

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Jahresabschluss 2025 - Feststellung***Organisationseinheit:*Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen*Datum:*

21.04.2026

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung
(Entscheidung)*Sitzungstermin*

30.04.2026

Status

Ö

Beschluss:

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

Der Jahresabschluss 2025, der mit einem Ertrag aus Verlustübernahme in Höhe von 37.332.872,61 € einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 0,00 € ausweist, wird festgestellt.

Sachverhalt:

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

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

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

Der Aufsichtsrat der BSVG hat den Jahresabschluss 2025 in seiner Sitzung am 22. April 2026 beraten und der Gesellschafterversammlung die Feststellung empfohlen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 2025 der BSVG weist bei Gesamterträgen (inkl. Zinserträgen) in Höhe von 54.969 T€ und Gesamtaufwendungen (inkl. Zinsaufwendungen und Steuern) in Höhe von 92.302 T€ einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 37.333 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG) ausgeglichen.

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

| | Angaben in T€ | Ist 2024 | Plan 2025 | Ist 2025 | Plan 2026 |
|-----------|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | Umsatzerlöse | 41.113 | 46.554 | 44.065 | 46.489 |
| 1a | % zum Vorjahr/Plan | | +13,2% | +7,2% / -5,3% | +5,5% |
| 2 | andere aktivierte Eigenleistungen | 905 | 1.060 | 733 | 1.150 |
| 3 | sonstige betriebliche Erträge | 7.682 | 7.270 | 8.861 | 7.286 |
| 4 | Materialaufwand | -22.601 | -23.979 | -22.560 | -24.021 |
| 5 | Personalaufwand | -45.559 | -47.813 | -48.246 | -49.155 |
| 6 | Abschreibungen | -10.300 | -12.567 | -10.373 | -11.856 |
| 7 | sonstige betriebliche Aufwendungen | -4.669 | -5.306 | -6.257 | -5.710 |
| 8 | Betriebsergebnis (Summe 1-7) | -33.427 | -34.781 | -33.778 | -35.817 |
| 9 | Zins-/Finanzergebnis | -2.596 | -3.696 | -3.429 | -4.130 |
| 10 | Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10) | -36.024 | -38.478 | -37.207 | -39.946 |
| 12 | sonstige Steuern | -106 | -104 | -126 | -119 |
| 13 | Jahresergebnis (Summe 11-12) | -36.130 | -38.582 | -37.333 | -40.065 |
| 14 | Einsparvorgabe Stadt Braunschweig | | 480 | | |
| 15 | Jahresergebnis (Summe 13-14) | -36.130 | -38.102 | -37.333 | -40.065 |

Die Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 44.065 T€ und sind damit um insgesamt 2.952 T€ bzw. 7,4 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Diese beinhalten die Erlöse aus der Personenbeförderung (39.658 T€), Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen (732 T€) sowie sonstige Erlöse (3.521 T€). Mit zu verrechnen in den Umsatzerlösen sind die Positionen des neutralen Ergebnisses (154 T€), periodenfremde Umsatzerlöse aus Linienverkehr (205 T€), sonstige periodenfremde Umsatzerlöse (-51 T€).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind mit insgesamt 8.861 T€, gegenüber dem Vorjahr um 1.179 T€ gestiegen. Überwiegend werden die sonstigen betrieblichen Erträge durch die Ausgleichszahlungen für das Deutschland-Ticket (6.199 T€) bestimmt.

Der Materialaufwand ist mit 22.560 T€ gegenüber dem Plan um 1.419 T€ gesunken, gegenüber dem Vorjahr zeichnet sich ein leichter Rückgang von 41 T€ ab. Dies resultiert im Wesentlichen an den geringeren Aufwendungen für Kraftstoffe (-421 T€) und Dienstkleidung (-65 T€). Die Aufwendungen für Instandhaltung (+370 T€) sowie für Energiebezug (+217 T€) sind hingegen im Vergleich zum Vorjahr angestiegen.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 48.246 T€. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aufgrund von Tarifsteigerungen und erhöhten Aufwendungen für Altersvorsorge ein Anstieg um 2.687 T€ bei nahezu konstanter Mitarbeitendenzahl. Der Planwert wurde um 433 T€ unterschritten.

Die Abschreibungen liegen mit 10.373 T€ um 2.194 T€ unter dem geplanten Wert in Höhe von 12.567 T€. Diese Abweichung ist im jeweiligen Projektfortschritt begründet und insbesondere auf zeitliche Verschiebungen bei Baumaßnahmen und Buslieferungen zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Wert leicht angestiegen (+73 T€).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 6.257 T€ rund 951 T€ über dem Plan. Im Wesentlichen sind u. a. Aufwendungen für Versicherungen, Beiträge und Gebühren (1.706 T€), Aufwendungen für IT-Dienstleistungen (802 T€), Aufwendungen für erbrachte Dienstleistungen der BSBG (425 T€), Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten (401 T€) enthalten.

Das Zinsergebnis beträgt -3.429 T€ und ist demnach rund 267 T€ unter dem Planansatz. Grund hierfür ist neben der einerseits guten Konditionsentwicklung am Kapitalmarkt die Verschiebung der zu finanzierenden Investitionen, vor allem der ausgeschriebenen Elektrobusse. Insgesamt ist das Zinsergebnis gegenüber dem Vorjahr um rund 833 T€ rückläufig. Dies liegt zu 2/3 an geringeren Zinserträgen zu 1/3 an geringen Zinsaufwendungen.

Die sonstigen Steuern beinhalten Grundsteuern und Kfz-Steuern.

Das Gesamtinvestitionsvolumen im Geschäftsjahr 2025 belief sich auf 51.248 T€. Investitionsschwerpunkte waren beispielsweise die Anschaffung von E-Bussen und die dazugehörige Ladeinfrastruktur (32,44 Mio. €), Sanierung des Betriebshofes Lindenberg (5,47 Mio. €), Sanierung Ottenroder Straße (2,16 Mio. €), Sanierung Mühlenpfortstraße (1,50 Mio. €) und diverse kleinere Maßnahmen z.B. Stadtbahnhaltestellenanpassungen von in Summe 1,43 Mio. €. Weiterhin wurde für die Planung des Stadtbahnausbaus 824 T€ investiert.

