



Lagebericht & Jahresabschluss 2025



BVG

Inhalt



01

Zusammengefasster Lagebericht

der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG),
Anstalt des öffentlichen Rechts, und des Konzerns,
Berlin, für das Geschäftsjahr 2025

<u>Grundlagen des Unternehmens</u>	6	<u>Prognose-, Chancen- und Risikobericht</u>	42
Geschäftsmodell	8	Chancen- und Risikomanagement	44
Strategie und Meilensteine 2025	10	Chancen- und Risikobericht	46
Nachhaltigkeit	16	Prognosebericht	53
<u>Wirtschaftsbericht</u>	18	<u>Gleicher Lohn für gleiche Arbeit in</u>	
Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene		<u>Berliner Landesbetrieben</u>	54
Rahmenbedingungen	20		
Steuerungssystem	21	<u>Corporate Governance Kodex der BVG</u>	56
Geschäftsverlauf	22		
Lage	25	<u>Anlage zum Lagebericht</u>	58
Beschäftigte	36		
Geschäftsverlauf der Tochterunternehmen	38		

02

Jahresabschluss

der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG),
Anstalt des öffentlichen Rechts, und des Konzerns,
Berlin, für das Geschäftsjahr 2025

Zusammengefasster Anhang 69

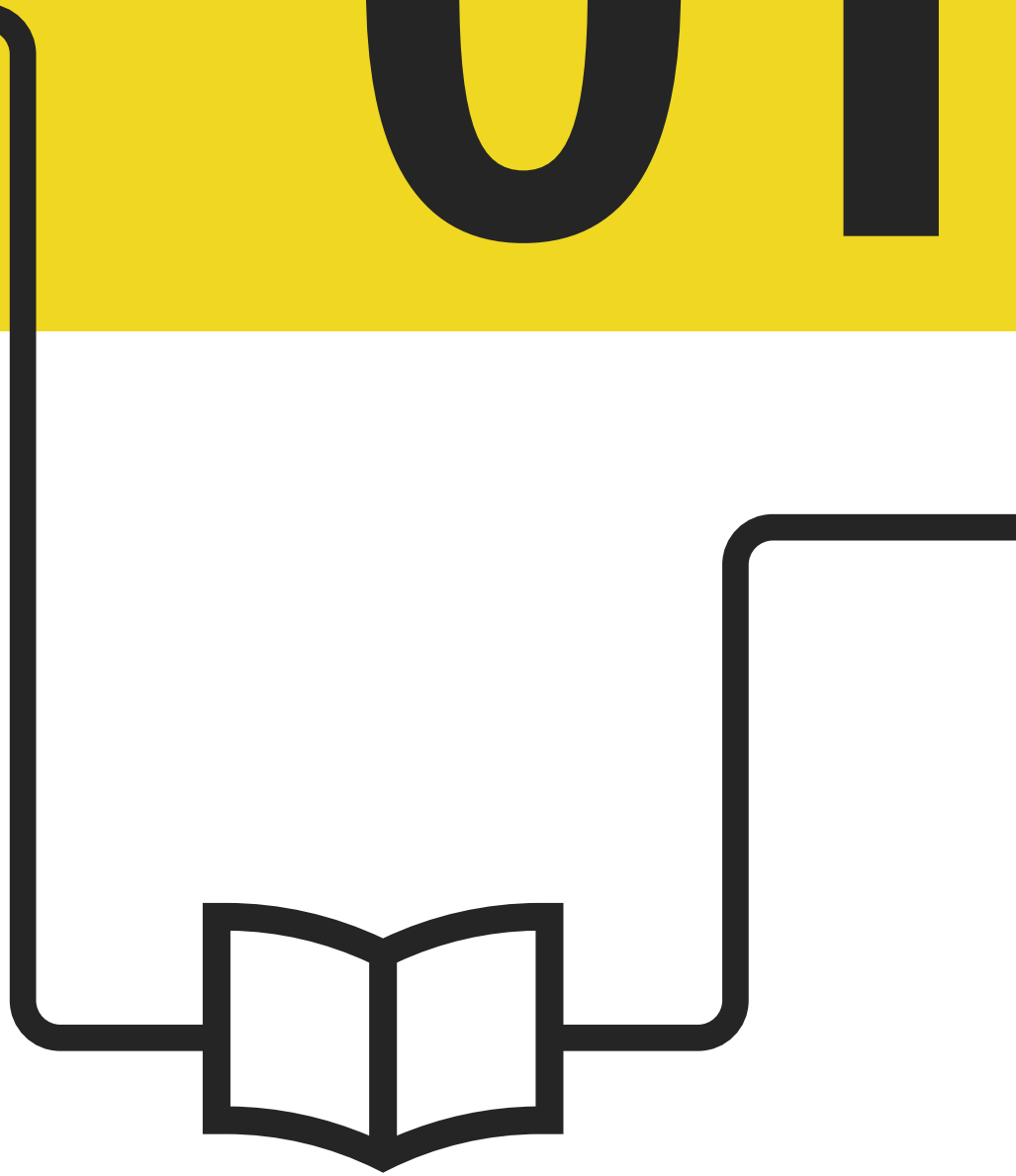
Allgemeine Angaben	70
Registerinformationen	71
Konsolidierungskreis	72
Konsolidierungsgrundsätze	73
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	74
Treuhandvermögen/Treuhandverbindlichkeiten	79
Erläuterungen zur Bilanz	80
(1) Anlagevermögen	80
(2) Beteiligungen	80
(3) Vorräte	81
(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	81
(5) Eigenkapital	82
(6) Sonderposten	82
(7) Rückstellungen	83
(8) Verbindlichkeiten	84
(9) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	85

Bilanz der BVG AöR	62
Gewinn- und Verlustrechnung der BVG AöR	63
Konzern-Bilanz	64
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	65
Konzernkapitalflussrechnung	66


Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	86
(10) Umsatzerlöse	86
(11) Andere aktivierte Eigenleistungen	87
(12) Sonstige betriebliche Erträge	87
(13) Materialaufwand	88
(14) Personalaufwand	88
(15) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	88
(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen	89
(17) Beteiligungsergebnis	89
(18) Finanzergebnis	90
Sonstige Angaben	91
Nachtragsbericht	99
Anlage zum Anhang	100

Bestätigungsvermerk Jahresabschluss BVG AöR	104
Bestätigungsvermerk Konzernabschluss	108
Bericht des Aufsichtsrates 2025	112

01



Zusammengefasster Lagebericht



der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG),
Anstalt des öffentlichen Rechts,
und des Konzerns, Berlin,
für das Geschäftsjahr 2025



Grundlagen des

Unternehmens



Geschäftsmodell



Allgemeines



Organisation



Vorstand



Verkehrsvertrag



Erste Revision des Verkehrsvertrages





Strategie und Meilensteine 2025

Stabile Betriebsleistung

Stabile Servicequalität

Stabile Infrastruktur

Stabiles Team BVG

Stabile Partnerin der Stadt



Nachhaltigkeit

Allgemeines

Menschenrechte und Lieferketten

Ausgewählte Aktivitäten aus dem ESG-Spektrum 2025

Geschäftsmodell



Allgemeines

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR (nachfolgend BVG genannt) sind Deutschlands größtes Nahverkehrsunternehmen. Seit fast 100 Jahren bewegt die BVG Berlin und deckt damit eine Fläche von etwa 890 km² ab. Für den reibungslosen Ablauf sorgen im Konzern mehr als 16.000 Beschäftigte in über 240 Berufen. Jährlich kommen über eine Milliarde Fahrgäste mit den neun U-Bahn-, 22 Straßenbahn-, 168 Omnibustages- und 69 Omnibusnachtlinien sowie sechs Fährlinien der BVG umweltfreundlich an ihr Ziel. Für Berlin bedeutet sie das Rückgrat der Mobilität und ist tägliche Begleiterin vieler Berliner*innen und Besucher*innen aus aller Welt.

Organisation

Der Konzern besteht aus dem Mutterunternehmen BVG sowie acht Tochterunternehmen, wobei das Land Berlin der Träger der BVG ist. Die Tochterunternehmen der BVG sind u. a. für die Erbringung von Fahrdienstleistungen, die Durchführung der Berufsausbildung, die Vermietung von Gewerbeflächen, den Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs Berlin oder auch die Ausübung von Projektaufgaben zuständig. Die Unternehmen sorgen für die Bereitstellung aller notwendigen Leistungen und erfüllen damit den Auftrag der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Vorstand

-  **Henrik Falk**, Vorstandsvorsitzender
-  **Jenny Zeller-Grothe**, Vorstandin Personal und Soziales

Ab dem 1. November 2024 hat der Vorstandsvorsitzende Henrik Falk den Vorstandsbereich Betrieb zusätzlich kommissarisch geführt. Im Rahmen der Aufgabenteilung führte Jenny Zeller-Grothe während der Übergangszeit bis zur Nachbesetzung eines Vorstandsmitglieds die Stabsabteilungen Konzernrevision und Recht sowie die Bereiche Einkauf/Materialwirtschaft und Informations- und Vertriebstechnologie aus dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

Ab dem 1. Januar 2026 werden die Vorstandsressorts neu aufgestellt. Henrik Falk hat weiterhin den Vorstandsvorsitz und verantwortet zusätzlich die Systemsteuerung des Unternehmens. Jenny Zeller-Grothe ist für das Ressort Betrieb und Personal zuständig. Marc Hermann ergänzt das Gremium ab 1. Februar 2026 als neuer Vorstand für Technik und Infrastruktur. In der vakanten Zeit im Januar 2026 wurde sein Ressort zwischen den beiden Vorständen interimistisch aufgeteilt.



Verkehrsvertrag

Mit dem im Jahr 2020 zwischen der BVG und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geschlossenen Verkehrsvertrag wurde die BVG ab dem 1. September 2020 bis zum 31. August 2035 beauftragt, die Verkehrsleistungen zu erbringen sowie den Betrieb und Erhalt der Infrastruktur für U-Bahn, Straßenbahn, Omnibus und Fähre im Land Berlin zu sichern. Der Verkehrsvertrag regelt nicht nur die Menge der zu erbringenden Verkehrsleistungen, sondern auch deren Güte. Dabei setzt er Schwerpunkte bei den Themen Angebotsqualität, Barrierefreiheit sowie Umwelt- und Klimaschutz.

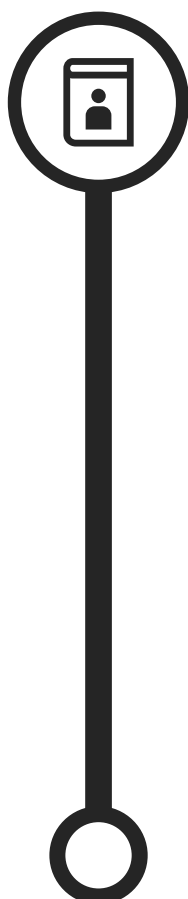
Die sich aus den Leistungspflichten ergebenden Ausgleichszahlungen des Landes belaufen sich auf rund 12 Mrd. EUR über die Vertragslaufzeit. Sie stellen neben den Fahrgelderlösen ein wichtiges Finanzierungsinstrument für die BVG dar.

Über die Vertragslaufzeit kommen weitere Tarifersatzleistungen von rund 1 Mrd. EUR für den Ausgleich nach SGB IX sowie für das Berlin-Ticket S, den Ausbildungsverkehr und das Landesbeschäftigtenticket hinzu.

Die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 sowie die zeitweise Einführung des Berlin-Abos am 1. Juli 2024 haben grundlegende Auswirkungen auf das bisherige Finanzierungsmodell der BVG. Die damit einhergehende Beschränkung der Fahrgelderträge führt zu einer Minderung gegenüber den ursprünglich im Verkehrsvertrag erwarteten Erträgen. Der Ausgleich dieser Minderung erfolgt deshalb über eine mit dem Land Berlin im Dezember 2023 sowie Juli 2025 abgeschlossene Ergänzungsvereinbarung zum bestehenden Verkehrsvertrag.

In der Vertragslaufzeit des Verkehrsvertrages sind zwei Revisionen vorgesehen.

- Die Revisionsphase 1a beinhaltet die vertraglichen Schwerpunkte von Leistung und Vergütung und wurde im Dezember 2025 abgeschlossen. Der revidierte Verkehrsvertrag tritt zum 1. Januar 2026 in Kraft. In einer Revisionsphase 1b werden 2026 noch weitere Vertragsinhalte revidiert.
- In den Jahren 2028/2029 findet die 2. Vertragsrevision mit Wirkung ab 2030 statt.



Erste Revision des Verkehrsvertrages

Der Abschluss der Verhandlungen Teil 1a der Revision des Verkehrsvertrages bildet einen bedeutsamen Meilenstein zur Stabilisierung der BVG.

Mit Neufestlegung der Betriebsleistung der Jahre 2026 ff. konnte die Strategie „Stabilität vor Wachstum“ direkt im Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin verankert werden. Dieser beinhaltet nunmehr eine stabile Leistung bis einschließlich 2029 und sieht spätestens für den Zeitraum ab 2030 ein weiteres Wachstum vor.






Durch die signifikante Erhöhung der vertraglich vereinbarten Ausgleichszahlungen ab dem Jahr 2026 wird zusammen mit den wirtschaftlichen Eigenanstrengungen der BVG eine wesentliche Grundlage gelegt, ein stabiles Finanzergebnis trotz deutlich gesteigener Kosten zu erzielen. Die vereinbarten erhöhten Ausgleichszahlungen des Landes sind insoweit als großer Erfolg und auch als ein sichtbares Zeichen des Vertrauens des Landes Berlin in die BVG zu werten, insbesondere da das Jahr 2025 eher von Diskussionen um Haushaltskürzungen bestimmt war, die auch die BVG zu treffen drohten.

Strategie und Meilensteine 2025

Mit „Stabilität vor Wachstum“ hat die BVG Ende 2024 einen klaren Kurswechsel eingeleitet. Nach Jahren starken Wachstums war das Unternehmen in mehreren Bereichen an seine Grenzen gestoßen – verursacht durch einen in die Jahre gekommenen U-Bahn-Fuhrpark, einen angespannten Arbeitsmarkt sowie fahrzeug- und personalbedingte Herausforderungen. 2025 stand daher im Zeichen von Maßnahmen, um das System zu stabilisieren und zum eigenen Qualitätsanspruch zurückzukehren.

In den Jahren 2025 bis zum 100. Jubiläum der BVG im Jahr 2028 liegt der Fokus darauf, den eingeschlagenen Kurs weiter zu festigen. Zu diesem Zweck wurde die Unternehmensstrategie „**Wir sind stabil für Berlin**“ entwickelt. Damit soll Stabilität für die BVG und für Berlin erreicht werden, als Grundlage für zukünftiges Wachstum und für den Aufbau eines neuen, vernetzten Mobilitätssystems, das ab 2035 den bis dahin digitalisierten ÖPNV mit autonomen On-Demand-Angeboten über eine zentrale App verbindet.

Mit fünf strategischen Programmen wurde das BVG-Stabilitätskonzept 2025 weiter ausgebaut, der Fokus liegt dabei auf den Fahrgästen, der Infrastruktur und dem Team BVG:

-  **Stabile Betriebsleistung**
-  **Stabile Servicequalität**
-  **Stabile Infrastruktur**
-  **Stabiles Team BVG**
-  **Stabile Partnerin der Stadt**

Stabile Betriebsleistung

Stabile Betriebsleistung bedeutet, dass die BVG bis 2028 die für Berlin richtige, von den Fahrgästen erwartete und mit der Aufgabenträgerin vereinbarte Leistung in hoher Qualität und Verlässlichkeit erbringt. Durch Echtzeitdaten und moderne Technologien wird der Betrieb gezielt und effizient gesteuert und Ressourcen für Personal und Fahrzeuge bedarfsgerecht eingesetzt. Die BVG ist zukunftsfähig, nachhaltig und resilient aufgestellt und hält, was sie verspricht.



Einflottung der neuen U-Bahnen JK

Direkt nach den Sommerferien 2025 gingen die ersten Fahrzeuge der neuen U-Bahn-Generation JK in den Fahrgastbetrieb der Linie U2. Damit wurde ein Meilenstein für die Zukunft der U-Bahn und die Stabilität des Nahverkehrs erreicht. Die Erneuerung der Flotte gewährleistet eine bessere Fahrzeugverfügbarkeit und eine deutliche Steigerung der Zuverlässigkeit im Fahrbetrieb. Bis Jahresende 2025 wurden 108 Wagen geliefert.



Einweisung Fahrer*innen

Bevor die ersten Fahrzeuge in den Fahrgastbetrieb gingen, mussten sich Hunderte BVG-Kolleg*innen mit der neuen Baureihe JK vertraut machen. Rund 350 Fahrer*innen, Zugprüfer*innen, Fahrzeugservicemanager*innen, Bahnhofsmanager*innen und etwa 80 Mitarbeitende aus der Werkstatt wurden bei laufendem Fahrbetrieb innerhalb nur weniger Monate mit Hochdruck im Zweischichtbetrieb ausgebildet. Das Team BVG stellte damit einen erfolgreichen Start der Einflottung sicher.

Stabile Servicequalität

Stabile Servicequalität steht bei der BVG für ein einheitliches Serviceselbstverständnis, das die Bedürfnisse unserer Fahrgäste in den Mittelpunkt stellt. Nutzer*innenzentrierte, zugängliche und verlässliche Angebote und Orte ermöglichen einfache und verständliche Informationen sowie reibungslose Erlebnisse entlang der gesamten Reise.



Sicherheit und Sauberkeit

Mit großer Resonanz startete im Februar 2024 das Pilotprojekt „Reinigungsstreife“, zunächst auf der südlichen U8, später auf der gesamten Linie von Wittenau bis Hermannstraße. 2025 wurde das Pilotprojekt ausgeweitet. Parallel zur U8 waren die Teams der Reinigungsstreife auch auf weiteren Knotenpunkten im U-Bahn-Netz im Einsatz.

Die Reinigungsstreife, bei der Sicherheits- und Reinigungskräfte gemeinsam unterwegs sind, hat sich als wirksames

Modell für mehr Ordnung, Sauberkeit und ein gestärktes Sicherheitsgefühl bewährt. Für das Jahr 2025 konnte die BVG eine positive Bilanz ziehen, u. a. wurden im ersten Halbjahr 41 % weniger Übergriffe auf Beschäftigte registriert. Zudem zeigt eine Fahrgastumfrage am Schwerpunktbahnhof Kottbusser Tor, dass das Sicherheitsempfinden deutlich gestiegen ist. 58 % der Fahrgäste fühlen sich am Kottbusser Tor aktuell sicher, im Dezember 2024 lag der Wert nur bei 36 %.

Smarte Mobilitätslösungen für Millionen Fahrgäste

Berlin, Hamburg und München bündeln ihre Kräfte für den ÖPNV der Zukunft. Denn das Mobilitätsbedürfnis der Menschen endet nicht an Stadtgrenzen. Egal ob Berlin, Hamburg oder München: Menschen wollen flexibel und unkompliziert unterwegs sein.

Mit einer strategischen Partnerschaft werden die drei größten Nahverkehrsunternehmen Deutschlands zentrale Zukunftsaufgaben gemeinsam angehen und branchenweite Standards setzen. Die Kooperation konzentriert sich auf drei große Themenfelder:

- **Eine App für alle(s):** Eine gemeinsame Mobilitätsplattform soll Bus und Bahn sowie geteilte Mobilitätsangebote in einer App vereinen und damit den Alltag für Millionen Fahrgäste in Berlin, Hamburg und München spürbar erleichtern.
- **Standardisierte Vertriebssysteme:** Die Vertriebssysteme der drei Nahverkehrsunternehmen sollen für ein nahtloses Kundenerlebnis überregional vereinheitlicht und digitalisiert werden.
- **Autonomes Fahren:** Bis 2035 werden autonome ÖPNV-Fahrzeuge die Nahverkehrssysteme in den drei Städten ergänzen – stets mit dem Ziel, Mobilität für alle sicher, effizient und kundenorientiert zu gestalten.



Stabile Infrastruktur

Stabile Infrastruktur bedeutet: Alle Verkehrsanlagen, die IT-Infrastruktur, Bahnhöfe und Haltestellen sind zuverlässig nutzbar und erfüllen höchste Ansprüche an Qualität, Sicherheit, Sauberkeit und Resilienz. Das sind unverzichtbare Grundlagen für eine dauerhaft hohe Betriebssicherheit. Am Erhalt der Infrastruktur durch Sanierungen und Grundinstandsetzungen für das teilweise 100 Jahre alte System arbeitet die BVG kontinuierlich. Um Berlin künftig ein stabiles, modernes und leistungsfähiges Nahverkehrsangebot bieten zu können, hat die BVG ein Infrastrukturprogramm aufgelegt, das sich schwerpunktmäßig auf die vier Aktionsfelder neue Betriebshöfe, neue Werkstätten, neue Betriebsanlagen und neue Technologien konzentriert.

Neue Betriebshöfe

Die neuen Betriebshöfe sind eine wichtige Grundlage für einsatzfähige Busse und Straßenbahnen und somit für einen stabilen Betrieb. Sie werden nach dem neuesten Stand der Technik gebaut und ermöglichen es, u. a. durch zusätzliche Abstell-, Lade- und Instandhaltungsmöglichkeiten, die Fahrzeuge stabil im gesamten Stadtgebiet einzusetzen.

E-Bus-Betriebshof Säntisstraße: Mit Baustart im Februar 2025 entsteht in der Säntisstraße in Marienfelde auf einer Fläche von 6,6 Hektar ein hochmoderner Standort – vollständig ausgerichtet auf den Betrieb von Elektrobussen und ausgestattet mit modernster Lade-, Werkstatt- und Verwaltungstechnik. Der neue Betriebshof bietet Platz für rund 220 Elektrobusse, die durch Pantografen auf dem Fahrzeugdach effizient an Ladehauben geladen werden. Dazu wird der neue Standort zu einem modernen Arbeitsplatz für etwa 180 Mitarbeitende. Neben großzügigen Abstellflächen für Busse entstehen zwei Werkstatthallen sowie ein Verwaltungsgebäude. Die Inbetriebnahme ist für 2028 geplant.

E-Bus-Betriebshof Treptow: Ebenfalls im Februar 2025 wurde mit dem Bau des ersten Teils des künftigen E-Bus-Betriebshofes an der Spree in der Köpenicker Landstraße begonnen. Der Baubeginn des zweiten Teils auf der östlichen Seite der Spree an der Rummelsburger Landstraße ist für Juni 2026 angesetzt.

Die Inbetriebnahme der Köpenicker Landstraße ist für 2027 geplant, die Inbetriebnahme der Rummelsburger Landstraße zum Jahresende 2028.

U3-Verlängerung (Mexikoplatz)

Nach fast einem Jahrhundert wird die 800 Meter große Lücke zwischen dem S-Bahnhof Mexikoplatz und dem U-Bahnhof Krumme Lanke durch eine unterirdische Direktverbindung geschlossen. Die ersten Züge sollen Ende 2030 auf dem neuen Abschnitt rollen. Der Ersatzneubau der bestehenden, im Jahr 1929 erbauten Abstellanlage ebnet den Weg für den zukünftigen U-Bahn-Tunnel zum Mexikoplatz und wird Abstellmöglichkeiten für die Linien U1 bis U4 bieten. Eine Unterquerung des S-Bahnhofs Mexikoplatz wird einen barrierefreien Übergang von der U-Bahn zur S-Bahn ermöglichen.



Stabiles Team BVG

Die BVG stärkt ein diverses, wertorientiertes sowie leistungsfähiges und leistungsorientiertes Team, das gemeinsam an einem Strang zieht und mit klarer Orientierung Berlin in Bewegung hält. Alle Beschäftigten sollen über die nötigen Kompetenzen verfügen und deren Weiterentwicklung soll gezielt gefördert werden. Die Arbeitsbedingungen werden nach den Maßgaben von Sicherheit, Gesundheit und Wirksamkeit gestaltet.

