%	+15,9% / +6,5%	-1,6%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	930	1.060	985	1.060
3	sonstige betriebliche Erträge	12.793	17.521	8.309	10.645
4	Materialaufwand	-22.027	-29.421	-26.441	-22.995
5	Personalaufwand	-39.434	-42.603	-41.965	-46.126
6	Abschreibungen	-10.231	-11.459	-10.676	-12.188
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.539	-4.431	-5.556	-4.393
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-27.025	-29.659	-33.076	-32.390
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.593	-2.867	-2.509	-4.086
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-29.618	-32.526	-35.586	-36.475
12	sonstige Steuern	-92	-92	-93	-94
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-29.710	-32.619	-35.679	-36.569

Das Geschäftsjahr 2023 war vor allem in der ersten Jahreshälfte durch hohe Energiepreise und steigende Materialkosten geprägt. Bei der Erstellung des Wirtschaftsplanes waren die Ausgestaltung der Energiepreismechanismen, die Finanzierung des Deutschlandtickets sowie etwaige weitere Effekte aus Corona-Hilfeleistungen noch nicht vorhersehbar. Die Fahrgastzahlen normalisieren sich und gleichen sich im Jahresverlauf an das Vor-Corona-Niveau an. Aufgrund veränderter Vertriebswege, insbesondere durch die Einführung des Deutschlandtickets, ist die Herleitung der Fahrgastzahlen aus der Vertriebsstatistik der BSVG zunehmend eingeschränkt und machen eine alternative Betrachtung zur Ermittlung der Fahrgastzahlen über automatische Fahrgastzählgeräte (AFZS) notwendig. Die Fahrgastzahlen für das Geschäftsjahr 2023 weisen derzeit aufgrund der noch fehlenden Validierung innerhalb des gesamten Verkehrsverbundes noch keine Aussagefähigkeit auf.

Die Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 42.268 T€ und sind damit um insgesamt 5.785 T€ bzw. 15,9 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Diese beinhalten die Erlöse aus der Personenbeförderung (38.580 T€), Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen (791 T€) sowie sonstige Erlöse (2.897 T€).

Durch die Einführung des D-Tickets im Mai 2023 kam es bei der BSVG zunächst zu Einnahmeausfällen, welche durch Bundes- und Landesmittel über den Aufgabenträger Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) kompensiert werden sollten. Im Zeitraum von Januar bis April lagen die Fahreinnahmen noch unter dem indexierten Niveau des letzten Vor-Corona-Jahres 2019. Ab Mai wurden die Fahreinnahmen aus dem Deutschlandticket unter den beteiligten Verkehrsunternehmen im VRB verteilt und ein Schadensausgleich für entgangene Fahreinnahmen vom Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) in Form von Abschlägen gezahlt. Einen coronabedingten Ausgleich der Mindererträge für die Monate Januar bis April 2023 gab es entgegen der Annahme in der Planung nicht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind gegenüber dem Vorjahr um 4.484 T€ gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf den Wegfall der Erträge für Ausgleichszahlungen für Corona-Hilfen bzw. dem Corona-Rettungsschirm und dem 9 €-Ticket (-9.302 T€) zurückzuführen. Die Erträge für Ausgleichszahlungen für das in 2023 eingeführte Deutschland-Ticket (+3.357 T€) sowie Erträge aus den Energiepreismechanismen (+3.735 T€) wirken kompensierend.

Der Materialaufwand ist mit 26.441 T€ gegenüber dem Plan um 2.980 T€ gesunken, gegenüber dem Vorjahr jedoch um 4.414 T€ angestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem überproportionalen Anstieg an Aufwendungen für Fahrstrom (+4.299 T€) und gestiegenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (+880 T€). Die Entlastungen im Rahmen der Energiepreisbremsgesetze (+3.735 T€) wirken kompensierend und werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen abgebildet.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 41.965 T€. Aufgrund von Tarifsteigerungen, der Zahlung der Inflationsausgleichsprämie und einer um zwölf Mitarbeitende gestiegenen Mitarbeitendenzahl ergibt sich gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg um 2.531 T€. Der Planwert wurde um 638 T€ unterschritten.

Die Abschreibungen liegen mit 10.676 T€ um 783 T€ unter dem geplanten Wert in Höhe von 11.459 T€. Diese Abweichung ist im jeweiligen Projektfortschritt begründet und insbesondere auf zeitliche Verschiebungen bei Baumaßnahmen und Buslieferungen zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 4.527 T€ auf Planniveau. Im Wesentlichen sind u. a. Aufwendungen für Versicherungen, Beiträge und Gebühren (1.265 T€), Aufwendungen für IT-Dienstleistungen (778 T€), Aufwendungen für erbrachte Dienstleistungen der SBBG (425 T€), Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten (291 T€) enthalten.

Das Zinsergebnis beträgt -2.509 T€ und konnte trotz der hohen Investitionstätigkeit aufgrund der weiterhin guten Konditionsentwicklung des Kapitalmarktes gegenüber der Planung um 358 T€ verbessert werden.

Die sonstigen Steuern beinhalten Grundsteuern (78 T€) und Kfz-Steuern (15 T€).

Das Gesamtinvestitionsvolumen im Geschäftsjahr 2023 belief sich auf 23.930 T€. Investitionsschwerpunkte waren beispielsweise die Erneuerung der Gleisanlagen von der Haltestelle Europaplatz bis Friedrich-Wilhelm-Platz (5,57 Mio. €), der Erwerb von 16 Diesel- und 4 Elektrobussen (rd. 8,4 Mio. €), die Gleissanierung der Donaustraße – Am Lehmanager (1,58 Mio. €), Restarbeiten der Sanierung der Brücken- und Gleisanlagen „Sachsendamm“ (0,49 Mio. €) und die Betriebshofsanierung Lindenberg (1,64 Mio. €). Weiterhin wurde in die Umsetzung der Projekte Echtzeit und Digitale Fahrgastinformation (0,12 Mio. €) investiert. Für die Planung des Stadtbahnausbaus wurden 879 T € investiert.

Die Prüfung des Jahresabschlusses durch die PKF Fasselt Partnerschaft mbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat zu keinen Einwendungen geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 5. März 2024 erteilt.