Die Prüfung des Jahresabschlusses durch die PKF Fasselt Partnerschaft mbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat zu keinen Einwendungen geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 3. März 2026 erteilt.

Als Anlagen sind die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Lagebericht der Gesellschaft für das Jahr 2025 beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

- 1 - BSVG Bilanz 2025 (öffentlich)
- 2 - BSVG GuV 2025 (öffentlich)
- 3 - BSVG Lagebericht 2025 (öffentlich)

Bilanz der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

zum 31. Dezember 2025

| A K T I V A | 31.12.2025 | 31.12.2024 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | EUR | EUR |
| A. Anlagevermögen | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | |
| 1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 612.394,00 | 713.920,00 |
| II. Sachanlagen | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 37.610.632,95 | 19.241.696,95 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 47.026.345,00 | 50.726.920,64 |
| 3. Fahrzeuge für den Personenverkehr | 53.501.024,00 | 44.387.001,00 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen | 4.750.355,00 | 642.566,00 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 2.506.401,00 | 2.395.410,75 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 24.647.872,85 | 33.959.759,46 |
| | <u>170.042.630,80</u> | <u>151.353.354,80</u> |
| III. Finanzanlagen | | |
| 1. Beteiligungen | 12.405,00 | 12.405,00 |
| | <u>170.667.429,80</u> | <u>152.079.679,80</u> |
| B. Umlaufvermögen | | |
| I. Vorräte | | |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 3.598.645,19 | 3.378.286,05 |
| 2. Waren | 4.648,89 | 4.711,54 |
| | <u>3.603.294,08</u> | <u>3.382.997,59</u> |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 8.625.795,44 | 4.671.041,77 |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 3.268.067,09 | 894.154,34 |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände | 14.725.452,19 | 28.510.152,71 |
| | <u>26.619.314,72</u> | <u>34.075.348,82</u> |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | | |
| | <u>3.181.104,79</u> | <u>4.569.485,07</u> |
| | <u>33.403.713,59</u> | <u>42.027.831,48</u> |
| C. Rechnungsabgrenzungsposten | | |
| | <u>98.775,92</u> | <u>95.233,11</u> |
| | <u>204.169.919,31</u> | <u>194.202.744,39</u> |

| P A S S I V A | 31.12.2025 | 31.12.2024 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | EUR | EUR |
| A. Eigenkapital | | |
| I. Gezeichnetes Kapital | 17.938.432,00 | 17.938.432,00 |
| II. Kapitalrücklage | <u>1.639.609,12</u> | <u>1.639.609,12</u> |
| | <u>19.578.041,12</u> | <u>19.578.041,12</u> |
| B. Rückstellungen | | |
| 1. Rückstellungen für Pensionen | 944.264,00 | 1.279.472,00 |
| 2. Sonstige Rückstellungen | <u>9.408.317,00</u> | <u>9.778.632,00</u> |
| | <u>10.352.581,00</u> | <u>11.058.104,00</u> |
| C. Verbindlichkeiten | | |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 71.034.363,86 | 76.800.960,72 |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 14.237.345,23 | 11.351.971,56 |
| 3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 924.505,97 | 1.040.493,90 |
| 4. Sonstige Verbindlichkeiten; davon aus Steuern: 323.650,77 EUR (298 TEUR) | <u>85.835.214,12</u> | <u>73.535.642,81</u> |
| | <u>172.031.429,18</u> | <u>162.729.068,99</u> |
| D. Rechnungsabgrenzungsposten | <u>2.207.868,01</u> | <u>837.530,28</u> |
| | <u>204.169.919,31</u> | <u>194.202.744,39</u> |

Braunschweig, den 2. März 2026

Jörg Reincke
(Geschäftsführer)

Gewinn- und Verlustrechnung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

| | 2025 EUR | 2025 EUR | 2024 EUR | 2024 EUR |
|---|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| 1. Umsatzerlöse | | 44.064.609,05 | | 41.113.295,81 |
| 2. Andere aktivierte Eigenleistungen | | 732.543,71 | | 904.941,73 |
| 3. Sonstige betriebliche Erträge | | 8.861.375,42 | | 7.682.072,72 |
| 4. Materialaufwand | | | | |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 11.706.208,50 | | 11.705.412,46 | |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | <u>10.854.185,43</u> | 22.560.393,93 | <u>10.895.579,56</u> | 22.600.992,02 |
| 5. Personalaufwand | | | | |
| a) Löhne und Gehälter | 37.514.469,61 | | 35.788.226,11 | |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung; davon für Altersversorgung: 2.055.051,89 EUR (1.942 TEUR) | <u>10.731.461,73</u> | 48.245.931,34 | <u>9.770.825,83</u> | 45.559.051,94 |
| 6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen | | 10.373.400,43 | | 10.299.637,53 |
| 7. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | 6.257.472,99 | | 4.668.771,42 |
| 8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus Abzinsung: 6.646,00 EUR (7 TEUR) | | 1.310.084,86 | | 2.444.983,91 |
| 9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen; davon aus Aufzinsung: 11.532,00 EUR (16 TEUR) davon an verbundene Unternehmen: 1.334,69 EUR (3 TEUR) | | 4.738.622,20 | | 5.040.756,19 |
| 10. Ergebnis nach Steuern | | -37.207.207,85 | | -36.023.914,93 |
| 11. Sonstige Steuern | | 125.664,76 | | 105.888,71 |
| 12. Erträge aus Verlustübernahme | | <u>37.332.872,61</u> | | <u>36.129.803,64</u> |
| 13. Jahresergebnis | | <u>0,00</u> | | <u>0,00</u> |

Braunschweig, den 2. März 2026



 Jörg Reincke
 (Geschäftsführer)

Anlage 2

Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Braunschweig

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Geschäftliche Entwicklung und Rahmenbedingungen

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

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

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

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

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

Die BSVG betreibt ihre Betriebsstandorte innerhalb Braunschweigs.