Tarifabschluss

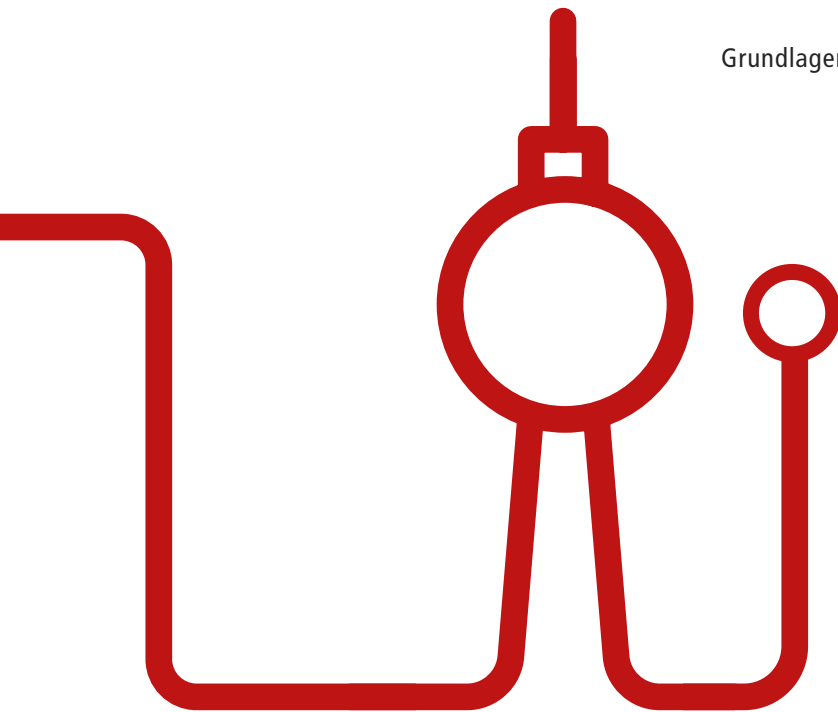
Im ersten Halbjahr 2025 erzielten die BVG und die Gewerkschaft ver.di nach intensiven Verhandlungen eine Einigung zum Tarifvertrag TV-N. Der Abschluss umfasst eine deutliche Verbesserung der Entgeltstruktur: Neben einer Erhöhung der Löhne und Zulagen wurde eine Einmalzahlung sowie ein Wahlmodell zur erweiterten Vollzeit vereinbart. Im Durchschnitt bedeutet dies für BVG-Mitarbeitende ein Plus von 15,4 % beim Lohn. Für Fahrer*innen der BVG bedeutet es sogar ein Lohnplus von bis zu 20,1 %. Mit dem Abschluss setzt die BVG ein starkes Signal für die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und gehört wieder zur Spitzengruppe im bundesweiten Vergleich. Gestiegene Bewerbungseingänge im Fahrdienst unterstreichen die positive Wirkung des Tarifabschlusses.

Der Tarifvertrag gilt bis Dezember 2026.



Neue Dienstkleidung

Den Mitarbeitenden der BVG wurde ab Sommer 2025 die Gelegenheit gegeben, einen Blick auf die neue Dienstkleidung zu werfen. Diese wurde in enger Zusammenarbeit mit einer internen Modetestgruppe entwickelt, die aus dienstkleidungstragenden Personen verschiedener Berufsgruppen aus allen relevanten Bereichen bestand. Die neue Dienstkleidung, die ab 2027 zum Einsatz kommen soll, repräsentiert die Corporate Identity der BVG. Sie vermittelt einen modernen und professionellen Auftritt und fördert zugleich das Zugehörigkeitsgefühl der BVGer*innen zum Team BVG.



Stabile Partnerin der Stadt

Die BVG versteht sich als wirtschaftlich tragfähiges Unternehmen und als Rückgrat der Mobilität in Berlin. Sie arbeitet vertrauensvoll mit dem Land Berlin und externen Partnern zusammen, stets ausgerichtet auf gemeinsame Ziele.

Durch ein hohes Maß an Eigeninitiative und Engagement leistet die BVG einen aktiven Beitrag zu zukunftsfähiger, resilienter und nachhaltiger Mobilität für Menschen, Stadt und Umwelt. Mit der Strategie „Wir sind stabil für Berlin“ verfolgt die BVG das Ziel, bis 2035 verlässlich und stabil ihre Leistung zu erbringen sowie eine Vorbildfunktion im Bereich Mobilität in Europa einzunehmen. Berlin will ein neues, ganzheitliches Mobilitätssystem schaffen – als Blaupause für die Metropolen Europas. Die BVG ist die stabile Partnerin in Sachen Mobilität – als Betreiberin wie Integratorin.

Um die strategischen Ziele zu erreichen, stützt sich die BVG auf vier zentrale Prämissen, die sich durch die gesamte Strategie ziehen und in allen Strategieprogrammen wirken:

- **Nachhaltig:** Die BVG handelt sozial für die Menschen, ökologisch für die Umwelt und ökonomisch durch einen verantwortungsvollen Umgang mit öffentlichen Mitteln.
- **Wirtschaftlich:** Die BVG handelt ressourcenschonend, kostenbewusst und wirkungsorientiert – für eine langfristig finanzierbare Mobilität.
- **Leistungsfähig:** Die BVG schafft klare Prozesse, moderne Strukturen und stärkt Kompetenzen – für eine verlässliche und flexible Organisation.
- **Datengesteuert:** Die BVG trifft fundierte Entscheidungen auf Basis integrierter Daten – für mehr Transparenz, Qualität und Fahrgastnutzen.

Autonome Shuttles für die Hauptstadt

Seit Oktober 2025 sind die ersten Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr unterwegs. Ziel des Projekts ist es, den klassischen Nahverkehr mit flexiblen, autonomen Angeboten zu verknüpfen. Dieses Pilotvorhaben bereitet den späteren Hochlauf der deutschlandweit größten Flotte autonomer Fahrzeuge als Teil des ÖPNV-Systems vor. Im Projekt werden perspektivisch fünf Fahrzeuge in einem Testgebiet mit Fahrgästen unterwegs sein. Es umfasst Teile von Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Reinickendorf. Ein Mensch auf dem „Fahrsitz“ ist während der Testfahrten nur noch zur Sicherheit an Bord, um die Abläufe zu kontrollieren und im Notfall einzugreifen. Die Fahrzeuge werden zusätzlich aus einer Projektleitstelle fernüberwacht.

Die Testphase soll 2027 abgeschlossen sein.

Jelbi

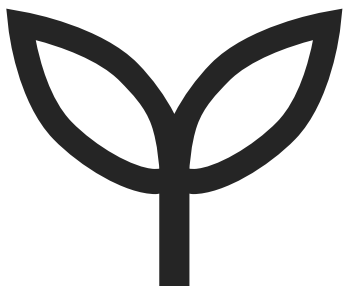
Die BVG blickt sechs Jahre nach dem Start von Jelbi auf eine bemerkenswerte Entwicklung und ein ereignisreiches Jahr 2025 zurück. Mit der Eröffnung von rund 100 neuen Jelbi-Standorten hat sich das Netz deutlich erweitert. Insgesamt gibt es nun rund 400 Standorte und etwa 70.000 buchbare Fahrzeuge in Berlin, Potsdam und Kleinmachnow. Damit sind weit über 90 % der Sharing-Fahrzeuge in der Jelbi-App verfügbar.

Nachhaltigkeit

Allgemeines

Die BVG versteht Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil ihrer Verantwortung für Berlin, die Fahrgäste und künftige Generationen – sie ist Teil ihrer Identität und ein wesentlicher Pfeiler des unternehmerischen Handelns. Ihr Handeln richtet sich nach ökologischen, sozialen sowie gesellschaftlichen Kriterien und unterstreicht ihren Anspruch, den Nahverkehr in der Hauptstadt zukunftsorientiert und nachhaltig weiterzuentwickeln. Ein besonderer Meilenstein für das Geschäftsjahr 2025 war die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Die BVG identifizierte zehn zentrale Themen: fünf Umwelt- und fünf Sozialthemen. Diese bilden eine erweiterte Grundlage für die Weiterentwicklung unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Gleichzeitig wurden interne Prozesse zur Erhebung und Steuerung relevanter Nachhaltigkeitsdaten weiter professionalisiert, um die Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) künftig vollumfänglich zu erfüllen.

Die BVG wird freiwillig bereits für das Geschäftsjahr 2025 ihren ersten eigenständigen Nachhaltigkeitsbericht in Anlehnung an die CSRD 2026 veröffentlichen.



Menschenrechte und Lieferketten

Mobilität bedeutet mehr als Bewegung – sie steht für Teilhabe, Sicherheit und Respekt. Die BVG hat ein systematisches Risikomanagement für menschenrechtliche und umweltbezogene Pflichten gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) etabliert. Grundlage ist die Grundsatzerklärung zur Menschenrechtsstrategie. Wichtige Fortschritte im Geschäftsjahr 2025 waren u. a. die Ausweitung regelmäßiger Dialogformate und Sensibilisierung Lieferender zu Menschenrechten, Integration von Nachhaltigkeitskriterien und Konzeptbewertungen in Hochrisiko-Vergaben. Die Integration menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten in die Konzeptbewertung einer öffentlichen Ausschreibung wurde mit dem Procura+ Award 2025 prämiert.

Ausgewählte Aktivitäten aus dem ESG-Spektrum 2025

Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen:

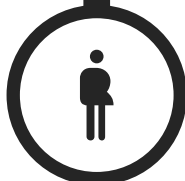
- Erweiterung der Elektrobusflotte auf 278 Fahrzeuge
- Durchführung einer Klimarisikoanalyse und Umsetzung des Energieeffizienzgesetzes
- Vorbereitung der Umwandlung aller im Rahmen der Instandhaltung bearbeiteten Straßenbahn-Schottergleise in begrünte Gleisanlagen

Soziale Unternehmensverantwortung:

- WIN-Programm („Weibliche Talente IN die BVG bringen“)
- Kostenlose Mobilitätstrainings für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen oder anderen sensorischen Einschränkungen
- „BVG Muva“ – barrierefreie Mobilität im gesamten Tarifbereich AB für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Positionierung für Demokratie und Vielfalt:

- Engagement der BVG im Rahmen des Pride Month Berlin und Kooperation mit dem CSD e.V.
- „Beet der Vielfalt“ – gemeinsames Pflanzen mit Berliner Einrichtungen (u. a. Wasserbetriebe, Stromnetz Berlin) im Rahmen der Diversity Week 2025
- Hauptpartner des 11. Plakatwettbewerbs der wirBERLIN gGmbH – Motto „Gemeinsam unterwegs: Meine Idee für die Mobilität der Zukunft“ zur Förderung der demokratischen Teilhabe von Kindern



Lage

- Ertragslage
- Finanzlage
- Vermögenslage
- Investitionen
- Gesamtaussage



Beschäftigte

- Auszubildende
- Manteltarifvertrag

Geschäftsverlauf der Tochterunternehmen

- BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG
- BVG Beteiligungsholding Verwaltungsgesellschaft mbH
- BT Berlin Transport GmbH
- URBANIS GmbH
- IOB Internationale Omnibusbahnhof-Betreibergesellschaft mbH
- BVG Projekt GmbH
- BVG-Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft mbH
- BVG-Ausbildungs-Campus (ABC) gGmbH
- Minderheitsbeteiligungen

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die weltwirtschaftliche Lage bleibt von hoher Unsicherheit geprägt. Geopolitische Krisen wie der anhaltende Krieg Russlands gegen die Ukraine und die Konflikte im Nahen Osten belasten die Weltwirtschaft und wirken sich auch auf Deutschland aus. Hinzu kommt die Handelspolitik der USA mit neuen Zöllen und Handelsbeschränkungen. Diese Maßnahmen verändern die internationalen Wirtschaftsbeziehungen und erhöhen die Unsicherheit auf den Märkten.

Deutschland verzeichnet derzeit eine schwache wirtschaftliche Entwicklung. Die Industrieproduktion stagniert, die Exporte gehen zurück und die gesamtwirtschaftliche Dynamik bleibt gering. Die Inflationsrate lag im Dezember 2025 bei 1,8 %, im Jahresdurchschnitt 2025 bei 2,2 %. Energiepreise gingen zurück, während Dienstleistungen und Lebensmittel weiterhin überdurchschnittlich teurer wurden. Viele Haushalte halten sich beim Konsum zurück.

Die deutsche Automobilindustrie steht vor großen Herausforderungen. Seit August 2025 gilt ein Basiszoll von 15 % auf EU-Autos und Autoteile bei Exporten in die USA. Zusätzlich wurden Zölle auf Stahl und Aluminium eingeführt. Diese Maßnahmen belasten die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Hersteller und erhöhen die Kosten in der Lieferkette. Besonders betroffen sind kleine und mittlere Unternehmen. Für die BVG kann das steigende Preise für Ersatzteile und eine eingeschränkte Versorgung bedeuten.

Die wirtschaftliche Gesamtlage bleibt damit unsicher. Für die BVG entstehen Kostenrisiken und eine schwer vorhersehbare Nachfrageentwicklung. Energiepreise sind zwar rückläufig, doch die steigenden Kosten für Dienstleistungen wirken weiterhin belastend. Die BVG muss unter diesen volatilen Bedingungen ein verlässliches und attraktives Angebot sicherstellen.

Trotz dieser Herausforderungen bleibt der öffentliche Nahverkehr ein zentraler Faktor für die Lebensqualität und die nachhaltige Entwicklung Berlins. Die BVG leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und zur Erreichung der Klimaziele der Stadt.

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland stiegen im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nur leicht um rund 1 % und liegen damit weiterhin auf einem ähnlichen Niveau wie 2019, dem Jahr vor Beginn der Coronapandemie. Im Vorjahresvergleich erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste im Eisenbahnnahverkehr um 1 %, im Nahverkehr mit Straßenbahnen blieb sie nahezu unverändert und im Busverkehr gab es ein Plus von 2 %.

Im gesamten Jahr 2025 lag die Nachfrage nach Verkehrsmitteln bezogen auf die BVG bei etwa 97,1 % (streikbereinigt 99,7 %) im Vergleich zu 2019. Verglichen mit dem Jahr 2024 stieg das Fahrgastaufkommen in 2025 (streikbereinigt) um 1,1 %.

Beim Vergleich mit dem Jahr 2019 muss die strukturelle Veränderung durch die mittel- bis langfristigen Auswirkungen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten in Teilen der Bevölkerung weiterhin berücksichtigt werden. Obwohl viele Arbeitgeber weiterhin die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten anbieten, ist die Nutzung von Homeoffice-Tagen seit 2021 kontinuierlich gesunken. Seit Mai 2023 gibt es zudem das bundesweit gültige Deutschlandticket, wobei zwei Jahre nach Einführung des Deutschlandtickets der Anstieg der Fahrgastzahlen abgeflacht ist.

Durch eine kontinuierliche Beobachtung und Auswertung festgelegter Leistungsindikatoren steuert die BVG ihre Aktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele. Diese Leistungsindikatoren spiegeln die verschiedenen Ebenen der Unternehmenssteuerung wider.

Finanzielle Leistungsindikatoren

- Kreditvolumen
- Höhe der Investitionen
- Jahresergebnis

Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

- Zuverlässigkeit¹
- Regelmäßigkeit
- Pünktlichkeit
- Personen-/Nutzkilometer
- Auslastung
- Unternehmensbezogene Fahrgastfahrten (UBF)
- Abonnent*innenzahl

¹ Die Zuverlässigkeit ist der bedeutsamste nicht-finanzielle Leistungsindikator.

Steuerungssystem

Geschäftsverlauf

Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren

In Mio. EUR	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Kreditvolumen	1.216,5	1.176,7	1.216,5	1.176,7
Höhe der Investitionen	531,7	362,3	530,8	371,4
Jahresergebnis	-50,2	-57,0	-54,3	-55,9

Entwicklung der nicht-finanziellen Leistungsindikatoren

Zuverlässigkeit ¹ (in %)	2025 Streikbereinigt*	2025 4. Quartal	2025 Durchschnitt	2024 Durchschnitt
U-Bahn	93,9	96,0	91,5	93,8
Straßenbahn	97,9	98,3	95,4	96,0**
Omnibus	99,1	99,1	96,9	98,2

Regelmäßigkeit ² (in %)	2025 Streikbereinigt*	2025 4. Quartal	2025 Durchschnitt	2024 Durchschnitt
U-Bahn	90,9	92,7	88,6	92,2
Straßenbahn	89,4	90,2	87,1	91,9**
Omnibus	86,7	86,0	84,8	91,9

Pünktlichkeit ³ (in %) ^{***}	2025	2024
U-Bahn	98,3	98,3
Straßenbahn	86,7	86,8
Omnibus	87,2	88,0

* Streikbereinigt bedeutet, dass die an Streiktagen 2025 durch Streik verursachten Minderleistungen für die Berechnung der Zuverlässigkeit nicht als Ausfall berücksichtigt wurden.

** Korrektur für 2024 nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger bei den Werten Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit der Straßenbahn (im April 2025 für den Verkehrsvertrag testierte Werte aufgrund der Berücksichtigung von Ausfällen auf der M4: Lagebericht 2024 Zuverlässigkeit: 96,5 und Regelmäßigkeit 92,4)

*** Für die Pünktlichkeit gibt es keine streikbereinigten Werte, da diese auf Basis stattgefundener Fahrten erhoben wird.

1 Die Zuverlässigkeit entspricht dem Verhältnis erbrachter Fahrten zu den geplanten Fahrten.

2 Die Regelmäßigkeit ist der Anteil der Fahrten, die aus Kundensicht innerhalb des vorgegebenen Taktintervalls in einem Zeitfenster von 1,0 Minute Verfrühung bis 3,5 Minuten Verspätung gemessen werden und nicht ausgefallen sind (bis 2024 war das Zeitintervall von 1,5 Minuten Verfrühung und 3,5 Minuten Verspätung). Die Berechnung erfolgt gemäß Verkehrsvertrag, Anlage 1 Teil 1.

3 Die Pünktlichkeit ist der Anteil der Haltestellenabfahrten, die aus Kundensicht in einem Zeitfenster von 1,0 Minute Verfrühung bis 3,5 Minuten Verspätung gemessen werden (bis 2024 war das Zeitintervall von 1,5 Minute Verfrühung bis 3,5 Minuten Verspätung). Die Berechnung erfolgt gemäß Verkehrsvertrag Anlage 1 Teil 1. Bei Straßenbahn und Omnibus: Pünktlichkeit über alle fahrgastrelevanten Haltestellen.

Die BVG konnte eine positive Zwischenbilanz des Kurswechsels zu „Stabilität vor Wachstum“ ziehen. Dank der klaren Fokussierung auf die betriebliche Qualität fuhren Busse und Bahnen im letzten Quartal bereits merklich zuverlässiger. Wie angekündigt brachten vor allem die neuen U-Bahn-Wagen die Trendwende: Die Einflottung der JK-Züge führt zu einer Entspannung und Stabilisierung der Zuverlässigkeit im Kleinprofil.

Auch eine Verbesserung der Personalsituation hat zur positiven Trendwende beigetragen.

Bei allen drei Betriebsbereichen wirkten sich vor allem die streikbedingten Ausfälle Anfang 2025 auf die Gesamtwerte Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit aus. Ebenso hatten die baubedingten Beeinträchtigungen im gesamten Stadtgebiet Einfluss auf die Kennzahlen. Auch der Kabelbrand auf der U9 Ende des Jahres führte zu Einschränkungen im U-Bahn-Betrieb. Des Weiteren führten zahlreiche Baumaßnahmen, Veranstaltungen und Demonstrationen im Stadtgebiet bei gleichzeitig fehlenden Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen zu Beeinträchtigungen im Omnibus- und Straßenbahnbetrieb. Diese zogen Ausfälle oder in der Folge Verspätungen mit Auswirkungen auf die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit nach sich.

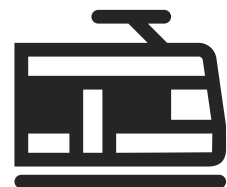
Bezogen auf die einzelnen Betriebsbereiche ergibt sich folgende Leistungserbringung:

Personenkilometer⁴ (in Mio.)	2025	2024
U-Bahn	2.539,0	2.529,0
Straßenbahn	640,4	687,4
Omnibus	1.493,3	1.512,0
Gesamt	4.672,7	4.728,4

Nutzkilometer⁵ (in Mio.)	2025	2024
U-Bahn*	20,3	20,7
Straßenbahn*	21,5	21,8
Omnibus*	89,7	90,8

* U-/Straßenbahn Nutzungskilometer, Omnibus Nutzungskilometer

Auslastung⁶ (in %)	2025	2024
Gesamt	18,9	18,9



4 Die Personenkilometer sind das Produkt aus beförderten Personen und der zurückgelegten Entfernung in Kilometern.

5 Die Nutzkilometer sind die Summe der für die Personenbeförderung gefahrenen Zug-/Wagenkilometer gemäß Verkehrsvertrag.

6 Die Auslastung entspricht dem Verhältnis Personenkilometer zu Platzkilometer. Platzkilometer sind die Maßeinheit für die gesamte Angebotskapazität.

Unternehmensbezogene Fahrgastfahrten (UBF)⁷	2025	2024
	1.092,7 Mio.	1.109,7 Mio.

Im Geschäftsjahr 2025 ist ein Rückgang der unternehmensbezogenen Fahrgastfahrten (UBF) um 17 Mio. (-1,5 %) gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Hauptursache hierfür sind acht Streiktage zu Jahresbeginn, durch die geplante Fahrten nicht durchgeführt werden konnten. Streikbereinigt hätte sich gegenüber dem Vorjahr ein moderater Anstieg der UBF um 1,1 % ergeben.

Die Fortführung des Deutschlandtickets sowie die im März 2025 ausgelaufene Berlin-Abo-Regelung haben die Nachfrage insgesamt stabilisiert. Dennoch liegt das Niveau leicht unter dem Vorjahr, was sich auch in einem moderaten Rückgang der Abonnements zeigt. Trotz dieser Veränderungen bleibt die BVG auf einem hohen und stabilen Niveau der Nachfrage.

Anzahl Abonnent*innen	31.12.2025	31.12.2024
	1.203.721	1.215.344

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 ist der Bestand der Abonnent*innen der BVG um 11,6 Tsd. gesunken und ist damit im Vergleich zum Jahr 2024 leicht rückläufig (-1,0 %). Zum Jahresende verzeichnet die BVG einen Gesamtbestand von 1.203,721 Tsd. Abonnent*innen.

Insgesamt macht das Abonnement 56,2 % (427,1 Mio. EUR) aller Fahrgelderträge der BVG aus (Vj. 57,8 % bzw. 382,3 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2025 haben mehrere Faktoren, u. a. das Deutschlandticket und das Berlin-Abo, Einfluss auf die Entwicklungen im Abonnement gehabt.



Auswirkungen der Fortführung des Deutschlandtickets sowie die Abwicklung des Berlin-Abos

Im Jahr 2025 wurde das Deutschlandticket fortgeführt, wovon die BVG zum Jahresende 746 Tsd. Abonnent*innen im Bestand hatte. Das Deutschlandticket gibt es ausschließlich als Abonnement mit monatlicher Kündbarkeit. Die Finanzierung von Bund und Ländern wurde bis 2030 zugesagt. Die BVG erhielt im Jahr 2025 vom Land Berlin eine vorläufige Abschlagszahlung auf den Ausgleichsanspruch in Höhe von 176,6 Mio. EUR netto. Die Differenz zu den ertragswirksam vereinnahmten 150,2 Mio. EUR für den Ausgleichsanspruch ergibt sich aus der vorläufigen Berechnung der Ausgleichszahlung auf Basis der Verkehrserträge zum Jahresende gegenüber der vorläufigen Antragsstellung im September 2025.

Das im Juli 2024 für 29 EUR pro Monat im Tarifbereich Berlin AB eingeführte Berlin-Abo wurde aufgrund von Sparmaßnahmen des Landes Berlin nur bis Februar 2025 fortgeführt. Die ehemaligen Abonnent*innen des Berlin-Abos wurden ab März automatisch auf das Deutschlandticket umgestellt.

Für Januar und Februar 2025 erhielt die BVG vom Land Berlin Ausgleichsleistungen für das Berlin-Abo in Höhe von 17,6 Mio. EUR netto vor EAV (Einnahmenaufteilungsvertrag). Für den Ausgleich ab März 2025 erhielt die BVG 32,3 Mio. EUR netto, die in gleicher Höhe an die Kund*innen des umgestellten Berlin-Abos ausgezahlt wurden. Zudem erhielt die BVG für den gesamten Beendigungsprozess des Berlin-Abos eine Ausgleichszahlung in Höhe von 1,0 Mio. EUR netto.



⁷ Die unternehmensbezogenen Fahrgastfahrten werden über Liniengruppen (ähnliche Linien werden zusammengefasst) ermittelt, da nicht alle Fahrzeuge mit Zählgeräten ausgestattet sind. Diese werden auf alle Fahrten hochgerechnet. Mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren werden diese Liniengruppenergebnisse in UBF ermittelt.

Lage

In den Tabellen und den dargestellten Texten enthaltene Additionsdifferenzen von plus/minus 0,1 resultieren aus Rundungen der Nachkommastellen von präzise hinterlegten Werten.