Als Anlagen sind die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Lagebericht der Gesellschaft für das Jahr 2023 beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

Bilanz
Gewinn- und Verlustrechnung
Lagebericht

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Aktivseite

A. Anlagevermögen

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten

EUR	Vorjahr EUR
840.983,00	526.281,00

II. Sachanlagen

- Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
- Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen
- Fahrzeuge für den Personenverkehr
- Maschinen und maschinelle Anlagen
- andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
- geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

20.123.747,38	20.961.871,38
47.183.195,00	50.912.268,00
48.014.506,00	45.932.715,00
752.000,00	866.730,00
2.508.264,00	2.808.108,00
14.938.609,24	6.768.935,42
133.520.321,62	128.250.627,80

III. Finanzanlagen

Beteiligungen

12.405,00	12.405,00
134.373.709,62	128.789.313,80

B. Umlaufvermögen

I. Vorräte

- Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe
- fertige Erzeugnisse und Waren

3.163.555,42	3.151.721,11
5.005,22	4.052,53
3.168.560,64	3.155.773,64

II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Forderungen gegen verbundene Unternehmen
- sonstige Vermögensgegenstände

2.656.038,13	2.600.791,48
26.278.853,43	31.371.119,63
5.727.270,73	1.382.793,05
34.662.162,29	35.354.704,16

III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten

4.519.123,65	1.156.247,60
42.349.846,58	39.666.725,40

C. Rechnungsabgrenzungsposten

134.925,08	80.445,38
176.858.481,28	168.536.484,58

Passivseite

A. Eigenkapital

I. Gezeichnetes Kapital

EUR	Vorjahr EUR
17.938.432,00	17.938.432,00
1.639.609,12	1.639.609,12
19.578.041,12	19.578.041,12

II. Kapitalrücklage

B. Rückstellungen

- Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
- sonstige Rückstellungen

1.329.087,00	1.348.002,00
7.482.235,00	5.908.773,00
8.811.322,00	7.256.775,00

C. Verbindlichkeiten

- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
 - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
 - Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
 - sonstige Verbindlichkeiten
- davon aus Steuern 258.170,97 EUR (Vorjahr 281.257,60 EUR)

82.504.561,53	88.151.477,30
8.495.972,21	5.692.172,57
1.000.571,78	3.259.301,57
55.540.959,02	44.032.430,64

147.542.064,54 141.135.382,08

D. Rechnungsabgrenzungsposten

927.053,62 566.286,38

176.858.481,28 168.536.484,58

Braunschweig, den 4. März 2024



Jörg Reincke
Geschäftsführer

Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	EUR	Vorjahr EUR
1. Umsatzerlöse	42.268.345,18	36.483.516,33
2. andere aktivierte Eigenleistungen	985.046,24	930.015,36
3. sonstige betriebliche Erträge	8.308.505,79	12.792.643,90
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	17.315.297,12	12.690.932,52
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	9.125.973,61	9.336.236,53
	26.441.270,73	22.027.169,05
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	33.175.959,95	30.741.008,71
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
davon für Altersversorgung 1.747.524,51 EUR (Vorjahr 2.028.564,09 EUR)	8.789.128,50	8.693.246,83
	41.965.088,45	39.434.255,54
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	10.676.469,74	10.230.530,95
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	5.556.270,28	5.539.492,14
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.034.909,88	52.847,83
davon Negativzinsen auf Kapitalanlagen: 0,00 EUR (Vorjahr 24.198,84 EUR)		
davon aus verbundenen Unternehmen: 397.810,79 EUR (Vorjahr 0,00 EUR)		
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.544.239,22	2.645.838,07
davon aus Aufzinsung: 18.654,00 EUR (Vorjahr 35.627,00 EUR)		
davon Positivzinsen auf Kapitalaufnahme 0,00 EUR (Vorjahr 46.264,93 EUR)		
davon an verbundene Unternehmen: 5.376,11 EUR (Vorjahr 7.344,53 EUR)		
10. Ergebnis nach Steuern	-35.586.531,33	-29.618.262,33
11. sonstige Steuern	92.580,26	91.906,22
12. Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-35.679.111,59	-29.710.168,55
13. Erträge aus Verlustübernahme	35.679.111,59	29.710.168,55
14. Jahresfehlbetrag	0,00	0,00

Braunschweig, den 4. März 2024

Jörg Reincke
Geschäftsführer

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

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 Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG). Zwischen der SBBG als Muttergesellschaft und der BSVG besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

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

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.

Aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen, die sich in Reduzierung der Nutzerfinanzierung im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket äußern, wurde seit dem Geschäftsjahr 2023 zusätzlich nach dem Gesamtertrag - definiert als Umsatzerlöse zuzüglich in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen sog. Tarifsurrogate - gesteuert. Unter Tarifsurrogaten sind insbesondere Ausgleichzahlungen beispielsweise zum Deutschland-Ticket zu verstehen.

Wesentlicher nichtfinanzieller Leistungsindikator des Verkehrsunternehmens ist die Entwicklung der beförderten Kunden über die Fahrgastzahlen sowie die erbrachte Verkehrsleistung.

Bezüglich der Fahrgastzahlen gibt es seit 2023 veränderte Vertriebswege, die die Angabe einer mit den Vorjahren vergleichbaren und damit einer aussagekräftigen Kennzahl nicht ermöglicht. Wir verweisen auf weitere Ausführungen in Kapitel 3.2 im Rahmen des Prognose-Ist-Vergleichs. Für 2024 ist verbundweit vorgesehen, eine neue Basis zur Messung und Feststellung der Fahrgastzahlen zu entwickeln, die eine Vergleichbarkeit ermöglicht.

3. Wirtschaftsbericht

3.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Direktvergabe

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

Vertragspartner des ÖDA sind die Stadt Braunschweig, die im Rahmen des steuerlichen Querverbundes über die SBBG, auf Basis des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages, den Verlustausgleich der Gesellschaft tätigt sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig (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 von diesem mitfinanziert.

Zur Ergänzung der Finanzierung des Regelgeschäfts hatte die Gesellschaft auch in 2023 Bedarf an staatlichen Mitteln zur Kompensation der zusätzlichen Einnahmeverluste. Diese sind durch das im Mai 2023 bundesweit eingeführte Deutschlandticket entstanden und wurden in 2023 durch das Land und den RGB ausgeglichen.

Die im Jahr 2022 durchgeführte externe Befragung von Braunschweiger Bürgern für die Basisermittlung des Anreizsystems des ÖDA Anlage 6 wurde freiwillig in 2023 aktualisiert, um bessere und noch validere Daten über eine vergrößerte Befragungsquote zu erhalten.

