

A. Grundlagen des Unternehmens

Eine der wichtigsten Aufgaben der Gesellschaft ist die Vertaktung von Verkehrsverbindungen im ÖPNV im Bergisch Gladbacher Stadtgebiet. So wurde durch die Gesellschaft in enger Zusammenarbeit mit dem Träger des ÖPNV und den beteiligten Verkehrsunternehmen mit Schaffung der Linie 400 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ein 10-Minuten-Takt zwischen Stadtmitte und Bensberg montags bis freitags zwischen 06.00 Uhr morgens und 20.00 Uhr abends eingeführt.

Die Anbindung kleinerer Ortsteile an das ÖPNV-Netz ist ebenfalls eine wichtige Aufgabe der Gesellschaft und trägt damit zur Verbesserung der Verkehrssituation, aber auch des Klimaschutzes bei. Für den Stadtteil Nussbaum wurde durch die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (Wupsi) eine Anruf-Sammel-Taxi-Linie (AST) eingerichtet.

Zudem wickelt die Gesellschaft für die Stadt Bergisch Gladbach die vertraglichen Verhandlungen zum Schülerticket sowie die gesetzliche Schülerfahrkostenerstattung ab. Letztere wird aus Überschüssen finanziert, die bei den Verkehrsunternehmen durch die Abgabe von SchülerTickets im Solidarmodell Bergisch Gladbach entstehen. Die Schülerfahrkostenerstattung ist durch diese marktorientierte Vorgehensweise für die Stadt Bergisch Gladbach als Schulträgerin kostenneutral, obwohl es sich hier um eine gesetzliche Aufgabe handelt.

Auch setzt sich die Gesellschaft weiterhin für aktuell bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote ein. So werden in regelmäßigen Verhandlungen mit dem Kreis als Aufgabenträger unter Würdigung des insgesamt guten Netzes neben möglichen Taktverbesserungen vor allem strategische Entscheidungen wie der Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme in bisher nicht versorgten Bereichen oder Optimierung von Linienwegen diskutiert und Lösungen erarbeitet. Gleiches gilt für die Zusammenarbeit der Gesellschaft mit den weiterführenden Schulen hinsichtlich der Verbesserung des Angebots beim immer häufiger angebotenen Ganztagesbetrieb. Darüber hinaus hat sich die Gesellschaft als Bestandteil des Beschwerdemanagements im Hinblick auf Anliegen aus dem Bereich des ÖPNV etabliert. Hier erweist sich die Flexibilität der GmbH regelmäßig als vorteilhaft.

Damit kann die Gesellschaft auch ohne förmliche Aufgabenträgerschaft zu einer Weiterentwicklung des Angebots beitragen. Dies hat sich beispielsweise hinsichtlich der Linie 454 bewiesen, die durch die SVB eingeführt und – nach Wegfall des Kreiszuschusses – zur Kompensation vom Rheinisch-Bergischen Kreis weitergeführt wird. Gleiches gilt für das Nachtbusangebot in Bergisch Gladbach, das durch die Gesellschaft initiiert wurde und seit 2007 durch den ÖPNV-Träger weitergeführt wird.

Das im Jahr 2016 von den zuständigen Gremien des Rates der Stadt Bergisch Gladbach beschlossene Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030 wurde in enger Abstimmung mit der Gesellschaft entwickelt. Hierin finden sich eine Reihe von Aufgaben, deren Umsetzungen in den kommenden Jahren ebenfalls eine Aufgabe der Gesellschaft sein wird. Als ein Beispiel hierfür sei exemplarisch der Ausbau des Car-Sharing-Netzes sowie der Aufbau eines Netzes für Mobilstationen genannt.