Ertragslage

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	BVG			Konzern		
(in Mio EUR)	2025	2024	Veränderung	2025	2024	Veränderung
Fahrgelderträge	760,3	661,0	99,3	760,0	660,7	99,3
Ersatz für Einnahmeausfälle	383,0	392,0	-9,0	383,0	392,0	-9,0
Ausgleichsleistungen Verkehrsvertrag (Verkehr und Infrastruktur)	478,3	469,0	9,2	478,3	469,0	9,2
Sonstige Umsatzerlöse	96,9	94,1	2,8	101,2	98,0	3,2
1. Umsatzerlöse	1.718,4	1.616,2	102,2	1.722,5	1.619,7	102,7
<i>davon Ausgleichsleistungen Deutschlandticket und Berlin-Abo</i>	<i>163,9</i>	<i>194,1</i>	<i>-30,2</i>	<i>163,9</i>	<i>194,1</i>	<i>-30,2</i>
2. Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen	0,3	-1,4	1,7	0,5	-1,4	1,8
3. Aktivierte Eigenleistungen	32,7	24,0	8,8	36,6	27,2	9,4
Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen	124,4	121,6	2,8	127,0	122,4	4,6
Sonstige Erträge	130,7	97,1	33,5	131,4	97,8	33,6
4. Sonstige betriebliche Erträge	255,1	218,8	36,4	258,4	220,2	38,2
Gesamterträge	2.006,5	1.857,5	149,0	2.017,9	1.865,8	152,2
Energie	-141,6	-140,2	-1,4	-142,0	-140,6	-1,4
Material	-85,9	-81,7	-4,3	-86,4	-82,2	-4,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-416,7	-374,1	-42,7	-314,6	-285,5	-29,1
5. Materialaufwand	-644,3	-595,9	-48,4	-543,0	-508,2	-34,8
6. Personalaufwand	-938,1	-839,6	-98,5	-1.050,5	-931,8	-118,8
7. Abschreibungen	-291,6	-297,3	5,8	-296,5	-299,4	2,9
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-170,7	-172,2	1,4	-167,0	-168,3	1,3
Gesamtaufwendungen	-2.044,6	-1.905,0	-139,7	-2.057,0	-1.907,7	-149,3
9. Erträge aus Beteiligungen	2,8	3,4	-0,6	0,2	0,1	0,1
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4,5	3,8	0,7	3,5	2,5	1,0
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-18,2	-15,5	-2,8	-17,8	-14,6	-3,2
12. Steuern vom Einkommen und Ertrag	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,7	0,7
13. Ergebnis nach Steuern	-49,0	-55,8	6,7	-53,1	-54,6	1,5
14. Sonstige Steuern	-1,2	-1,2	0,1	-1,2	-1,3	0,1
15. Jahresergebnis	-50,2	-57,0	6,8	-54,3	-55,9	1,6

Ertragslage BVG

Das Jahresergebnis in Höhe von –50,2 Mio. EUR ist 6,8 Mio. EUR besser als das Vorjahresergebnis (Vj. –57,0 Mio. EUR). Gegenüber dem geplanten Jahresergebnis von –58,0 Mio. EUR ergab sich eine Abweichung von 7,8 Mio. EUR.

Die periodengerechten Fahrgelderträge erhöhten sich gegenüber 2024 um 99,3 Mio. EUR auf insgesamt 760,3 Mio. EUR. Dies entspricht einer Erhöhung von +15,0 % (Vj. –0,7 %). Im Wesentlichen ist dies auf die Einnahmen aus dem Deutschlandticket zurückzuführen. In den periodengerechten Fahrgelderträgen ist eine Ausgleichszahlung des Landes für das Berlin-Abo in Höhe von 17,6 Mio. EUR vor EAV (13,7 Mio. EUR nach EAV) enthalten. Im Vorjahr war in den Fahrgelderträgen eine Ausgleichszahlung für das Berlin-Abo in Höhe von 36,4 Mio. EUR vor EAV (28,1 Mio. EUR nach EAV) enthalten.

Die Erträge aus dem Ersatz für Einnahmeausfälle aus Schüler- und Schwerbehindertenverkehren, dem Sozialticket, dem Landesbeschäftigtenticket sowie dem Ausgleich für das Deutschlandticket sanken gegenüber dem Vorjahr um 9,0 Mio. EUR auf insgesamt 383,0 Mio. EUR. In diesen Erträgen sind Ausgleichsleistungen des Landes für das Deutschlandticket in Höhe von 150,2 Mio. EUR (Vj. 166,0 Mio. EUR) enthalten. Im Vorjahr wirkte sich der Ausgleichsanspruch gemäß der Ergänzungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag ertragsmindernd (Vj. 9,6 Mio. EUR) aus.

Die Fahrgelderträge zuzüglich der Erträge aus dem Ersatz für Einnahmeausfälle sind im Wesentlichen auf einen stabilen Kund*innenbestand und die Tarifmaßnahme im Jahr 2025 zurückzuführen. Darüber hinaus hat der erfolgreiche Übergang zahlreicher Kunden vom Berlin-Abo zum Deutschlandticket die wirtschaftliche Entwicklung zusätzlich positiv beeinflusst.

Die Ausgleichsleistungen aus dem Verkehrsvertrag (Verkehrsleistung und Infrastruktur) liegen mit 478,3 Mio. EUR um 9,2 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau (Vj. 469,0 Mio. EUR).

Die sonstigen Umsatzerlöse stiegen um 2,8 Mio. EUR auf insgesamt 96,9 Mio. EUR. In den sonstigen Umsatzerlösen ist der Ausgleich für die Mehrkosten der Dekarbonisierung in Höhe von 13,8 Mio. EUR (Vj. 8,2 Mio. EUR) enthalten.

Die aktivierten Eigenleistungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 8,8 Mio. EUR auf insgesamt 32,7 Mio. EUR (Vj. 24,0 Mio. EUR).

Die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen stiegen um 2,8 Mio. EUR auf insgesamt 124,4 Mio. EUR.

Die sonstigen Erträge in den sonstigen betrieblichen Erträgen stiegen um 33,5 Mio. EUR auf insgesamt 130,7 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf die Erträge aus Zuschüssen für sonderfinanzierte Aufwandsvorhaben zurückzuführen.



Die Aufwendungen für Energie setzen sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für Strom und Dieseltreibstoff zusammen. Diese Aufwendungen sind um 1,4 Mio. EUR gestiegen.

Die Aufwendungen für Material stiegen um 4,3 Mio. EUR auf insgesamt 85,9 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich um 42,7 Mio. EUR auf insgesamt 416,7 Mio. EUR. Die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Fahrleistungen durch Dritte sowie Reparaturen und Instandhaltungen/-setzungen.

Der Personalaufwand ist insbesondere aufgrund des Tarifabschlusses um 98,5 Mio. EUR auf insgesamt 938,1 Mio. EUR gestiegen.

Die Abschreibungen sanken gegenüber dem Vorjahr um 5,8 Mio. EUR auf insgesamt 291,6 Mio. EUR. Der Rückgang der Abschreibungen ist im Wesentlichen auf das Erreichen der Abschreibungsdauer von Fahrzeugen der drei Verkehrsträger zurückzuführen. Dieser Effekt wurde nicht vollumfänglich durch die Einflottung neuer Fahrzeuge ausgeglichen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mio. EUR auf insgesamt 170,7 Mio. EUR.

Die Erträge aus Beteiligungen reduzierten sich um 0,6 Mio. EUR auf insgesamt 2,8 Mio. EUR.

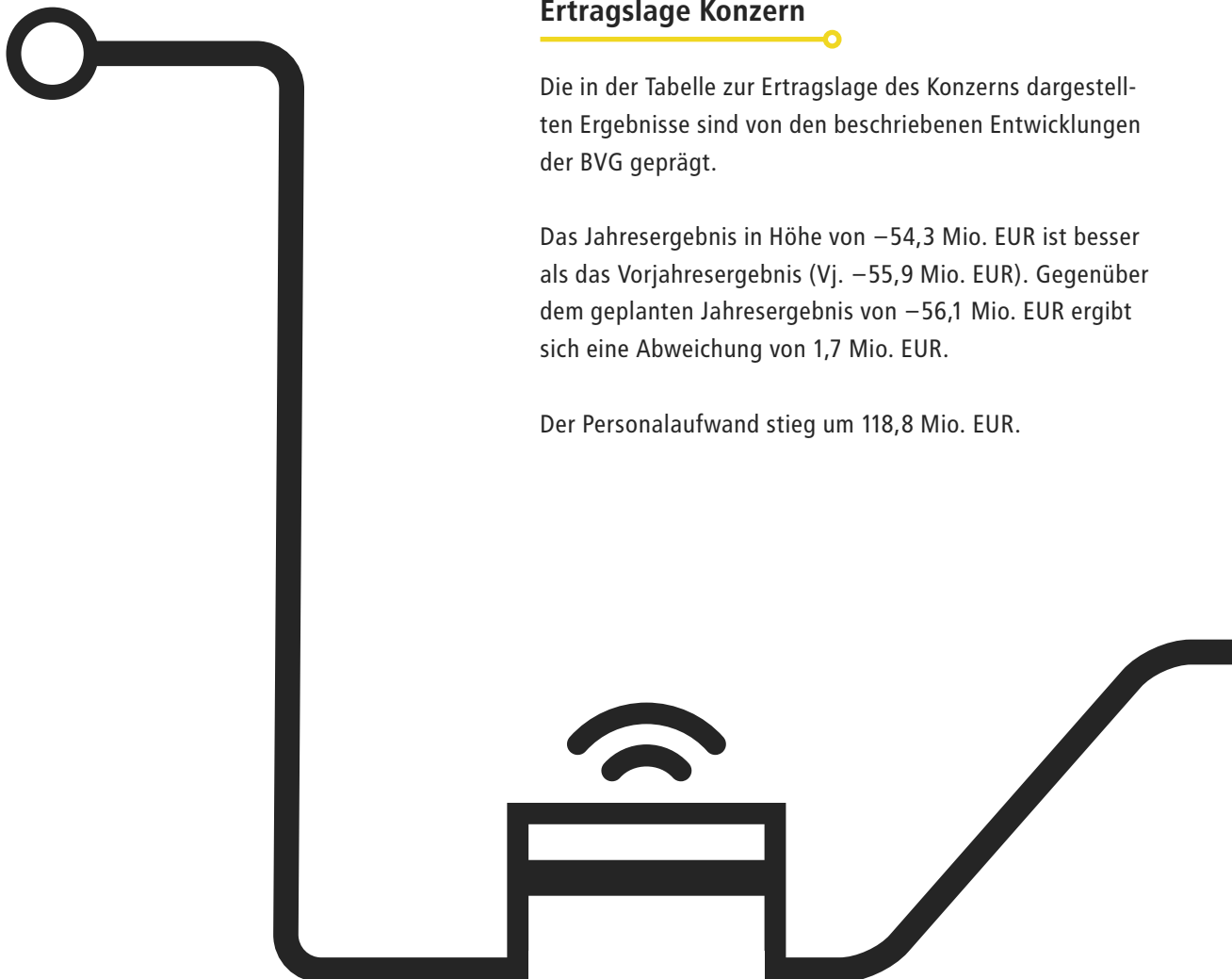
Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen erhöhten sich um 2,8 Mio. EUR auf insgesamt 18,2 Mio. EUR.

Ertragslage Konzern

Die in der Tabelle zur Ertragslage des Konzerns dargestellten Ergebnisse sind von den beschriebenen Entwicklungen der BVG geprägt.

Das Jahresergebnis in Höhe von –54,3 Mio. EUR ist besser als das Vorjahresergebnis (Vj. –55,9 Mio. EUR). Gegenüber dem geplanten Jahresergebnis von –56,1 Mio. EUR ergibt sich eine Abweichung von 1,7 Mio. EUR.

Der Personalaufwand stieg um 118,8 Mio. EUR.



Finanzlage

Finanzlage BVG

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2025.

Verkürzte Kapitalflussrechnung in Mio. EUR	BVG			Konzern		
	2025	2024	Veränderungen	2025	2024	Veränderungen
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (01.01.)	52,0	-25,2	77,2	73,2	-9,8	83,0
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	267,0	246,5	20,5	273,4	255,8	17,6
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-402,2	-274,0	-128,2	-418,1	-277,5	-140,6
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	122,7	104,7	18,0	125,9	104,7	21,2
Finanzmittelfonds am Ende der Periode (31.12.)	39,5	52,0	-12,5	54,4	73,2	-18,8

Die liquiden Mittel umfassen die Posten „Kassenbestand“ und „Guthaben bei Kreditinstituten“ am 31. Dezember 2025. In Abzug gebracht werden nicht frei verfügbare Zahlungsmitteläquivalente wie Mietkautionen.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit beträgt 267,0 Mio. EUR und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 20,5 Mio. EUR verbessert (Vj. 246,5 Mio. EUR).

Zur Finanzierung von investiven und aufwandswirksamen Vorhaben hat die BVG im Berichtsjahr Zuschüsse des Landes Berlin in Höhe von 149,0 Mio. EUR sowie Fördermittel (Drittmittel) in Höhe von 36,0 Mio. EUR erhalten.

Darüber hinaus hat die BVG im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Berichtsjahr vom Land Berlin eine Einzahlung in das Eigenkapital in Höhe von 96,2 Mio. EUR (Vj. 13,1 Mio. EUR) erhalten.

Bei zwei Kreditinstituten hat die BVG im Berichtsjahr festverzinsliche Ratendarlehen in Höhe von insgesamt 200,0 Mio. EUR jeweils mit Laufzeiten von zehn Jahren neu aufgenommen. Die Tilgungsleistungen betragen im Berichtsjahr insgesamt 160,3 Mio. EUR. Die Kreditverbindlichkeiten ohne Zinsaufwandsabgrenzung betragen zum Ende des Berichtsjahres 1.216,5 Mio. EUR (Vj. 1.176,7 Mio. EUR), wovon 182,8 Mio. EUR (Vj. 192,4 Mio. EUR) auf die Schienenfahrzeugbeschaffung entfallen. Die Kreditverbindlichkeiten liegen damit rund 39,8 Mio. EUR über dem Vorjahr.

In den Zahlungen des Landes aus dem Verkehrsvertrag sind 73,7 Mio. EUR für die Schienenfahrzeugbeschaffung als Ausgleich für die entstandenen Kapitalkosten enthalten, wovon 4,6 Mio. EUR mit Abschreibungen und 1,2 Mio. EUR mit Finanzierungskosten verrechnet wurden. Dem Rechnungsabgrenzungsposten wurde der Restbetrag in Höhe von 67,9 Mio. EUR zugeführt. Die Verbindlichkeiten aus Cash-Pooling gegenüber Konzernunternehmen belaufen sich auf 13,9 Mio. EUR (Vj. 21,1 Mio. EUR).

Zum Ende der Periode beträgt der Finanzmittelbestand 39,5 Mio. EUR (Vj. 52,0 Mio. EUR). Er setzt sich zusammen aus 53,4 Mio. EUR frei verfügbaren liquiden Mitteln (Vj. 73,1 Mio. EUR) abzüglich 13,9 Mio. EUR aus dem Cash-Pooling (Vj. 21,1 Mio. EUR). Jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten gab es wie im Vorjahr nicht.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gewährleistet. Die Zahlungsfähigkeit stellt die BVG durch eine rollierende Cashflow-Steuerung wie auch durch einen ausreichenden Bestand an schriftlich zugesagten Kreditlinien von insgesamt 410,0 Mio. EUR sicher.

Finanzlage Konzern

Die Finanzlage des Konzerns ist von den beschriebenen Entwicklungen bei der BVG geprägt. Der Finanzmittelfonds des Konzerns in Höhe von 54,4 Mio. EUR (Vj. 73,2 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus liquiden Mitteln (58,1 Mio. EUR; Vj. 76,9 Mio. EUR) abzüglich der Bankkonten mit Mietkautionen in Höhe von 3,7 Mio. EUR (Vj. 3,7 Mio. EUR). Der Cashflow des Konzerns aus laufender Geschäftstätigkeit beträgt 273,4 Mio. EUR und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 17,6 Mio. EUR verbessert (Vj. 255,8 Mio. EUR). Die Kreditverbindlichkeiten des Konzerns entsprechen denen der BVG.

Die erhaltenen Zuschüsse (Drittmittel) beinhalten darüber hinaus zusätzlich 8,4 Mio. EUR (Vj. 7,3 Mio. EUR) für die BVG-Ausbildungs-Campus (ABC) gGmbH. Zum Ende der Periode beträgt der Finanzmittelbestand 54,4 Mio. EUR (Vj. 73,2 Mio. EUR). Er setzt sich aus 58,1 Mio. EUR liquiden Mitteln (Vj. 76,9 Mio. EUR) abzüglich 3,6 Mio. EUR nicht frei verfügbarer Mittel (Vj. 3,7 Mio. EUR) zusammen. Die Zahlungsfähigkeit des Konzerns war im Berichtsjahr jederzeit gewährleistet.

Die Zahlungsfähigkeit wird im Konzern durch eine rollierende Cashflow-Steuerung, einen ausreichenden Bestand an schriftlich zugesagten Kreditlinien sowie die konzerninternen Finanzierungsverträge sichergestellt.



Vermögenslage

Die folgende Übersicht zeigt die Aktiva und Passiva der BVG und des Konzerns (in Mio. EUR):

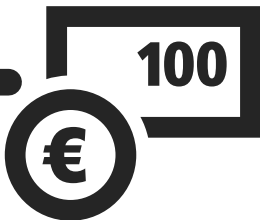
Aktiva	BVG			Konzern		
	2025	2024	Veränderung	2025	2024	Veränderung
Sachanlagen (inklusive immaterieller Vermögenswerte)	6.227,6	6.008,3	219,3	6.319,5	6.105,1	214,4
Finanzanlagen	44,0	42,5	1,5	2,4	2,4	0,0
	6.271,6	6.050,8	220,8	6.321,9	6.107,5	214,4
Vorräte	52,1	47,2	4,9	52,1	47,2	4,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	60,6	42,7	17,9	62,9	44,8	18,1
Forderungen gegenüber dem Gewährträger	37,8	82,9	-45,1	41,0	94,6	-53,6
Liquide Mittel	53,4	73,4	-20,0	58,1	76,9	-18,8
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	69,2	74,6	-5,4	68,2	60,2	8,0
	273,1	320,8	-47,7	282,3	323,7	-41,4
	6.544,7	6.371,6	173,1	6.604,2	6.431,2	173,0

Passiva	BVG			Konzern		
	2025	2024	Veränderung	2025	2024	Veränderung
Eigenkapital	1.489,3	1.443,4	45,9	1.499,5	1.457,6	41,9
Sonderposten aus Investitionszuschüssen und Drittmitteln	2.729,1	2.769,9	-40,8	2.786,2	2.829,5	-43,3
	4.218,4	4.213,3	5,1	4.285,7	4.287,1	-1,4
Pensionsrückstellungen	82,8	89,0	-6,2	82,8	89,0	-6,2
Kreditverbindlichkeiten (ohne Zinsabgrenzung)	1.216,5	1.176,7	39,8	1.216,5	1.176,7	39,8
	1.299,3	1.265,7	33,6	1.299,3	1.265,7	33,6
Übrige Rückstellungen	183,9	267,0	-83,1	189,7	276,6	-86,9
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	168,7	68,7	100,0	170,0	70,0	100,0
Verbindlichkeiten gegenüber dem Gewährträger	118,8	107,9	10,9	118,8	107,9	10,9
Rechnungsabgrenzungsposten	426,0	354,3	71,7	425,9	354,2	71,7
Übrige Verbindlichkeiten	129,6	94,7	34,9	114,8	69,7	45,1
	1.027,0	892,6	134,4	1.019,2	878,4	140,8
	6.544,7	6.371,6	173,1	6.604,2	6.431,2	173,0

Vermögenslage BVG

Das Eigenkapital ist bedingt durch das negative Jahresergebnis in Höhe von –50,2 Mio. EUR und eine Zuführung zur Kapitalrücklage in Höhe von 96,2 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr um 45,9 Mio. EUR gestiegen. Die Eigenkapitalquote stieg bei einer erhöhten Bilanzsumme deshalb um +0,1 Prozentpunkte auf 22,8 %.

Die Bilanzsumme ist um 173,1 Mio. EUR gestiegen. Das Anlagevermögen in Höhe von 6.271,6 Mio. EUR ist zu 67,3 % (Vj. 69,6 %) durch Eigenkapital sowie den Sonderposten aus Investitionszuschüssen und Drittmitteln gedeckt. Das Anlagevermögen stellt mit einem Anteil von 95,9 % (Vj. 95,0 %) an der Bilanzsumme den größten Bilanzposten dar.



Vermögenslage Konzern

Die in der Tabelle zur Vermögenslage des Konzerns dargestellten Ergebnisse sind von den beschriebenen Entwicklungen der BVG geprägt. Das Eigenkapital ist aufgrund des Jahresergebnisses und der Zuführung zur Kapitalrücklage im Vergleich zum Vorjahr um 41,9 Mio. EUR auf 1.499,5 Mio. EUR gestiegen. Das Konzernanlagevermögen stellt mit einem Anteil von 95,7 % (Vj. 95,0 %) an der Bilanzsumme den größten Bilanzposten dar.

Die Eigenkapitalquote des Konzerns liegt wie im Vorjahr bei 22,7 %.

Investitionen

Anlagevermögen in Mio. EUR	Investitionen			Abschreibungen		
	2025	2024	Veränderungen	2025	2024	Veränderungen
Betrieb	174,8	88,1	86,7	127,9	131,5	-3,6
davon U-Bahn	59,3	46,8	12,5	39,0	38,7	0,3
davon Straßenbahn	25,2	9,4	15,8	35,1	36,5	-1,4
davon Omnibus	90,3	31,9	58,4	53,8	56,3	-2,5
Infrastruktur	323,2	249,8	73,4	143,7	144,3	-0,6
davon U-Bahn	190,6	145,5	45,1	107,7	109,2	-1,5
davon Straßenbahn	48,7	58,2	-9,5	28,6	28,0	0,6
Sonstige	33,7	24,4	9,3	20,0	21,5	-1,5
BVG	531,7	362,3	169,4	291,6	297,3	-5,7
Tochterunternehmen	4,2	8,3	-4,1	4,9	2,1	2,8
Summe	535,9	370,6	165,3	296,5	286,5	10,0
im Konzern konsolidiert	-5,1	0,8	-5,9	0,0	0,0	0,0
Konzern	530,8	371,4	159,4	296,5	299,4	-2,9
davon eigenfinanziert	403,5	266,0	137,5	177,3	182,1	-4,8
davon sonderfinanziert durch Bundes- und Landesmittel	91,3	86,3	5,0	111,7	110,8	0,9
davon Drittmittel	36,0	19,1	16,9	7,5	6,5	1,0





Die kommenden Jahre werden für die Verkehrsinfrastruktur der BVG zahlreiche Herausforderungen bringen. Der Infrastrukturbestand weist ein hohes Alter auf und hat, nicht zuletzt durch geringe Investitionen zwischen 2010 und 2020, einen dringenden Modernisierungsbedarf. Mit zunehmender Alterung und intensiver Nutzung wird die städtische Verkehrsinfrastruktur weiter verschleißten. Hierdurch werden neben vermehrter regelmäßiger Instandhaltung zunehmend grundlegende Instandsetzungen erforderlich sein.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden im Konzern Investitionen in Höhe von 530,8 Mio. EUR (Vj. 371,4 Mio. EUR) getätigt, davon in der BVG in Höhe von 531,7 Mio. EUR (Vj. 362,3 Mio. EUR).

Somit wurden 159,4 Mio. EUR mehr investiert als in 2024 (BVG 169,4 Mio. EUR). Dies ist primär auf gestiegene Investitionen in Fahrzeuge und die U-Bahn-Infrastruktur zurückzuführen.

Gegenüber dem Plan wurden im Konzern 242,2 Mio. EUR (Plan: 773,0 Mio. EUR) und bei der BVG 238,6 Mio. EUR (Plan: 770,3 Mio. EUR) weniger investiert. Dies ist vor allem auf die zeitliche Verschiebung von Schienenfahrzeugbeschaffungen und diverse Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen.

An Investitionen für ÖPNV-Fahrzeuge, die im Konzern ausschließlich die BVG tätigt, entfallen mit 160,6 Mio. EUR (Vj. 73,2 Mio. EUR) rund 30,3 % der Investitionen.

Insgesamt wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 50 Omnibusse mit Elektroantrieb in Betrieb genommen. Da die Umstellung auf Elektrobusse aufgrund des sukzessiven Ausbaus der Infrastruktur für Elektromobilität parallel zum konventionellen Betrieb erfolgen muss, werden weiterhin Investitionen in Dieselsebuse getätigt.

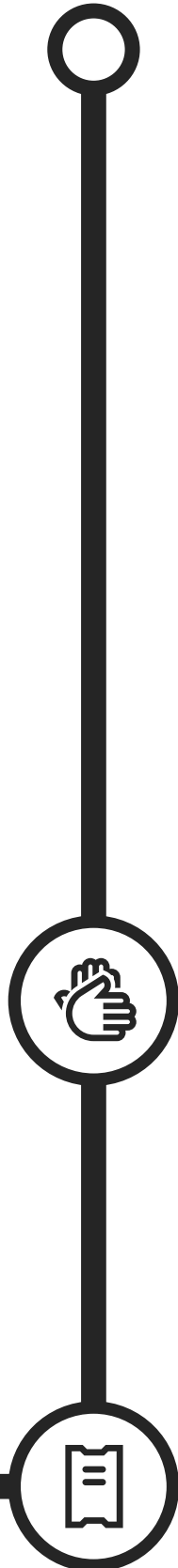
Bis zum Jahresende wurden 108 U-Bahn-Wagen geliefert.

