

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Wirtschaftsplan 2026***Organisationseinheit:*

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

19.11.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung) 27.11.2025

*Sitzungstermin**Status*

Ö

Beschluss:

Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Braunschweig Beteiligungen GmbH werden angewiesen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Geschäftsführung der Braunschweig Beteiligungen GmbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2026 in der vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 25. November 2025 empfohlenen Fassung festzustellen.
2. Die Geschäftsführung der Braunschweig Beteiligungen GmbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2027 und 2028 für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2026 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen zu erteilen:
 - Ladeinfrastruktur Busport 1 und 2 [30 LPs, inkl. vorgelagerter Energieversorgungsanlagen]
 - E-Busse [Solo- und Gelenkfahrzeuge]
 - Erweiterung Straßenbahn-Betriebshof [Am Hauptgüterbahnhof]
 - GUW Lincolnsiedlung
 - Stadtbahnausbau [Wendeschleife Gliesmarode, Volkmarode Nord]
 - Weichen-Austausch Bohlweg
 - Bahnhofsquartier I [Kurt-Schumacher-Straße/Willy-Brandt-Platz]

Zu 1. Wirtschaftsplan 2026

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

Gemäß § 12 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages der BSVG entscheidet die Gesellschafterversammlung der BSVG über die Feststellung der Wirtschaftspläne. 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 wird den Wirtschaftsplan 2026 in der in der Anlage vorgelegten Fassung in seiner Sitzung am 25. November 2025 beraten. Über das Ergebnis wird in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung mündlich berichtet.

Der Wirtschaftsplan 2026 der BSVG weist einen Fehlbetrag in Höhe von 40.065 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der BSBG ausgeglichen. Gegenüber der bisherigen mittelfristigen Planung für das Jahr 2026 befindet sich der Verlustausgleichsbedarf für die BSVG auf Planniveau.

Der Erfolgsplan 2026 und auch die mittelfristige Unternehmensvorschau sind betrieblich signifikant durch steigende Personal- und Energiekosten, die verstärkte Investitionstätigkeit der Gesellschaft u. a. in die Stadtbahnerweiterung sowie Ertragsunsicherheiten aus der deutschlandweiten Verteilung der D-Ticketerlöse geprägt. Ziel der BSVG ist es den ÖPNV für Braunschweig stetig zu verbessern. Die Leistungserstellung und die Nutzung des ÖPNVs verbessern sich im Planungszeitraum. Die im Vergleich mit Mitbewerbern sehr guten Ergebnisse in Fahrgastbefragungen, sowie die Zunahme der Fahrgastzahlen belegen diese Entwicklung. Demgegenüber steht die gegenläufige Entwicklung des Finanzierungsangebotes des ÖPNVs. Die steigenden Produktions- und Unterhaltskosten werden durch Ertragssteigerungen nicht vollständig kompensiert. Mit der Einführung des D-Tickets ist ein attraktives Angebot für die Fahrgäste entstanden, die den Nah- und Regionalverkehr deutschlandweit nutzen können. Im Planungszeitraum wird die auskömmliche Finanzierung dieses Tickets eine wesentliche Grundlage darstellen. Vor diesem Hintergrund berücksichtigt der Wirtschaftsplan 2026 auf Basis der bundes- und landespolitischen Grundsatzaussagen auch einen Ansatz zum Ausgleich des D-Tickets von jährlich 6.300 T€. Hinsichtlich der konkreten Jahresbeträge wird auf die Ausführungen in der Textziffer I.3 auf Seite 4 des der Vorlage beigelegten Wirtschaftsplans verwiesen.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2024	Plan 2025	Prognose 2025	Plan 2026
1	Umsatzerlöse	41.113	46.554	45.306	46.489
1a	% zum Vorjahr/Plan		+13,2%	+10,2% / -2,7%	+2,6%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	905	1.060	1.050	1.150
3	sonstige betriebliche Erträge	7.682	7.270	7.136	7.286
4	Materialaufwand	-22.601	-23.979	-23.476	-24.021
5	Personalaufwand	-45.559	-47.813	-47.946	-49.155
6	Abschreibungen	-10.300	-12.567	-10.790	-11.856
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.669	-5.306	-5.513	-5.710
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-33.427	-34.781	-34.233	-35.817
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.596	-3.696	-3.741	-4.130
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	Ergebnis nach Steuern (Summe 8-10)	-36.024	-38.478	-37.974	-39.946
12	sonstige Steuern	-106	-104	-119	-119
13	Jahresergebnis (Summe 11-12)	-36.130	-38.583	-38.093	-40.065
14	Einsparvorgabe Stadt Braunschweig		480		
15	Jahresergebnis (Summe 13-14)	-36.130	-38.103	-38.093	-40.065

Gegenüber den Vorjahren ist eine Steigerung der Umsatzerlöse geplant. Im Vergleich zu der Prognose für das Jahr 2025 ergibt sich eine Erhöhung um 1.183 T€. Dies entspricht einer Steigerung um 2,6 %. Diese Steigerung unterstellt eine weitere Zunahme der Nutzerhäufigkeiten sowie eine Steigerung der Fahrgeldeinnahmen.

Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung für das Jahr 2026 belaufen sich auf 500 T€ und bemessen sich am festgestellten Landessatz.

Die Ausgleichsleistung des Landes zur Finanzierung der Fehlbeträge durch Ausgabe von preisrabattierten Wochen-, Monats- oder Jahreskarten im Linienverkehr an Schüler, Studenten und Auszubildende (Schülerverkehre) ist in den § 7a und 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes geregelt. Die bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.877 T€ wurden in der Planung fortgeschrieben.

Aus der Werbeflächenvermietung, welche im Wesentlichen die Außenwerbung auf Fahrzeugen und Haltestellen beinhaltet, werden Erlöse in Höhe von 860 T€ erwartet.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich auf 2.094 T€ und beinhalten im wesentlichen die Zahlungen des Regionalverbandes und Dritten für die Erbringung von Regiobusleistungen und weiteren Bedarfsverkehren sowie innerkonzernliche Umsätze. Die angekündigte Reduzierung der Regiobusleistungen wird durch Aufwandsrückgängen in selbiger Höhe ausgeglichen.

Die anderen aktivierten Eigenleistungen, die insbesondere auf eigenen internen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen der Gesellschaft im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes sowie der weiteren großen Investitionstätigkeiten anfallen, bleiben im Planungszeitraum auf einem hohen Niveau.

Der Materialaufwand 2026 wird in Höhe von insgesamt 24.021 T€ prognostiziert und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (12.517 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (11.504 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselskosten). Unter den bezogenen Leistungen werden u. a. Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (6.332 T€) sowie Anmietverkehre (5.172 T€) veranschlagt.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 49.155 T€. Ab dem Jahr 2026 wird mit einer mittleren Tarifentwicklung von rund 2,2 % geplant. Die Mitarbeiterzahl wird sich auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber der Vorschau 2025 im Planjahr 2026 auf gleichem Niveau mit 739 Mitarbeitenden inkl. Auszubildende bleiben.