3.2 Geschäftsverlauf

Prognose-Ist-Vergleich

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

Für das Geschäftsjahr wurde ein Umsatz von 39,674 Mio. Euro prognostiziert. Tatsächlich wurden Umsatzerlöse in Höhe von 42,268 Mio. Euro erzielt. Damit wurde die Prognose um 2,594 Mio. Euro überschritten. Diese ist wesentlich in dem nicht durch Corona beeinflussten Geschäftsjahr 2023 und damit einhergehenden Normalisierung der Fahrgastzahlen begründet.

Für das Geschäftsjahr 2023 wurde mit ansteigenden Erträgen in der Fahreinnahme kalkuliert. Dennoch wurden Kompensationszahlungen in die Wirtschaftsplanung einbezogen, da besonders die erste Jahreshälfte 2023 von hohen Energiepreisen und steigenden Materialkosten geprägt war. Zum damaligen Planungszeitpunkt waren weder die Ausgestaltung der Energiepreisbremsen noch die Finanzierung des Deutschlandtickets in der aktuellen Fassung vorhersehbar.

Die ursprüngliche Gesamtertragserwartung in Höhe von 58,3 Mio. Euro konnte jedoch aufgrund sich ändernder externer Rahmenbedingungen nicht realisiert werden. Hierzu zählt ganz wesentlich die Einführung des Deutschlandtickets ab Mai 2023 sowie das Ausbleiben von Coronawirkungen in 2023. Die Einnahmeausfälle sollten durch Bundes- und Landesmittel über den Aufgabenträger Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB-GmbH) kompensiert werden. Im Zeitraum von Januar bis April lagen die Fahreinnahmen noch unter dem indexierten Niveau des letzten Vor-Corona-Jahres 2019. Ab Mai wurden die Fahreinnahmen aus dem Deutschlandticket unter den beteiligten Verkehrsunternehmen im VRB verteilt und ein Schadensausgleich für entgangene Fahreinnahmen vom RGB in Form von Abschlägen gezahlt.

Veränderte Vertriebswege schränken die Herleitung der Fahrgastzahlen aus der Vertriebsstatistik der BSVG zunehmend ein. Auch den Einnahmen aus dem Deutschlandticket, welche vom VRB auf die verschiedenen Verkehrsunternehmen nach einem definierten Anteil verteilt werden, liegen keine Fahrtenhäufigkeiten zu Grunde. Dadurch ist die Erfassung der Fahrgastanzahl nicht mehr wie in der Vergangenheit möglich.

Aktuell werden alternative Betrachtungen zur Ermittlung der Fahrgastzahlen über automatische Fahrgastzählgeräte (AFZS) in den Bussen und Bahnen intensiviert genutzt. Die erstmals im Jahr 2023 ganzjährig und statistisch vollständig erhobenen Zahlen der BSVG aus dem AFZS werden jetzt weiter validiert und mit dem VRB und den anderen Verbundunternehmen bewertet. Im Ergebnis wird dann eine verbundeneinheitliche Systematik und Kommunikation angestrebt. Die vorliegende Entwicklung zeigt, dass sich die BSVG über den Jahresverlauf 2023 bezüglich der Fahrgastnachfrage sehr deutlich an das Vor-Corona-Niveau angenähert hat. Aufgrund der noch nicht vorliegenden Validierung werden daher die Fahrgastzahlen nicht benannt.

Im Jahr 2023 wurde ein Gesamtumsatz von 42,268 Mio. Euro erwirtschaftet, was gegenüber dem Vorjahreswert von 36,483 Mio. Euro eine Zunahme von 15,9 % darstellt. Der Gesamtertrag des Jahres 2023 ist gegenüber dem 2022 aufgestellten Wirtschaftsplan nicht vergleichbar aufgrund sich ändernder extern begründeter Rahmenbedingungen wie der Einführung des Deutschlandtickets, keinen direkten Ausgleichszahlungen, der Energiepreislösung und aperiodischen Berechnungen der Corona-Zahlungen.

Die Umsatzerlöse aus der Fahrgastbeförderung für 2023 von rund 38,580 Mio. Euro (Vorjahr 32,763 Mio. Euro) konnten den im Plan (erstellt 2022) prognostizierten Wert von 31,784 Mio. Euro übertreffen. Hauptgrund ist die voranschreitende Normalisierung der Fahrereinnahmen. Gegenläufig erfolgt eine deutliche Reduzierung der Schadensausgleichszahlungen (ÖPNV Corona-Rettungsschutz und 9 Euro-Ticket) im Vergleich zu den Vorjahren 2020 bis 2022 in den sonstigen betrieblichen Erträgen.

Die Abgeltungszahlungen des Landes Niedersachsen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX erhöhten sich zum Vorjahr um 8,8 % auf 0,796 Mio. Euro. Die Zahlung im Jahr 2022 erbrachte einen Quotienten, der leicht über dem Mindestsatz lag und zwei Jahre lang gültig ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind von 12,793 Mio.€ 2022 auf 8,309 Mio.€ in 2023 gesunken. Dieses ist im Wesentlichen durch gegenüber dem Vorjahr gesunkene Ausgleichszahlungen begründet. So gab es in 2023 keinen weiteren Bedarf an Corona Hilfszahlungen. Die drei über den RGB unterjährig ausgereichten Abschlagszahlungen für das Deutschlandticket an die BSVG betrugen 3,36 Mio. Euro, welche die Einnahmeverluste kompensieren sollten. Der (Brutto-) Schaden wird nach jetziger Meldung des RGB nur noch auf rund 2,2 Mio. Euro beziffert. Der aus Einnahmeverlusten folgende reduzierte Schwerbehindertenausgleich des Landes ist nicht von diesen Ausgleichszahlungen gedeckt und geht somit verloren.

Für das Jahr 2023 wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 32,62 Mio. Euro geplant und im Jahresverlauf 2023 mit 35,66 Mio. Euro prognostiziert. Tatsächlich wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 35,68 Mio. Euro erreicht. Die Verschlechterung gegenüber der Prognose ist im Wesentlichen aus einem aperiodischen Effekt, der anteiligen Rückzahlung von Corona-Schäden aus dem Jahr 2022, begründet. In der Planung für 2023 wurde aufgrund externer Unsicherheiten (Deutschlandticket, Energiepreislösung) mit höheren Ausgleichszahlungen kalkuliert.

Die Geschäftsführung bewertet die wirtschaftliche Lage des Unternehmens auch im Geschäftsjahr 2023 als stabil, trotz der hohen Energie- und Materialkosten und sich kurzfristig ändernder Rahmenbedingungen. Die Initiierung von nachhaltigen Zukunftsprojekten, wie der Stadtbahnausbau, die Elektromobilität im Busbereich und die geplante Wagenkastenverbreiterung der Tram auf 2,65 Meter bestätigen die Fokussierung der Aufgabenträger auf einen ökonomisch und ökologisch ausgebauten ÖPNV.