Insgesamt wurden mit 323,2 Mio. EUR rund 60,9 % der Gesamtinvestitionen für die Infrastruktur aufgewendet.

Ein Großteil der Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 190,6 Mio. EUR (Vj. 145,5 Mio. EUR) floss wie im letzten Jahr in den U-Bahn-Bereich. Dabei entfielen 73,5 Mio. EUR auf die Grundinstandsetzung und den barrierefreien Ausbau von U-Bahnhöfen zuzüglich Tunnelanlagen (inklusive Neubau), weitere 46,5 Mio. EUR auf Signalanlagen und Stellwerke sowie 54,6 Mio. EUR auf Gleisanlagen.

Gesamt- aussage





Die Ergebnisse des vergangenen Geschäftsjahres stimmen den Vorstand optimistisch. Das handelsrechtliche Ergebnis war im Konzern und in der BVG besser als geplant und der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Der eingeschlagene Kurs „Stabilität vor Wachstum“ zeigt Wirkung. Die BVG konnte erneut deutlich über eine Milliarde Fahrgäste befördern. Die Verkehrsleistung konnte stabil gehalten werden. Mit dem erzielten Entgelttarifabschluss, den konkreten Maßnahmen aus der Strategie sowie den damit verbundenen höheren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wurden wichtige Meilensteine erreicht. Dazu zählen die Einflottung der neuen U-Bahn-Generation, die Einführung moderner Elektrobusse und der Baubeginn von neuen E-Bus-Betriebshöfen. Zudem wurde eine umfassende Neu-Organisation des Unternehmens angestoßen, um Strukturen zu optimieren und die Zielorientierung im Unternehmen nachhaltig zu stärken. Die Zuverlässigkeit bei Bus und Straßenbahn befand sich 2025 auf einem hohen Niveau; die geringere Performance der U-Bahn konnte ab September deutlich verbessert werden. Der Vorstand blickt aufgrund des positiven Ergebnisses der ersten Verkehrsvertragsrevision und der weiterhin guten Rekrutierungszahlen zuversichtlich in die Zukunft. Im Fokus stehen auch künftig Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge, die Bindung und Gewinnung von Personal sowie die kontinuierliche Verbesserung des Fahrgasterlebnisses.

Beschäftigte

[Stichtag 31.12. in Köpfen] ¹	2025	2024	Veränderungen
Beschäftigte BVG AöR (ohne Azubis)	14.334	14.191	143
<i>davon passive Altersteilzeit</i>	–20	–22	–2
<i>davon EU-Rente</i>	–52	–48	4
<i>davon sonst. Beschäftigte, ruhendes AV</i>	–1	–2	–1
Personalbestand BVG AöR (ohne passive ATZ, EU-Rente, sonst. Beschäftigte)	14.261	14.119	142
Auszubildende	492	483	9
Beschäftigte BVG AöR inkl. Azubis	14.826	14.674	152
BT GmbH	1.943	1.840	103
<i>davon EU-Rente</i>	–7	–8	–1
BBH GmbH & Co. KG	15	17	–2
URBANIS GmbH	22	21	1
IOB GmbH	10	10	0
BVG Projekt GmbH	36	26	10
Personalbestand Tochterunternehmen (ohne EU-Rente)	2.019	1.906	113
Beschäftigte BVG-Konzern (ohne Azubis)	16.360	16.105	255
			0
Beschäftigte BVG-Konzern inkl. Azubis	16.852	16.588	264
Personalbestand BVG-Konzern (ohne Azubis, passive ATZ, EU-Rente, sonst. Besch.)	16.280	16.025	255

¹ Die Angaben beinhalten keine Vorstände der AöR sowie Geschäftsführer*innen von Tochterunternehmen.

Der Personalbestand im Konzern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 255 Mitarbeitende (BVG 142 Mitarbeitende, Töchter 113). Die Anzahl der Auszubildenden (IHK-Ausbildung) stieg um neun Personen. Die Beschäftigtenzahl (ohne Azubis) im Konzern erhöhte sich um 255 Beschäftigte (+1,6 %) und bei der BVG um 143 Beschäftigte (+1,0 %).

2025	Personalbestand in Köpfen			Vollbeschäftigte (VB)		
	Plan	Ist	Veränderungen	Plan	Ist	Veränderungen
BVG	14.302	14.261	41	13.976	13.917	59
Konzern	16.090	16.280	–190	15.738	15.896	–158

Der Fokus auf die betriebliche Stabilität stärkte 2025 den Personalaufbau im operativen Bereich. Mit einem Einstellungsvolumen von 1.561 externen Mitarbeitenden wurde dieses Ziel erreicht, wobei über 80 % der Neueinstellungen im operativen Bereich erfolgten. Zusätzlich konnten rund 300 Stellen intern besetzt werden.

Zum 31. Dezember 2025 liegt die Frauenquote bei der BVG bei 21,4 % und damit 0,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau. Insgesamt sind 3.056 Frauen im Personalbestand beschäftigt. Im Konzern beträgt die Frauenquote 19,8 %. Die Erhöhung des Frauenanteils bleibt ein strategisches Ziel für die kommenden Jahre. Die BVG setzt sich weiterhin für die Förderung und Gleichstellung von Frauen ein. Die Maßnahmen sind im Frauenförderplan verankert.

Um die Wirkung des Tarifabschlusses zu unterstützen, setzte die BVG auf gezielte Personalmarketingmaßnahmen, darunter Vor-Ort-Events, eine Kampagne zum Tarifabschluss sowie die verstärkte Nutzung digitaler Kanäle. Diese Aktivitäten führten insbesondere im Fahrdienst zu einem Anstieg der wöchentlichen Bewerbungseingänge um 22 % seit der Tarifeinigung. Insgesamt gingen im Jahr 2025 rund 26.300 Bewerbungen ein. Aufgrund einer geringeren Anzahl an Stellenausschreibungen sank die Gesamtzahl der Bewerbungen gegenüber dem Vorjahr um 27 %. Die Verfügbarkeit geeigneter Bewerber*innen in kritischen Berufsgruppen bleibt dabei eine zentrale Herausforderung.



Auszubildende

Im Jahr 2025 stellte die BVG insgesamt 168 Auszubildende in 15 IHK-Ausbildungsberufen sowie neun dual Studierende in vier Fachrichtungen (Elektrotechnik, Wirtschaftsinformatik, Informatik und technisches Facility Management) ein. Die BVG wurde von der IHK für ihre Berufsausbildung mit dem Zertifikat „Exzellente Ausbildungsqualität“ ausgezeichnet (gültig bis 2025).



Manteltarifvertrag

Der Manteltarifvertrag wurde fristgerecht von der Gewerkschaft ver.di gekündigt. Gegenstand der Verhandlungen sind die allgemeinen Arbeitsbedingungen sowie die im Rahmen des Tarifabschlusses der Entgeltrunde vereinbarte Absichtserklärung zur Einführung eines Modells zur Arbeitszeitsouveränität für alle Beschäftigten der BVG. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung wird im Rahmen der Manteltarifverhandlungen geprüft. Die Entgelte sind nicht Bestandteil des Manteltarifvertrages.

Geschäftsverlauf der Tochterunternehmen

Die Tochterunternehmen der BVG verwenden als Grundlage zur Erfassung und Bewertung von Chancen und Risiken das von der BVG vorgegebene Chancen- und Risikomanagementsystem. Zur Entwicklung des Geschäftsverlaufes sowie zur Risikoentwicklung im Geschäftsjahr können bei den zu 100 % in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen folgende Entwicklungen verzeichnet werden.

in Tsd. EUR	Umsatz		Personalaufwand		Jahresergebnis	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Name der Gesellschaft						
BBH	1.810,9	1.759,7	1.220,2	1.142,9	-1.740,0	3.948,5
BT*	106.673,8	93.207,9	105.933,6	86.890,4	-6.691,9	30,5
IOB*	2.796,5	2.475,7	616,8	555,1	256,3	50,9
URBANIS*	15.545,9	14.231,4	1.692,0	1.589,4	4.056,4	3.877,3
BBV	47,6	20,8	18,3	20,8	2,1	2,2
Projekt GmbH	4.562,3	3.306,6	3.189,1	2.219,0	160,9	129,1
FFG	25,1	31,9	0,0	0,0	0,7	0,9
ABC	8.275,2	7.299,1	24,0	23,9	419,6	389,9

* Ergebnis vor Ergebnisabführung gem. Vertrag

BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG

Die BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG (BBH), Berlin, als geschäftsleitende Holding hat die Aufgabe, die Beteiligungsunternehmen administrativ und strategisch zu führen und für die Beteiligungsunternehmen kaufmännische Dienstleistungen zu erbringen sowie das Beteiligungsmanagement für die BVG wahrzunehmen. Auf der Basis von gesonderten Verträgen erbringt die BBH umfangreiche Dienstleistungen in den Bereichen Personal, Finanzen, Rechnungswesen, Controlling, IT und Versicherungen. Darüber hinaus bestehen mit ihren 100 %-Beteiligungen Cash-Pooling- sowie Gewinnabführungsverträge. Dazu gehören die Berlin Transport GmbH (BT), Berlin, die URBANIS GmbH (URBANIS), Berlin, und die IOB Internationale Omnibusbahnhof-Betreibergesellschaft mbH (IOB), Berlin.

Für das Geschäftsjahr 2026 ist ein Gesamtumsatz von 2.115,9 Tsd. EUR geplant. Es wird ein Personalaufwand von 1.389,3 Tsd. EUR sowie ein Jahresüberschuss von 3.390,1 Tsd. EUR erwartet.



BVG Beteiligungsholding Verwaltungsgesellschaft mbH

Die BVG Beteiligungsholding Verwaltungsgesellschaft mbH (BBV), Berlin, führt ausschließlich als Komplementärin die Geschäfte der BBH.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Jahr 2026 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 2,2 Tsd. EUR gerechnet.

BT Berlin Transport GmbH

Das Kerngeschäft der BT ist es, Fahrdienstleistungen in den Bereichen Omnibus und U-Bahn für die BVG zu erbringen. Auf Grundlage der Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2024 schloss die Gesellschaft Leistungs- und Vergütungsvereinbarungen mit den Bereichen Omnibus und U-Bahn der BVG ab.

Die erbrachten Umlaufstunden inklusive Schienenersatzverkehr-Leistung (SEV) in den Sparten Omnibus und U-Bahn betragen im Geschäftsjahr 2025 1.830,1 Tsd. Stunden und lagen um 39,5 Tsd. Umlaufstunden über dem Vergleichswert des Vorjahres. Die Zuverlässigkeit in der Sparte Omnibus lag mit 99,3 % oberhalb des Vorjahreswertes von 98,9 %. In der Sparte U-Bahn stieg die Zuverlässigkeit im Vergleich zum Vorjahr von 99,2 % auf 99,8 %.

Im Geschäftsjahr 2026 sind Umsätze aus Fahrdienstleistungen der Sparten Omnibus und U-Bahn von 115.648,6 Tsd. EUR sowie 1.950,1 Tsd. Umlaufstunden geplant. Es wird ein Personalaufwand von 107.781,0 Tsd. EUR erwartet. Angestrebt wird ein Ergebnis vor Gewinnabführung von 57,7 Tsd. EUR.

URBANIS GmbH

Das Kerngeschäft der URBANIS ist die Entwicklung, Vermarktung und Vermietung von Gewerbeflächen. Damit unterstützt die URBANIS die BVG bei der Verbesserung von Service und Sicherheit, insbesondere durch die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf den U-Bahnhöfen.

Die durchschnittliche Leerstandsquote beträgt 1,8 %.

Für das Geschäftsjahr 2026 ist ein Gesamtumsatz von 15.201,3 Tsd. EUR geplant. Es wird ein Personalaufwand von 1.923,4 Tsd. EUR erwartet und ein Ergebnis vor Gewinnabführung von 3.562,6 Tsd. EUR angestrebt.

IOB Internationale Omnibusbahnhof-Betreibergesellschaft mbH

Die IOB betreibt im Auftrag der BVG den Zentralen Omnibusbahnhof Berlin (ZOB), der sich im Eigentum des Landes Berlins befindet. Das Kerngeschäft der IOB besteht in der Steuerung der Fernbuslinien- und Gelegenheitsverkehre, der Kundeninformation sowie der wirtschaftlichen Nutzung der Immobilie. Der 1966 eröffnete ZOB dient ausschließlich als Omnibusbahnhof der einzelnen Busunternehmen.

Im Jahr 2025 haben am ZOB insgesamt 97,6 Tsd. An- und Abfahrten stattgefunden. Dies waren 7,2 Tsd. Fahrten weniger als im Vorjahr (Vj. 104,8 Tsd.).

Für das Geschäftsjahr 2026 ist ein Gesamtumsatz von 2.835,2 Tsd. EUR geplant. Es werden Personalkosten in Höhe von 676,3 Tsd. EUR erwartet. Insgesamt ergibt sich für 2026 ein geplantes Ergebnis vor Gewinnabführung von 65,1 Tsd. EUR.

BVG Projekt GmbH

Die BVG hatte die BVG Projekt GmbH als 100 %ige Tochtergesellschaft gegründet, um sie im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsverhältnisses mit Bau-/Projektmanagementaufgaben in Form von Dienstleistungen zu beauftragen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Leistungs- und Abrechnungsbeziehungen zwischen der BVG Projekt GmbH und der BVG mit der Rahmenvereinbarung vom 28. Januar 2021 und mehreren projektkonkreten Verträgen weitergeführt.

Die BVG Projekt GmbH übernimmt für die BVG konkret festzulegenden Projektmanagementleistungen, also Leistungen der Projektsteuerung und der Projektleitung sowie im Bedarfsfall auch die Bauherrenvertretung.

Die Geschäftsbeziehung zur BVG sieht ein Cost-plus-Modell vor, bei welchem die Selbstkosten mit einem Gewinnaufschlag vergütet werden. Der Umsatz ist daher abhängig vom anfallenden Aufwand.

Für das Geschäftsjahr 2026 wird ein Anstieg des Geschäftsumfangs erwartet. Der Vorstand der BVG AöR hat der BVG Projekt GmbH die Verantwortung für die Planung und Umsetzung der Neubaustrecken für die Straßenbahn übertragen. Hierfür ist zusätzliches Personal oder der Rückgriff auf Dritte notwendig, was sich sowohl im Personalaufwand als auch im betrieblichen Aufwand und damit in den Umsatzerlösen widerspiegeln wird. Infolge des vermutlich zunehmenden Geschäftsumfangs wird auch der Jahresüberschuss 2026 steigen.

BVG-Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft mbH

Die BVG-Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft mbH (FFG) wurde mit Gesellschaftsvertrag vom 30. Dezember 2015 als 100 %ige Tochter der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) aus ökonomischen Gründen zur Gewährleistung der Transparenz der Schienenfahrzeugfinanzierung unter Ermöglichung der unternehmerischen Steuerung durch die BVG AöR gegründet. Die Gesellschaft handelt vollständig

im Auftrag der BVG. Die wirtschaftliche Tätigkeit der Gesellschaft ruht.

Der Umsatz der FFG wird im Jahr 2026 voraussichtlich 30,0 Tsd. EUR betragen. Der Personalaufwand wird sich voraussichtlich auf 0,0 EUR belaufen. Es wird ein Jahresüberschuss von rund 1,0 Tsd. EUR erwartet.

BVG-Ausbildungs-Campus (ABC) gGmbH

Die BVG-Ausbildungs-Campus (ABC) gGmbH ist eine 100 %ige Tochter der BVG AöR. Zweck der Gesellschaft sind die Förderung der Erziehung, die Volks- und Berufsbildung einschließlich der Studentenhilfe und die Förderung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern.

Der Bau des neuen Ausbildungs-Campus ist vollständig abgeschlossen. Die Übernahme des Gebäudes hat zum 31. Januar 2025 stattgefunden.

Die ABC plant, im Jahr 2026 Umsatzerlöse in Höhe von 9.485,1 Tsd. EUR zu erzielen. Der Umsatz wird mit der sukzessiven Erhöhung der Zahl der Ausbildungsplätze im Jahr 2026 weiterhin steigen. Der Personalaufwand wird sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Die Geschäftsführung erwartet für 2026 ein kostendeckendes und leicht positives Jahresergebnis in Höhe von 390,5 Tsd. EUR.

Minderheitsbeteiligungen

Die BBH koordiniert die Gremienarbeit gegenüber den Unternehmen, an denen die BVG Minderheitsbeteiligungen mit Stimmrechten hält:

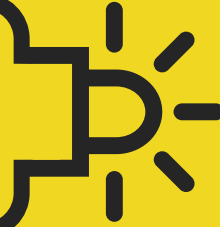
- VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden
- IFB Institut für Bahntechnik GmbH, Berlin
- Partner für Berlin Holding Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH, Berlin
- VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln.





Prognose-, Chancen- und Risikobericht





Chancen- und Risikomanagement

Internes Kontrollsystem

Compliance-Management



Chancen- und Risikobericht

Chancen

Risiken

Prognosebericht

Chancen- und Risikomanagement



Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) stehen als größtes Nahverkehrsunternehmen Deutschlands vor einer Vielzahl von Risiken, die sich aus den dynamischen Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs, wirtschaftlichen Unsicherheiten, Anforderungen der Gesellschaft, Politik und des Gesetzgebers sowie dem Wettbewerb mit dem Individualverkehr ergeben.

Das Chancen- und Risikomanagement der BVG umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken des Unternehmens. Die Ziele dieses Systems sind primär die nachhaltige Existenzsicherung der BVG und die Früherkennung von wesentlichen Chancen und Risiken, die deutlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BVG haben können. Damit werden wichtige Voraussetzungen für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Unternehmens und für die Erreichung der Unternehmensziele geschaffen.

Die vom Vorstand vorgegebenen Grundsätze und der dazu etablierte Chancen- und Risikomanagementprozess sind im Chancen- und Risikomanagementhandbuch verbindlich geregelt. Dieses Handbuch ist für die gesamte Organisation einschließlich der Mehrheitsbeteiligungen gültig und verbindlich.

Die Chancen und Risiken werden nach Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkungen bewertet und es werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird kontinuierlich überwacht und bei Bedarf angepasst.

Die BVG nutzt verschiedene Finanzinstrumente, um finanzielle Risiken zu steuern und die Liquidität zu sichern. Dazu gehören Kreditlinien bei mehreren Banken, festverzinsliche Darlehen mit unterschiedlichen Laufzeiten, Cash-Pooling im Konzern sowie Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Energiepreisisiken, insbesondere Dieselpreissicherungen. Diese Maßnahmen ermöglichen es, flexibel auf Marktveränderungen zu reagieren und die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen. Die laufende Überwachung und Steuerung dieser Instrumente ist ein fester Bestandteil des Chancen- und Risikomanagements.

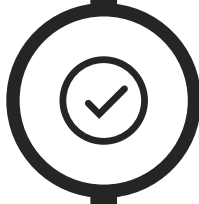
Im Rahmen der Berichterstattung werden dem Aufsichtsrat und dem Vorstand quartalsweise die wesentlichen Chancen und Risiken inklusive Maßnahmen sowie ein Überblick über die aktuelle Risikotragfähigkeit mitgeteilt. Außerhalb des Berichtsturnus besteht für neue relevante Risiken eine unmittelbare Berichterstattungspflicht. Diese regelmäßige Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat stellt sicher, dass alle relevanten Informationen transparent und zeitnah verfügbar sind.

Internes Kontrollsystem

Die BVG hat ein konzernweites Internes Kontrollsystem (IKS) für rechnungslegungsrelevante Prozesse etabliert, welches das Risikomanagementsystem unterstützt. Die Konzernrechnungslegungsprozesse werden durch grundlegende Kontrollprinzipien wie das Vieraugenprinzip, die Trennung und eine klare Definition von Funktionen sowie entsprechende Berechtigungskonzepte unterstützt. Entsprechende Richtlinien sowie Verfahrens- und Arbeitsanweisungen finden hier Anwendung. Prüfungshandlungen der Konzernrevision sichern die Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS ab. Ziele des IKS sind die Unterstützung der langfristigen Liquiditäts- und Vermögenssicherung, die Vermeidung bzw. Erschwerung unternehmensschädigender Handlungen, die Bereitstellung vollständiger, richtiger, aussagefähiger und zeitnaher Unterlagen sowie die Erhöhung der Effizienz der Konzernrechnungslegungsprozesse. Darüber hinaus erfolgten im Jahr 2025 Aktivitäten zur Weiterentwicklung im Hinblick auf ein gesamthaftes IKS für die BVG AöR.

Compliance-Management

Die BVG besitzt ein Compliance-Management-System (CMS), das stetig weiterentwickelt und darüber hinaus extern begutachtet wird. Integrale Bestandteile des CMS sind insbesondere ein Hinweisgebersystem sowie die in der BVG veröffentlichten Richtlinien „Compliance“ und „Hinweisgebersystem“, die aufgrund der Rahmenrichtlinie „Compliance“ (Anlage 2 des Beschlusses des Senats von Berlin vom 29. Oktober 2024 über die Grundsätze der Beteiligungsführung) überarbeitet werden. Diese Überarbeitung erfolgt unter Einbindung des Vorstands, des Aufsichtsrats bzw. des Prüfungsausschusses. Darüber hinaus wurde im vergangenen Geschäftsjahr erneut eine Compliance-Risikoanalyse durchgeführt. Allen Beschäftigten mit IT-Zugang stehen webbasierte Schulungen zu den Themen „Compliance“ und „Korruptionsprävention und -bekämpfung“ fortlaufend zur Verfügung. Außerdem wurden die Verhaltensgrundsätze zum 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt und allen Beschäftigten zugänglich gemacht.



Chancen

Digitalisierungskompetenz

Die BVG baut ihre Digitalisierungskompetenz entlang der gesamten Vertriebs- und Kundenservicekette konsequent aus: stabile Plattformen, klare Roadmaps und datenbasierte Steuerung erhöhen Qualität, Geschwindigkeit und Skalierbarkeit.

Die BVG-Apps – als Teil der digitalen Vertriebskanäle – erzielten rund 100 Mio. EUR Umsatz bei mehr als einer Million monatlich aktiven Nutzer*innen. Das Hintergrundsystem für die BVG-Apps wurde 2024/2025 erneuert und wird im Jahr 2026 um eine Abo-Verwaltung erweitert, so dass auch die Deutschlandtickets künftig in den Apps bestellt und verwaltet werden können.

Das mit dem Berlin-Abo erfolgreich eingeführte Account-Based-Ticketing ist für weitere Tarifprodukte vorgesehen und beschreibt einen innovativen Weg, der Prozesskosten sinken lässt und den Einsatz neuer Identifikations-Medien möglich macht. Künstliche Intelligenz (KI)-gestützte Dialoge wurden 2025 gezielt im Kundensupport erprobt. Der Einsatz einer neuen Kundensupport-Lösung sichert kurze Reaktionszeiten und eine hohe Erstlösungsquote. Dadurch wurden nicht nur unsere Mitarbeitenden besser unterstützt, sondern auch die Kundenzufriedenheit erhöht. Die BVG hat eine Dienstvereinbarung abgeschlossen, die den Einsatz KI-gestützter Anwendungen regelt. Diese Kompetenz ist eine Chance für die BVG als Vorreiterin auf dem Markt für Kundenlösungen zu agieren und ihre Geschäftsprozesse effizient und kostengünstig zu gestalten. Die Chance, dass Aufwendungen wie die Prozesskosten sinken werden, wird als mittel eingeschätzt.



Chancen- und Risikobericht

Zuverlässigkeitssteigerung im Betriebsablauf

Die BVG hat im Jahr 2025 mit der konsequenten Umsetzung der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ einen spürbaren Qualitätsschub eingeleitet. Die Entwicklung zeigt, dass vor allem im letzten Quartal 2025 eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit erzielt wurde – begünstigt durch die Einflottung der neuen U-Bahn-Baureihe JK, die ab September zu einer spürbaren Stabilisierung im Kleinprofil beigetragen hat. Auch der Personalaufbau im operativen Bereich und der hohe Zulauf an Bewerber*innen nach dem Tarifabschluss stärken die operative Leistungsfähigkeit.