1.2 Forschung und Entwicklung

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

2. Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

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

3. Wirtschaftsbericht

3.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Direktvergabe

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

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

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

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

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

Zur Ergänzung der Finanzierung des Regelgeschäfts hatte die Gesellschaft auch in 2025 Bedarf an staatlichen Mitteln zur Kompensation der zusätzlichen Einnahmeverluste durch das seit Mai 2023 bundesweit eingeführte Deutschland-Ticket. Das Land und der RGB gleichen die Einnahmeverluste bezogen auf 2025 aus.

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.

Im Geschäftsjahr 2025 vereinnahmte die BSVG Umsatzerlöse von 44,065 Mio. Euro und unterschritt die Prognose um 2,489 Mio. Euro (Prognose Umsatzerlöse: 46,554 Mio. Euro). Trotz einer in 2025 zu verzeichnenden positiven Fahrgastzahlenentwicklung entwickelten sich die der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Jahresabschlusserstellung zugeschiedenen Umsatzerlöse noch nicht plankonform. Die mit dem Verkehrsertrag zusammenhängenden sonstigen betrieblichen Erträge betragen rund 6,199 Mio. Euro und liegen rund 0,360 Mio. Euro unterhalb des Planwertes aus 2024 für 2025 von 6,559 Mio. Euro. Dennoch beläuft sich der zum 31.12.2025 ermittelte Gesamtertrag auf 53,659 Mio. Euro und liegt damit um 1,225 Mio. Euro unter dem Prognosewert. Bezogen auf den Einnahmeausgleich im Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) sowie über die D-TIX erfolgen Spitzabrechnungen zum Mai 2026.

Die ursprüngliche Gesamtertragserwartung (ohne Zinserträge) konnte aufgrund sich ändernder externer Rahmenbedingungen nicht realisiert werden. Hierzu zählt im Wesentlichen das Deutschland-Ticket. Die Einnahmeausfälle sollten durch Bundes- und Landesmittel über den Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig ausgeglichen werden. Die Fahreinnahmen aus dem Deutschland-Ticket werden im (VRB) unter den beteiligten Verkehrsunternehmen verteilt und ein Schadensausgleich für entgangene Fahreinnahmen vom Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) in Form von Abschlägen gezahlt.

Das seit dem Jahr 2021 eingeführte Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) des VRB soll auf der Einnahmenseite in Summe weitgehend neutral wirken. Insgesamt ist festzustellen, dass der relative Anteil der Einnahmezuflüsse über den VRB bzw. die D-TIX stetig zunimmt und dieser teils nicht verursachungsgerecht bzw. periodengerecht gezahlt wird. Gegenläufig verringern sich die direkten Tarifeinnahmen der BSVG. Die Einführung des Deutschland-Tickets hat diesen Trend weiter verstärkt. Die D-TIX GmbH & Co. KG (D-TIX) wurde für die Umsetzung des Deutschland-Ticket-Clearings gegründet und sammelt dazu die Verkaufsdaten im Nahverkehr. Ab 2025 betreibt die D-TIX zentral die Sammlung und verursachungsgerechte Verteilung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket.

Die Abgeltungszahlungen des Landes Niedersachsen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX verringern sich zum Vorjahr um 22,8 % auf 0,723 Mio. Euro. In die Prognose ist ein Ausgleich von 0,500 Mio. Euro eingegangen. Die Zählung im Jahr 2024 erbrachte einen Quotienten, der nur ganz leicht über dem Landessatz lag und zwei Jahre lang gültig ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind von 7,682 Mio. Euro in 2024 auf 8,861 Mio. Euro in 2025 gestiegen. Die über den RGB erhaltenen unterjährigen Abschlagszahlungen für das Deutschland-Ticket (einschließlich Schülertickets) an die BSVG betragen 6,199 Mio. Euro (Vorjahr 6,465 Mio. Euro). Der aus Einnahmeverlusten folgende reduzierte Schwerbehindertenausgleich des Landes ist von diesen Ausgleichszahlungen nicht gedeckt.

Für das Jahr 2025 wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 38,102 Mio. Euro geplant. Tatsächlich wurde ein Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 37,333 Mio. Euro (0,769 Mio. Euro unter der Prognose) erreicht.

Die Geschäftsführung bewertet die wirtschaftliche Lage des Unternehmens auch im Geschäftsjahr 2025 vor dem Hintergrund der Ausgleichsleistungen für die Deutschland-Tickets, dem EAV, und dem Agieren der Stadt Braunschweig als stabil. Die Initiierung von nachhaltigen Zukunftsprojekten wie Stadtbahnausbau und Elektromobilität im Busbereich samt Infrastruktur bestätigen die Fokussierung der Aufgabenträger auf einen ökonomisch und ökologisch gut ausgebauten ÖPNV.

Für den nicht-finanziellen Leistungsindikator Fahrgastzahl bzw. Unternehmensbeförderungsfälle erzielte die BSVG im Jahr 2025 mit 37,815 Mio. (Vorjahr 37,624 Mio. Unternehmensbeförderungsfälle) einen leichten Anstieg trotz der Netzprobleme in der eingeschränkten Bedienung der Linie 1 nach Stöckheim. Für die Verkehrsleistung wurde prognostiziert, dass sie sich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen wird. Tatsächlich liegt die Verkehrsleistung im Jahr 2025 leicht über dem Niveau des Vorjahres (34 t Nutzwagenkilometer) bei 10,879 Mio. Nutzwagenkilometern.

Stadtbahnausbauvorhaben

Aufbauend auf den Beschlüssen des Rates der Stadt Braunschweig wurden die in Voruntersuchungen ermittelten Trassenkorridore weiter beplant. Der politische Beschluss für die Planungen des 1. Teilprojektes Volkmarode Nord wurde im Jahr 2022 in den Gremien erfolgreich eingeholt. Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren erfolgte im Sommer 2024. Der Planfeststellungsbeschluss für die Wendeschleife in Gliesmarode wurde Ende 2025 übermittelt.