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 - im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket - stetig zunimmt. Gegenläufig verringern sich die direkten Tarifeinnahmen der BSVG. Die Einführung des Deutschlandtickets sowie Coronazahlungen etc. haben diesen Trend weiter verstärkt.

Stadtbahnausbaukonzept¹

Aufbauend auf den Beschlüssen des Rates der Stadt Braunschweig wurden die in diversen 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 des Planfeststellungsverfahrens wird nach erfolgter Vorabstimmung in 2023 im 1. Halbjahr 2024 erfolgen.

Mit ersten Bauleistungen im Teilprojekt Volkmarode Nord kann ab dem Jahr 2025, 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 ergebende Entscheidungsbedarfe in Projektsicherungsterminen, Lenungskreissitzungen 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.

Stadtbahn - Wagenkastenbreite 2,65 m

Im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Netzentwicklung der Stadtbahn wurde eine dezierte Weiterplanung zur Verbreiterung der Wagenkasten der BSVG von 2,30 auf 2,65 m vom Rat beschlossen. Hierbei können die Kapazitäten im Stadtbahnbetrieb erhöht und eine zahlenmäßige Vergrößerung des Stadtbahn-Fuhrparks verzögert werden. Daneben erwartet die Gesellschaft aus der Umsetzung des Projektes eine Stärkung des Umweltverbundes und Attraktivitätssteigerung des Stadtbahnbetriebes. Die Anpassung des Fahrwegs der Linien 1, 2 und 10 auf 2,65 m Wagenkastenbreite sind in den Investitionsplan eingeflossen. Im Jahre 2023 wurde das Projekt konzeptionell neu aufgestellt und mit einer eigenen Projektsteuerung versehen.

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

Derzeit ist die Gesellschaft in der Vorbereitung der volkswirtschaftlichen Prüfung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), um den Antrag aus 2023 zu optimieren.

BSVG verstärkt in den sozialen Medien

Seit dem Jahr 2021 hat die BSVG einen Markenauftritt über Facebook sowie über den Nachrichtendienst Twitter etabliert. Hinzugekommen ist in 2022 noch ein Instagram-Kanal, um die Kundenbindung zu stärken. Das erfolgt durch Aktionen zu betrieblichen oder saisonalen Anlässen (z. B. Weihnachten) sowie die Vorstellung des Fuhrparks, der Betriebshöfe und laufenden Postings zu konkreten relevanten Inhalten oder reinen Marketingaktionen. Seit 2023 setzt die BSVG dabei auch verstärkt auf Video-Formate mit Mitarbeitern, um das Unternehmen aus erster Hand vorzustellen und erzielt dabei große Reichweiten-Zuwächse. 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.

Fahrplan-Ticket-App und Digitalisierung des Abo-Vertriebs

Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie des VRB und der BSVG wurde die „VRB Fahrinfo und Ticket-App“ weiterentwickelt, um insbesondere den Anforderungen aus dem Vertrieb des Deutschlandtickets gerecht zu werden. Die BSVG hat im Jahr 2023 in enger Zusammenarbeit mit dem VRB begonnen, ihren Abo-Vertrieb zu digitalisieren und den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. So wurde der Vertrieb des Deutschlandtickets über Chipkarten nach dem VDV-Standard erweitert und entsprechend den veränderten Rahmenbedingungen mit Ablauf des Jahres 2023 vollständig digitalisiert.

HESOP

HESOP ist ein Energiemanagementsystem, das sowohl Traktionsenergie in das Straßenbahnnetz einspeisen als auch rekuperierte 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.

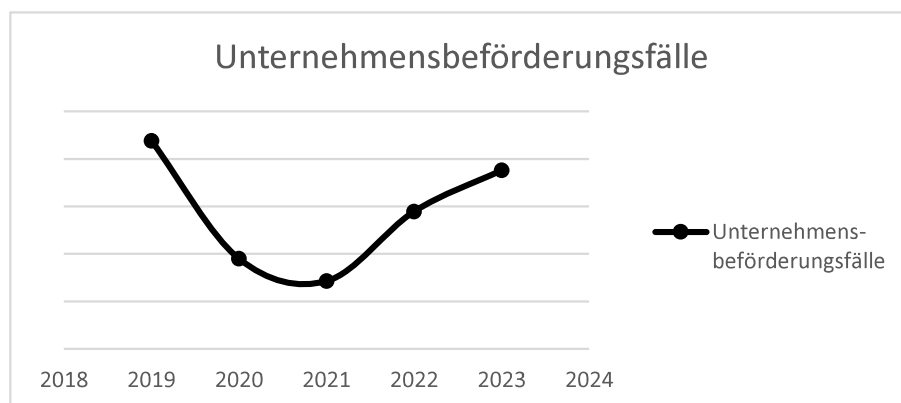
Vorteile des Systems sind Energieeinsparungen und Reduktion der Komplexität durch Einsparung eines Unterwerks und Kostensicherheit. Im Vergleich zur konventionellen Lösung ist das Kosten-niveau gleich. Das Projekt HESOP ist in den Investitionsplan eingeflossen und die BSVG hat den Zuwendungsbescheid erhalten, der erstmals auch die Modernisierung der Energieversorgung für die Stadtbahn fördert. Die Ausschreibung für das Projekt HESOP erfolgt im Jahr 2024.

Energieaudit

Alle fünf Jahre ist ein Energieaudit durchzuführen. Der Energieverbrauch in 2022 ist im Vergleich zu 2018 um rund 10 % von 55.863 MWh/a auf 50.045 MWh/a gesunken. Gründe dafür sind die durchgeführten ECO-Fahrertrainings und die laufende Modernisierung der Busflotte. Seit 2020 sind die neuen Busse mit sogenannten Supercaps ausgestattet, eine Mischhybrid-Technik mit Hochleistungskondensatoren. Wesentliche Energieverbraucher sind die Busse und Stadtbahnen für die Fahrgastbeförderung. Mit etwas weniger Bedeutung folgen die beiden Betriebshöfe für Busse und Stadtbahnen, die Verwaltung, die zwei Servicecenter für Kunden, die Unterwerke für die Stromversorgung der Stadtbahnen, die Beleuchtungs- und Informationssysteme an den Haltestellen sowie die Pool-Fahrzeuge für innerbetriebliche Transporte.