Die dauerhafte Steigerung der Zuverlässigkeit auf Basis moderner Fahrzeuge und stabilerer Personalressourcen kann nachhaltig zu einer höheren Qualität im Gesamtangebot führen. Eine verlässliche Leistung fördert das Vertrauen der Fahrgäste, erhöht die Kundenzufriedenheit und kann langfristig zu einem Anstieg der Nachfrage und einer Stärkung der Akzeptanz des ÖPNV beitragen. Zudem wirkt eine hohe Zuverlässigkeit stabilisierend auf die Finanzierung, da sie Grundlage für die Erfüllung vertraglich vereinbarter Leistungsparameter ist. Die BVG bewertet diese Chance insgesamt als hoch, da die eingeleiteten strukturellen Maßnahmen bereits Wirkung zeigen, ihre Verstärkung jedoch weiterhin von externen Faktoren wie Personalverfügbarkeit, Baustellenlage und Fahrzeugbereitstellung abhängt.



Risiken

Im Folgenden sind die wichtigsten identifizierten Risiken aufgeführt:

Lieferketten

Die BVG steht vor erheblichen Lieferkettenrisiken. Die globalen wirtschaftlichen Unsicherheiten und Verzögerungen verschärfen das Problem. Besonders stark betroffen ist jedoch die Zuliefersituation in der Autoindustrie, die durch Insolvenzen und Produktionsausfälle charakterisiert ist.

Im Zuge der Zollverhandlungen haben sich die USA und die EU auf einen einheitlichen Basiszoll von 15 % auf importierte Autos und Autoteile aus der EU in die USA verständigt. Der neue Satz stellt eine deutliche Erhöhung gegenüber den bis 2024 geltenden regulären Zolltarifen von 2,5 % dar. Die BVG ist indirekt von der Stabilität der Autozulieferindustrie abhängig, da sie Komponenten und Ersatzteile für ihre Fahrzeugflotte benötigt. Diese Entwicklungen können

zu erheblichen Verzögerungen und Engpässen führen, die die Betriebssicherheit der BVG gefährden können.

Die BVG hat Maßnahmen wie die fortlaufende Überwachung und Analyse der Lieferkettenrisiken, eine enge Zusammenarbeit mit Zulieferern sowie die Ausweitung der Bevorratung ergriffen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit zu sichern.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird hinsichtlich der Ersatzteilverfügbarkeit und möglicher Preissteigerungen als hoch eingeschätzt, das Schadenspotential wird als mittel bewertet.

Tarifmaßnahmen (Fahrpreise)

Die VBB-Tarifmaßnahme für 2026 ist beschlossen, jedoch können ausbleibende VBB-Tarifmaßnahmen in den Folgejahren dazu führen, dass die Fahrgelderträge niedriger als geplant ausfallen, wodurch es zu einer Verschlechterung des geplanten Jahresergebnisses kommen kann. Dabei hat eine einmalig ausgefallene VBB-Tarifmaßnahme ebenfalls Auswirkungen auf die Höhe der Fahrgelderträge in den Folgejahren. Eine ausbleibende VBB-Tarifmaßnahme hat einen Einfluss auf ca. 30 % der Fahrgelderträge, da u. a. das Deutschlandticket von dieser Maßnahme nicht betroffen ist. Mit Wirkung ab 2027 ist für das Deutschlandticket eine noch nicht abschließend definierte Indexierungsregelung zur Preisentwicklung vorgesehen. Während die Fortschreibung des Preises des Deutschlandtickets anhand von durchschnittlichen Kostenentwicklungen grundsätzlich zu begrüßen ist, geht von dem noch nicht näher beschriebenen „Dämpfungsfaktor“ gegebenenfalls ein Erlösrisiko in aktuell nicht konkret abschätzbarer Höhe aus. In Ver-

bindung mit dem auf insgesamt 3 Mrd. EUR pro Jahr gedeckelten Ausgleichsbetrag von Bund und Ländern würde eine gedämpfte Preisfortschreibung des Deutschlandtickets dazu führen, dass die Erlösseite der BVG spürbar begrenzt würde. Bei steigenden Kosten, gedeckeltem Ausgleich und gedämpfter Preisfortschreibung entsteht ein zusätzliches finanzielles Risiko für die BVG.

Es erfolgt regelmäßig eine Sensibilisierung des Aufgabenträgers über die Auswirkungen einer ausbleibenden VBB-Tarifmaßnahme auf die finanzielle Lage des Unternehmens und dem daraus gegebenenfalls resultierenden höheren Finanzierungsbedarf aus dem Landeshaushalt.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit und das Schadenspotential werden für 2027 und darauffolgende Geschäftsjahre als mittel eingeschätzt.



Engpässe in kritischen Berufsgruppen

Die Sicherstellung einer ausreichenden Personaldecke bleibt für die BVG eine wichtige Aufgabe, insbesondere im Hinblick auf altersbedingte Abgänge und den daraus resultierenden Wissensverlust. Eine sorgfältige Nachbesetzung freier Stellen in kritischen Berufsgruppen der Infrastruktur und der IT ist entscheidend, um den Betrieb zuverlässig aufrechtzuerhalten. Sollten in kritischen Berufsgruppen Engpässe auftreten, könnten diese die Stabilität der angebotenen Verkehrsleistungen beeinträchtigen.

Die BVG setzt auf zukunftsorientierte Maßnahmen: Wir gewinnen neue Talente – z. B. durch neue Formen der Ansprache mit Vor-Ort-Events und dem Job-Bus –, stärken und entwickeln unsere Mitarbeitenden, modernisieren unsere Arbeitsbedingungen und gestalten eine Unternehmenskultur, in der Menschen gern arbeiten und wachsen.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird als hoch und das Schadenspotential als mittel eingeschätzt.

Auswirkung des Klimawandels auf die Verkehrsleistung der BVG

Zunehmende durch den Klimawandel bedingte Extremwetterlagen wie Starkregen, Stürme und Hitzeperioden haben Auswirkungen auf den Nahverkehr. Das BVG-Katastrophenmanagement hat bisher bereits umfangreiche Sicherheitsanstrengungen hierzu unternommen.

Die jüngeren Ereignisse führen zu einer erneuten Prüfung der Vorsorgemaßnahmen. Die BVG ist dazu im Dialog mit

den Sicherheitsbehörden, relevanten Landesunternehmen und Senatsverwaltungen.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird als gering eingeschätzt, während das Schadenspotential als hoch angesehen wird.

U-Bahn-Fahrzeuge

Viele Bestandsfahrzeuge der BVG sind bereits mehrere Jahrzehnte im Einsatz, was zu erhöhtem Wartungsaufwand und häufigeren Ausfällen führt. Gleichzeitig hat sich der Beginn der Serienlieferungen der Baureihen J und JK verzögert. Dies hat die Situation weiter verschärft.

Der neue JK-Zug wurde im September 2025 erstmals auf der Linie U2 eingesetzt. Bis Ende des Jahres 2025 wurden 108 Wagen geliefert und die Kleinprofilflotte erneuert. Sollte es jedoch zu ungeplanten Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Fahrzeuge kommen, würde der BVG ein erhebliches finanzielles Risiko entstehen.

Durch frühzeitige Qualitätsprüfungen und optimierte Abnahmeprozesse konnte die Auslieferung auf acht Wagen pro Woche erhöht werden. Dies hat die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum Jahresende 2025 weiter verbessert. Derzeit geht die BVG von der Einhaltung der aktuellen Lieferpläne aus.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos, dass es aufgrund von Lieferverzögerungen bei Neufahrzeugen zu verminderten Verkehrsleistungen und infolgedessen zu geringeren Ausgleichszahlungen kommen kann, wird als gering bewertet. Ebenso die Höhe des Schadenspotentials.

Werkstättenkonzept U-Bahn

Aufgrund von Verzögerungen bei der Planung und Umsetzung des Werkstättenkonzeptes sowie notwendiger Sanierungsarbeiten in den Werkstätten der Kleinprofil- und Großprofil-U-Bahn kann es mittelfristig zu Engpässen bei der Bereitstellung, Instandhaltung und Verfügbarkeit von U-Bahn-Fahrzeugen kommen. Die Verzögerungen hätten massive Auswirkungen auf die für die Fahrplanerfüllung notwendige Fahrzeugverfügbarkeit und wären im Fahrgastbetrieb der U-Bahn deutlich spürbar.

Zur Optimierung der Projektabwicklung ist ein externer Projektsteuerer eingesetzt. Ziel der Maßnahme ist es, den bereits kritischen zeitlichen Verzug durch eine teilweise Parallelisierung von Arbeitsschritten sowie die Nutzung von Synergieeffekten zu minimieren und die Prozessabläufe zu optimieren.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos, dass es zu geringeren Verkehrsleistungen und infolgedessen zu niedrigeren Ausgleichsleistungen kommt, wird als hoch eingeschätzt. Das Schadenspotential wird als mittel bewertet.



KRITIS-IT/IT-Sicherheit

Im Jahr 2025 wurde planmäßig die alle zwei Jahre vorgeschriebene Prüfung zum Stand der Technik der KRITIS-IT bei der BVG gemäß § 8a BSIG (Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik) durch eine externe Prüfstelle durchgeführt. Die Ergebnisse der Prüfung haben weiteren Entwicklungsbedarf im Hinblick auf die gestiegenen Anforderungen und die zunehmend dynamische Bedrohungslage aufgezeigt.

Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand beschlossen, einen ganzheitlichen strategischen Ansatz zu verfolgen. Ziel ist es, das Sicherheitsniveau im gesamten Unternehmen nachhaltig und zukunftssicher auszurichten. Aus diesem Grund hat die BVG ein umfassendes Informationssicherheitsprogramm entwickelt, das sämtliche Bereiche und Geschäftsprozesse des Unternehmens einbezieht. Ziel dieses Programms ist es, die Informationssicherheit ganzheitlich zu stärken, Risiken systematisch zu identifizieren und nachhaltige Schutzmaßnahmen zu etablieren. Damit setzt die BVG ein klares Zeichen für die strategische Bedeutung der Informationssicherheit und die kontinuierliche Weiterentwicklung ihrer Sicherheitsstandards.

Mit diesem Schritt reagiert die BVG auch auf die sich verändernde gesetzliche Lage, insbesondere die Anforderungen aus der NIS-2-Richtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht, die zusätzliche Pflichten für Betreiber kritischer Infrastrukturen vorsehen. Die IT-Führungskräfte der BVG kommen weiterhin regelmäßig unter Leitung des Teams IT-Sicherheit und KRITIS-IT zusammen, um Maßnahmenempfehlungen umzusetzen und die Sicherheitslage kontinuierlich zu überwachen.

Im Jahr 2025 gab es keine relevanten IT-Sicherheitsvorfälle durch Cyberangriffe oder andere Ursachen. Dennoch prüft die BVG fortlaufend die Umsetzung zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen über die Empfehlungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) hinaus. Dazu gehört auch die kontinuierliche Sensibilisierung aller Beschäftigten zu Sicherheitsrisiken, insbesondere zu Phishing-Mails, unsicheren Passwörtern, Angriffstaktiken, Malware und Schadsoftware, über die PROFILApp und das Intranet.

Trotz der eingeleiteten Maßnahmen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos weiterhin als hoch eingestuft, wodurch bei nicht ausreichender Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen auch BSI-seitige Auflagen, Nachprüfungen oder verbindliche Anordnungen möglich werden. Das Schadenspotential wird als mittel eingeschätzt.

Steuerungssystem für die U-Bahn

Das Projekt zur Einführung eines neuen Steuerungssystems für den U-Bahn-Betrieb wurde ohne zufriedenstellende Ergebnisse beendet. Aktuell wird eine Alternative geprüft und geplant.

Der ursprüngliche Zeitplan für die Einführung eines neuen Steuerungssystems ist aktuell bereits um drei Jahre überschritten. Das bisherige System ist technisch veraltet und muss länger als geplant genutzt werden. Dadurch steigt die Gefahr von Ausfällen, die den Betrieb und wichtige Informationssysteme für Fahrgäste beeinträchtigen können.

Darüber hinaus sind die neuen Züge nicht vollständig mit dem alten System kompatibel und Ersatzteile für die alte Technik sind knapp.

Um die Betriebsfähigkeit zu sichern, setzt die BVG technische Maßnahmen um. Eine technische Zwischenlösung zur Minimierung des Risikos bei der Zugidentifikation für die neue Baureihe wurde erstellt.

Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch das Schadenspotential des Risikos werden als hoch bewertet, da erhebliche Mehrkosten und organisatorische Belastungen entstehen können.

Auswahl und Kontrolle von Dienstleistern

Die BVG arbeitet in vielen Bereichen mit externen Dienstleistern zusammen, die personenbezogene Daten verarbeiten. Nach geltendem Recht muss sichergestellt werden, dass diese Unternehmen geeignete Maßnahmen zum Schutz der Daten umsetzen. Die BVG trägt die Verantwortung für die Auswahl und regelmäßige Kontrolle dieser Dienstleister. Eine Weitergabe dieser Pflicht ist nicht möglich. Wenn diese Prüfungen nicht ausreichend erfolgen, drohen rechtliche Konsequenzen und mögliche Schadensersatzforderungen.

Zur Risikominimierung ist es daher erforderlich, dass die BVG ihre internen Prozesse zur Auswahl, Kontrolle und Dokumentation von Auftragsverarbeitern weiter stärkt. Dies umfasst insbesondere die Einführung regelmäßiger Audits, die systematische Bewertung der Sicherheitsarchitektur sowie die konsequente Umsetzung empfohlener Schutzmaßnahmen.

Die bestehenden Maßnahmen wirken, die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird als mittel und das Schadenspotential als gering eingeschätzt.



Zinspreisentwicklung bei Darlehensneuaufnahmen

Die BVG hat weiterhin Fremdkapitalbedarf und unterliegt damit Zinsänderungsrisiken bei zukünftigen Darlehensneuaufnahmen. Im Rahmen der Beobachtung von Marktpreisrisiken wird das Zinsänderungsrisiko regelmäßig überwacht und bewertet.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als mittel eingeschätzt. Da die Zinssätze aktuell leicht über der Planung liegen, ergibt sich in Bezug auf das Schadenspotential ein geringes Risiko.

Manteltarifvertrag 2026

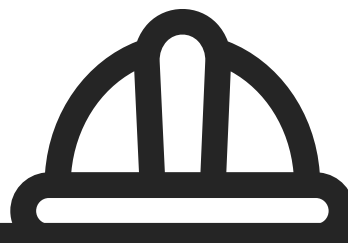
Die Gewerkschaft ver.di hat ihren Forderungskatalog für die laufende Manteltarifverhandlung im November 2025 vorgelegt. Zum Auftakt der Verhandlungen Mitte Januar hatte die Gewerkschaft dem BVG-Verhandlungsteam neben den Ende November 2025 kommunizierten Forderungen überraschend weitere Forderungen vorgelegt. Der Forderungskatalog der Gewerkschaft umfasst 17 Verhandlungsthemen, u. a. mehr Urlaub, kürzere Schichten, höhere Zulagen sowie einer 35-Stunden-Woche für alle Mitarbeitenden ab Januar 2027 bei vollem Lohnausgleich.

Eine vollständige Umsetzung dieser Forderungen führt zu merklich höheren Aufwendungen im Personalaufwand (von bis zu 150 Mio. EUR Personalkosten pro Jahr) sowie einem zusätzlichen Personalbedarf von bis zu 1.330 Stellen. Die BVG hat die Forderungen im Rahmen der aktuellen Wirtschaftslage daher zunächst als überzogen bewertet und vollumfänglich abgelehnt.

Die Verhandlungstermine sind zum Berichtsstand bis ins Frühjahr 2026 terminiert.

Zusammenfassung der Risikolage

Nahezu alle Risiken, denen die BVG begegnet, stehen in direktem Zusammenhang mit den Aufgaben, die in der Satzung, im Berliner Betriebe-Gesetz (BerlBG) und im Verkehrsvertrag festgelegt sind. Die damit verbundene Gewährträgerhaftung des Landes Berlin stellt sicher, dass für die BVG keine Bestandsgefährdung besteht. Das Land Berlin übernimmt die Verantwortung für Verbindlichkeiten der BVG, sofern diese nicht durch das Unternehmen selbst gedeckt werden können. Die Gewährträgerhaftung ist ein wesentliches Element der Risikovorsorge und gewährleistet, dass die BVG auch unter unsicheren Rahmenbedingungen ihren öffentlichen Auftrag zuverlässig erfüllen kann.



Prognosebericht

Im Dezember 2024 hat der BVG-Vorstand mit dem Konzept „Stabilität vor Wachstum“ einen tiefgreifenden Kurswechsel für die BVG eingeleitet. Vorrangig ist hierbei, das System zu konsolidieren, damit das danach angestrebte Wachstum auf solider Grundlage erfolgt. Hierfür ist es notwendig, das aktuelle Angebotsniveau in den nächsten Jahren vorerst fortzuschreiben und zu stabilisieren. Angestrebtes Ziel der BVG ist es, eine stabile und zuverlässige Leistung zu erbringen und die Zuverlässigkeit auf 99 % zu steigern.

Mit dem Abschluss des ersten Teils der Verkehrsvertragsrevision konnte neben der Vereinbarung einer stabilen Leistung insbesondere der finanzielle Ausgleich der gestiegenen Kosten erreicht werden.

Ziel der BVG ist es, im Wirtschaftsplanjahr 2026 ein Jahresergebnis von 1,1 Mio. EUR zu erzielen. Im Konzern wurde für das Geschäftsjahr 2026 ein Jahresergebnis von 5,0 Mio. EUR geplant.

Für das Geschäftsjahr 2026 wurde im Wirtschaftsplan eine Steigerung der Fahrgastfahrten und der daraus resultierenden Fahrgelderträge in Höhe von rund 1,5 % und die beschlossene VBB-Tarifmaßnahme (Fahrpreise) in Höhe von durchschnittlich 6,08 % eingeplant. Die VBB-Tarifmaßnahme hat einen Einfluss auf ca. 30 % der Fahrgelderträge, da u. a. das Deutschlandticket von dieser Maßnahme nicht betroffen ist.

Dem Personalbudget liegen der aktuell gültige Tarifvertrag sowie ein geplanter Personalbestand von 15.595 Vollbeschäftigten (ohne Auszubildende und befristete EU-Rentner) im Konzern (BVG 13.666) zugrunde. Der geplante Personalbestand in Köpfen beträgt 16.000 im Konzern (BVG 14.032).

Der Konzern plant für das Jahr 2026 Investitionen in Höhe von insgesamt 1.099,9 Mio. EUR (BVG 1.096,7 Mio. EUR). Hier sind insbesondere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Bahnhofssanierungen, barrierefreier Ausbau, Zugsicherungs- und Fahrstromanlagen, Videotechnik U-Bahnhöfe) und in die Fahrzeugbeschaffungen sowie die Elektromobilität vorgesehen.

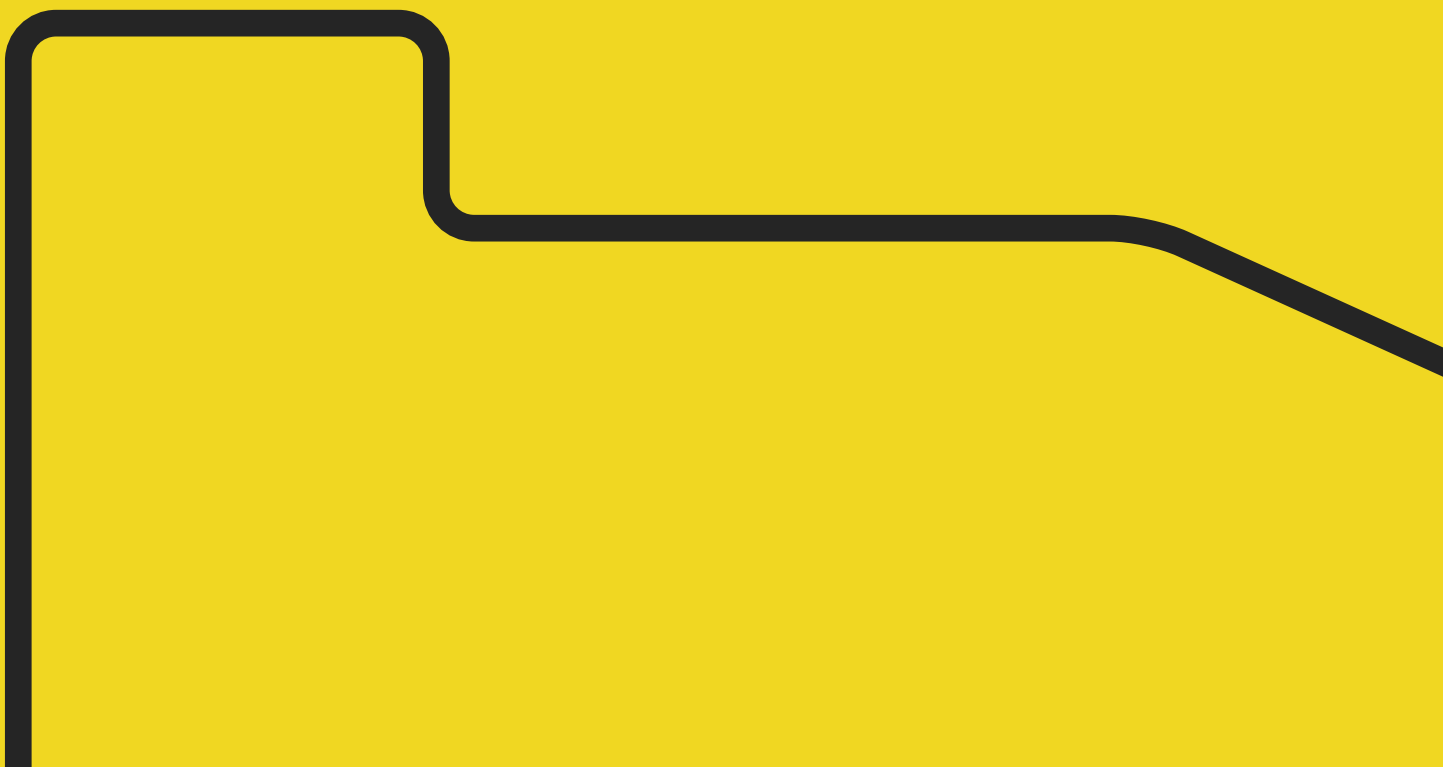
Die Kreditverbindlichkeiten des Konzerns sind im nächsten Geschäftsjahr mit 2.012,1 Mio. EUR (BVG ohne Schienenfahrzeuge 1.538,6 Mio. EUR) geplant.

Für den bedeutsamsten nicht-finanziellen Leistungsindikator Zuverlässigkeit wird davon ausgegangen, dass sich der positive Trend basierend auf der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ fortsetzt. Für das Geschäftsjahr 2026 verfolgt die BVG das Ziel, eine Zuverlässigkeit (ohne Streik und höhere Gewalt) von mindestens 98,0 % über alle drei Verkehrsträger zu erreichen.



Gleicher Lohn

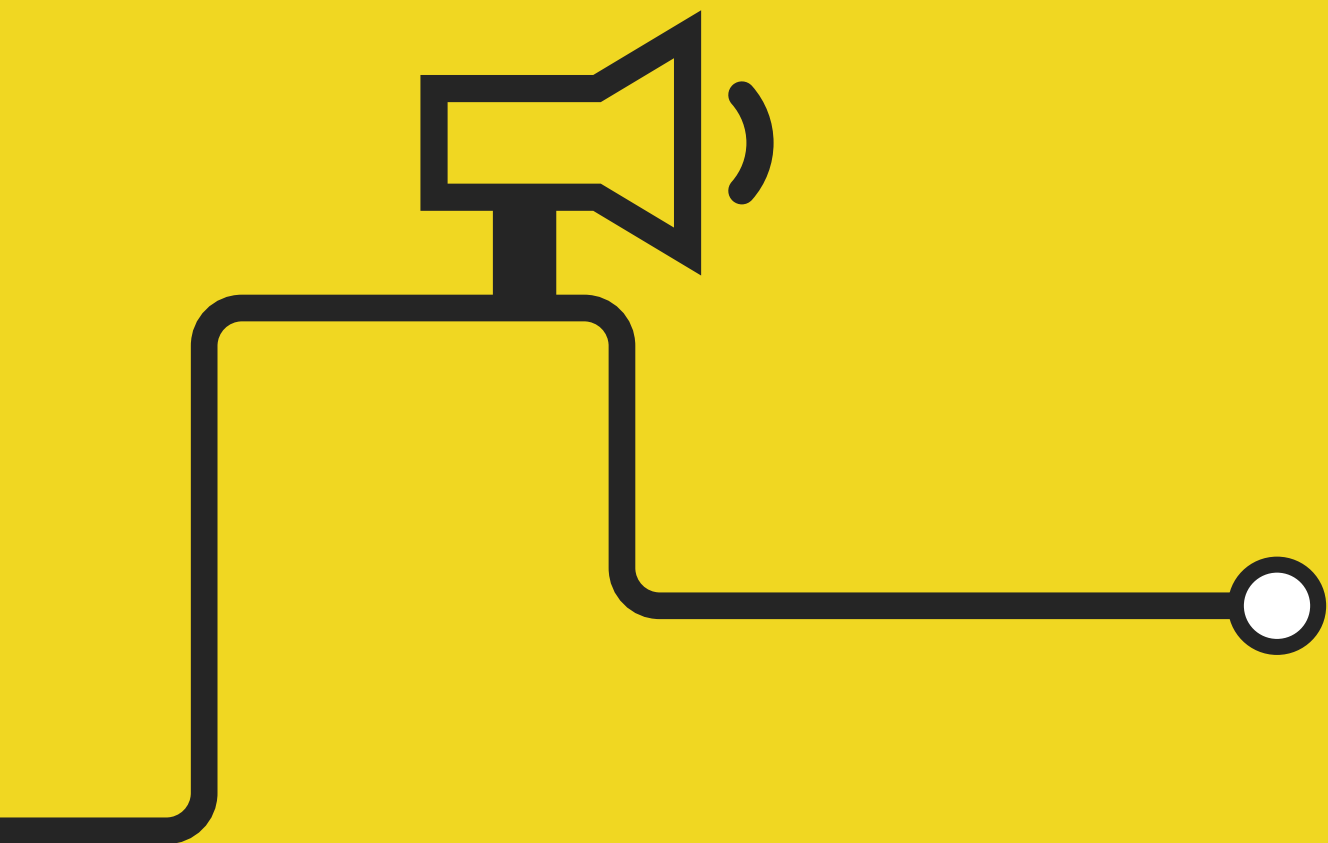
***für gleiche Arbeit in
Berliner Landesbetrieben***



Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat am 12. September 2019 beschlossen, dass Unternehmen mit einer Gesellschafterbeteiligung des Landes Berlin von mindestens 30 % eine detaillierte Auswertung zu den Beschäftigtenzahlen getrennt nach Geschlecht offenlegen sollen. Hierbei sollen die jeweilige Entgeltgruppe und der durchschnittliche Stundenlohn dargestellt sein. Darüber hinaus soll der Anteil der Frauen und Männer in allen Führungsebenen ausgewiesen werden. Diese Auswertungen werden in der Anlage 1 zum Lagebericht gezeigt.