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

Der Projektfortschritt wird in Arbeitsgruppen laufend evaluiert und an die Anforderungen angepasst. Regelmäßig wird die Projektentwicklung und sich ergebene 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 Fachplaner, kommt es zu Verzögerungen.

Stadtbahnbeschaffung und Stadtbahnwagenkasten 2,65 m

Im Jahr 2024 hat das Unternehmen den Prozess für die Stadtbahnersatzbeschaffung der Bestandsfahrzeuge aus dem Baujahr 1995 eingeleitet und ein EU-weites Ausschreibungsverfahren gestartet. Dies war dringend erforderlich, um den Ersatz der mittlerweile anfälligen Bestandsfahrzeuge beginnend ab dem Jahr 2028 einzuleiten. Das Land Niedersachsen hat die Förderung dieser Ersatzbeschaffung in ihr Förderprogramm aufgenommen. Vor dem Hintergrund der Ressourcen auf dem Beschaffungsmarkt für Stadtbahnfahrzeuge werden im eingeleiteten Beschaffungsprozess keine 2,65 m breiten Fahrzeuge beschafft. Die Kapazitätserweiterung durch den Einsatz von breiteren Stadtbahnfahrzeugen bleibt weiter strategisches Ziel der BSVG. Die Umsetzung wird zeitlich verschoben.

Energiemanagementsystem nach 50001

Die BSVG betreibt seit 2025 ein Energiemanagementsystem nach der ISO 50001. Es wird eine kontinuierliche Verbesserung der energiebezogenen Leistung durch die systematische Erfassung, Bewertung und Optimierung von Energieverbräuchen angestrebt. Die Basis bilden Energiekennzahlen, aus denen Effizienzmaßnahmen identifiziert, umgesetzt und regelmäßig überprüft werden können. Das Energiemanagementsystem leistet einen Beitrag zur Ressourcenschonung sowie zur Reduzierung energiebedingter Emissionen.

Die erste Stufe des Zertifizierungsprozesses wurde im Dezember 2025 erfolgreich absolviert. Das Zertifizierungsaudit erfolgte im Januar 2026. Fokus wurde auf die größten Verbraucher gelegt und das betrifft insbesondere den Stadtbahn- und Busbereich.

„Respekt verbindet“ gewinnt Marketinglöwen und Stärkung der Arbeitgebermarke

Die BSVG hat im Frühjahr 2025 die Kampagne „Respekt verbindet“ aufgelegt, um für mehr Respekt im ÖPNV zu werben. Dabei geht insbesondere um mehr Respekt gegenüber den Mitarbeitern, aber auch unter Fahrgästen. Die Kampagne wurde an den Haltestellen sowie über Social Media ausgespielt. Die Resonanz war überwiegend positiv, auch die Belegschaft berichtete von positiven Auswirkungen auf das Verhalten im Fahrzeug. Für die Kampagne wurde die BSVG im Jahresverlauf mit dem Marketinglöwen, den bedeutendsten Marketing-Preis der Region ausgezeichnet.

Als wiederkehrendes Thema in der Kampagnenplanung wurde auch die Arbeitgebermarke der BSVG in 2025 gestärkt, um das Unternehmen als attraktiven Arbeitgeber mit guten Arbeitsbedingungen zu positionieren. Auch diese Werbebemühungen haben dazu geführt, dass sich das Bewerberaufkommen insbesondere für Stellen im Fahrdienst wieder verbessert hat.

In den sozialen Medien erfolgt der Markenauftritt der BSVG über die Plattformen Facebook, Instagram, LinkedIn und TikTok. Durch BSVG-Influencer – Mitarbeiter, die aus dem Betriebsalltag berichten - wird die BSVG als Marke und Arbeitgeber nahbar, authentisch und sympathisch vorgestellt. Über dieses Instrument werden neben der langfristigen Kampagnenplanung auch kurzfristige Impulse zu aktuellen Themen gesetzt und das Image der BSVG gestärkt.

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 Kosteniveau 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 Auftragserteilung und die Anzahlung für das Projekt sind bereits erfolgt. Die finale Umsetzung mit technischer Inbetriebnahme erfolgte ab Jahresmitte bis November 2025.

Fahrgastentwicklung

Daten über die Nutzungsintensität der Linienverkehre werden seit dem Jahr 2019 basierend auf automatisiert erhobenen Ein- und Aussteigerzahlen erfasst. Hierfür kommt ein Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) zum Einsatz, das beginnend mit einer geringen Ausrüstungsquote in 2019, mittlerweile statistisch ausreichend in rund 20 % der Fahrzeuge der BSVG installiert wurde. Diese Erhebungssystematik wurde im Jahr 2025 fortgesetzt (siehe orange Kurve in nachstehender Grafik) und löst die Systematik im Verkehrsverbund zur Ermittlung der Kundenanzahl (siehe blaue Kurve) ab. Die Unternehmensbeförderungsfälle stiegen im Jahr 2025 auf rund 37,815 Mio. gegenüber rund 37,624 Mio. im Jahr 2024 an und zeigen sich leicht steigend.