Im Jahr 2026 werden Abschreibungen in Höhe von 11.856 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 8.708 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 3.148 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Neuinvestitionen entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum kontinuierlich auf 15.885 T€ im Jahr 2029, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 8.023 T€ ansteigen wird. Auf Basis der bereits in den Vorjahren realisierten Investitionsmaßnahmen führen insbesondere die im Finanzplan vorgesehenen Investitionen für die Fahrzeugbeschaffungen, die Sanierung des Betriebshofs Lindenberg und die Gleissanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs. Aus dem Stadtbahnausbauprojekt sind erstmals ab dem Jahr 2027 nach ersten Inbetriebnahmen Wirkungen auf die Abschreibungen zu erwarten.

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

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

Der Finanzplan 2026 weist unter Einrechnung einer leichten Steigerung des Baupreisindex einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 51.836 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hiervon entfällt ein Betrag von 4.438 T€ auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse in Höhe von 17.492 T€ wird ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 34.530 T€ prognostiziert. Als Investitionsschwerpunkte 2026 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

- | | |
|--|-----------|
| • Neufahrzeuge Stadtbahn | 16.250 T€ |
| • Umsetzung Projekt HESOP | 2.586 T€ |
| • Sanierung und Erweiterung des Betriebshofes Lindenberg | 2.322 T€ |
| • Travetto-System Sanierung Gleisanlage Stöckheim | 2.100 T€ |

Zu 2. Handlungsermächtigung für Maßnahmen des Planjahres 2026

In Anbetracht der steigenden Vorlaufzeiten einzelner Projekte hat sich gezeigt, dass aus zeitlichen und wirtschaftlichen Aspekten heraus bereits vorfristig eine Initiierung von Beschaffungsvorgängen erforderlich werden kann, um diese plankonform realisieren oder Preisvorteile generieren zu können.

Um für die Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung im Jahr 2027 und 2028 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2026 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Der Antrag auf vorgezogene Genehmigung im Sinne einer Handlungsermächtigung ergeht für folgende Projekte des Planjahres in 2027 und 2028:

- Ladeinfrastruktur Busport 1 und 2 [30 LPs, inkl. vorgelagerter Energieversorgungsanlagen]
- E-Busse [Solo- und Gelenkfahrzeuge]
- Erweiterung Straßenbahn-Betriebshof [Am Hauptgüterbahnhof]
- GUW Lincolnsiedlung
- Stadtbahnausbau [Wendeschleife Gliesmarode, Volkmarode Nord]
- Weichen-Austausch Bohlweg
- Bahnhofsquartier I [Kurt-Schumacher-Straße/Willy-Brandt-Platz]

Da dieser Vorgriff auf das Wirtschaftsjahr 2027 und 2028 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanung 2027 und 2028 der BSVG bedeutet, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin BSBG ein Anweisungsbeschluss des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung zur Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der BSBG erforderlich.

Das seit der Wirtschaftsplanung 2018 praktizierte Verfahren der Handlungsermächtigung hat sich bewährt und soll entsprechend auch weiterhin Anwendung finden.

Der Wirtschaftsplan 2026 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

Anlage/n:

BSVG - Wirtschaftsplan 2026

Wirtschaftsplan 2026

der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

**und mittelfristige Unternehmensvorschau
2027 bis 2029 sowie Prognose 2025**

Inhaltsübersicht

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl
2. Ergebnisdarstellung
3. Erfolgsplan 2026 und mittelfristige Unternehmensvorschau 2027 – 2029
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

II. Finanzvorschau

1. Investitionsvorhaben
2. Finanzierung

III. Bilanzplan

I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH stellt sich als leistungsfähiges und modernes Verkehrsunternehmen dar, dessen Kernaufgabe die Erbringung von Fahrleistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit Stadtbahnen und Omnibussen ist. Die damit zusammenhängenden Dienstleistungen werden zentral durch die BSVG für alle Einwohner und Gäste der Stadt Braunschweig angeboten.

In den letzten Jahren konnte eine sukzessive Erhöhung der Betriebsleistung durch die Beschlüsse der Stadt Braunschweig zum städtischen Fahrplanangebot und des Regionalverbands durch Mehrbestellungen von Regiobus-Leistungen erreicht werden. Im Planungszeitraum 2026 bis 2029 spiegelt sich demgegenüber ein etwas geändertes, mehr auf die Nachfrage orientiertes Fahrplanangebot wider, was in einer geänderten Finanzierungsstruktur begründet liegt. Trotzdem ist der Klimaschutz weiterhin über die Projektierung moderner Stadtbahnen und der Beantragung weiterer Elektrobusse in der Planung mit entsprechend hoher Würdigung eingegangen. Dank dieser Maßnahmen im ÖPNV wird die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig weiter verbessert. Zentrale Planziele sind zudem die Steigerung der Kundenzufriedenheit, ein Zuwachs an Fahrgästen im ÖPNV und eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split in Braunschweig.

Die BSVG hält weiter daran fest, die im Rahmen der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem Fokus auf Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit das Kerngeschäft zu wahren. Angemessene Berichts- und Abstimmungsläufe mit den Verwaltungen der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband sind ein Faktor für einen effizient aufgestellten betrieblichen Overhead. Die Entwicklungen der fortschreitenden Digitalisierung, der weiterführenden Elektromobilität und zunehmenden komplexen Projekten haben und werden jedoch eine angemessene Ressourcenzuführung erforderlich machen. Die BSVG verfügt im Vergleich zu anderen kombinierten Stadtbahn-Busunternehmen über einen außergewöhnlich geringen Bestand an Mitarbeitern, die nicht im Fahrdienst beschäftigt sind.

Im Planungszeitraum wird ein kontinuierlicher Systemausbau und eine qualitative Verbesserung des ÖPNVs in Braunschweig im Sinne der politisch übergeordnet geplanten Verkehrswende ermöglicht. Zukunftsweisende Projekte sollen die Zugangshemmnisse für den Fahrgast zum ÖPNV-System vermindern und die Verfügbarkeit und die Qualität des ÖPNV kontinuierlich verbessern. Hier konnte die Gesellschaft auf Grundlage von Fahrgastbefragungen bereits vergleichbar sehr gute Ergebnisse erzielen, was als eine Bestätigung des eingeschlagenen Weges gelten kann. Die kontinuierliche Zunahme der Fahrgastzahlen untermauern ebenfalls diesen erfreulichen Trend auch im Jahr 2025.

Aktuell ist die ÖPNV-Branche und so auch die BSVG mit teils gegenläufigen Entwicklungen konfrontiert, die wesentlich in einer nicht ausreichenden Finanzierung des Grundangebotes durch Ertragsminderungen bei steigenden Produktionskosten sowie erschwerten Bedingungen für die Elektrobusförderung begründet sind. Die kommunalen Finanzierungsmöglichkeiten sind angespannt und können die finanziellen Mehraufwendungen für die Leistungserstellung im ÖPNV nur begrenzt ausgleichen. Kompensationen durch ein stärkeres Engagement des Landes Niedersachsen sind derzeit nicht zu erkennen. Dieses sind auch die Gründe für die vorab beschriebenen Leistungsanpassungen im Regiobus-Konzept sowie bei lokalen Verkehren. In der Verkehrs- und Wirtschaftsplanung des Unternehmens wird diesen Entwicklungen bestmöglich Rechnung getragen. Leistungsanpassungen werden auf gering ausgelastete Fahrten fokussiert und damit größere Betroffenheiten vermieden. Dies ist auch unter Klimaaspekten die bevorzugte Vorgehensweise, da so Fahrten mit hoher Emission bezogen auf die beförderten Personen entfallen.