Corporate Governance Kodex *der BVG*



Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts messen den Grundsätzen einer verantwortungsvollen und transparenten Unternehmensführung einen hohen Stellenwert bei. In der Aufsichtsratssitzung am 8. Dezember 2025 wurde die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex der BVG vom Vorstand und vom Aufsichtsrat verabschiedet. Die unterzeichnete Gemeinsame Erklärung des Aufsichtsrates und des Vorstandes der BVG zu den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex der BVG AöR ist diesem Lagebericht als Anlage 2 beigefügt. Die nächste Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex der BVG inklusive Effizienzüberprüfung ist für die Aufsichtsratssitzung 04/2026 vorgesehen.

Berlin, den 3. März 2026

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts

Der Vorstand



Henrik Falk
Vorsitzender des Vorstandes



Marc Hermann
Vorstand Technik & Infrastruktur



Jenny Zeller-Grothe
Vorständin Betrieb & Personal

Anlage zum Lagebericht

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

1. Anteil von Frauen und Männern in den tariflichen Entgeltgruppen¹

zum Stichtag 31.12.2025

Entgeltgruppe	Anteil Frauen		Anteil Männer		Anteil Divers/unbekannt		Durchschnittlicher tariflicher Stundenlohn in €*
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	
1	11	0,4 %	26	0,2 %			16,66
2	27	0,9 %	200	1,8 %	1	4,2 %	18,03
3	151	5,0 %	339	3,1 %	1	4,2 %	18,58
4	79	2,6 %	448	4,0 %	1	4,2 %	18,60
5	1.074	35,6 %	5.515	49,7 %	14	58,2 %	20,14
6	97	3,2 %	259	2,3 %			21,51
7	328	10,9 %	1.748	15,7 %	3	12,5 %	22,73
8	105	3,5 %	517	4,6 %			24,46
9	185	6,1 %	451	4,1 %			26,24
10	270	8,9 %	451	4,1 %			27,70
11	251	8,3 %	404	3,6 %	1	4,2 %	29,49
12	192	6,4 %	274	2,5 %	2	8,3 %	31,83
13	179	5,9 %	373	3,4 %	1	4,2 %	35,18
14	60	2,0 %	76	0,7 %			38,30
15	8	0,3 %	17	0,2 %			42,57
Gesamt	3.017	100 %	11.098	100 %	24	100 %	

* arithmetisches Mittel des Stundenlohns der in der Entgeltgruppe beinhalteten Erfahrungsstufen

¹ AT-Mitarbeitende, Hochschulpraktikant*innen und Mitarbeiter*innen im Förderprogramm (insgesamt 122 Beschäftigte) sind in der Tabelle nicht enthalten

2. Anteil von Frauen und Männern in den Führungsebenen

zum Stichtag 31.12.2025

Führungsebene	Anteil Frauen		Anteil Männer		Anteil Divers/unbekannt	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
1 (GF)	1	50,0 %	1	50,0 %		
2	4	30,8 %	9	69,2 %		
3	28	39,4 %	43	60,6 %		
4	43	30,7 %	96	68,6 %	1	0,7 %
5	62	19,7 %	252	80,3 %		
Gesamt	138		401		1	

3. Anteil von Frauen und Männern in den Ressorts

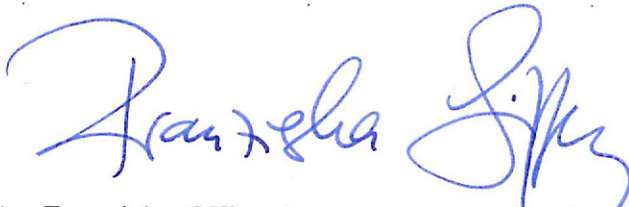
zum Stichtag 31.12.2025

Vorstandsbereich	Anteil Frauen		Anteil Männer		Anteil Divers/unbekannt	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
B	1.873	15,7 %	10.033	84,1 %	21	0,2 %
P	476	56,3 %	367	43,5 %	2	0,2 %
V	707	47,5 %	780	52,4 %	2	0,1 %
Gesamt	3.056		11.180		25	

**Gemeinsame Erklärung
des Aufsichtsrates und des Vorstandes
der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts
zu den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex BVG AöR**

Der Aufsichtsrat und der Vorstand der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, erklären, dass den Empfehlungen des von ihnen beschlossenen Corporate Governance Kodex der Berliner Verkehrsbetriebe Anstalt des öffentlichen Rechts in der Fassung vom 15. April 2010 im **Geschäftsjahr 2025** entsprochen wurde und in Zukunft entsprochen werden soll.

für den Aufsichtsrat



Franziska Giffey
Vorsitzende des Aufsichtsrates der
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR

Der Vorstand



Henrik Falk



Jenny Zeller-Grothe

Nachrichtlich:


Die gemeinsame Erklärung des Aufsichtsrates und des Vorstandes der BVG AöR wurde in der Aufsichtsratssitzung 04/2025 am 8. Dezember 2025 abgegeben.

Die Feststellung des Jahresabschlusses 2025 erfolgt in der Aufsichtsratssitzung 01/2026 am 29. April 2026.
Die gemeinsame Erklärung wird veröffentlicht.

02



Jahres- abschluss



der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG),
Anstalt des öffentlichen Rechts,
und des Konzerns, Berlin,
für das Geschäftsjahr 2025

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Bilanz zum 31. Dezember 2025

AKTIVA	31.12.2025		31.12.2024	
	Anhang	TEUR	TEUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	17.069		18.762
II. Sachanlagen				
davon 1. a) 2) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten 124.388 TEUR (Vj. 122.517 TEUR)				
davon 1. b) 2) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges 2.295.606 TEUR (Vj. 2.309.800 TEUR)				
davon 3. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen 646.107 TEUR (Vj. 613.601 TEUR)	(1)	6.210.578		5.989.524
davon 4. Fahrzeuge für Personenverkehr 1.381.386 TEUR (Vj. 1.438.438 TEUR)				
davon 5. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2–4 gehören 17.462 TEUR (Vj.17.290 TEUR)				
III. Finanzanlagen	(1, 2)	43.988		42.537
		6.271.635		6.050.823
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte	(3)	52.106		47.209
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	165.380		196.245
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		53.393		73.358
		270.879		316.813
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		2.203		3.923
		6.544.718		6.371.559
Treuhandvermögen		0		11.108

PASSIVA	31.12.2025		31.12.2024	
	Anhang	TEUR	TEUR	TEUR
A. EIGENKAPITAL				
I. Gezeichnetes Kapital	(5)	2.560.000		2.560.000
II. Kapitalrücklage	(5)	173.733		77.548
III. Verlustvortrag	(5)	-1.194.169		-1.137.166
IV. Jahresfehlbetrag	(5)	-50.218		-57.003
		1.489.346		1.443.380
B. SONDERPOSTEN AUS INVESTITIONSZUSCHÜSSEN	(6)	2.729.122		2.769.857
C. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	266.770		355.992
D. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.633.493		1.447.983
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	425.987		354.347
		6.544.718		6.371.559
Treuhandverbindlichkeiten		0		11.108

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Gewinn- und Verlustrechnung 1. Januar bis 31. Dezember 2025

		2025	2024
	Anhang	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	(10)	1.718.399	1.616.165
Erhöhung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen		300	-1.361
Andere aktivierte Eigenleistungen	(11)	32.710	23.951
Gesamtleistung		1.751.409	1.638.755
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	255.105	218.752
Materialaufwand	(13)	-644.262	-595.870
Personalaufwand	(14)	-938.074	-839.607
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(15)	-291.553	-297.313
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-170.740	-172.179
Zwischenergebnis		-38.115	-47.462
Beteiligungsergebnis	(17)	2.789	3.383
Finanzergebnis	(18)	-13.716	-11.677
Ergebnis nach Steuern		-49.042	-55.755
Sonstige Steuern		-1.176	-1.248
Jahresfehlbetrag	(5)	-50.218	-57.003

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2025

AKTIVA	31.12.2025		31.12.2024	
	Anhang	TEUR	TEUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	17.484		19.289
II. Sachanlagen				
<i>davon 1. a) 2) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten 133.251 TEUR (Vj. 133.861 TEUR)</i>				
<i>davon 1. b) 2) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges 2.309.800 TEUR (Vj. 2.356.589 TEUR)</i>				
<i>davon 3. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen 613.601 TEUR (Vj. 626.520 TEUR)</i>	(1)	6.301.978		6.085.878
<i>davon 4. Fahrzeuge für den Personenverkehr 1.438.438 TEUR (Vj. 1.554.604 TEUR)</i>				
<i>davon 5. Maschinen und maschinelle Anlagen die nicht zu Nr. 2–4 gehören 22.111 TEUR (Vj. 19.972 TEUR)</i>				
III. Finanzanlagen	(1, 2)	2.375		2.375
		6.321.837		6.107.543
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte	(3)	52.106		47.209
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	169.713		195.222
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		58.051		76.945
		279.871		319.376
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		2.454		4.241
		6.604.162		6.431.160
<i>Treuhandvermögen</i>		<i>0</i>		<i>11.108</i>

PASSIVA	31.12.2025		31.12.2024	
	Anhang	TEUR	TEUR	TEUR
A. EIGENKAPITAL				
I. Gezeichnetes Kapital		2.560.000		2.560.000
II. Kapitalrücklage		173.733		77.548
III. Gewinnrücklage		252		252
IV. Verlustvortrag		-1.180.179		-1.124.302
V. Konzern-Jahresfehlbetrag		-54.315		-55.877
	(5)	1.499.492		1.457.622
B. SONDERPOSTEN AUS INVESTITIONSZUSCHÜSSEN	(6)	2.786.204		2.829.480
C. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	272.666		363.572
D. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.619.852		1.426.292
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	425.948		354.195
		6.604.162		6.431.160
<i>Treuhandverbindlichkeiten</i>		<i>0</i>		<i>11.108</i>

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 1. Januar bis 31. Dezember 2025

		2025	2024
	Anhang	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	(10)	1.722.482	1.619.734
Verminderung/Erhöhung (-/+) des Bestands an unfertigen Erzeugnissen		300	-1.361
Andere aktivierte Eigenleistungen	(11)	36.593	27.197
Gesamtleistung		1.759.375	1.645.570
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	258.418	220.222
Materialaufwand	(13)	-542.824	-508.212
Personalaufwand	(14)	-1.050.542	-931.787
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(15)	-296.477	-299.415
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-166.997	-168.276
Zwischenergebnis		-39.047	-41.898
Beteiligungsergebnis	(17)	227	117
Finanzergebnis	(18)	-14.228	-12.102
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-75	-738
Ergebnis nach Steuern		-53.124	-54.620
Sonstige Steuern		-1.190	-1.257
Konzern-Jahresfehlbetrag	(5)	-54.315	-55.877

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

	2025	2024
	TEUR	TEUR
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		
Jahresergebnis	-54.315	-55.877
Abschreibungen (+) auf Gegenstände des Anlagevermögens	296.477	299.414
Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	0	0
Erträge (-) aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-122.222	-117.495
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) aus Veränderungen des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen	7.340	2.917
Aufwand (+)/Ertrag (-) aus Anlageabgängen	3.379	1.274
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	14.228	12.102
Sonstige Beteiligungserträge (-)	-227	-117
Ertragsteueraufwand (+)/Ertragsteuerertrag (-)	-75	738
Ertragsteuerzahlungen (-)/-erstattungen (+)	841	-594
Zahlungswirksame Erträge, die der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind (-)	-146	-146
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-91.140	-32.595
Abnahme (+)/Zunahme (-) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	22.059	-7.132
Zunahme (+) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	197.210	153.321
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	273.409	255.810
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit		
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	876	987
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-530.036	-369.353
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-783	-2.072
Einzahlungen (+) aus Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand	111.360	92.759
Auszahlungen (-) für den Erwerb von Deckungsvermögen	-678	-295
Erhaltene Zinsen (+)	889	424
Erhaltene Dividenden (+)	227	86
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-418.145	-277.464

	2025	2024
	TEUR	TEUR
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführung	96.185	13.074
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	200.000	243.000
Auszahlungen (–) aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	– 160.275	– 140.975
Gezahlte Zinsen (–)	– 10.016	– 10.384
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	125.894	104.715
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1–3)	– 18.842	83.061
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	73.244	– 9.817
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	54.402	73.244
5. Zusammensetzung des Finanzmittelfonds		
Liquide Mittel	58.051	76.945
Davon nicht frei verfügbar	– 3.649	– 3.701
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	54.402	73.244

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Definition des Finanzmittelfonds: Die liquiden Mittel umfassen die Posten Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten. In Abzug gebracht wurden nicht frei verfügbare Zahlungsmitteläquivalente, bei denen es sich um Bankkonten mit Mietkautionen in Höhe von 3.649 Tsd. EUR (Vj. 3.701 Tsd. EUR) handelt. Der Finanzmittelfonds in Höhe von 54.402 Tsd. EUR (Vj. 73.244 Tsd. EUR) beinhaltet ausschließlich liquide Mittel.

Wesentliche zahlungsunwirksame Investitions- und Finanzierungsvorgänge und Geschäftsvorfälle ergaben sich nicht.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für 2025

Mutterunternehmen									
	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Verlustvortrag	Jahresergebnis	Einstellungen/ Entnahmen aus Rücklagen	insgesamt	Konzern-Eigenkapital
	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen/ Andere Gewinnrücklagen	insgesamt						
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
31.12.2023	2.560.000	64.474	252	64.726	-1.132.229	7.927	0	-1.124.302	1.500.424
Vortrag auf neue Rechnung	0	0	0	0	7.927	-7.927	0	0	0
Einstellungen in/Entnahmen aus Rücklagen	0	13.074	0	13.074	0	0	0	0	13.074
Konzern-Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0	-55.877	0	-55.877	-55.877
31.12.2024	2.560.000	77.548	252	77.800	-1.124.302	-55.877	0	-1.180.179	1.457.622
Vortrag auf neue Rechnung	0	0	0	0	-55.877	55.877	0	0	0
Einstellungen in/Entnahmen aus Rücklagen	0	96.185	0	96.185	0	0	0	0	96.185
Konzern-Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0	-54.315	0	-54.315	-54.315
31.12.2025	2.560.000	173.733	252	173.985	-1.180.179	-54.315	0	-1.234.494	1.499.493

Zusammengefasster

Anhang

der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, und des Konzerns, Berlin, für das Geschäftsjahr 2025

Allgemeine Angaben

Registerinformationen

Konsolidierungskreis



Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Treuhandvermögen/Treuhandverbindlichkeiten

Erläuterungen zur Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Sonstige Angaben

Nachtragsbericht

Anlage zum Anhang

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der BVG und des Konzerns ist gemäß den Bestimmungen des Berliner Betriebe-Gesetzes sowie des Publizitätsgesetzes nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in der aktuell gültigen Fassung aufgestellt. Des Weiteren werden die ergänzenden Bestimmungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen beachtet; das Gliederungsschema ist um branchenspezifische Posten erweitert. Aufgrund des beträchtlichen Anteils am Sachanlagevermögen werden Gleichrichterwerke im Anlagespiegel gesondert gezeigt. Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung wurden Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nach § 265 Abs. 7 HGB zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Die für einzelne Posten geforderten Angaben sind in den Anhang aufgenommen worden.

Der Anhang des Jahresabschlusses und der Konzernanhang werden in Anwendung von § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die gemachten Angaben jeweils auf den Jahres- und Konzernabschluss und sind in Tausend Euro (Tsd. EUR) ausgewiesen. In den Tabellen enthaltene Differenzen von +/- 1 Tsd. EUR resultieren aus Rundungen der Nachkommastellen von präzise hinterlegten Werten.

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 sind im Unternehmensregister des Bundesanzeigers veröffentlicht worden.

Register- informationen

Die Gesellschaft ist unter der Firma Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt öffentlichen Rechts, mit Sitz in Berlin im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin Charlottenburg unter der Nummer HRA 31152 eingetragen. Die letzte Eintragung erfolgte am 20. November 2024.



Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der BVG als Muttergesellschaft acht nach den handelsrechtlichen Vorschriften voll zu konsolidierende Tochterunternehmen.

Die Tochterunternehmen und Beteiligungen sind gesondert in einer Aufstellung des Anteilsbesitzes dargestellt. Die BVG ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss sowohl für den kleinsten als auch den größten Kreis aufstellt. Für den Teilkonzern der BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, Berlin, wurde wegen des befreienden Konzernabschlusses und Konzernlageberichts der BVG entsprechend der Befreiungsregelungen des § 291 HGB kein Teilkonzernabschluss erstellt.



Konsolidierungsgrundsätze

Die Einzelabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden für Zwecke der Konzernabschlusserstellung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt.

Die Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung) für Erwerbe vor dem 1. Januar 2010 wurde nach der Buchwertmethode (§ 301 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 HGB a. F.) durchgeführt. Danach wird der Wertansatz der Anteile an einem in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen mit dem auf diese Anteile entfallenden Betrag des Eigenkapitals des Tochterunternehmens verrechnet. Die Buchwertmethode wird gemäß Artikel 66 Abs. 3 Satz 4 EGHGB fortgeführt.

Die Erstkonsolidierung der seit dem 1. Januar 2014 erstmalig in den Konzern einbezogenen Tochterunternehmen wurde nach der Neubewertungsmethode (§ 301 Abs. 1 Satz 2 HGB) durchgeführt. Wie bei der Buchwertmethode wird der Wertansatz der Anteile an einem in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen mit dem auf diese Anteile entfallenden Betrag des Eigenkapitals des Tochterunternehmens verrechnet. Hierbei wurde das Eigenkapital mit dem Betrag angesetzt, der dem Zeitwert der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten entspricht.

Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen zwischen den einbezogenen Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet (konsolidiert). Sofern erforderlich, erfolgt die Eliminierung von Zwischengewinnen.

Entsprechend dem Wahlrecht nach § 311 Abs. 2 HGB sind die im Konzernanhang aufgeführten assoziierten Unternehmen Bus-Verkehr Berlin KG Omnibus-Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH & Co., Berlin, und VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden, nicht nach der Equity-Methode bilanziert worden, da sie eine untergeordnete Bedeutung für den Konzern haben.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, soweit im Folgenden nicht anders angegeben, gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten und gegebenenfalls abzüglich Anschaffungspreisminderungen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Diese erfolgen in der Regel über Nutzungszeiten zwischen drei und zehn Jahren. Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird nicht ausgeübt.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten zuzüglich der Nebenkosten und gegebenenfalls abzüglich der Anschaffungspreisminderungen bewertet und planmäßig linear abgeschrieben. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen werden neben den direkt zuordenbaren Kosten wie Material- und Fertigungseinzelkosten sowie Sonderkosten der Fertigung auch angemessene Teile der fertigungsbezogenen planmäßigen Abschreibungen und der Material-, Fertigungs- sowie Verwaltungsgemeinkosten einbezogen. Abschreibungen und Gemeinkosten sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt worden. Zinsen für Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Die geleisteten Anzahlungen sind zum Nennbetrag angesetzt.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden ausschließlich linear abgeschrieben. Die planmäßigen Abschreibungen werden „pro rata temporis“ über die wirtschaftliche Nutzungsdauer verteilt.

Für das Sachanlagevermögen bestehen im Wesentlichen folgende Nutzungsdauern:

Verkehrswegebauten und Gebäude 25–50 Jahre, Tunnelanlagen 100 Jahre, Hochbahnbrücken und Viadukte 50 Jahre, U-Bahnhöfe 50 Jahre, Gleichrichterwerke (Maschinelle Ausrüstung) 25 Jahre, Gleisanlagen inklusive Weichen

15–60 Jahre, Beleuchtungsanlagen 20–35 Jahre, Fahrleitungen und Stromzuführungen 25–30 Jahre, Signalanlagen und Stellwerke 15–20 Jahre, Betriebs- und Geschäftsausstattung 3–20 Jahre, Schienenfahrzeuge der U-Bahn 20 bzw. 35 Jahre, Straßenbahnfahrzeuge 16 bzw. 30 Jahre, Eindeckomnibusse 10 Jahre sowie Doppeldeckomnibusse und Elektrobusse 12 Jahre. Sofern Grundinstandsetzungen durchgeführt werden, erhalten U-Bahnhöfe und Viadukte eine neue Nutzungsdauer von 30 Jahren. Für Eindeckomnibusse mit Dieselantrieb, die ab dem Geschäftsjahr 2018 angeschafft wurden, beträgt die Nutzungsdauer 14 Jahre.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten von 250,01–1.000,00 EUR, die selbstständig nutzbar sind, wird pro Zugangsjahr ein Sammelposten gebildet, der jeweils über fünf Jahre linear aufgelöst wird.

Bei den Finanzanlagen sind die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet.

Soweit der am Abschlusstag beizulegende Wert von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens unter dem nach den vorstehenden Grundsätzen ermittelten Wert liegt, wird bei dauernder Wertminderung eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Ist der Grund für eine außerplanmäßige Abschreibung nicht mehr gegeben, erfolgt eine Zuschreibung.

Die Vorräte werden zu gewogenen, gleitenden Durchschnittspreisen bzw. zu Herstellungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips bewertet (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Sachanlagevermögen). Für ungängige Vorräte werden entsprechende Bewertungsabschläge vorgenommen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert bzw. dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Erkennbaren Bestandsrisiken wird durch angemessene Abschläge Rechnung getragen. Bei den Forderungen werden Wertberichtigungen für alle erkennbaren Realisierungsrisiken vorgenommen. Die Berechnung der für das allgemeine Kreditrisiko gebildeten Pauschalwertberichtigungen beruht auf mehrjährigen Betrachtungen des tatsächlichen Forderungsausfalls.

Liquide Mittel werden grundsätzlich zum Nennwert bilanziert. Von den Guthaben bei Kreditinstituten sind bei der BVG 29 Tsd. EUR bzw. beim Konzern 3.649 Tsd. EUR (Vj. BVG 264 Tsd. EUR bzw. Konzern 3.701 Tsd. EUR) in der Verfügung beschränkt.

Zur Finanzierung von Investitionen erhält die BVG Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm), dem Entflechtungsgesetz, dem Regionalisierungsgesetz, aus dem Hauptstadtfinanzierungsvertrag sowie Landesmitteln. Zusätzlich erhält die BVG zweckgebundene Gelder aus Drittmitteln aus verschiedenen Quellen (bspw. EU-Strukturfonds und Bundesförderprogrammen), die nach den Vorgaben des jeweiligen Geldgebers bewirtschaftet

und ebenfalls nur für den vorgesehenen Zweck eingesetzt werden. Diese Mittel werden in einen Sonderposten aus Investitionszuschüssen eingestellt. Die Auflösung des Postens erfolgt ertragswirksam über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer des sonderfinanzierten Anlagevermögens unter Berücksichtigung von Anlageabgängen.