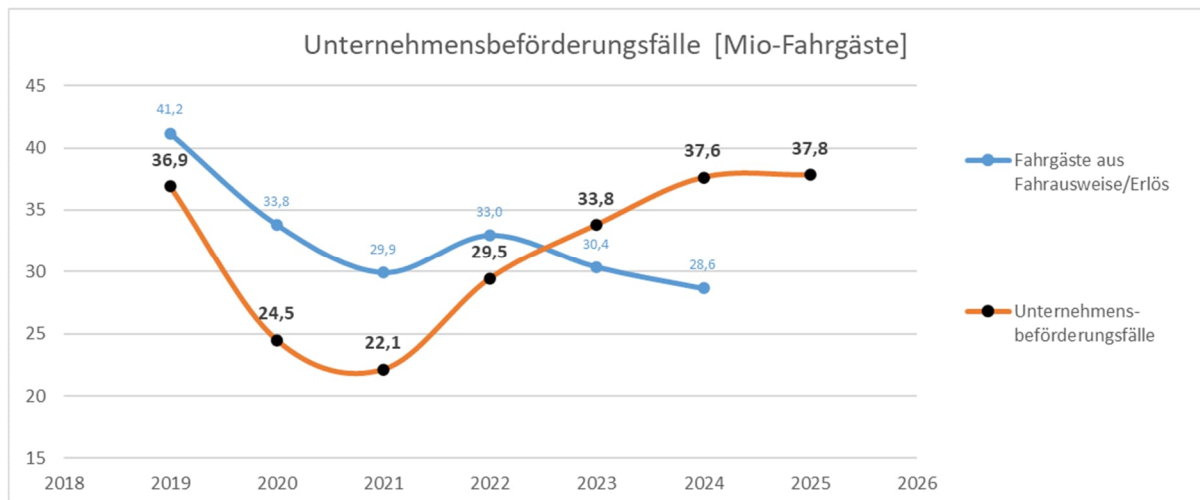
Das Umfeld war im Jahr 2025 von erheblicher Bauaktivität sowohl von Seiten der BSVG als auch im übrigen Stadtgebiet geprägt. Auch im SPNV hat es umfangreiche Ersatzverkehre mit Einfluss auf die Fahrgastnachfrage in Braunschweig gegeben.

Die Nachfrage im Bereich Tram ist leicht zurückgegangen. Hierfür sind die Streckensperrung der Linie 1 zwischen Heidberg und Stöckheim sowie die umfangreichen Bauarbeiten im nördlichen Streckenast (Linien 1 + 2) in den Sommerferien 2025 ursächlich.

Die Nachfrage im Bussektor ist demgegenüber leicht angestiegen (Schienenersatzverkehr (SEV)). Baustellenbedingt verlängerte Linienwege z.B. auf den Buslinien 416 und 436 haben zu einem höheren Anstieg der Beförderungsleistung (Pkm) als bei den Linienbeförderungsfällen (Einsteiger) geführt.

Die durch den Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) für die BSVG angegebenen Fahrgastzahlen aus dem zugeschiedenen Fahrausweiserlös im VRB weichen für das Jahr 2024 noch deutlicher von den erhobenen Werten nach AFZS ab als im Vorjahr. Die Abweichung zu den aus der Erhebung ermittelten Werten beträgt etwa für das Jahr 2024 rund 24 %.

Die Erlösentwicklung läuft damit entgegen dem Trend der tatsächlichen Fahrgastzahlen. Es wird weiterhin angestrebt, gemeinsam mit dem VRB die Ursachen für die Abweichung zu ermitteln.



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 die Leistungsanteile und hat auch im Jahr 2025 ergänzende Unterstützungen für den Braunschweiger Stadtverkehr erbracht. Die zum 31. Oktober 2024 ausgelaufenen Konzessionen der KVM wurden bis zum 10/2025 durch den RGB verlängert. Danach besteht ein Subunternehmervertrag zwischen BSVG und KVM.

Verbund und Regionalverband

Der Regionalverband sowie der Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) haben gemeinsam in 2025 vielfältigste Themen wie die vertragliche Neustrukturierung D-TIX vorgebracht. Die Ertragsflüsse sollen transparenter und nachvollziehbar werden, wozu sich in 2025 eine Arbeitsgruppe ausgebildet hat, um die unterschiedlichen Ertragsflüsse weiter zu plausibilisieren.

E-Mobilität bei der BSVG

Im Jahr 2025 sind 46 neue Elektrobusse geliefert und größtenteils in den Regelbetrieb übergegangen. Damit hat die BSVG seit Dezember 2023 insgesamt 50 neue Elektrobusse in der Busflotte. Die BSVG erhält für die Beschaffung der Busse neben den Fördermitteln vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auch Fördermittel vom Land Niedersachsen (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)). Mit dieser Beschaffung erfolgte der Auftakt zu einer umfangreichen Elektrifizierung der Busflotte, die im ersten Schritt ca. 1/3 des Gesamtbusbestandes der BSVG umfasst.

Auf dem Busbetriebshof Lindenberg, der derzeit umfangreich modernisiert wird, ist die Errichtung der Ladeinfrastruktur in den Busports weitestgehend erfolgt. Auch im Stadtgebiet (Wilhelmstraße, Eutschenwinkel) sowie in Wolfenbüttel sind Opportunity-Ladepunkte für die E-Busse installiert worden. Die Photovoltaikanlage auf den Busports ist fertiggestellt und wird im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Der Betrieb der bestehenden Elektrobusflotte „Emil“ aus 2014 ist vor dem Hintergrund des Rückzugs der Systemhersteller nicht einfach aber praktikabel, weshalb die BSVG die Weiternutzung des Systems anstrebt.

DOSTDI

Das Ende 2023 seitens der BSVG beantragte Förderprojekt „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DOSTDI) wird plangerecht bearbeitet. Die BSVG wird daraus die Linienplanungssoftware an den künftigen Bedarf anpassen und die Betriebsführung und -steuerung ertüchtigen. Die BSVG ist in dem Projekt ein anwendungsorientierter Partner. Somit unterstützte diese auch in 2025 die Erarbeitung der Forschungsanteile, die primär bei den weiteren Projektpartnern liegt.

ImoGer

Das mit der BSVG und dem Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) sowie Industriepartnern, der Stadt Braunschweig und dem RGB als Forschungsprojekt beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beschiedene Forschungsprojekt, wird vorangetrieben. Ziel ist der Aufbau eines multifunktionalen und fahrerlosen Kleingefährts, das am Schwarzen Berg in Braunschweig im Personen- und kombinierten Paketlieferverkehr einsetzbar ist. Dazu werden lastabhängig die benötigten Transportkapseln (Verkehr und Güter) flexibel je nach Einsatzzweck ausgetauscht.