Das im Plan hinterlegte Verkehrsangebot für die lokalen Verkehre der Stadt Braunschweig ist mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Die der BSVG zugegangenen Einsparvorgaben für die Regiobus-Leistung vom Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) für die Jahre 2026 und 2027 werden derzeit abgestimmt und weiter finalisiert. Verbundweit werden weitere Termine vom RGB für eine geordnete und möglichst abgestimmte Umsetzung organisiert. Unabhängig der zu treffenden Beschlüsse, sind Effekte im Plan integriert.

Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach MITARBEITERZAHL

Busfahrer/innen

Straßenbahnfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst*

GESAMT

* 21 Azubis, FIFS, Berufskraftfahrer ab 2026

2025 Vorschau	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan
351	355	355	355	355
154	153	151	151	151
505	508	506	506	506
277	271	276	276	279
782	779	782	782	785

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITÄQUIVALENT

Busfahrer/innen

Straßenbahnfahrer/innen

= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst

GESAMT

2025 Vorschau	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan
335	336	336	336	336
143	142	140	140	140
478	478	476	476	476
261	261	260	260	263
739	739	736	736	739

2. Ergebnisdarstellung

Die BSVG erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse:

	T€ 2025 Vorschau	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
Verlustübernahme	-38.093	-40.065	-42.422	-44.591	-45.454

Der jeweilige Verlust ist nach dem geltenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Obergesellschaft der Braunschweig Beteiligungen GmbH auszugleichen.

3. Erfolgsplan 2025 und mittelfristige Unternehmensvorschau 2026 - 2029

	T€ 2025 Vorschau	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
1. Umsatzerlöse	-45.306	-46.489	-47.502	-49.075	-50.524
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-1.050	-1.150	-1.350	-1.350	-1.550
3. Sonstige betriebliche Erträge	-7.136	-7.286	-7.380	-7.478	-7.691
<i>davon Ansatz Ausgleich D-Ticket</i>	-6.150	-6.300	-6.400	-6.500	-6.600
	-53.491	-54.925	-56.233	-57.904	-59.765
4. Materialaufwand					
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.469	12.517	12.339	12.262	12.082
b) Bezogene Leistungen	11.007	11.504	11.817	12.026	12.151
<i>davon Anmietung</i>	5.022	5.172	5.328	5.434	5.543
5. Personalaufwand	47.946	49.155	50.362	51.283	52.362
a) <i>davon Löhne und Gehälter</i>	37.830	38.783	39.735	40.463	41.314
b) <i>davon Soz. Abgaben/Altersversorgung</i>	10.117	10.372	10.626	10.821	11.048
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	10.790	11.856	13.237	14.873	15.885
<i>davon geplante Neuinvestitionen</i>	606	3.148	4.741	6.178	8.023
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.513	5.710	5.851	5.796	5.841
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-1.106	-450	-450	-450	-450
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.847	4.580	5.380	6.555	7.228
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	37.974	39.946	42.303	44.442	45.335
10. Sonstige Steuern	119	119	119	119	119
Erträge aus Verlustübernahme	-38.093	-40.065	-42.422	-44.561	-45.454

Das prognostizierte Jahresergebnis 2025 liegt nach aktueller Einschätzung auf dem Niveau des Wirtschaftsplantes für 2025. Diese Ergebniseinschätzung zeigt den Kenntnisstand Anfang September 2025 und ist bezogen auf die unklaren Wirkungen aus der weiteren Entwicklung der Energiepreise sowie der derzeitigen nicht finalen Höhe der Einnahmen samt deren deutschlandweiter Verteilung aus dem Deutschlandticket und der Einnahmeverteilung der Ticketarten aus dem VRB zu bewerten. Die Planansätze sind unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden, die jedoch insbesondere aufgrund der unklaren Einnahmezuscheidungen risikobehaftet sind.

Das seit dem Jahr 2021 eingeführte Einnahme-Aufteilungsverfahren (EAV) des VRB soll auf der Einnahmenseite in Summe weitgehend neutral wirken, wobei die verteilte Summe deutlich abnimmt. Der relative Anteil der Einnahmezufüsse im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket wird durch die D-TIX gemanagt und nimmt stetig zu. Gegenläufig verringern sich die direkten Tarifeinnahmen über Ticketverkäufe bei der BSVG. Die Einführung des Deutschlandtickets hat diesen Trend in den letzten Jahren weiter verstärkt.

Bei den Semestertickets sowie den Sammel-Schülerzeitkarten gibt es durch das D-Ticket Verringerungen im EAV des VRB, die durch Mehrzuweisungen kompensiert werden sollen. Da bisher keine Ausgleichszahlungen für das D-Ticket endabgerechnet sind, bleibt die Einnahmeseite insofern risikobehaftet.

Weitere Ticketarten werden über den Verkehrsverbund abgerechnet und es lässt sich eine zunehmende Abhängigkeit von den VRB-Mittelzuweisungen feststellen.

Der Anstieg im prognostizierten Ertrag sowie der gleichzeitige Anstieg der Kostenpositionen führt dennoch zu einem konstanten Deckungsbeitrag von rund 58 % (Vorjahr rd. 58 %). Dieser Deckungsbeitrag wird ohne die in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten erreicht. Der gesamte Materialaufwand bleibt über den mittelfristigen Planungszeitraum nahezu konstant. Die bezogenen Leistungen steigern sich kontinuierlich, jedoch können bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen geringe Einsparungen erzielt werden. Durch die zunehmende Elektrifizierung der Busflotte reduziert sich der Aufwand für Dieselmotorkraftstoff, der die Aufwandssteigerungen für den Fahrstrom unterschreitet. Die Personalkosten steigen durch die Tarifabschlüsse an, was zu deutlichen Steigerungen des Personalaufwands führt.

Zusammenfassend sind signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen und rechtsbegründet ansteigender Forderungen (Nachhaltigkeitsbericht, Energiemanagementsystem, E-Rechnung, Abfallrecht, unklare Bundesfördermittel etc.) ohne Leistungsreduzierungen oder Einschränkungen der steigenden Kundenerwartungen nicht möglich. Die Entwicklung der Jahresergebnisse im Planverlauf ist durch die zu erbringende Verkehrsleistung, die Qualität des Verkehrsangebotes und das Marktpreisniveau geprägt.

Die städtischen Einsparziele für 2025 und 2026 aus 2024 sind in den Planungen berücksichtigt worden.