Aus der Saldierung gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB der Vermögensgegenstände zur Insolvenzsicherung mit den gesicherten Verpflichtungen aus den Langzeitkonten, resultiert bei einem Tochterunternehmen eine ungewisse Verbindlichkeit von 331 Tsd. EUR (Vj. 394 Tsd. EUR), die unter den Rückstellungen ausgewiesen wurde. Bei den Vermögensgegenständen zur Insolvenzsicherung der Guthaben auf den Langzeitkonten handelt es sich um Ansprüche aus einem kollektiven Rückdeckungsvertrag (Kapitalisierungsgeschäft). Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen dem beizulegenden Zeitwert. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beträgt zum 31. Dezember 2025 4.506 Tsd. EUR (Vj. 3.840 Tsd. EUR) und der beizulegende Zeitwert des verrechneten Vermögens 4.175 Tsd. EUR (Vj. 3.446 Tsd. EUR). Hierbei wurden 2 Tsd. EUR (Vj. 9 Tsd. EUR) Zinsaufwand und 116 Tsd. EUR (Vj. 100 Tsd. EUR) Zinsertrag miteinander verrechnet.

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit dieser Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach anerkannten Grundsätzen der Versicherungsmathematik mittels der Anwartschaftsbarwertmethode, der sog. „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC-Methode) bewertet. Der Rückstellungsbetrag gemäß der PUC-Methode ist definiert als der versicherungsmathematische Barwert der Pensionsverpflichtungen, der von den Beschäftigten bis zu diesem Zeitpunkt gemäß Rentenformel und Unverfallbarkeitsregelung aufgrund ihrer in der Vergangenheit abgeleisteten Dienstzeiten erdient worden ist. Als Rechnungsgrundlage werden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet.

Der Rückstellungsbetrag ist unter Einbeziehung von Trendannahmen hinsichtlich der zukünftigen Anwartschafts- bzw. Rentenentwicklung sowie evtl. Fluktuationswahrscheinlichkeiten zu ermitteln. Die Renten vor Anrechnung der Sozialversicherungsrenten und die gesetzliche Rente, aus deren Saldierung sich im Delta der Ruhegeldanspruch ergibt, werden hierbei getrennt dynamisiert. Bei der Berechnung wird ein Entgelttrend von 2,5 % und ein Sozialversicherungstrend von 3,0 % berücksichtigt. Eine Fluktuationsrate ist nicht zu berechnen, da es keine aktiven Anwärter auf Pensionszahlungen gibt.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren der deutschen Bundesbank abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Zum Bilanzstichtag beträgt dieser Zinssatz 2,06 %.



Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB, der sich aus einer Gesetzesänderung vom 17. März 2016 ergibt, hat zum 31. Dezember 2025 eine Höhe von 771 Tsd. EUR und unterliegt der Ausschüttungssperre.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages.

Der Wertansatz der sonstigen Rückstellungen berücksichtigt alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften. Die sonstigen Rückstellungen werden auf der Grundlage vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt und zum Erfüllungsbetrag bilanziert. Es werden Kostensteigerungen von 2,0 % p. a. sowie der aktuelle Baupreisindex berücksichtigt. Sonstige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Die BVG wendet die Nettomethode an, Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Rückstellungen für im Rahmen von Altersteilzeitvereinbarungen zu zahlende Beträge werden nach einem versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) bewertet. Für die Bewertung werden ein Rechnungszinsfuß von 1,82 % bei einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 2 Jahren sowie ein Entgelttrend von 2,5 % p. a. zugrunde gelegt. Sofern biometrische Einflussfaktoren zu berücksichtigen sind, werden auch hier die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet.

Der Rückstellungsbetrag für die in Langzeitkonten angesammelten Zeitgutschriften wird unter Einbeziehung eines Entgeltrends von 2,5 % mittels Anwartschaftsbarwertmethode ermittelt. Hierbei werden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet sowie eine Fluktuationsrate von 4,7 % zugrunde gelegt. Der langfristige Anteil wird gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren der deutschen Bundesbank abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Zum Bilanzstichtag beträgt dieser Zinssatz 2,22 %. Die Ermittlung dieses Anteils wird mit Hilfe von Verbrauchshistorien vorgenommen und unterstellt die Ansparung des Zeitguthabens bis zur Pensionierung. Dem kurzfristigen Anteil liegt die Annahme zugrunde, dass die Gutschrift innerhalb des nächsten Jahres wieder in Anspruch genommen wird.

Für im Rahmen der Einnahmenaufteilung zukünftig zu erstattende Beträge, die aufgrund fehlender Endabrechnung in der Höhe noch unklar sind, wurden ebenfalls Rückstellungen gebildet. Grundlage hierfür ist die Höhe der letzten Abrechnung.

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen. Die erhaltenen Anzahlungen sind zum Nennbetrag angesetzt.

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Passivseite Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit diese einen Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Die BVG hat im Konzernabschluss gemäß den Vorschriften des § 274 Abs. 1 HGB i. V. m. § 298 Abs. 1 HGB keine latenten Steuern bilanziert. Für Zwecke des Konzernabschlusses ergibt sich für temporäre Differenzen auf Ebene der Tochterunternehmen ein Überhang der aktiven latenten Steuern aufgrund von Bewertungsunterschieden im Bereich der Rückstellungen und des Anlagevermögens. Die Bewertung dieser temporären Differenzen erfolgt für Zwecke des Konzernabschlusses für kurzfristige Differenzen mit einem Steuersatz von 30,175 % (14,35 % Gewerbesteuer und 15,825 % Körperschaftsteuer zzgl. Solidaritätszuschlag). Auf Ebene der BVG ergeben sich passive latente Steuern aufgrund von Bewertungsunterschieden im Anlagevermögen. Aktive latente Steuern ergeben sich im Wesentlichen aus den bestehenden steuerlichen Verlustvorträgen sowie aufgrund von Bewertungsunterschieden im Bereich der Verbindlichkeiten und Rückstellungen. Die Bewertung dieser Differenzen der BVG erfolgt auf dieser Ebene für kurzfristige Differenzen mit einem Steuersatz von 15,825 %, da die BVG selbst nicht gewerbesteuerpflichtig ist. Für die Bewertung langfristiger temporärer Differenzen wurden die mit dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm beschlossenen zukünftigen Senkungen des Körperschaftsteuersatzes berücksichtigt. Der Körperschaftsteuersatz sinkt hierbei von derzeit 15% ratierlich (2028 – 14 %, 2029 – 13 %, 2030 – 12 %, 2031 – 11 %) bis 2032 auf 10% ab.

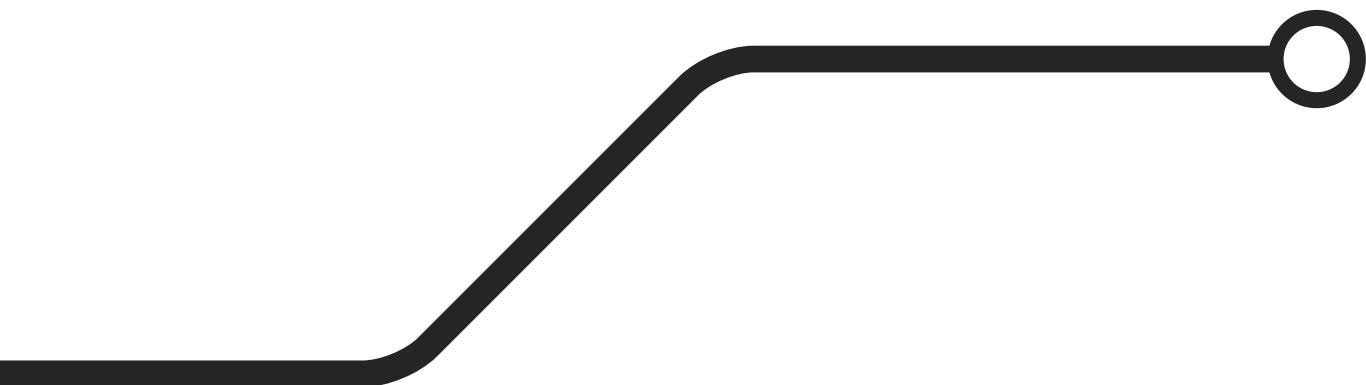
Insgesamt ergibt sich im Konzern ein Aktivüberhang, der entsprechend dem bestehenden Wahlrecht nicht angesetzt wird. Steuerabgrenzungen nach § 306 HGB sind nicht erforderlich.

Verzinsliche Darlehen und mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten (Mikro-Hedge) zusammengefasst. Entsprechend werden Zinsswaps bei Konditionsleichheit betreffender Verbindlichkeiten bzw. gegenläufiger zinsbezogener Finanzderivate als Bewertungseinheit behandelt. Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sog. Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die an einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag. Zur Ermittlung der Zeitwerte von Finanzinstrumenten, die nicht an einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, an einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

Treuhandvermögen/ Treuhandverbindlichkeiten

Zum Ausgleich der Mindereinnahmen für die 29-Euro-Abos-Aktion (gilt nur für Abonnements im Tarifbereich AB) hat die BVG vom Land Berlin Zahlungen zur treuhänderischen Verwaltung erhalten, die nach monatlicher Abrechnung an die BVG und die Verkehrsverbundpartner abzuführen sind. Das Treuhandvermögen wurde im Jahr 2025 komplett verwendet. Per 31. Dezember 2024 betrug der Saldo 11.108 Tsd. EUR.



Erläuterungen zur Bilanz

Werte in den Tabellen in Tsd. EUR, soweit nicht anders angegeben.

(1) Anlagevermögen

Es wird auf den Anlagespiegel der BVG AöR sowie auf den Konzern-Anlagespiegel (§ 284 Abs. 3 HGB i. V. m. § 313 Abs. 4 HGB) als Anlage 1 zum Anhang verwiesen.

(2) Beteiligungen

Stand 31.12.2025

- 1) Tochterunternehmen der BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG
- 2) Wird im Konzernabschluss als Beteiligung (assoziierte Unternehmen) ausgewiesen, da durch die BVG kein maßgeblicher Einfluss auf das Unternehmen ausgeübt wird (§ 311 Abs. 1 HGB)
- 3) Angaben betreffen das Geschäftsjahr 2024
- 4) Beteiligung der BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG
- 5) Nach Gewinnabführung/Verlustübernahme
- 6) Persönlich haftender Gesellschafter der BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital	Jahresergebnis
Verbundene Unternehmen			
BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, Berlin	100,0	19.005	-1.740
BT Berlin Transport GmbH, Berlin ¹⁾	100,0	534	0 ⁵⁾
IOB Internationale Omnibusbahnhof- Betreibergesellschaft mbH, Berlin ¹⁾	100,0	152	0 ⁵⁾
URBANIS GmbH, Berlin ¹⁾	100,0	6.110	0 ⁵⁾
BVG Beteiligungsholding Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin ⁶⁾	100,0	72	2
BVG Projekt GmbH, Berlin	100,0	738	161
BVG-Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft mbH, Berlin	100,0	41	1
BVG-Ausbildungs-Campus (ABC) gGmbH, Berlin	100,0	3.100	420
Beteiligungen			
Bus-Verkehr Berlin KG Omnibus-Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH & Co., Berlin ²⁾	25,1	1.388 ³⁾	1,8 ³⁾
VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden ^{2) 4)}	25,1	3.753 ³⁾	536 ³⁾
IFB Institut für Bahntechnik GmbH, Berlin ⁴⁾	6,7	2.179 ³⁾	252 ³⁾
Partner für Berlin Holding Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH, Berlin ⁴⁾	4,1	2.308 ³⁾	-4 ³⁾
VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Köln ⁴⁾	2,3	10.572 ³⁾	2.104 ³⁾

(3) Vorräte

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe	51.083	46.834	51.083	46.834
Unfertige Erzeugnisse	564	264	564	264
Waren	103	110	103	110
zum Verkauf vorgesehene Vermögensgegenstände	357	0	357	0
	52.106	47.209	52.106	47.209

Seit dem Jahresabschluss 2025 werden Ersatzteile der Straßenbahn aus der Gängigkeitsbewertung herausgerechnet. Diese Bewertung soll in den Folgejahren beibehalten werden. Aus der Umstellung ergibt sich ein Effekt in Höhe von 783 Tsd. EUR.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, <i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	60.601 <i>0</i>	42.716 <i>0</i>	62.885 <i>208</i>	44.820 <i>267</i>
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.171	14.937	0	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	750	725	750	725
Forderungen gegen den Gewährträger	37.762	82.945	40.991	94.550
Sonstige Vermögensgegenstände, <i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	64.096 <i>478</i>	54.922 <i>501</i>	65.087 <i>478</i>	55.127 <i>501</i>
	165.380	196.245	169.713	195.222

Die Forderungen der BVG gegen verbundene Unternehmen (wie im Vorjahr eine Restlaufzeit bis 1 Jahr) beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (2.170 Tsd. EUR, Vj. 14.930 Tsd. EUR) und sonstige Forderungen (1 Tsd. EUR, Vj. 7 Tsd. EUR).

Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, (wie im Vorjahr eine Restlaufzeit bis 1 Jahr) umfassen in diesem Geschäftsjahr fast ausschließlich Ansprüche aus Gesellschafterdarlehen aufgrund von der Busverkehr Berlin KG Omnibus-Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. (BVB) thesaurierten Gewinnanteilen (740 Tsd. EUR, Vj. 710 Tsd. EUR).

Von den Forderungen gegen den Gewährträger entfallen im Wesentlichen 27.087 Tsd. EUR (Vj. 76.358 Tsd. EUR) auf die Abrechnung von Investitionszuschüssen, 9.839 Tsd. EUR (Vj. 6.568 Tsd. EUR) auf Erstattungsansprüche aus Fahrgeldausfällen im Wesentlichen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 148 SGB IX.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Vorsteuerforderungen von 34.584 Tsd. EUR (Vj. 23.895 Tsd. EUR) sowie Forderungen aus der Drittmittelfinanzierung i. H. v. 8.229 Tsd. EUR (Vj. 9.745 Tsd. EUR).

(5) Eigenkapital

Im Geschäftsjahr 2025 erfolgten Zuführungen zur Kapitalrücklage i. H. v. 96.185 Tsd. EUR (Vj. 13.074 Tsd. EUR). Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR erhielt im Jahr 2025 eine zweckgebundene Kapitalzuführung i. H. v. 95.088 Tsd. EUR für Maßnahmen der Dekarbonisierung der Busflotte (Erwerb von Fahrzeugen und Errichtung von entsprechender Infrastruktur) durch den Gewährträger (Land Berlin).

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, den Jahresfehlbetrag 2025 der BVG von –50.218.095,95 EUR auf neue Rechnung vorzutragen. Der Verlustvortrag für 2026, bestehend aus den Jahren 1999 bis 2025, würde dann –1.244.386.824,73 EUR betragen. Im Konzern ergibt sich zum 31. Dezember 2025 ein Konzern-Jahresfehlbetrag von –54.314.707,52 EUR. Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen.

(6) Sonderposten

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Sonderposten aus Investitionszuschüssen	2.621.155	2.688.657	2.621.155	2.688.657
Sonderposten aus Investitionszuschüssen aus Drittmitteln	107.967	81.200	107.967	81.200
Sonderposten aus Investitionszuschüssen der ABC gGmbH	0	0	57.082	59.622
	2.729.122	2.769.857	2.786.204	2.829.479

(7) Rückstellungen

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Rückstellungen für Pensionen	82.826	89.017	82.826	89.017
Steuerrückstellungen	0	0	149	254
Sonstige Rückstellungen	183.943	266.975	189.691	274.301
	266.770	355.992	272.666	363.572

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich aus folgenden wesentlichen Posten zusammen:

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Rückstellungen für noch ausstehende Eingangsrechnungen	11.619	92.431	12.546	94.354
Rückstellungen für Langzeitkonten	90.271	86.062	90.602	86.456
Übrige Personalkostenrückstellungen	31.205	32.878	35.248	37.093
Ausgleich Deutschlandticket	20.682	21.022	20.682	21.022
Rückstellungen für TV Demografie	5.260	8.721	5.260	8.721
Rückstellungen für Vorruhestand und Abfindungen	1.026	1.969	1.026	1.969
Drohverlustrückstellung Strom	1.222	471	1.222	471
Übrige Rückstellungen	22.657	23.420	23.105	24.215
	183.943	266.975	189.691	274.301

Es bestehen Rohwarenswaps zur Sicherung der Dieselbeschaffungspreise bis einschließlich 2027. Das Nominalvolumen beläuft sich zum 31. Dezember 2025 auf 4.777 Tsd. EUR (7.572 metrische Tonnen).

Der zum Stichtag auf Basis einer Mark-to-Market-Bewertung ermittelte Marktwert der negativ bewerteten Swapgeschäfte beträgt zum 31. Dezember 2025 –574 Tsd. EUR (Vj. –122 Tsd. EUR) und ist im Rahmen einer Drohverlustrückstellung in den Übrigen Rückstellungen erfasst.

(8) Verbindlichkeiten**Verbindlichkeitspiegel:**

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten,	1.220.825	1.179.609	1.220.825	1.179.609
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	179.349	163.152	179.349	163.152
<i>davon Restlaufzeit über Jahre</i>	1.041.476	1.016.457	1.041.476	1.016.457
<i>davon Restlaufzeit über 5 Jahre</i>	409.500	425.042	409.500	425.042
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen,	2	23	2	23
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	2	23	2	23
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,	168.652	68.725	169.968	70.012
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	163.216	67.741	164.533	69.028
<i>davon Restlaufzeit über 1Jahr</i>	5.436	984	5.436	984
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen,	21.938	28.665	0	0
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	21.938	28.665	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht,	0	9	0	9
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	0	9	0	9
Verbindlichkeiten gegenüber dem Gewährträger,	118.776	107.915	118.776	107.915
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	118.776	107.915	118.776	107.915
Sonstige Verbindlichkeiten,	103.300	63.036	110.281	68.724
<i>davon aus Steuern</i>	528	566	3.645	2.633
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	309	348	315	354
<i>davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	103.300	63.036	110.281	75.217
	1.633.493	1.447.982	1.619.852	1.426.292

Vom Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfallen per 31. Dezember 2025 auf Zinsverbindlichkeiten 4.368 Tsd. EUR (Vj. 2.877 Tsd. EUR).

Zur Verbesserung der Darstellung werden seit dem Jahresabschluss 2025 die gelieferten aber noch nicht berechneten Leistungen nicht mehr in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen, sondern in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Aus diesem Effekt resultiert ein Anstieg der Verbindlichkeiten sowie eine Verminderung der sonstigen Rückstellungen in Höhe von 94.024 Tsd. EUR

Die Verbindlichkeiten der BVG gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen Verbindlichkeiten aus Cash-Pooling (13.873 Tsd. EUR, Vj. 21.092 Tsd. EUR), aus Lieferungen und Leistungen (7.957 Tsd. EUR, Vj. 7.498 Tsd. EUR) und sonstige Verbindlichkeiten (108 Tsd. EUR, Vj. 75 Tsd. EUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Gewährträger beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Abrechnung von Mehr- und Minderleistungen (11.929 Tsd. EUR, Vj. 12.010 Tsd. EUR) des alten Verkehrsvertrages, Überzahlungen aus der Schlussrechnung 2022 in Höhe von 16.612 Tsd. EUR, den vorläufigen Schlussrechnungen des Verkehrsvertrages für die Jahre 2023 und 2024 in Höhe von 74.095 Tsd. EUR sowie eine Forderung aus der vorläufigen Schlussrechnung 2025 i. H. v. –12.252 Tsd. EUR, die mit den bestehenden Verbindlichkeiten verrechnet dargestellt ist. Des Weiteren wird hier eine Überzahlung aus der Abrechnung des Deutschlandtickets von 26.435 Tsd. EUR (Vj. 9.565 Tsd. EUR) und aus der Abrechnung der Erstattung von Ruhegeldzahlungen i. H. v. 1.700 Tsd. EUR (Vj. 2.154 Tsd. EUR) ausgewiesen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Einnahmenaufteilung (100.855 Tsd. EUR, Vj. 60.343 Tsd. EUR).

Die Kreditverbindlichkeiten der BVG und des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ohne Zinsverbindlichkeiten	1.216.457	1.176.732	1.216.457	1.176.732
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, davon Cash-Pooling	13.873	21.092	0	0
	1.230.330	1.197.824	1.216.457	1.176.732

(9) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

	BVG		Konzern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Zeitkarten	4.926	14.172	4.926	14.172
Abgrenzung der Erstattungen für Abschreibung und Zinsen für zukunftsichere Schienenfahrzeugbeschaffung (ZSFB)	281.049	213.166	281.049	213.166
Abgrenzung Budgetthemen Verkehrsvertrag	87.264	77.823	87.264	77.823
Abgrenzung Dekarbonisierung	45.774	41.478	45.774	41.478
Sonstige	6.974	7.708	6.935	7.556
	425.987	354.347	425.948	354.195

Unter „Sonstige“ sind Zahlungseingänge für Vorhaben der Elektromobilität, die in Folgejahren verursachungsgerecht in Höhe der entstandenen Abschreibungen ertragswirksam aufgelöst werden, von 5.631 Tsd. EUR (Vj. 6.188 Tsd. EUR) enthalten.

Erläuterungen zur

Gewinn- und Verlustrechnung

Werte in den Tabellen in Tsd. EUR, soweit nicht anders angegeben.

(10) Umsatzerlöse

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Verkehrserlöse	1.143.257	1.052.375	1.143.008	1.052.098
<i>davon Fahrgelderträge</i>	769.825	700.645	769.575	700.369
<i>davon Ersatz für Einnahmeausfälle</i>	373.433	351.730	373.433	351.730
Ausgleichsleistungen Verkehrsvertrag	492.081	476.333	492.081	476.333
<i>davon Dekarbonisierung</i>	13.805	8.216	13.805	8.216
Werbung	34.249	34.961	42.181	42.589
Sonstige Umsatzerlöse	48.812	52.496	45.212	48.714
	1.718.399	1.616.165	1.722.482	1.619.734

Die BVG erhielt im Jahr 2025 vom Land Berlin Zahlungen für den Anspruch auf Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket i. H. v. 150.507 Tsd. EUR (Vj. 165.978 Tsd. EUR). Dies entspricht dem vorläufig von der BVG ermittelten Ausgleichsanspruch (der Ausgleich wurde nach Ermittlung der Verkehrserträge nach EAV berechnet). Im Jahr 2025 wurden zusätzlich 0 Tsd. EUR (Vj. 1.000 Tsd. EUR) für den Nachteilsausgleich für Umsetzungskosten gezahlt. In den Erträgen für den Ersatz für Einnahmeausfälle sind Ausgleichsleistungen für die Jahre 2023 und 2024 gemäß der Ergänzungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag i. H. v. –10.994 Tsd. EUR (Vj. –50.141 Tsd. EUR) enthalten. Im Jahr 2025 erhielt die BVG vom Land Berlin Ausgleichsleistungen für das Berlin-Abo i. H. v. 17.638 Tsd. EUR netto vor EAV (entspricht 13.732 Tsd. EUR netto nach EAV). Darüber hinaus wurde eine Vertriebskostenpauschale in Höhe von 1.550 Tsd. EUR netto (Vj. 2.645 Tsd. EUR) für den Vertriebsaufwand erstattet.



Die Umsatzerlöse werden im Inland erzielt. Die periodenfremden Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
periodenfremde und neutrale Umsatzerlöse	104	-1.013	373	-659
<i>davon Fahrgelderträge</i>	<i>9.561</i>	<i>39.642</i>	<i>9.561</i>	<i>39.677</i>
<i>davon Ersatz für Einnahmeausfälle</i>	<i>-9.561</i>	<i>-40.294</i>	<i>-9.561</i>	<i>-40.294</i>
<i>davon Umsatzmieten</i>	<i>69</i>	<i>525</i>	<i>370</i>	<i>810</i>
<i>davon Abrechnung Verkehrsertrag</i>	<i>20</i>	<i>-911</i>	<i>20</i>	<i>-911</i>
<i>davon Dekarbonisierung</i>	<i>330</i>	<i>44</i>	<i>330</i>	<i>44</i>

(11) Andere aktivierte Eigenleistungen

An aktivierten Eigenleistungen sind im Geschäftsjahr 2025 bei der BVG 32.710 Tsd. EUR (Vj. 23.951 Tsd. EUR) und im Konzern 36.593 Tsd. EUR (Vj. 27.197 Tsd. EUR) entstanden. Im Wesentlichen betreffen diese den Bereich Infrastruktur.