Größere Baumaßnahmen

Gleissanierung Ottenroder Straße und Mühlenpfordtstraße

Die Gleisanlagen in der Ottenroder und Mühlenpfordtstraße mussten verschleißbedingt erneuert werden. Im Zuge der Sanierungsarbeiten wurden die Stadtbahnhaltestellen ebenfalls modernisiert.

Sanierung Busbetriebshof Lindenberg

Das Projekt ist Bestandteil des GVFG-Mehrjahresprogrammes des Landes Niedersachsen. Die Infrastruktur der Elektromobilität auf dem Betriebshof ist in der Umsetzung und die Busports mit der Ladeinfrastruktur für die neuen Elektrobusse in Betrieb. Künftig sollen die mit Photovoltaikanlagen ausgestatteten Busportdächer den selbst erzeugten Strom für die E-Busse bereitstellen. Die Inbetriebnahme der Photovoltaikanlage erfolgt nach dem aufwendigen Zertifizierungsverfahren im Jahr 2026.

Bei der Sanierung sind die aktuellen Anforderungen des Brandschutzes in das Projekt eingeflossen. Die Investitionsbedarfe der Maßnahmen sind gegenüber der ursprünglichen Planung aufgrund der neuen Rechtslage sowie der gestiegenen Anforderungen für die E-Busse samt Ladeinfrastruktur angestiegen.

3.3 Ertragslage

Die BSVG beendet das Geschäftsjahr 2025 mit einem ausgewiesenen Jahresverlust von 37,333 Mio. Euro vor Verlustübernahme.

Im Vorjahr lag der Verlust bei 36,130 Mio. Euro und das Ergebnis verschlechterte sich um rund 1,203 Mio. Euro (3,3 %). Gegenüber dem Wirtschaftsplan 2025 fällt das Ergebnis um rund 0,769 Mio. Euro und zur Vorschau 2025 von 38,093 Mio. Euro um 0,760 Mio. Euro besser aus.

Der Deckungsbeitrag als Faktor Gesamtertrag zu Gesamtaufwand liegt mit rund 59,6 % auf dem Niveau des Vorjahres (59,1 %). Dies ist nach Einschätzung der Geschäftsführung im Branchenvergleich 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, u. a. der Einführung der Deutschland-Tickets samt deren teilweise nicht periodengerechter Abrechnungen, ein stabiles Ergebnis vor Verlustübernahme derzeit nicht abgebildet werden kann. Der Aufwand für die Erstellung der ÖPNV-Leistung steigt höher als die periodengerecht darstellbaren Ertragssteigerungen. Damit steigt der Verlustausgleichsbetrag gegenüber dem Vorjahr.

Die für das Geschäftsjahr 2025 erzielten Umsatzerlöse (aus Verkehrsleistungen und sonstigen Umsatzerlöse) der BSVG stiegen gegenüber dem Vorjahr um rund 2,951 Mio. Euro auf 44,065 Mio. Euro.

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind von 7,682 Mio. Euro auf 8,861 Mio. Euro im Jahr 2025 gestiegen. Für das Geschäftsjahr 2025 sind hauptsächlich die Ausgleichszahlungen des Deutschland-Tickets geflossen.

Der Materialaufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren beträgt 11,706 Mio. Euro und liegt auf dem Niveau des Vorjahres. Bei der Beschaffung von Dieselmotoren verringerte sich der Aufwand um rund 0,421 Mio. Euro, da sich der Bezug von Dieselmotoren und -preis verringerte. Zeitgleich ist ein Anstieg von 4,7 % bei den weiteren Energieaufwendungen festzustellen.

Die Begründung liegt neben einem Preisanstieg wesentlich in dem Mehrverbrauch der Elektrifizierung der Busflotte, die zum Ende des Jahres 2025 zu ca. 1/3 aus Elektrobussen besteht. Gegenläufig verkehrt die Stadtbahn auf den der Linien 1 und 10 aufgrund des Schadens in Stöckheim ab dem 04.08.2025 nicht, was den Fahrstromverbrauch sinken lässt. Beim Materialverbrauch ist ein Anstieg von 7,1 % erkennbar. Die Summe der Aufwendungen für bezogene Leistungen liegt um 0,4 % unter dem Vorjahresniveau und beträgt 10,854 Mio. Euro.

Der Personalaufwand beträgt 48,246 Mio. Euro, was einer Steigerung von insgesamt 5,9 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Ursache liegt in der Umsetzung der Tarifsteigerung gem. TVN-NDS. Die Anzahl der Mitarbeiter ist nahezu konstant. Die Aufwendungen für Altersversorgung sind um 0,113 Mio. Euro gestiegen. Tariflich vereinbarte erhöhte Sonderzahlungen aus dem Anreizsystem sind Bestandteil des Aufwandes, welche nach der erfolgten Zielerreichung aus ÖDA-Mitteln gegenfinanziert werden.

Die Position Abschreibungen resultiert aus den Investitionstätigkeiten der BSVG, die wesentlich in die materiellen Vermögensgegenstände einfließen. Es folgt eine Steigerung der Abschreibungen um rund 0,074 Mio. Euro auf insgesamt 10,373 Mio. Euro im Jahr 2025.

Die Summe der sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von rund 6,257 Mio. Euro zeigen wesentliche erhöhte Positionen des laufenden Geschäfts wie beispielsweise Dienstleistungsaufwendungen für den EDV-Dienstleister und die Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG) sowie Aufwendungen aus der Zuführung zu einer Rückstellung für etwaige Rückzahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit erhaltenen Abschlägen für Fahrgeldeinnahmen.