Fahrgastentwicklung

Veränderte Vertriebswege schränken die Herleitung der Fahrgastzahlen aus der Vertriebsstatistik der BSVG zunehmend ein. Auch den Einnahmen aus dem Deutschlandticket, welche vom VRB auf die verschiedenen Verkehrsunternehmen nach einem definierten Anteil verteilt werden, liegen keine Fahrtenhäufigkeiten zu Grunde. Dadurch ist die Erfassung der Fahrgastanzahl nicht mehr wie in der Vergangenheit möglich. Um auch zukünftig verlässliche Zahlen über die Fahrgastentwicklung und vertiefende liniengezogene Fahrgastströme ermitteln zu können, baute die BSVG eine statistisch auswertbare Messung über AFZS auf. Diese Fahrgastzählgeräte wurden in den letzten Jahren sukzessive in die unterschiedlichen Fahrzeugtypen verbaut, so dass für das Jahr 2023 auch Ein- und Aussteigerzahlen über das gesamte Jahr und das gesamte Liniennetz ermittelt werden konnten. Die Entwicklung der daraus ermittelten Unternehmensbeförderungsfälle wird wie folgt veranschaulicht:



Diese Daten werden jetzt insbesondere in Bezug zu den Vorjahren und zu deren absoluten Werten der BSVG und im VRB validiert und bewertet. Insgesamt zeigt sich im Vergleich zu 2019 ein kontinuierliches Anwachsen der Fahrgastanzahlen, die sich mittlerweile nahezu auf dem Vor-Corona-Niveau befinden.

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 stabil ihre Leistungsanteile und hat auch im Jahr 2023 ergänzende Unterstützungen für den Braunschweiger Stadtverkehr erbracht.

Corona-Pandemie

Mit Ablauf des ÖPNV-Rettungsschirms zum 31. Dezember 2022 und der Übermittlung der letzten Meldung im März 2023, ist die Corona-Pandemie bis auf die finale Abrechnung der Jahre 2020 bis 2022 abgeschlossen. Die Stellung der Anträge zur Ermittlung der Einnahmeschäden zum ÖPNV-Rettungsschirm des Jahres 2022 über den RGB an die LNVG erfolgt bis Ende März 2024. Im Anschluss wird der gesamte Coronarettungsschirm von 2020 bis 2022 durch die LNVG abgerechnet. Entsprechende Rückstellungen für Rückzahlungsverpflichtungen in Bezug auf bereits erhaltenen Abschlagszahlungen sind gebildet worden.

Verbund und Regionalverband

Im Jahre 2023 wurde das Projekt Echtzeit durch die BSVG und den VRB, bezogen auf die Elektronische-Fahrplan-Auskunft sowie deren Erweiterung durch Echtzeitinformationen über Matrixanzeigen an Haltestellen im Verbundraum, finalisiert. Auch der technisch veraltete Funkbetrieb konnte den technischen Anforderungen entsprechend erneuert werden. Das Projekt wird durch den Verkehrsverbund ganzheitlich fördertechnisch verantwortet und mit Unterstützung der Projektpartner Verkehrsunternehmen schlussbearbeitet.

Lieferung Busse

Die voraussichtlich letzten 16 Gelenkbusse mit konventionellem Dieselantrieb wurden in 2023 ausgeliefert und sind in den Linienbetrieb übergegangen.

E-Mobilität bei der BSVG

Zum Ende des Jahres 2023 sind die ersten vier neuen Elektrobusse geliefert worden. Es handelt sich dabei um zwei Solo- und zwei Gelenkbusse, die in einem besonderen Außen- und Innendesign gestaltet worden sind. Erkennbar sind die Busse an türkisfarbenen Elementen sowie dem Schriftzug „Elektrisierend unterwegs“. 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 schon ca. 1/3 des Gesamtbusbestandes der BSVG umfasst.

Der Betrieb der bestehenden Elektrobusflotte „Emil“ sowie ein weiterer Elektrosolobus läuft wie gewohnt hauptsächlich auf der Ringlinie 419. Der Betrieb ist weiterhin schwierig vor dem Hintergrund des Rückzugs der Systemhersteller. Die BSVG strebt dennoch eine langfristige Nutzung des Systems an.

Baumaßnahmen

Gleissanierung Gleisanlage Donaustraße/Kruckweg

Im Jahr 2023 wurde die Sanierung der Gleisanlagen Donaustraße/Kruckweg fortgeführt. Die Haltestelle „An der Rothenburg“ sollte ursprünglich fertiggestellt werden, jedoch verzögert sich die Fertigstellung aufgrund von Lieferengpässen in das Jahr 2024.

Gleissanierung Europaplatz

Die Gleisanlagen zwischen dem Gleisdreieck Friedrich-Wilhelm-Platz und Europaplatz mussten verschleißbedingt erneuert werden. Insbesondere im Gleisdreieck waren zuletzt die Gleisanlagen stark verschlissen und konnten nur noch mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit befahren werden. Im Zuge der Sanierung wurden die Lager des Brückenbauwerks und die Gleisanlagen ertüchtigt sowie die Stadtbahnhaltestelle „Friedrich-Wilhelm-Platz“ erneuert. Die Gleisanlagen am Kalenwall wurden entsiegelt und durch ein Rasengleis ersetzt.

Sanierung Busbetriebshof Lindenberg

Das Projekt ist Bestandteil des GVFG-Mehrjahresprogrammes des Landes Niedersachsen. Die zukünftigen Anforderungen für die Infrastruktur der Elektromobilität auf dem Betriebshof sind in fortgeschrittener Planung bzw. schon in der Umsetzung. Es sind die aktuellen neuesten Anforderungen des Brandschutzes in das Projekt eingeflossen. Gebaut werden drei baulich getrennte Busports, die mit Photovoltaikanlagen auf den Dächern ausgestattet sein sollen. Dieses hat die Investitionsbedarfe der Maßnahme gegenüber der ursprünglichen Planung ansteigen lassen. Des Weiteren werden die Busports mit entsprechender Ladeinfrastruktur und modernster Brandschutztechnik ausgerüstet, um für die künftige Einführung von 50 Elektrobussen bis 2025 optimal vorbereitet zu sein.

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.

3.3 Ertragslage

Die BSVG beendet das Geschäftsjahr 2023 mit einem ausgewiesenen Jahresverlust von 35,679 Mio. Euro vor Verlustübernahme.