Die Gesellschaft ist Verpächterin u.a. des Wupsi-Kunden-Centers am S- und Busbahnhof Stadtmitte sowie des Kiosks und des GL mobil-Fahrgastcenters am Busbahnhof Bensberg. Darüber hinaus hat die Gesellschaft zur Verbesserung des begleitenden Angebots für ÖPNV-Nutzer im Jahre 2012 an der KVB-Haltestelle „Neuenweg“ der Linie 1 einen Kioskneubau in Betrieb genommen und diesen mit einem langjährigen Vertrag an den Pächter des bisherigen Kiosks verpachtet. Sofern wie geplant der Neubau eines Stadthauses auf dem Kopfgrundstück am S-Bahnhof Bergisch Gladbach ab Ende 2018 realisiert wird, wird nach dessen Fertigstellung geprüft, ob der Container, in dem Kunden-Center der Wupsi untergebracht ist, einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden kann.

B. Wirtschaftsbericht - Darstellung des Geschäftsverlaufes und der Lage des Unternehmens:

Im Berichtsjahr schließt die Gesellschaft mit einem Gewinn von EUR 3.721,68 (Vorjahr: Jahresfehlbetrag EUR 3.325,37) ab. Nach dem geringen Jahresverlust im Vorjahr konnte somit aufgrund der weiterhin guten Entwicklung beim SchülerTicket ein geringer Gewinn verbucht werden.

Wie in den Vorjahren, wird weiterhin aufgezeigt, dass die anfallenden Kosten nicht über eigene erwirtschaftete Erträge abgedeckt werden können. Vielmehr ist die Gesellschaft auf öffentliche Zuschüsse bzw. Zuschüsse der Stadt als alleinige Gesellschafterin der Gesellschaft angewiesen. Im Berichtsjahr sind von Seiten der Stadt Zuschüsse i. H. v. EUR 124.999,92 (Vorjahr: EUR 136.308,26) zur Verlustabdeckung gezahlt worden.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die sich im Berichtsjahr auf EUR 255.095,13 (Vorjahr: EUR 225.393,17) belaufen, beinhalten im Wesentlichen den Aufwandsersatz für die von den Verkehrsunternehmen durchgeführten Betriebsleistungen sowie die Fahrpreiserstattungen für das SchülerTicket (gesetzliche Schülerfahrkostenerstattung).

Im Berichtsjahr werden erstmalig Personalkosten ausgewiesen, die im Zusammenhang mit der Geschäftsführeranstellung ab Juni 2016 stehen. Im Gegenzug haben sich geringere Verwaltungskosten in Höhe von EUR 43.821,28 (Vorjahr EUR 55.417,80) ergeben. Ursächlich hierfür ist vor allem die aufgrund einer Neuberechnung durchgeführte, an die Stadt zu zahlende Personalkostenerstattung, welche aufgrund der Gestellung von städtischem Personal für die Erledigung der wesentlichen Aufgaben vorgenommen wird.

Im Wirtschaftsjahr 2016 konnte nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises bei der Bezirksregierung Köln die letzte Rate des Landeszuschusses für den Bau der Radstation in Höhe von 67.400 EUR abgerufen werden. Insgesamt sind für den Bau der Radstation somit Zuschüsse von Dritter Seite in Höhe von insgesamt EUR 361.107,26 geflossen.

Durch die fortlaufende Unterstützung der Gesellschafterin kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass auch in der Zukunft alle Verbindlichkeiten fristgerecht bedient werden können.

Die Vermögenslage der Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag geprägt von der positiven Liquidität (TEUR 222 = 19,53% der Bilanzsumme). Darüber hinaus besteht vor allem langfristig gebundenes Vermögen in Form des Kiosks an der Haltestelle „Neuenweg“ sowie des Grundstückes am S-Bahnhof Bergisch Gladbach, auf dem die „Rad-Station“ errichtet wurde (11,24% der Bilanzsumme), dem Gebäude der „Rad-Station“ (56,15% der Bilanzsumme) sowie den Außenflächen rund um die Fahrradstation (5,47% der Bilanzsumme).