4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

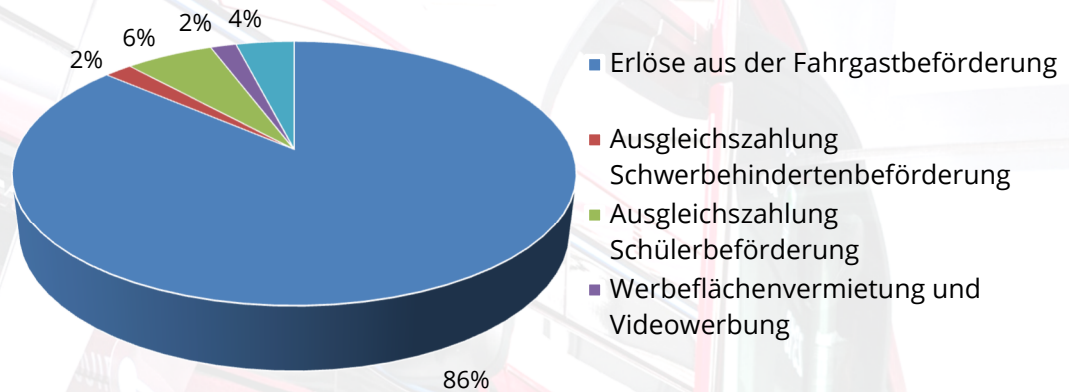
Zu 1. Umsatzerlöse

- 1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung
- 1.2 Ausgleichzahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch
- 1.3 Ausgleichzahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Straßenpersonenverkehr § 7a NNVG
- 1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung
- 1.5 Sonstige Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

T€ 2025 Vorschau	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
-38.253	-39.749	-41.203	-42.767	-44.207
-900	-909	-918	-927	-936
-2.877	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877
-780	-860	-860	-860	-860
-2.496	-2.094	-1.644	-1.644	-1.644
-45.306	-46.489	-47.502	-49.075	-50.524

Mittlere Erlösstruktur 2026 bis 2029 und Vorschau 2025



Erlöse aus Fahrgastbeförderung

Die Ansätze der Fahrgastentwicklung und damit einhergehend die Umsatzerlöse aus dem Fahrbetrieb sind in der Planung mit ehrgeizigen Zielstellungen bei sich teils unklar verändernden Rahmenbedingungen eingeflossen. Die prognostizierte Erlösentwicklung der Umsatzerlöse ist sukzessive ansteigend geplant mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von ca. 3 % bis zum Ende des Planungszeitraumes.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets sowie weiterer VRB-Ticketarten bleiben die Nachfrage- und Ertragswirkungen weiterhin offen. Im Planansatz wird angenommen, dass die entgangenen Einnahmen durch Land oder Bund über den RGB kompensiert werden. Die Ausgleichszahlungen sind in Höhe und Auszahlungszeitpunkten wenig prognostizierbar, werden aber als zwingend benötigter Finanzierungsbaustein bewertet und in die Planung als dauerhaft geleistet eingestellt. Hierzu steht die BSVG im regelmäßigen Austausch mit dem RGB. Die BSVG wird im Planungszeitraum mit den Partnern im Verkehrsverbund Maßnahmen bewerten, um zukünftig eine verbesserte Tarifergiebigkeit generieren zu können und gleichzeitig den Kunden im Fokus des Handelns zu behalten.

Im Verkehrsverbund wird die BSVG in den unterschiedlichen Gremien deutlich machen, dass eine Kernaufgabe in der Erstellung einer nutzerfreundlichen und gleichzeitig verursachungskonformen Tarifsystreiform besteht. Dieses ist elementar, um moderne Tarifprodukte für die Kunden anzubieten und gleichzeitig eine ausreichende Finanzierung für die Unternehmen zu erreichen.

Das Primärziel dabei bleibt, den Dauerkunden wie auch den Gelegenheitskunden ein qualitativ sehr hochwertiges, transparentes, modernes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Bestandskunden dauerhaft weiter gebunden und möglichst viele Neukunden akquiriert werden.

Die besten Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen stark ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt, welcher der hohen Nachfrage entsprechend ausgebaut wurde. Das Leistungsangebot in der Hauptverkehrszeit und in der Schwachlastzeit wird mittels Fahrgastzählgeräten sowie Kundenbefragungen ermittelt und entsprechend ausgewertet, um das Angebot kundenorientiert zu optimieren.

Kenntnisse bezüglich geeigneter Fahrtrifanpassungen und Entwicklungen zum Ticketsortiment bringt die BSVG in die entsprechenden Gremien des VRB ein. Zudem arbeitet die BSVG an diversen Zukunftsthemen im VRB wie Abozentrale, Erbringung der Arbeitspakete im VRB-Projekt Echtzeit und der EFA.

Dies sind Beiträge der Gesellschaft, um auch zukünftig die engagierten Zielvorstellungen verbundweit umsetzen zu können. Diese neuen Schnittstellen in der Zusammenarbeit erfordern zusätzliche Ressourcen und führen zu teilweise komplexen Abläufen. Im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung sind auch hier die steigenden Kosten für z. B. Fachpersonal und Serverkosten über einen angepassten Dienstleistungsvertrag weiterzugeben.

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

Im Jahr 2024 erfolgten die Zählungen für die Ermittlung des Schwerbehindertenquotienten. Der Wert des Quotienten liegt in der laufenden Zählperiode im Rahmen des vorherigen Zeitraumes und erneut nur knapp oberhalb des Landessatzes. Nachdem dieses Ergebnis bereits seit 2022 festzustellen ist, wird eine kostenintensive Zählung in einem Zweijahresrhythmus immer weniger sinnvoll.

Die Ausgleichszahlung für die rabattierte Beförderung von Schülern § 7 NNVG

Die Landesregierung hat das vertragsbasierte Ausgleichsverfahren zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz im NNVG § 7a (und 7b) verankert.

Aktiviere Eigenleistung

Die Eigenleistungen in Investitionsprojekten werden durch die erforderlichen internen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen im Planungszeitraum, insbesondere in dem Projekt Stadtbahnausbau auf hohem Niveau bleiben und bezogen auf die Projektstände den zu erwartenden Aufwendungen angepasst.

Materialaufwand

	T€ 2025 Vorschau	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
a) Roh-, Hilfs- und Betriebskosten					
Materialkosten	4.403	4.769	4.729	4.618	4.498
Kosten für Energie und Wasser	850	850	850	850	850
Fahrstrom für Straßenbahn- und E-Busbetrieb	3.490	3.835	4.107	4.197	4.438
Treibstoffkosten	3.726	3.063	2.653	2.597	2.296
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.469	12.517	12.339	12.262	12.082
b) Bezogene Leistungen					
Fremdleistungen	5.985	6.332	6.489	6.592	6.608
Anmietung von Fahrleistungen	5.022	5.172	5.328	5.434	5.543
Bezogene Leistungen	11.007	11.504	11.817	12.026	12.151
Materialaufwand - Gesamt	23.476	24.021	24.156	24.288	24.233

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, die über Chargen beim Lieferanten erfolgt. Nach Wertung der Strompreisentwicklung an der Leipziger Strombörse erfolgt der Einkauf.