Im Vergleich zum Vorjahr lag der Verlust bei 29,710 Mio. Euro und das Ergebnis verschlechterte sich um rund 5,969 Mio. Euro (20,1 %). Gegenüber dem Wirtschaftsplan 2023 fällt das Ergebnis um rund 3,059 Mio. Euro (9,4 %) und zur Vorschau 2023 von 35,657 Mio. EURO um 22 TEUR schlechter aus.

Der Deckungsbeitrag als Faktor Gesamtertrag zu Gesamtaufwand liegt mit rund 60,0 % unter dem Niveau des Vorjahres (62,9 %). 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 Kerngeschäftes erhält. Dennoch zeigt sich deutlich, dass aufgrund von Maßnahmen Dritter zur Festlegung des Ticketpreisniveaus und der Einführung des Deutschlandtickets (D-Tickets) die Ertragsentwicklung nicht mehr ausreicht, um einen stabilen Ergebniswert zu erreichen. Die Erstellung der ÖPNV-Leistung verteuert sich deutlich und lässt den Verlustausgleichsbetrag ansteigen. Die Ertragszuwächse reichen nicht aus, um die inflationären Aufwandszuwächse zu kompensieren.

Die Umsatzerlöse (aus Verkehrsleistungen und sonstige Umsatzerlöse) der BSVG stiegen im Geschäftsjahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um rund 5,785 Mio. Euro auf 42,268 Mio. Euro.

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind von 12,793 Mio. Euro in 2022 auf 8,309 Mio. Euro in 2023 gesunken. Dieses ist im Wesentlichen durch gegenüber dem Vorjahr gesunkene Ausgleichszahlungen Corona mit dem Rückgang von 8,362 Mio. Euro sowie gegenläufig wirkenden Ausgleichsleistungen zur Energiepreisbremse von 3,250 Mio. Euro begründet.

Der Materialaufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren beträgt 17,31 Mio. Euro beziehungsweise nach Abzug der Entlastungssummen der Energiepreisbremsen für Strom, Gas und Fernwärme 13,57 Mio. Euro. Gegenüber dem Vorjahr steigert sich der Aufwand um 0,88 Mio. Euro. Geringe Aufwandsteigerungen sind im Bereich der Energiebeschaffung und in den Ersatzteilen für die Stadtbahnen und Busse erkennbar.

Der Aufwand für Dieselmotorkraftstoff der BSVG-eigenen Fahrzeuge reduziert sich um 0,65 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 4,06 Mio. Euro. Hauptgrund für diese Entwicklung ist das Absinken der Dieselpreise gegenüber dem Vorjahr von durchschnittlich rund 13,0 % 150,97 Euro/100 l auf 131,38 Euro/100 l.

Der Materialaufwand für bezogene Leistungen liegt unter Vorjahresniveau und beträgt 9,13 Mio. Euro.

Der Personalaufwand beträgt 41,97 Mio. Euro, was einer Steigerung von 6,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. In 2023 gab es keine Entgelttariferhöhung, jedoch wurden steuer- und abgabefreie Inflationsausgleichsprämien für die Mitarbeiter ausgekehrt. Zudem sind tariflich vereinbarte Sonderzahlungen aus dem Anreizsystem Bestandteil des Aufwandes, welche nach der erfolgten Zielerreichung aus ÖDA-Mitteln gegenfinanziert sind.

Die Position Abschreibungen resultiert aus den Investitionstätigkeiten der BSVG, die wesentlich in die materiellen Vermögensgegenstände einfließen. Es folgt ein Anstieg der Abschreibungen um rund 0,45 Mio. Euro auf 10,68 Mio. Euro im Jahr 2023.

Die sonstigen Aufwendungen in Höhe von rund 5,56 Mio. Euro zeigen wesentliche Positionen des laufenden Geschäfts wie beispielsweise Dienstleistungsaufwendungen für den EDV-Dienstleister und die Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG).

Eine zusätzliche Rückstellung für die Rückzahlung der Corona-Schäden 2022 in Höhe von 0,69 Mio. Euro ist aufgrund aktualisierter Schadensermittlungen in 2023 dotiert worden. Insgesamt sind für den Zeitraum von 2020 bis 2022 Rückstellungen für den Coronarettungsschirm von 2,16 Mio. Euro kumuliert gebildet worden.

Das Zinsergebnis konnte trotz der hohen Investitionstätigkeit aufgrund der weiterhin guten Konditionsentwicklung des Kapitalmarktes gegenüber dem Vorjahr verbessert werden und beträgt rund -2,51 Mio. Euro.

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 2023, wesentlich aus GVFG-Mitteln für die Sanierung von abgängigen Gleisanlagen, Fahrzeuersatzförderung Stadtbahn 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 der Gesellschafterin kurzfristig gedeckt. Mittelfristfinanzierungen sind von untergeordneter Bedeutung. Infolge des Ergebnisabführungsvertrages mit der Gesellschafterin und des daher unveränderten Eigenkapitals bei gleichzeitiger Finanzierung der Investitionstätigkeit mit Fremdmitteln, weist die BSVG eine Fremdkapitalquote von rund 89,0 % aus.

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

3.4.2 Investitionen

Das Investitionsvolumen auf Sachanlagen der BSVG liegt bei 23,93 Mio. Euro. Im Vorjahr waren es 10,708 Mio. Euro.

In den folgenden Abschnitten werden die größten Positionen kurz vorgestellt.

Investiert wurde für die Erneuerung der Gleisanlagen und Fahrleitungen von der Haltestelle Europaplatz bis Friedrich-Wilhelm-Platz rund 5,57 Mio. Euro. Insbesondere die Weichenanlagen waren erneuerungsbedürftig. Des Weiteren wurde ein Rasengleis verlegt und die Haltestelle modernisiert.

Für die Gleissanierung der Donaustraße – Am Lehmanager sind 1,58 Mio. Euro geflossen. Auch hier wurde die Haltestelle „An der Rothenburg“ modernisiert, jedoch ist diese noch nicht fertiggestellt.

Für die Restarbeiten der Sanierung der Brücken- und Gleisanlagen „Sachsendamm“ sind 0,49 Mio. Euro an Investitionen aufgelaufen.

Für die Busbetriebshofsanierung samt des schon bezogenen Werkstatt- und Betriebsdienstgebäudes am Lindenberg sind im Jahr 2023 rund 1,64 Mio. Euro geflossen.

Die DFI-Ausrüstung der Strecken sowie die Beschaffung von DFI-Anzeigern und Baukosten weisen Investitionen in Höhe von 0,12 Mio. Euro auf.