Die Zinserträge betragen 1,310 Mio. Euro, was einem Absinken gegenüber dem Vorjahr um 1,135 Mio. Euro entspricht infolge des Absinkens des Leitzinses und der Verkleinerung der CashPool-Forderungen. Vor allem die Erträge aus Swap-Erträgen sind stark zurückgegangen. Die Zinsaufwendungen (insbesondere Darlehenszinsen) sanken auf 4,739 Mio. Euro bzw. um 6 % gegenüber dem Vorjahr. Das Zinsergebnis 2025 beträgt insgesamt rund -3,429 Mio. Euro (Vorjahr 2,596 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 2025, wesentlich aus GVFG-Mitteln für die Sanierung von abgängigen Gleisanlagen, dem Umbau des Busbetriebshofes Lindenberg, Fahrzeugersatzförderung 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 auf Grundlage des § 121a des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) 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 über die Gesellschafterin durch die Stadt Braunschweig verzinslich kurzfristig gedeckt. Mittelfristfinanzierungen sind von untergeordneter Bedeutung. Infolge des Ergebnisabführungsvertrages mit der Gesellschafterin und des daher unveränderten Eigenkapitals bei gleichzeitiger Finanzierung der Investitionstätigkeit mit Fremdmitteln, weist die BSVG eine Fremdkapitalquote von rund 90,4 % (Vorjahr 89,9 %) 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 Leasings oder Mietkauf würden diese Kennzahlen zwar verbessern, werden aber aufgrund der höheren Finanzierungskosten, Bankmargen sowie den nicht konformen Fördergrundsätzen nicht angestrebt.

3.4.2 Investitionen

Das Investitionsvolumen auf Sachanlagen der BSVG liegt bei 51,248 Mio. Euro. Im Vorjahr waren es 34,624 Mio. Euro.

In den folgenden Abschnitten werden aktivierte Positionen aus dem Jahr 2025 aufgelistet:

| | |
|---|-------------------|
| E-Busse | 29,257 Mio. Euro, |
| Sanierung Betriebshof Lindenberg/Busports | 5,469 Mio. Euro, |
| Ladeinfrastruktur E-Busse | 3,182 Mio. Euro, |
| Sanierung Ottenroder Straße | 2,163 Mio. Euro, |
| Sanierung Mühlenpfordtstraße | 1,498 Mio. Euro, |
| Vorbereitung Wagenkastenverbreiterung | 1,433 Mio. Euro, |
| Stadt.Bahn.Plus | 0,824 Mio. Euro, |
| Projekt DOSTDI | 0,690 Mio. Euro, |
| Sanierung Inselwall/Radeklint | 0,560 Mio. Euro, |
| HESOP | 0,152 Mio. Euro. |

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

| (Mio. Euro) | 2025 | 2024 |
|-------------------------------------|-------|-------|
| Mittelveränderung aus | | |
| - laufender Geschäftstätigkeit | -30,1 | -18,1 |
| - Investitionstätigkeit | -24,2 | -23,1 |
| - Finanzierungstätigkeit | 39,3 | 46,6 |
| Finanzmittelbestand am Jahresanfang | 31,6 | 26,2 |
| Finanzmittelbestand am Jahresende | 16,6 | 31,6 |

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

3.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2025 beträgt 204,170 Mio. Euro, was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von rund 9,967 Mio. Euro bzw. 5,1 % entspricht. Die Eigenkapitalquote ist aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme ohne eine weitere Zuführung im Berichtszeitraum vom Vorjahreswert von 10,1 % auf 9,6 % gesunken.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände betragen insgesamt 26,619 Mio. Euro und beinhalten 13,6 Mio. Euro aus der Cashpool Forderung gegen die Stadt Braunschweig, rd. 4 Mio. Euro Forderungen aus Ertragszuscheidungen gegenüber D-TIX, Abozentrale und Schülerkarten. Zum Vorjahr ist der Wert um 7,456 Mio. Euro niedriger ausgefallen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken infolge planmäßiger Tilgungen im Saldo um 5,767 Mio. Euro auf 71,034 Mio. Euro.

Die Fremdmittelbedarfe wurden in 2025 unterlegt mit einen Anfrageverfahren am Kapitalmarkt über die Konzernfinanzierung direkt über die Stadt Braunschweig auf Grundlage des § 121a des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) gedeckt.

Dazu wurden zwei neue Festzins- Darlehen in Höhe von insgesamt 18,000 Mio. Euro bei der Stadt Braunschweig mit einer Laufzeit bis Ende 2035 bzw. 2050 aufgenommen.

Die BSVG hat im Rahmen der Finanzierung von langfristigen Investitionen für variabel verzinsliche Darlehen sechs Swap-Geschäfte mit Grundgeschäftsbindung, zwecks laufzeitkonformer Zinssicherung, abgeschlossen. Diese sind alle bereits vor 2025 initiiert.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Prognose

Aktuell zeigen sich auf den Ebenen Stadt Braunschweig und Regionalverband Großraum Braunschweig verschlechterte finanzielle Rahmenbedingungen, die Auswirkungen auf den Leistungsumfang im Linienverkehr der BSVG haben könnten. In 2025 konnte eine umfängliche Leistungseinsparung der durch den RGB co-finanzierten Regiobuslinien verhindert werden; für Ende 2026 sind geringfügige Einsparungen im lokalen Verkehr geplant.

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

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

Die Planungen des Großprojekts „Stadt.Bahn.Plus“ wurden auch im Jahr 2025 weiter vorangetrieben. Im Fokus standen die Planungen für das Teilprojekt 1 (Volkmarode Nord inklusive Wendeschleife) und das Teilprojekt 2 (Rautheim/Lindenberg). Vertiefende Planungen sowie eine partielle personelle Ressourcenknappheit beeinflussen die Zeitabläufe. Im Sommer 2024 wurden die Planfeststellungsverfahren für das Teilprojekt Volkmarode Nord (Volkmarode Strecke mit Wendeschleife Gliesmarode) eingeleitet.

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

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 und erweiterte Verkehrsangebote, neue Vertriebsstrukturen und Infrastrukturprojekte zu weiteren Personalbedarfen, die am Arbeitsmarkt schwer zu decken sind. Zur Stärkung der Arbeitgeberattraktivität hat die BSVG die Rezertifizierung als „Zukunftgeber“ erfolgreich bestanden, um damit interessanter für Fachkräfte zu werden.