Dieses reduziert die kursbedingten Energiepreisschwankungen. Seit 2021 nutzt die BSVG gemäß politischer Beschlusslage nur noch Ökostrom, was zum derzeitigen Preisstand im Planwerk hinterlegt wurde. Die künftig zu beschaffenden Fahrstromenergiemengen steigen durch den Ausbau der Elektrobusflotte deutlich an.

Die Elektrobusse aus Ende 2023, 2024 sowie die in 2025 gelieferten Elektrobusse bieten steigend verbesserte Ist-Daten über den Energiebezug sowie die Nutzbarkeit im Echtbetrieb. Diese Daten sind Basis für die Ermittlung des künftigen Strombezugs. Der Ausbau der Stadtbahn wird zu einer weiteren Steigerung des Strombezugs führen.

Demgegenüber werden Kosten und Mengen für Brenn- und Treibstoffe über die kommenden Jahre aufgrund des erhöhten Einsatzes von Elektrobusen sinken. Aktuell ist eine Stabilisierung der Dieselmotorkraftstoffpreise feststellbar. Im kommenden Jahr wird die nächste Stufe der Besteuerung von Kohlenstoffdioxid eingeführt, die wieder zu einem Preisanstieg führen wird.

Insgesamt sollte die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte den Aufwand für Energie reduzieren. Selbstverständlich bleiben Unsicherheiten bei der Energiebeschaffung auf den Märkten durch externe Schocks bestehen, die nicht prognostizierbar sind.

Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung für die Instandhaltung sowie die Fahrzeuginnenreinigung von Stadtbahn und Bus abgebildet. Die externen Leistungen zeigen sich am Markt preisstiegend. Wesentliche Preissteigerungen sind bei den Fremdleistungen nicht abgebildet. In den Fremdleistungen sind ebenso Gleisschleifarbeiten und Wartungsverträge enthalten.

Anmietung von Fahrleistungen

Der zentrale Subunternehmer der BSVG ist das Schwesterunternehmen Kraftverkehr Mundstock GmbH, die diese Leistung derzeit zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt. Im letztjährigen Tarifabschluss sind die Inflationsentwicklungen eingeflossen, was zu höheren Personalkosten geführt hat. Für die BSVG kommt es hierdurch zu einem höheren Aufwand in der Anmietung von Fahrleistungen, wobei die KVM diese Leistung seit 2021 preisstabil erbringen konnte.

Personalaufwand

Ab dem Jahr 2026 wird von einer durchschnittlichen Tarifentwicklung von rund 2,2 % für den Personalaufwand ausgegangen.

In der mittelfristigen Planung bleibt die Mitarbeiterzahl gesamt konstant. Ob und in welcher Form die deutschlandweite Fahrerknappheit auf die Personalkosten wirkt, ist weiterhin unklar und gegebenenfalls anzupassen. Bereits bekannte baustellenbedingte Ersatz- und Umleitungsverkehre sind in die Personalplanung eingeflossen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen errechnen sich aus der Realisierung des geplanten mehrjährigen Investitionsprogramms sowie den Abschreibungen auf bereits durchgeführte Investitionen der Vorjahre.

Im Planungszeitraum sind unbefristet ebenfalls Maßnahmen gemäß dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen fortgesetzt und aufgrund des angepassten GFVG auch mit Bundesmitteln aufgestockt wird. Der Prozess ist auf Bundeseite etwas weiter ausgestaltet, führt aber zu einer Förderung von statt 75 % auf die förderfähigen Kosten auf eine Förderung von gesamt 90 % (50 % Bund und 40 % Land). Das Land wird somit eine deutliche Ersparnis, die BSVG eine ansteigende Fördersumme umsetzen können. Hier wird jedoch stetig auf die endlichen Landes- und Bundesmittel verwiesen.

Diese zusätzlichen Leistungen spiegeln sich mit der gesetzlichen Verpflichtung der Einführung von Elektrobussystemen in erhöhten Aufwendungen der Gesellschaft in der Vorschau 2025 wider, um die Vorgaben der Clean Vehicle EU-Richtlinie zu erfüllen. Die Ertüchtigung des Anlagevolumens spiegelt sich in den steigenden Abschreibungen und den aktivierten Eigenleistungen wider.

Unternehmenssichernde Großinvestitionen befinden sich weiterhin in der baulichen Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung, Infrastruktur für Elektrobusse, Elektrobusbeschaffung, Bahnsteiganhebung, HESOP und die Aufwertung von Stadtbahnhaltestellen) beziehungsweise in der planerischen Vorbereitung (Stadtbahnausbau, Anpassung Infrastruktur auf 2,65 m).

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung und der BSVG projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt sind als Investitionsvolumen mit vorgeschalteter Planungsphase im Wirtschaftsplan dargestellt. Diese Investitionen werden nach der aktuellen Projektplanung bis 2027 hinsichtlich der Abschreibungen nicht ergebnisrelevant.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Dienstleistungen der Braunschweig Beteiligungen GmbH (BSBG)

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

Einführung einer neuen ERP und HR-Software

Im Sinne einer notwendigen Anpassung des SAP R3 werden sich die Aufwendungen voraussichtlich im Planungszeitraum ab 2027 verändern.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen resultieren aus dem um die Förderung bereinigten Fremdkapitalbedarf der Gesellschaft, welche eng mit dem steigenden Mittelbedarf aus den beschriebenen Investitionsprojekten verbunden sind. Der zu Grunde gelegte Zinssatz wurde nach Projektion des derzeitigen Marktniveaus angesetzt und berücksichtigt den derzeitigen Anstieg von rd. 1 % auf ca. 3 bis 4 %.

Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2025 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 38,093 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Braunschweig Beteiligungen GmbH ausgeglichen wird.