Auch in den Fuhrpark sind Investitionen getätigt worden. Jeweils zwei Elektrosolo- und Elektrogehlenbusse wurden für eine Investitionssumme vor Förderung von 2,72 Mio. Euro angeschafft. Die Lieferung von 16 Dieselnissen erfolgte im Jahr 2023 für rund 5,69 Mio. Euro. Für die Unterbodensanierung der 2007er Stadtbahnen sind 0,45 Mio. Euro investiert.

Für die Planung des Stadtbahnausbaus sind 0,879 Mio. Euro investiert worden.

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

(Mio. Euro)	2023	2022
Mittelveränderung aus		
- laufender Geschäftstätigkeit	-25,6	-17,5
- Investitionstätigkeit	-13,4	-1,2
- Finanzierungstätigkeit	33,2	36,1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	32,1	14,7
Finanzmittelbestand am Jahresende	26,2	32,1

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

3.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2023 beträgt 176,9 Mio. Euro, was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von rund 8,32 Mio. Euro bzw. 4,9 % entspricht. Die Eigenkapitalquote ist aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme im Berichtszeitraum vom Vorjahreswert von 11,6 % auf 11,1 % gesunken.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betragen insgesamt 34,66 Mio. Euro bzw. 0,692 Mio. Euro weniger gegenüber 2022.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken im Saldo um 5,65 Mio. Euro auf 82,51 Mio. Euro. Die Fremdmittelbedarfe wurden in 2023 nicht bei externen Kreditinstituten, sondern nach Anfrageverfahren am Kapitalmarkt über verfügbare Finanzmittel der Stadt Braunschweig zu Marktkonditionen gedeckt. Diese um gesamt rund 13,0 Mio. angestiegenen Volumina sind unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die BSVG hat zur Finanzierung von langfristigen Investitionen sechs Swap-Geschäfte mit Grundgeschäftsbindung, zwecks nutzdauerkonformer Zinssicherung, abgeschlossen. Diese sind alle bereits vor 2023 initiiert.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Prognose

Aktuell zeigen sich bundes- und kommunalpolitisch verbesserte strukturelle Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des ÖPNV.

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 Fahrbahnbreiten werden für den IV reduziert, das PKW-Parkplatzangebot innerhalb der Okerumflut in Braunschweig ist seit 2023 komplett kostenpflichtig und das zeitlich beschränkte Parken ausgeweitet. Es werden Fahrradinseln geschaffen und weiter dazu flankierende Maßnahmen erdacht.

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

Die Planungen des Großprojekts „Stadt.Bahn.Plus“ gemeinsam durch die Stadt Braunschweig und die BSVG schreiten auch im Jahr 2024 intensiv voran. Im Fokus stehen sowohl die Planungen der Projektstufe 1 (Volkmarode Nord (inklusive Wendeschleife) und Rautheim/Lindenberg) als auch die Teilprojekte der Projektstufe 2 (Salzdahlumer Straße und Campusbahn/Querum). Vertiefende Planungen sowie eine partielle personelle Ressourcenknappheit beeinflussen die Zeitabläufe. Durch die Stellung des Rahmenantrages beim Land Niedersachsen, auch zur Förderung durch den Bund, ist das Projekt im Bundes-GVFG-Programm in die Kategorie B aufgestiegen.

Im Zuge der Projektumsetzung sind verstärkte innerstädtische Gleisbautätigkeiten ab 2025 sowie Finanzmittelbedarfe für Bau und weitere Planungen die Folge. Im Ergebnis führt dies zu einer signifikanten Vergrößerung des Stadtbahnnetzes der BSVG um 18 Kilometer. 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-Euro-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 Elektrobussbeschaffung 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 das Jahr 2024 weiterhin eine Normalisierung gegenüber 2023. Aufgrund der noch fehlenden Validierung der Fahrgastzahlen, die im Laufe des Jahres 2024 erfolgen soll, kann hierzu keine Prognose in Form der Angabe einer Zahl genannt werden.

In einigen Aufwandspositionen sind erhebliche Steigerungen erkennbar, insbesondere betrifft das die Energie- und Treibstoffkosten sowie die Personalkosten. Durch den Anstieg der Investitionskosten erhöhen sich die Abschreibungen.

Die Verkehrsleistung im Jahr 2024 wird sich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen. Die Nutzwagenkilometer werden sich leistungsseitig durch den geplanten Linienwechsel im März 2024 etwas anders aufteilen.

Für die Umsätze wird gegenüber dem Berichtsjahr ein Anstieg auf 41,61 Mio. Euro erwartet, wobei die Wirkungen der eingeleiteten Maßnahmen Dritter wie z.B. die Erweiterung des D-Tickets auf Studenten und Schüler zunächst umsatzmindernd wirken und in der Höhe nach unklar sind. Der Gesamtertrag wird in Höhe von 51,79 Mio. Euro geplant. Für das Geschäftsjahr 2024 rechnet die BSVG mit einem Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 36,57 Mio. Euro.

4.2 Risiken

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

Das Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) bedeutet für die BSVG, dass ein zunehmender Anteil der Fahreinnahme vom Verkehrsverbund Region Braunschweig nach einem nicht in Gänze vorher feststehenden definierten 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. Bei den Semestertickets wird es durch den EAV Verringerungen geben, die durch leichte Mehrzuweisungen aus der Umsetzung des Großteils kompensiert werden. Feststellen lässt sich eine zunehmende Abhängigkeit vom VRB. Künftig werden weitere Ticketarten über den Verkehrsverbund abgerechnet werden. Für die Ermittlung der Fahrgastanzahl werden die eingeführten automatischen Fahrgastzählgeräte genutzt und eine datengestützte Plausibilisierung des Planungsprozesses und eine Erfolgskontrolle der „Leistung“ ermöglicht. Die BSVG kann durch diesen Informationsgewinn besser Optimierungen vornehmen und damit ein kundenorientiertes Angebot bereitstellen. Ein weiterer Vertragsbestandteil des EAV beinhaltet auch die Abfederung finanzieller Härten über mehrere Jahre.

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 wurden bisher durch eine chargenweise Beschaffung beider Energiearten bestmöglich abgeschwächt. Speziell in der ersten Jahreshälfte 2023 war das Energiepreinsniveau überproportional hoch und wurde durch die Energiepreisbremsen reduziert. Strom, Fernwärme und Gas waren hiervon betroffen. Trotz der Entlastungen ist der Aufwand spürbar angestiegen, da nicht die gesamten inflationsbedingten Mehrkosten kompensiert werden können. In der zweiten Jahreshälfte haben sich die Energiepreise auf einem höheren Niveau zu 2022 jedoch noch unterhalb der Energiepreisbremsen normalisiert. Mit dem Auslaufen der Energiepreisbremsen zum 31. Dezember 2023 entfällt die Deckelung der Energiepreise. Die nächste Stufe der CO²-Bepreisung, die ab 1. Januar 2024 gilt, sorgt für Preissteigerungen. Die Elektrifizierung der Busflotte sorgt für eine zunehmende Abhängigkeit von einer Energieart.