Zu Umsatz und Fahrgastzahlen erwartet die BSVG für die Jahre 2026 und folgende weiterhin eine Normalisierung gegenüber den Vorjahren. Es werden Umsatzerlöse in Höhe von 46,489 Mio. EUR erwartet. In einigen Aufwandspositionen sind Steigerungen erkennbar, insbesondere betrifft das die Personalkosten und Fremdleistungen. Durch den künftigen Anstieg der Investitionen wird auch ein Anstieg der Abschreibungen erfolgen. Die Verkehrsleistung im Jahr 2025 bewegt sich leicht über dem Niveau des Vorjahres (34 t Nutzwagenkilometer). Für 2026 wird eine vergleichbare Verkehrsleistung bei weiterhin leichter Erhöhung der Fahrgastzahlen (Unternehmensbeförderungsfälle) erwartet.

Das Deutschland-Ticket bleibt weiterhin in der Ertragswirkung kritisch. Ausgleichzahlungen sind in Höhe der Verteilung und dem Eintritt nicht optimal prognostizierbar, was in 2026 auf Ebene des Verbundes verbessert werden soll. Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet die BSVG mit einem Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 40,065 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 dargestellt.

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

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

Weiterhin besteht das Risiko aus den Corona-Rettungsschirmen der Jahre 2020 bis 2022 und dem 9 Euro-Ticket im Jahr 2022. Die finalen Schlussrechnungen durch die LNVG sind bisher nicht erfolgt und waren zu Ende 2025 zugesagt. Der VRB wird dieses erneut einfordern. Die Abrechnungen der Deutschland-Tickets 2023 bis 2025 sind ebenfalls offen.

Derzeit wird von einer Fortführung von Investitionsförderungen ausgegangen. Die BSVG beantragt derzeit Fördermittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm, die teilweise mit Bundesmitteln kombiniert werden können, um die erforderlichen Gleisanierungen zu finanzieren. Hier sieht die Gesellschaft gute Erfolge durch eine Förderquote von 90 % auf die förderfähigen Kosten. Risiken entstehen aus zukünftig unklaren Bundes- und Landesmittelverfügbarkeiten.

Die starken Preisschwankungen auf dem Diesel- und Energiebeschaffungsmarkt werden durch die chargenweise Beschaffung beider Energiearten bestmöglich abgeschwächt. Die sehr hohen Energiepreise des Jahres 2022 und 2023 wurden weitestgehend durch die Energiepreisbremsen gedämpft. Das Jahr 2025 war relativ preisstabil und leicht unter dem 2024er Preisniveau, jedoch gegenüber 2021 auf einem höheren Niveau. Die CO²-Bepreisung sorgt für Preissteigerungen und wird künftig weiter erhöht. Die Elektrifizierung der Busflotte sorgt für eine zunehmende Unabhängigkeit von der Dieselpreisentwicklung. Der durchschnittliche Dieselpreis liegt unter dem Vorjahresniveau, aber auch hier ist die CO²-Bepreisung relevant.

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

Der Personalaufwand ist planerisch mit einem Anstieg von rund 3% p.a. im Zeitraum 2026-2029 berücksichtigt. Des Weiteren sollen trotz der deutschlandweiten Fahrerknappheit weitere geplante Neueinstellungen, insbesondere im Fahrdienst, erfolgen. Es besteht das Risiko, dass durch künftige Tarifabschlüsse eine höhere Tarifsteigerung zum Tragen kommt als dies in den bisherigen Planansätzen berücksichtigt ist.

Ein Risiko besteht auch in der herstellerseitig nicht ausschreibungskonformen Umsetzung der Verfügbarkeit bei den neuen E-Bussen. Hier ist ein engmaschiges Monitoring der BSVG und eine Ersatzteilversorgungsstruktur der OEM essenziell, um dem Betriebsauftrag gut entsprechen zu können.

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 starken Aufwandsentwicklung nicht folgen kann. Für die Entwicklung der Einnahmen sind politische Einflüsse signifikant, die den Kostendeckungsgrad negativ beeinflussen. Nach den bisher geltenden Finanzierungsstrukturen wirkt dieser steigende Bedarf insbesondere auf die kommunale Ebene, im Falle der BSVG über die BSBG.

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

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

4.3 Chancen

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

Die BSVG verfügt mittlerweile über 56 E-Busse, die als Induktiv-, Depot- und Gelegenheitslader ausgeführt sind, um im Regelbetrieb die Vorteile dieser 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. Des Weiteren senkt sich insgesamt der Energiebezug durch den Einsatz der E-Busse ab.

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

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

Die laufenden Untersuchungen und die maßgebende Beteiligung der BSVG am 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.

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

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

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

Der Fahrausweisvertrieb ist durch viele Möglichkeiten des Vorverkaufs über Vorverkaufsstellen mit einem gesonderten Tarif sowie einem Handy-Ticket für den Stadtverkehr sowie fahrzeuggebundenen Ticketautomaten gut aufgestellt. 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 Deutschland-Ticket hat sich positiv auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt und für eine Vereinfachung des Tarifsystems gesorgt. Noch nicht gänzlich abschließend geklärt ist die Einnahmeverteilung und die sachgerechte Verteilung der bereitgestellten Bundes- und Landesmittel.

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

5. Erklärung zur Unternehmensführung

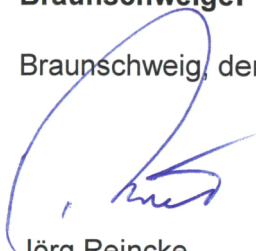
Das Unternehmen hat eine Zielregelung zu einer Frauenquote von 0 % für die erste und 11 % für die zweite Führungsebene der Gesellschaft getroffen. Für den Aufsichtsrat wurde durch die Stadt Braunschweig im Jahr 2015 ein Zielwert von 30 % festgelegt.

Aufgrund der personell vorhandenen Ressourcen in der Gesellschaft wurde der bestehende Zielwert der Frauenquote für das Unternehmen stand 31. Dezember 2025 für die erste Führungsebene mit 0 % erfüllt. Für die zweite Führungsebene beträgt der Frauenanteil auf Grund personeller Verfügbarkeiten ebenfalls 0 %.

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

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweig, den 2. März 2026



Jörg Reincke
Geschäftsführer