II. Finanzvorschau

1. Investitionsvorhaben

Investitionsvorhaben	T€ 2025 Vorschau	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
1. Nettopolis Störungsmanager	0	250	0	0	0
2. Gebäudeanteil Werkstatt Strab / Nebengebäude	267	1.157	888	308	1.208
3. Grunderneuerung Stadtbahn 07er Serie	450	475	85	85	0
4. Gegensprechanlage und Video-Abschluss Fahrerkabine	0	250	250	250	250
5. Ersatzbeschaffung RBL	202	950	750	0	0
6. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I	50	470	400	100	0
7. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III	50	16.250	17.700	1.381	5.600
8. E-Standardomnibusse * (Bundes- u. Landesförderung)	8.640	0	700	600	9.000
9. E-Gelenkomnibusse * (Bundes- u. Landesförderung)	20.750	0	850	3.330	1.670
10. Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke	1.158	1.950	3.100	2.250	2.250
11. GUW Kocherstraße	20	750	750	0	0
12. HESOP	950	2.586	454	0	0
13. Weichen, Elektroteile, Schmieranlagen	345	420	420	420	410
14. Haltestellen Bahn	15	194	275	20	20
15. Haltestellen Bus	0	400	400	400	400
16. Arbeitsfahrzeuge	46	590	1.128	663	828
17. Erwerb Haltestellen von Fa. Stroer	935	0	0	0	0
18. Herzstücke-Austausch Bohlweg	0	1.500	0	750	0
19. BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung	15.688	2.322	2.530	1.120	3.470
20. Donaustraße zwischen Münchenstraße und Isarstraße	0	492	0	0	0
21. Donaustraße/Kruckweg Am Lehmaner – Turmstraße	327	824	0	0	0
22. Gleisanlagen Europaplatz - JFK-Platz + Brückensanierung	1.180	472	0	0	0
23. Münchenstraße SA (BAB A391 - Hst. Emsstraße)	335	18	0	0	0
24. Wendeschleife Inselwall	1.075	139	0	0	0
25. Bahnsteiganhebung Veltenhöfer Straße	310	60	0	0	0
26. Bahnsteiganhebung Geibelstraße	645	52	0	0	0
27. Umgestaltung Hagenmarkt (Maste+Überwege)	534	10	0	0	0
28. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz (restl. 2/3)	2.080	1.360	10	0	0
29. Ottenroder Str. (Bienroder Weg - vor Wendeschleife)	2.997	142	0	0	0
30. Erweiterung Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof	100	950	1.700	1.700	3.300
31. Mühlenpfordstraße bis Wendentorwall	1.930	257	0	0	0
32. Bahnsteiganhebung Hamburger Straße	1.380	161	0	0	0
33. Streustromisolierung Brücke Sachsendamm	20	400	0	0	0
34. Bahnsteiganhebung Jahnplatz	30	975	15	0	0
35. Bahnsteiganhebung Richmondweg	15	560	20	0	0
36. Travetto-System Stöckheim	1.550	2.100	0	0	0
37. Anpassung Infrastruktur f. bis zu 2,65 m breite Fahrzeuge	0	250	2.000	2.100	1.000
38. Gleisbogen Salzdhulmer Weg	0	350	0	0	0
39. Bahnsteiganhebung Sachsendamm	40	410	410	45	0
40. Bahnhofsquartier I (Kurt-Schumacher-Str./Willy-Brandt-Pl.)	0	125	1.750	875	0
41. Stöckheim, Wendeschleife erneuern inkl. Streust.isolier.	0	385	0	0	0
42. Erneuerung Gleisanlagen F.W.Straße/Waisenhausdamm	0	350	7.361	1.207	0
43. Gleisverschlingung Lange Straße (Baujahr 1986)	30	32	1.028	159	0
44. Erneuerung Gleisanlagen Hagenbrücke/Lange Straße	0	210	4.029	92	0
45. Bahnsteiganhebungen von vier Haltestellen	0	210	2.747	0	0
46. Erneuerung Gleisbögen an Rampen A2	0	0	49	2.636	145
47. Berliner Straße (Petzvalstraße - Moorhüttenweg)	0	0	158	2.111	252
48. Wendeschleife Heideblick	0	0	231	2.791	242
49. Gleis- und Halstellensanierung Messeweg	35	60	60	1.200	335
50. Bahnsteiganhebungen von vier Haltestellen (ab 2029)	0	0	0	189	2.768
51. Nachfolge SAP-System	0	325	85	70	60
Maßnahmen mit Herstellungskosten < 250 T€	6.968	4.692	3.135	2.762	3.679
Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbauprojekt	71.147	46.885	55.468	29.614	36.887

1. Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet	250	250	250	250	250
2. Volkmarode Nord	771	2.422	10.615	14.927	15.090
3. Rautheim	371	653	2.484	3.694	22.556
4. Erweiterung Werkstattfläche im Süden FB 2a	0	0	0	0	0
5. Erweiterung Abstellanlage im Norden FB 3	0	0	0	0	0
6. Campusbahn (via Stammstrecke)	14	18	619	908	908
7. Salzdahlumer Straße (Tram 2 Variante B)	243	1.095	1.460	1.460	1.087
8. Lehdorf/Kanzlerfeld	0	0	32	73	681
9. westl. Innenstadtstrecke	0	0	9	71	164
10. Stadtbahnen - zusätzl. Fahrzeugbedarf	0	0	0	4.050	4.210
Investitionen Stadtbahnausbauprojekt	1.649	4.438	15.469	25.433	44.946
Investitionsbedarf Plan gesamt	72.796	51.323	70.937	55.047	81.833
Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)	0	513	1.419	1.651	3.273

Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH

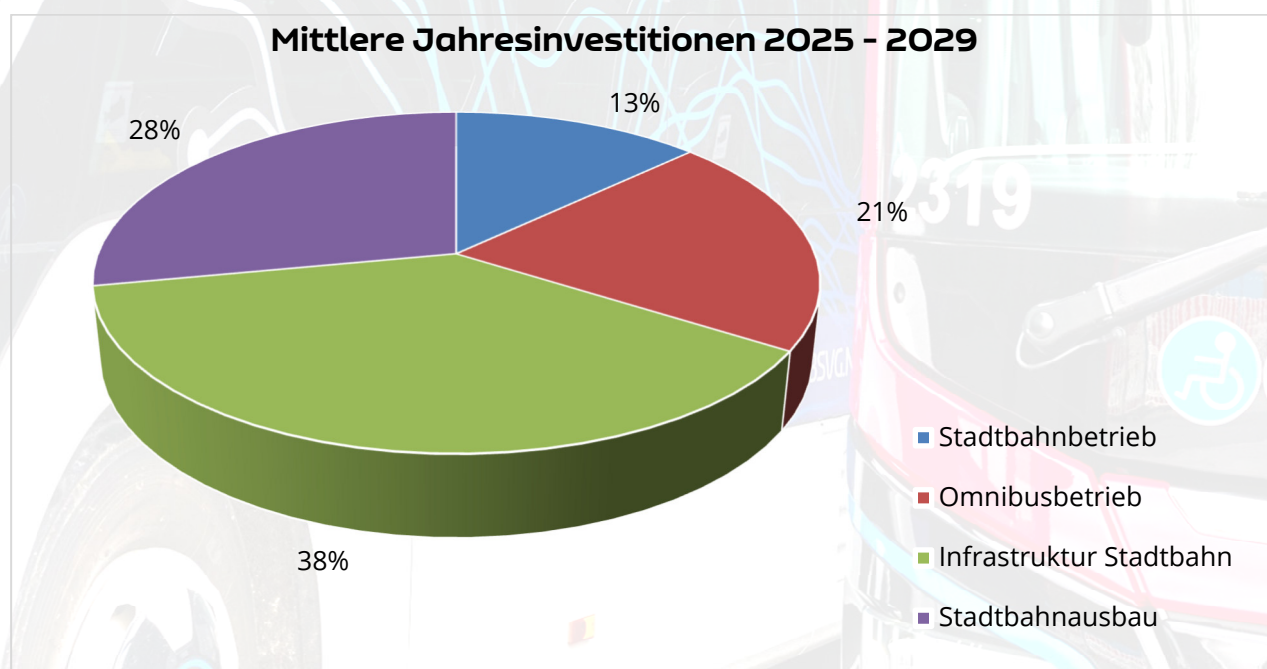
davon Finanzbedarf Investitionen STADTBAHNAUSBAU