Die Eigenkapitalquote der Gesellschaft inklusive der Position „Sonderposten für Zuschüsse und Zulaugen der Gesellschaft“ liegt zum Bilanzstichtag bei 57,79% (Vorjahr: 54,40 %).

Im Berichtsjahr wurde ein Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 76 (Vorjahr: TEUR 68) erwirtschaftet.

C. Prognosebericht und Chancen und Risiken.

Hinsichtlich des inneren Verwaltungsaufwandes hat sich die Situation nicht verändert. Eine weitere Senkung der Kosten wird nicht mehr erwartet.

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes der Stadt Bergisch Gladbach wird die SVB in den kommenden Jahren voraussichtlich weitere Aufgaben zur Verbesserung des Mobilitätsangebots übernehmen. Hierzu zählen z.B. die Errichtung von Fahrradboxen entlang stark frequentierter Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere entlang der Linie 1 sowie der S 11) sowie die Einrichtung von Mobilstationen.

Die Gesellschaft prüft weiterhin, inwieweit die Errichtung eines Kiosks an der Haltestelle „Kölner Straße“ realisierbar und wirtschaftlich vertretbar ist. Sollte die Prüfung in diesem Fall zu einem positiven Ergebnis kommen, könnte in den Jahren 2018 ff. mit dem Bau begonnen werden.

Die aus den Verpachtungen resultierenden Gewinne mindern in allen Fällen den aus Steuermitteln zu leistenden Deckungsbeitrag.

Die Risiken der Gesellschaft ergeben sich aus den mittelfristig umzusetzenden Unternehmenszielen und ggf. veränderten gesetzlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Speziell sind zu nennen

- die Kostenentwicklung bei den angemieteten Verkehren sowie
- Kosten- und Erstattungssituation beim Schülerticket (steigende Betriebskosten, erhöhte Inanspruchnahme der Schülerfahrkostenerstattung, sinkende Abnehmerzahlen).

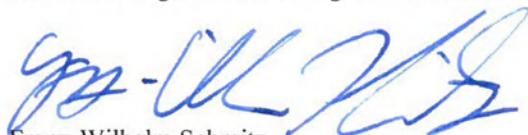
Dabei werden alle Verträge jährlich indiziert gestaltet, wobei aber bei den angemieteten Verkehren aufgrund der fahrplantechnischen Vorlaufzeiten zusätzliche Kündigungsfristen zu beachten sind.

Sowohl die Investitions- und Baumaßnahmen als auch die Verhandlungen um das Schülerticket sowie zur Weiterentwicklung des Netzes haben wiederum gezeigt, dass die bestehende Gesellschaft durch ihre organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten eine aktive Rolle – vor allem in der Kooperation mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen – einnehmen kann. Auch ohne die formalen Instrumente der Aufgabenträgerschaft oder der Verkehrsunternehmerfunktion lassen sich so die ÖPNV-Angebote in Bergisch Gladbach zeitnah und zielgerichtet beeinflussen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Stadt Bergisch Gladbach weiterhin im Haushaltssicherungskonzept befindet und sowohl bei freiwilligen Leistungen als auch bei Investitionen erheblichen Beschränkungen und Zwängen unterworfen ist.

Für das Jahr 2017 ergibt sich laut Wirtschaftsplan eine voraussichtliche Unterdeckung in Höhe von EUR 159.900. Dieser Betrag soll durch einen Zuschuss der Stadt Bergisch Gladbach in Höhe von EUR 125.000 minimiert werden. Es verbleibt demnach ein prognostizierter Verlust für das Wirtschaftsjahr 2016 in Höhe von 34.900 EUR, welcher aus den Gewinnvorträgen der Vorjahre (ausgenommen 2015) gedeckt werden soll.

Bergisch Gladbach, den 06.06.2017

Stadtverkehrsgesellschaft Bergisch Gladbach mbH



Franz-Wilhelm Schmitz
(Geschäftsführer)