Der Dieselmotorkraftstoff liegt im Mittel unterhalb des Vorjahresniveaus, dennoch unterliegen die Beschaffungspreise Schwankungen. Auch hier ist die CO²-Bepreisung relevant, die für ein höheres Preisniveau sorgt. Künftig nimmt die Bedeutung des Dieselananteils aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Busflotte für die BSVG ab.

Die Materialkosten sind gegenüber dem Vorjahr um 0,67 Mio. Euro in den Bereichen Betriebs- und Instandsetzungsmaterial, Busersatzteile und Anschaffungsinvestitionen gestiegen. Die Preisanstiege werden zukünftig u.E. nicht mehr in der Form weiter ansteigen.

Der Personalaufwand wird im Planungszeitraum tarifbedingt um rund 8 % für das Jahr 2024 voraussichtlich ansteigen. Welche Wirkungen die Manteltariffortschreibungen für 2024 ff. bringen, ist noch unklar, die Forderungen der ver.di betragen jedoch > 13 %. Weitere Personaleinstellungen insbesondere im Fahrdienst sind für die Leistungserstellung notwendig. Ob und in welcher Form sich die deutschlandweite Fahrerknappheit auf die Personalkosten auswirkt, ist weiterhin unklar und gegebenenfalls sind Anpassungen vorzunehmen. Für den Zeitraum ab 2025 wird mit einer moderateren Tarifentwicklung gerechnet, jedoch werden das die künftigen Tarifverhandlungen voraussichtlich zum Ende des Jahres 2024 zeigen.

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 SBBG.

Der erfolgreich im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundes entwickelte, eingeführte und seither im Linienbetrieb verkehrende Elektrobuss mit induktiver Energieübertragung wird derzeit am Markt nicht mehr produziert und somit auch technisch nicht weiterentwickelt. Die in 2022 begonnenen Gespräche mit der Industrie wurden Ende 2023 wieder aufgenommen und intensiviert. Die seinerzeit durch Bombardier gehaltenen Patente „Primove“ wurden von einem norwegischen Unternehmen erworben, um die Technik auszubauen.

Dieses steigt nach der Weiterentwicklung für PKW-Ladung nun in die Entwicklung des Systems für Elektrobusse ein und möchte die BSVG als Öffentlichkeitspartner und praktischer Anwender gewinnen. Die BSVG steht mit diesem Systemhersteller des Ladesystems in engem Austausch.

In der Gesellschaft liegen durch den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) sowie dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH 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 verkehrplanerischen Kompetenzen sieht sich das Unternehmen für anstehende, übergreifende Verkehrsentwicklungsplanungen gut vorbereitet.

Der Stadtbahnpark ist seit dem Jahr 2021 vollständig niederflurig, was zu einer Steigerung der Attraktivität und des Komforts des ÖPNV in Braunschweig sowie einer nachhaltig positiven Entwicklung im Großstadtverkehr führt. Das Projekt der Fahrzeugwagenkastenverbreiterung von 2,30 auf 2,65 Meter wird den Systemvorteil weiter verbessern, insbesondere im Hinblick auf die Steigerung der Fahrzeugkapazität und den Komfort. Die umfangreichen Planungen und baulichen Umsetzungen laufen bereits.

Das Elektrobus-Projekt wurde im Branchenvergleich sehr früh umgesetzt. Der erste Elektrogelenkbus nahm im Jahr 2015 den Echtbetrieb im Liniendienst auf. Im Dezember 2023 wurden die ersten 4 E-Busse der neuesten Generation geliefert und gehen ab Anfang 2024 auf den Linien 411, 418, 419/429, 422 und 426 in den Regelbetrieb. Die Auslieferung der nächsten 15 E-Busse erfolgt voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2024. Insgesamt werden bis Mitte 2025 50 E-Busse beschafft. 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.

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 unmittelbare Beteiligung der BSVG am Stadtbahnausbau-projekt 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, wovon wiederum die Lebensqualität profitiert.

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. Diese Maßnahme spiegelt sich im Energieaudit des Jahres 2022, das in 2023 abgeschlossen wurde, positiv über eine geringe Emissionssumme wider.

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 ein umfassendes Vertriebs- und Weiterentwicklungskonzept entwickelt und Planungen für die nächsten Jahre aufgestellt. So werden Vertriebsmöglichkeiten erweitert, der Stadtbahnbetrieb ausgebaut und auch der Busbetrieb soll bevorrechtigt und damit beschleunigt werden.

Der Fahrausweisvertrieb ist durch eine Ausweitung des Vorverkaufs über Vorverkaufsstellen mit einem gesonderten Tarif sowie einem Handy-Ticket für den Stadtverkehr sowie fahrzeuggebundenen Ticketautomaten gestärkt. Online-Bezahlungsfunktionen werden 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

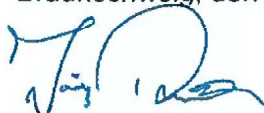
Das Unternehmen hat eine Zielregelung zu einer Frauenquote von 0 % für die erste und 11 % für die zweite Führungsebene der Gesellschaft getroffen, da der aktuell bestellte Alleingeschäftsführer männlich ist und daher ein abweichender Wert zur festgelegten Quote nicht umsetzbar ist. Für den Aufsichtsrat wurde durch die Stadt Braunschweig im Jahr 2015 ein Zielwert von 30 % festgelegt.

Aufgrund von strukturellen Veränderungen in der Gesellschaft wurde der bestehende Zielwert der Frauenquote für das Unternehmen stand 31. Dezember 2023 für die erste Führungsebene mit 0 % erfüllt, für die zweite Führungsebene ergibt sich nach erfolgreicher Wahl in die Landespolitik seit 8. November 2022 ein ungeplanter und seitens des Unternehmens unvermeidbarer Abgang der Bereichsleiterin „Marketing“. Zum 31. Dezember 2023 ergibt sich daraus unverändert zum Vorjahr formal eine Zielerreichung von 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 4. März 2024

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jörg Reincke', with a stylized flourish at the end.

Jörg Reincke
Geschäftsführer