Netto/Plan-Finanzbedarf Investitionen

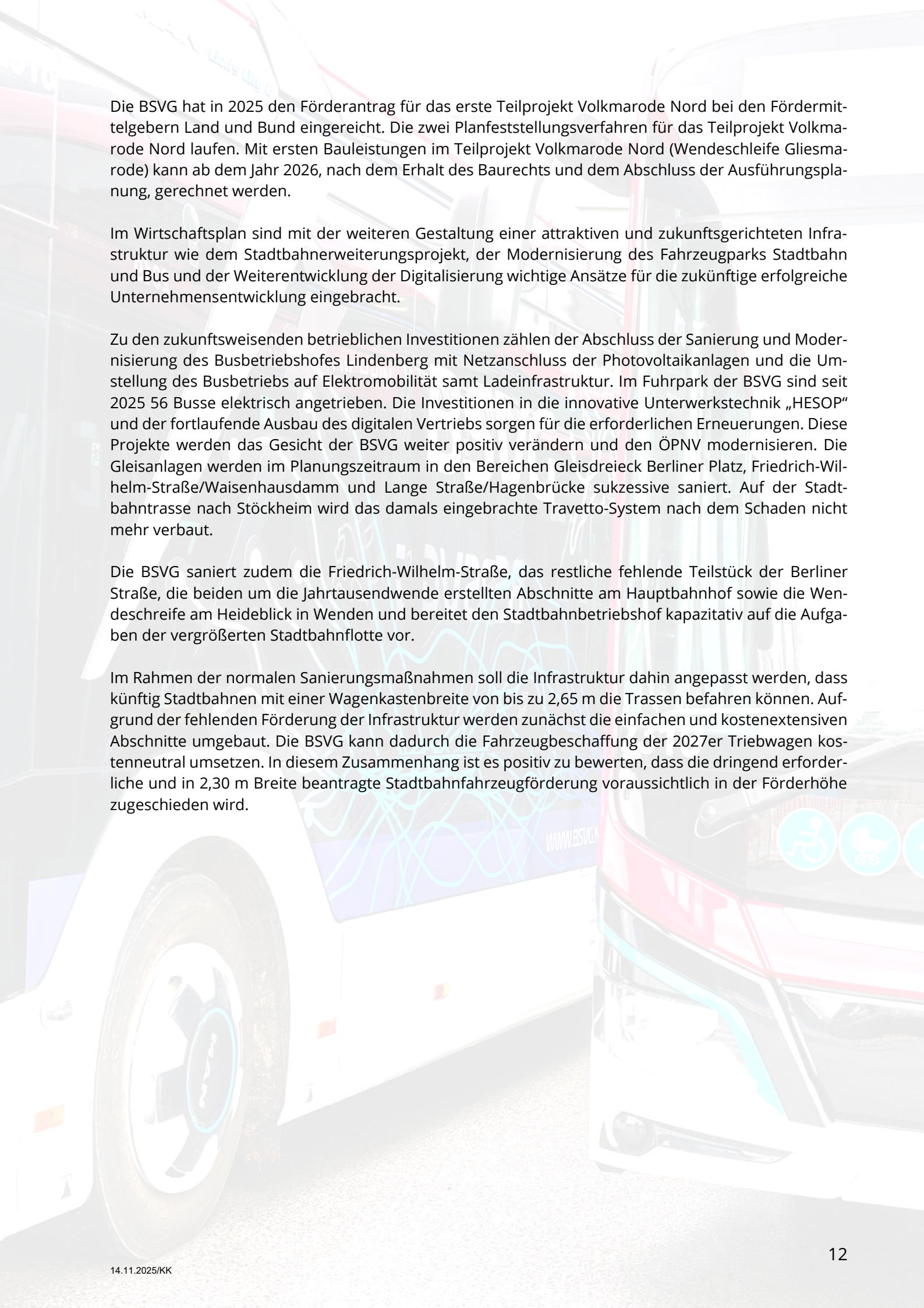
abzüglich Fördermittel

2025	2026	2027	2028	2029
72.796	51.836	72.356	56.698	85.106
1.649	4.438	15.469	25.433	44.946
39.975	34.530	40.272	31.457	54.626

* Berücksichtigung der Clean Vehicle Directive (CVD) und Ratsbeschluss zu alternativen Antrieben.



Das Stadtbahnausbauprojekt ist für die ÖPNV-Entwicklung der Stadt Braunschweig wegweisend und wird gemeinsam durch Stadtverwaltung und BSVG auf Basis des Ratsbeschlusses aus dem Frühjahr 2017 vorangetrieben. Die Umsetzbarkeit des Projektes hängt wesentlich von den Fördermöglichkeiten der Trassen durch Bund und Land, der Sicherstellung der investiven Eigenmittelanteile und den langfristigen wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen ab. Hierzu hat sich das Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) deutlich zu Gunsten dieses Projektes entwickelt.



Die BSVG hat in 2025 den Förderantrag für das erste Teilprojekt Volkmarode Nord bei den Fördermittegebern Land und Bund eingereicht. Die zwei Planfeststellungsverfahren für das Teilprojekt Volkmarode Nord laufen. Mit ersten Bauleistungen im Teilprojekt Volkmarode Nord (Wendeschleife Gliesmarode) kann ab dem Jahr 2026, nach dem Erhalt des Baurechts und dem Abschluss der Ausführungsplanung, gerechnet werden.

Im Wirtschaftsplan sind mit der weiteren Gestaltung einer attraktiven und zukunftsgerichteten Infrastruktur wie dem Stadtbahnerweiterungsprojekt, der Modernisierung des Fahrzeugparks Stadtbahn und Bus und der Weiterentwicklung der Digitalisierung wichtige Ansätze für die zukünftige erfolgreiche Unternehmensentwicklung eingebracht.

Zu den zukunftsweisenden betrieblichen Investitionen zählen der Abschluss der Sanierung und Modernisierung des Busbetriebshofes Lindenberg mit Netzanschluss der Photovoltaikanlagen und die Umstellung des Busbetriebs auf Elektromobilität samt Ladeinfrastruktur. Im Fuhrpark der BSVG sind seit 2025 56 Busse elektrisch angetrieben. Die Investitionen in die innovative Unterwerkstechnik „HESOP“ und der fortlaufende Ausbau des digitalen Vertriebs sorgen für die erforderlichen Erneuerungen. Diese Projekte werden das Gesicht der BSVG weiter positiv verändern und den ÖPNV modernisieren. Die Gleisanlagen werden im Planungszeitraum in den Bereichen Gleisdreieck Berliner Platz, Friedrich-Wilhelm-Straße/Waisenhausdamm und Lange Straße/Hagenbrücke sukzessive saniert. Auf der Stadtbahntrasse nach Stöckheim wird das damals eingebrachte Travetto-System nach dem Schaden nicht mehr verbaut.

Die BSVG saniert zudem die Friedrich-Wilhelm-Straße, das restliche fehlende Teilstück der Berliner Straße, die beiden um die Jahrtausendwende erstellten Abschnitte am Hauptbahnhof sowie die Wendeschleife am Heideblick in Wenden und bereitet den Stadtbahnbetriebshof kapazitatativ auf die Aufgaben der vergrößerten Stadtbahnflotte vor.

Im Rahmen der normalen Sanierungsmaßnahmen soll die Infrastruktur dahin angepasst werden, dass künftig Stadtbahnen mit einer Wagenkastenbreite von bis zu 2,65 m die Trassen befahren können. Aufgrund der fehlenden Förderung der Infrastruktur werden zunächst die einfachen und kostenextensiven Abschnitte umgebaut. Die BSVG kann dadurch die Fahrzeugbeschaffung der 2027er Triebwagen kostenneutral umsetzen. In diesem Zusammenhang ist es positiv zu bewerten, dass die dringend erforderliche und in 2,30 m Breite beantragte Stadtbahnfahrzeugförderung voraussichtlich in der Förderhöhe zugeschieden wird.

2. Finanzierung

Mittelherkunft

	T€ 2025 Vorschau	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan	T€ 2028 Plan	T€ 2029 Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	38.093	40.065	42.422	44.561	45.454
2. Verlustübernahme Braunschweig Beteiligungen GmbH	-38.093	-40.065	-42.422	-44.561	-45.454
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-10.790	-11.856	-13.237	-14.873	-15.885
Cash-flow	-10.790	-11.856	-13.237	-14.873	-15.885
4. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-32.171	-17.492	-30.655	-23.578	-27.195
5. Fremdmittelbedarf **	-18.000	-33.460	-40.300	-31.600	-56.500
6. Darlehensprolongation	0	0	0	0	0
7. Entnahme Cash Pool / Mittel vorhanden	-23.200	-1.000	-800	-500	-500
Gesamte Mittelherkunft	-84.161	-63.808	-84.992	-70.551	-100.080
8. Finanzbedarf aus Investitionen	72.796	51.836	72.356	56.698	85.106
9. Tilgung von Fremdmitteln	11.365	11.972	12.636	13.853	14.974
Gesamte Mittelverwendung	84.161	63.808	84.992	70.551	100.080
davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU					
10. Investition Stadtbahnausbau	1.649	4.438	15.469	25.433	44.946
11. Förderung Stadtbahnausbau	742	1.999	5.704	10.539	13.382
12. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau	907	2.439	9.765	14.894	31.564

** bis zur jeweiligen Projektschlussrechnung wird die Finanzierung im Regelfall über den Cash Pool der Stadt Braunschweig dargestellt. Die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbefassung über die „Experimentierklausel“ nach derzeitigem Stand am externen Kapitalmarkt. Das echte Aufnahmevolumen am Kapitalmarkt beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch gebündelte Maßnahmen der jungen Vergangenheit bzw. Sammelabrufe für Mehrjahresgroßprojekte und entspricht daher nicht voll dem sich rechnerisch ergebenden und unter 5. gezeigten Fremdmittelbedarf.

Die Mittelaufnahme für den Stadtbahnausbau wird analog zu den BSVG-seitigen großvolumigen Finanzierungen getrennt vom Regelgeschäft in separaten Strukturen erfolgen. Die Fördermittelbeträge sind mit Stand 09/2025 prognostiziert und hängen auch von den Prüfergebnissen des jeweiligen Fördermitelgebers ab.

III. Bilanzplanung 2026 - 2029 und Vorschau 2025

	Vorschau T€ 31.12.25	Plan T€ 31.12.26	Plan T€ 31.12.27	Plan T€ 31.12.28	Plan T€ 31.12.29
Aktiva					
A. Anlagevermögen	181.270	203.944	230.979	247.563	286.304
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	610	525	470	422	375
II. Sachanlagen	180.648	203.407	230.497	247.129	285.917
III. Finanzanlagen	12	12	12	12	12
B. Umlaufvermögen	15.101	12.837	12.393	13.483	16.190
I. Vorräte	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	11.801	9.537	9.093	10.183	12.890
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	300	300	300	300	300
C. Rechnungsabgrenzungsposten	100	100	100	100	100
Summe Aktiva (Bilanzsumme)	196.471	216.881	243.472	261.146	302.594

	31.12.25	31.12.26	31.12.27	31.12.28	31.12.29
Passiva					
A. Eigenkapital (Planung bei EAV ohne Anreizsystem)	19.578	19.578	19.578	19.578	19.578
I. Gezeichnetes Kapital	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
B. Rückstellungen	8.720	7.660	6.603	6.547	6.487
Pensionsrückstellungen	1.220	1.160	1.103	1.047	987
sonstige / lt. Bilanz					
Rückst. f. ungewisse Verbindl.	5.000	4.000	3.000	3.000	3.000
Aufwandsrückstellungen	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
C. Verbindlichkeiten	167.673	189.143	216.791	234.521	276.029
D. Rechnungsabgrenzungsposten	500	500	500	500	500
Summe Passiva (Bilanzsumme)	196.471	216.881	243.472	261.146	302.594

Bilanzkennzahlen:

Eigenkapitalquote:	EK/Bilanzsumme	0,10	0,09	0,08	0,07	0,06
Fremdkapitalquote:	FK/Bilanzsumme	0,90	0,91	0,92	0,92	0,93
Verschuldungsquote:	FK/EK	9,01	10,05	11,41	12,31	14,43
Anlagendeckungsgrad I	EK/AV	0,11	0,10	0,08	0,08	0,07

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

Die Fremdkapitalquote des aktuell im hohen Maße investiv tätigen Verkehrsunternehmens mit einem Stadtbahnbereich und voller Fertigungstiefe ist im Vergleich zur Eigenkapitalquote eines mit Gewinnabführungsvertrag unterlegtem kommunalen Verkehrsunternehmens klassischerweise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus gleichen Gründen, ohne zusätzliche Infrastrukturunterstützung Dritter, ebenso nicht niedrig sein und steigt durch die Großinvestition Stadt.Bahn.Plus im Planungszeitraum an.

Dieser Sachverhalt ist seitens der BSVG als strukturelles Problem seit langem thematisiert. Insbesondere die Sicherstellung der langfristigen Fremdkapitalausstattung, die ausschließlich über den externen Bankenmarkt durchgeführt wird, ist durch o. g. Bilanzkennzahlen tendenziell erschwert (Basel II). Die „Experimentierklausel“ und die Bonität über den Stadt Braunschweig und den Regionalverband seitig erteilten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag optimiert die Beschaffung der benötigten Fremdkapitalausstattung für die Infrastrukturoptimierung des ÖPNV.

Neben den reinen Kennzahlen sind bei einer Bewertung der finanziellen Situation eines Unternehmens zusätzlich Faktoren wie stille Reserven, Fristigkeit des Fremdkapitals, Rechtsrahmen, Sicherheit der Branche, Marktstellung des Unternehmens, genutzte Finanzierungsstrukturen sowie die Stellung des kommunalen Eigners zum Unternehmen zu bewerten.

Die Bilanzkennziffern zeigen den Effekt der vielfältigen investiven Projektumsetzungen, insbesondere der bereits thematisierten Großprojekte im Planungszeitraum. Nach Möglichkeit wird die landesseitige bereitgestellte Mittelaufnahme über die „Experimentierklausel“ eingesetzt.