(12) Sonstige betriebliche Erträge

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen	119.681	116.707	122.222	117.495
Erstattungen von Ruhegeldzahlungen	11.751	12.439	11.751	12.439
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	25.992	33.254	26.822	33.882
Fördermittel für nicht aktivierungsfähige Vorhaben	62.684	35.884	62.684	36.033
Vertragsstrafen, Schadensersatzzahlungen und sonstige Pönalen	19.704	12.922	19.667	12.561
Erstattungen von Abschreibungen und Fremdkapitalkosten für ZSFB	5.843	5.850	5.843	5.850
Erträge aus Zuschreibungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2.295	1.376	2.145	1.412
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen zum Umlaufvermögen	881	1.204	885	1.204
Ausgleich Entlastungspaket (Bund)	0	-5.695	0	-5.695
Übrige Erträge	6.274	4.811	6.399	5.041
	255.105	218.752	258.418	220.222

In 2025 sind bei der BVG 32.117 Tsd. EUR (Vj. 31.826 Tsd. EUR) und im Konzern 32.428 Tsd. EUR (Vj. 32.616 Tsd. EUR) periodenfremde Erträge generiert worden. Hauptsächlich enthalten sind Rückstellungsaufösungen (BVG 25.992 Tsd. EUR, Vj. 33.254 Tsd. EUR; Konzern 26.822 Tsd. EUR, Vj. 33.882 Tsd. EUR) und gewöhnliche a-periodische

Erträge (BVG 3.818 Tsd. EUR, Vj. 2.280 Tsd. EUR; Konzern 3.738 Tsd. EUR, Vj. 2.406 Tsd. EUR). Aus der Verrechnung der Forderung, aus der Weiterberechnung Aufzinsung mit der Forderung aus Ruhegeldaufwand sind in den übrigen Aufwendungen -1.287 Tsd. EUR (Vj. -1.394 Tsd. EUR) enthalten.

(13) Materialaufwand

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	227.513	221.814	228.385	222.734
Aufwendungen für bezogene Leistungen	416.749	374.056	314.440	285.478
	644.262	595.870	542.824	508.212

Im Geschäftsjahr ist bei der BVG und im Konzern neutraler Aufwand von 1.325 Tsd. EUR (Vj. –9.513 Tsd. EUR) für Drohverlustrückstellungen für Diesel und Strom enthalten.

(14) Personalaufwand

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
a) Entgelte für Personal	725.928	659.072	818.169	735.019
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	212.146	180.535	232.373	196.768
<i>davon für Altersversorgung</i>	<i>44.597</i>	<i>30.328</i>	<i>44.670</i>	<i>30.386</i>
	938.074	839.607	1.050.542	931.787

In den Personalaufwendungen für Altersversorgung der BVG und des Konzerns sind im Berichtsjahr 2025 abgeführte Beiträge an die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) mit insgesamt 30.025 Tsd. EUR (Vj. 28.539 Tsd. EUR) enthalten.

(15) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr 2025 sind bei der BVG 149 Tsd. EUR und im Konzern 261 Tsd. EUR (Vj. jeweils 487 Tsd. EUR) außerplanmäßige Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB angefallen.



(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Fremdleistungen und Personalgestellung	64.582	76.294	56.528	68.910
Mieten, Pachten, Leasing	22.889	21.669	22.716	21.831
Versicherungen einschließlich Schäden im Selbstbehalt	14.165	14.799	14.229	14.864
Patentgebühren und Lizenzen	13.983	12.300	14.179	12.392
Ausbildungs-/Reisekosten	6.923	8.880	9.347	10.237
Abschreibungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	13.631	8.206	13.684	8.352
<i>davon Abschreibungen auf Forderungen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt</i>	7.477	5.377	7.477	5.377
Werbung	3.613	4.251	3.682	4.336
Ertragskorrekturen Investitionszuschüsse	7.457	3.043	7.457	3.043
Verluste aus Anlagenabgängen	1.894	1.931	1.911	1.959
Übrige Aufwendungen	21.603	20.806	23.264	22.352
	170.740	172.179	166.997	168.276

Im Jahr 2025 sind bei der BVG 17.860 Tsd. EUR (Vj. 8.034 Tsd. EUR) und im Konzern 17.930 Tsd. EUR (Vj. 8.092 Tsd. EUR) periodenfremde und neutrale Aufwendungen entstanden. Periodenfremd sind Verluste aus Anlageabgängen (BVG 1.894 Tsd. EUR, Vj. 1.931 Tsd. EUR; Konzern 1.911 Tsd. EUR, Vj. 1.959 Tsd. EUR), Ertragskorrekturen zu Vorjahren (BVG 2.277 Tsd. EUR, Vj. 167 Tsd. EUR; Konzern 2.277 Tsd. EUR, Vj. 50 Tsd. EUR) sowie Korrekturen von

Investitionszuschüssen (BVG und Konzern 7.457 Tsd. EUR, Vj. 3.043 Tsd. EUR).

Die neutralen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf vorgenommene Wertberichtigungen auf Forderungen (BVG 6.155 Tsd. EUR, Vj. 2.829 Tsd. EUR; Konzern 6.208 Tsd. EUR, Vj. 2.975 Tsd. EUR).

(17) Beteiligungsergebnis

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	2.789	3.383	227	117
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	2.789	3.352	0	0
	2.789	3.383	227	117

(18) Finanzergebnis

	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge				
aus laufender Geschäftstätigkeit	2.165	1.877	1.168	585
<i>davon von verbundenen Unternehmen</i>	1.170	1.435	0	0
<i>davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung BT</i>	0	0	113	91
<i>davon Erträge aus dem Deckungsvermögen</i>	0	0	116	100
<i>davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen</i>	0	0	-3	-9
aus Abzinsung von Rückstellungen	2.368	1.914	2.368	1.914
	4.533	3.791	3.536	2.499
Zinsen und ähnliche Aufwendungen				
aus laufender Geschäftstätigkeit	-15.064	-12.112	-14.579	-11.245
<i>davon an verbundene Unternehmen</i>	-485	-874	0	-3.356
aus Aufzinsung von Rückstellungen	-3.185	-3.356	-3.185	0
	-18.249	-15.468	-17.764	-14.601
	-13.716	-11.677	-14.228	-12.102

Die Erträge der BVG gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 1.170 Tsd. EUR umfassen die Zinsen für bereitgestellte Tagesgelder und Darlehen an die BVG-Ausbildungs-Campus (ABC) gGmbH.

Die Aufwendungen der BVG gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von -485 Tsd. EUR umfassen die Zinsen aus den Cash-Pooling-Verträgen mit der BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG und der BVG Projekt GmbH.

Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen sind vor Verrechnung mit Erträgen aus dem Deckungsvermögen dargestellt.

Sonstige **Angaben**

Haftungsverhältnisse

Gewährträgerhaftung

Gewährträger der BVG ist das Land Berlin. Das Land haftet uneingeschränkt für die Verbindlichkeiten der BVG, soweit nicht Befriedigung aus dem Vermögen der BVG zu erlangen ist.

Bürgschaften

Es besteht für eine Tochtergesellschaft eine Patronatserklärung. Im Rahmen der abgegebenen Patronatserklärung hat sich die BVG verpflichtet, die betroffene Gesellschaft derart mit allen finanziellen Mitteln auszustatten, dass sie stets in der Lage ist, sämtliche gegenwärtigen und zukünftigen Verpflichtungen aus dem Vertrag mit dem Generalunternehmer fristgerecht zu erfüllen. Zum Stichtag sind bei der Tochtergesellschaft keine Verbindlichkeiten gegenüber dem Generalunternehmer (Vj. 243 Tsd. EUR) bilanziert. Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen i. H. v. 173 Tsd. EUR (Vj. 33 Tsd. EUR).

Im Rahmen einer Mietbürgschaft für eine Tochtergesellschaft haftet die BVG unverändert zum Vorjahr in Höhe von 48 Tsd. EUR.

Für die Patronatserklärung und die Mietbürgschaft wurden keine Rückstellungen gebildet, weil aufgrund der derzeitigen Planungen bezüglich der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage mit einer Inanspruchnahme oder Belastung der Gesellschaft nicht gerechnet wird.

Sicherungsübereignung

Mit Zuwendungsbescheid vom 13. Januar 2023 wurde der BVG-Ausbildungs-Campus gGmbH im Wege der Projektförderung vorläufig eine anteilige Zuwendung zur Finanzierung der Ausgaben für die Infrastrukturausstattung des Ausbildungszentrums gewährt. Die Zweckbindungsfrist beträgt 15 Jahre und beginnt mit der letzten Mittelauszahlung. Bedingung für die Ausreichung der Fördermittel

(11.605 Tsd. EUR) ist, dass die ABC zur Sicherung etwaiger Rückforderungsansprüche des Landes die geförderten beweglichen Maschinen und Einrichtungs-/Ausstattungsgegenstände dem Land Berlin zur Sicherheit übereignet. Zur Umsetzung dieser Bedingung wird in 2026 ein entsprechender Sicherungsübereignungsvertrag geschlossen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo

Werte in Tsd. EUR

	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	Summe
BVG				
Investitionen und andere Bestellungen	862.513	502.100	161.900	1.526.513
Miet-, Leasing- u. Wartungsverträge	21.101	49.701	233.797	304.599
	883.614	551.801	395.697	1.831.112
<i>davon verbundene Unternehmen</i>	<i>132.590</i>	<i>699</i>	<i>2.865</i>	<i>136.154</i>
Konzern				
Investitionen und andere Bestellungen	732.562	504.450	159.035	1.396.047
Miet-, Leasing- u. Wartungsverträge	12.800	49.755	233.797	296.352
	745.362	554.205	392.832	1.692.399
<i>davon verbundene Unternehmen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

Stromtermingeschäfte

Im Rahmen der festgelegten Strategie zur Absicherung des zukünftig zu zahlenden Strompreises bestehen Stromtermingeschäfte zur Absicherung des Planungsjahres 2028.

Das Nominalvolumen der abgeschlossenen Transaktionen beläuft sich zum 31. Dezember 2025 für die Jahre 2026–2028 auf 56.806 Tsd. EUR (652.105 MWh).

Alle Strombeschaffungen auf Termin sind dem geplanten, auf Basis von Verbrauchshistorien geschätzten, Stromverbrauch angepasst. Die Marktwerte der Einzelbeschaffungen ergeben sich aus der Differenz zwischen dem vereinbarten Terminpreis und dem Marktpreis zum Stichtag 31. Dezember 2025. Zum Bilanzstichtag liegen sowohl positive als auch negative Beschaffungen vor. Die positiven Geschäfte haben einen Wert von +640 Tsd. EUR und die negativen Vereinbarungen einen Wert von –1.862 Tsd. EUR. Es wurde eine Drohverlustrückstellung gebildet.



Beiträge zur Altersversorgung durch die VBL

Für fast alle Beschäftigten der BVG besteht eine Mitgliedschaft bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL). Die VBL ist eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts, deren Zweckbestimmung es ist, Beschäftigte der beteiligten Arbeitgeber im Wege privatrechtlicher Versicherung eine zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung zu gewähren. Die VBL wird durch Umlagen im Rahmen eines Abschnittsdeckungsverfahrens sowie zusätzlich ab Januar 2004 für die VBL Ost durch das Kapitaldeckungsverfahren finanziert. Da eine mögliche Unterdeckung der VBL nicht verlässlich quantifiziert werden kann, werden qualitative Erläuterungen zur Erfüllung der Angabeverpflichtung nach Artikel 28 Absatz 2 EGHGB gegeben.

Der Umlagesatz für die VBL betrug im Geschäftsjahr 2025 für den Tarifbereich West 7,30 %, davon leistete die BVG 5,49 %. Die genaue Abrechnung erfolgt im Jahr 2025.

Im Tarifbereich Ost betrug der Umlagesatz 1,06 % des Zusatzversorgungspflichtigen Entgelts. Im Rahmen des Kapitaldeckungsverfahrens für die VBL Ost sind im Geschäftsjahr 2025 6,25 % zu zahlen, davon trägt die BVG 2,0 %.

Die verbleibenden Umlagesätze des Zusatzversorgungspflichtigen Entgelts, die nicht von der BVG geleistet werden, tragen die Beschäftigten selbst.

Die Summe der umlagepflichtigen Entgelte betrug im Geschäftsjahr 584.073 Tsd. EUR (West 373.194 Tsd. EUR, Ost 210.879 Tsd. EUR) für aktuell 14.773 (inklusive 370 Azubis) anspruchsberechtigte Beschäftigte. Die Anzahl anspruchsberechtigter ehemaliger Beschäftigter bzw. derzeitiger Rentenbezieher ist nicht verifizierbar. Deshalb wird auf eine betragsmäßige Angabe verzichtet.

Beschäftigte¹

(Jahresdurchschnitt/ quartalsbezogen)	BVG		Konzern	
	2025	2024	2025	2024
Fahrer*innen	5.908	5.863	7.578	7.453
Technik/Werkstätten	3.723	3.649	3.757	3.677
Verwaltung	1.861	1.864	1.915	1.916
Sonstiger Verkehr	1.350	1.318	1.399	1.365
Sonstige Funktionen	1.105	1.061	1.280	1.178
Angebot/Vertrieb	327	341	338	352
Beschäftigte gesamt	14.274	14.096	16.267	15.941

¹ Die Angaben beinhalten keine Vorstände der AöR sowie Geschäftsführer*innen von Tochterunternehmen.

Bewertungseinheiten

Zinsswaps

Der Absicherung zukünftiger Zinsbelastungen aus einem variabel verzinsten Darlehen (Grundgeschäft) dient ein Zinsswap (sog. Payerswap) mit einer Laufzeit bis zum 15.08.2029. Der Nominalbetrag des Zinsswaps beträgt 10.226 Tsd. EUR und ist vollständig mit den Darlehen in eine Bewertungseinheit einbezogen. Der Zinsswap wird nicht an einem aktiven Markt gehandelt. Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts des Zinsswaps wurde deshalb ein allgemein anerkanntes Bewertungsverfahren (Barwertmodell) angewendet. Dabei wurde in größtmöglichem Umfang auf Input-Daten zurückgegriffen, welche auf aktiven Märkten beobachtbar sind (Zinssätze und Forward-Zinssätze). Zum Stichtag ergibt sich ein Marktwert in Höhe von –418 Tsd. EUR. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical Terms Match Method überprüft. Aufgrund des aktuellen Zinsniveaus ist die Sicherungsbeziehung prospektiv effektiv, da sich die gegenläufigen Wert- und Zahlungsstromentwicklungen innerhalb der Sicherungsbeziehung vollständig kompensieren. Der Bilanzwert zum 31. Dezember 2025 beträgt aufgrund der gebildeten Bewertungseinheit 0,0 EUR.

Besteuerung nach dem Mindeststeuergesetz

Am 28. Dezember 2023 ist das Gesetz zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen (sog. Mindeststeuergesetz) in Kraft getreten. Derzeit ist noch nicht abschließend geklärt, ob die BVG als sog. ausgeschlossene Einheit im Sinne von § 5 Mindeststeuergesetz angesehen werden kann, die vom Anwendungsbereich des Mindeststeuergesetzes ausgenommen ist. Sollte die BVG nicht als ausgeschlossene Einheit gelten, ist das Mindeststeuergesetz grundsätzlich auch auf die BVG anzuwenden, da die BVG in mindestens zwei von vier dem Geschäftsjahr unmittelbar vorhergehenden Geschäftsjahren jährliche Umsatzerlöse von über 750 Mio. EUR erwirtschaftet hat. Die Mindeststeuer gemäß § 101 Mindeststeuergesetz wird erstmalig für das Jahr 2024 erhoben. Als Übergangsregelung sieht § 83 Mindeststeuergesetz vor, dass bei einer untergeordneten internationalen Betätigung die Unternehmensgruppe von der Mindeststeuer für fünf Jahre befreit ist. Da die BVG nur im Inland tätig ist, würde diese Ausnahmeregelung auch auf die BVG Anwendung finden. Für das Berichtsjahr 2025 und die folgenden drei Jahre würde der Steueraufwand aus der Mindeststeuer bei Anwendung des Gesetzes damit 0,00 EUR betragen.

Gesamtbezüge des Vorstands, Aufsichtsrats und Beirats der BVG

Werte in den Tabellen in Tsd. EUR

Mitglieder und Bezüge des Vorstands

Henrik Falk Vorsitzender des Vorstands (bis 31. Dezember 2025)/
Vorstandsvorsitz und Systemsteuerung (ab 1. Januar 2026)

Jenny Zeller-Grothe Vorständin Personal und Soziales (bis 31. Dezember 2025)/
Vorständin Betrieb und Personal (ab 1. Januar 2026)

Marc Hermann Vorstand Technik und Infrastruktur (ab 1. Februar 2026)

	Henrik Falk	Jenny Zeller-Grothe
Gehälter	512,5	349,5
Ergebnisabhängige Vergütung ¹	80,0	73,7
Nebenleistungen	1,1	1,1
	593,6	424,3

¹ Tantieme für das Geschäftsjahr 2024.

Die Gesamtbezüge der aktiven Vorstandsmitglieder betragen 1.017,8 Tsd. EUR. Der Betrag der Rückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder bzw. Geschäftsleiter und deren Hinterbliebene beträgt insgesamt 16.373 Tsd. EUR (Vj. 15.771 Tsd. EUR), die komplett passiviert sind. Rückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder waren nicht erforderlich.

Mitglieder und Bezüge des Aufsichtsrats

		Fixum
Senatorin Franziska Giffey		
Senatorin für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Berlin	Vorsitzende des Aufsichtsrats und des Personalausschusses	16,9
Lothar Stephan*		
Ehemaliger BVG-Mitarbeiter im Ruhestand	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats und des Personalausschusses	10,1
Jeremy Arndt*		
Landesbezirksfachbereichsleiter ver.di Berlin-Brandenburg	Mitglied im Prüfungsausschuss	10,7 ¹⁾
Ines Birnstiel*		
Sachgebietsleiterin Ausbildungszentrum Straßenbahn Fahrdienst (bis 31.12.2025)/ Kommissarische Teamleiterin im Fahrdienst Straßenbahn (ab 01.01.2026)	Stellvertretende Vorsitzende des Prüfungsausschusses	10,7
Sylvia Fehlau*		
Ehemalige BVG-Mitarbeiterin im Ruhestand		8,1
Sven Globig		
Vorsitzender des Personalrates U-Bahn Fahrzeuge	Mitglied im Prüfungsausschuss und im Personalausschuss	10,7
Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht		
Wissenschaftlicher Berater für Verkehrstechnik		8,1
Arne Herz (ab 09.09.2025)		
Staatssekretär bei der Senatsverwaltung für Mobi- lilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Berlin	Mitglied im Prüfungsausschuss und im Personalausschuss	3,3
Janine Köhler*		
Vorsitzende des Gesamtpersonalrat	Mitglied im Personalausschuss	8,1
Prof. Dr. Barbara Lenz		
Freiberufliche Verkehrsforscherin	Mitglied im Prüfungsausschuss	10,7 ¹⁾

*Arbeitnehmersvertreter*innen der BVG AG.

1) Für drei Aufsichtsratsmitglieder fiel Aufwand für das Deutschlandticket im Gesamtwert von 2.088,00 EUR an.

noch Mitglieder und Bezüge des Aufsichtsrats

		Fixum
Ines Schmidt*		
Referentin Personal-Strategieentwicklung (bis 31.12.2025)/Ehemalige BVG-Mitarbeiterin im Ruhestand (ab 01.01.2026)		8,1
Wolfgang Schyrocki		
Staatssekretär bei der Senatsverwaltung für Finanzen, Berlin	Mitglied im Personalausschuss	8,1
Horst Sommerfeld*		
Vorsitzender des Personalrates BO Technik		8,1
Dr. Rainer Sontowski		
Freiberuflicher Politik- und Unternehmensberater		8,1 ¹⁾
Dipl.-Ing. Volker Sparmann		
Vorsitzender des Vorstandes HOLM e. V.	Vorsitzender des Prüfungsausschusses	14,5
Sarah Stark		
Hauptgeschäftsführerin Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)		8,1
Johannes Wieczorek (bis 31.05.2025)		
Ehemaliger Staatssekretär bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Berlin	Mitglied im Prüfungsausschuss	4,5
		156,5

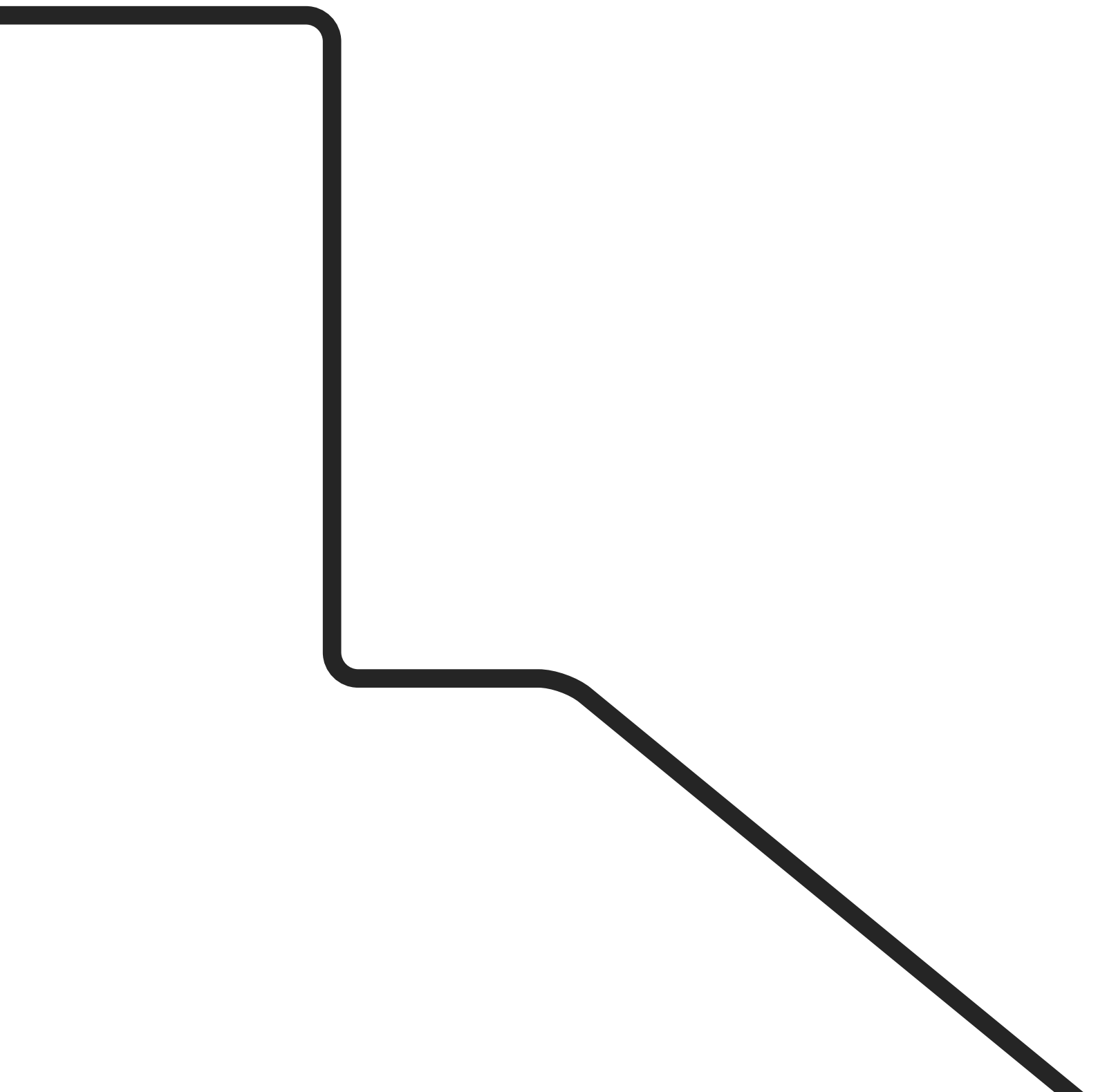
Zusätzlich zum Fixum wurden den Mitgliedern des Aufsichtsrates Reisekosten von 10.825,42 EUR erstattet.

*Arbeitnehmersvertreter*innen der BVG AöR.

1) Für drei Aufsichtsratsmitglieder fiel Aufwand für das Deutschlandticket im Gesamtwert von 2.088,00 EUR an.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 berechnete Gesamthonorar gemäß § 285 Nr. 17 HGB für den Konzern belief sich auf 774 Tsd. EUR. Davon entfielen 158 Tsd. EUR auf Abschlussprüfungsleistungen, 6 Tsd. EUR auf andere Bestätigungsleistungen und 610 Tsd. EUR auf sonstige Leistungen.



Nachtragsbericht



Vorgänge, die für die Beurteilung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BVG sowie des Konzerns von besonderer Bedeutung waren, sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Berlin, den 3. März 2026

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts

Der Vorstand

Henrik Falk
Vorsitzender des Vorstandes

Marc Hermann
Vorstand Technik & Infrastruktur

Jenny Zeller-Grothe
Vorständin Betrieb & Personal

Anlagespiegel der BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG) – Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin – für das Geschäftsjahr 2025

Tsd. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen						Buchwert	
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
Entgeltlich erworbene Nutzungsrechte	167.345	707	61	5.558	173.550	148.583	7.941	0	43	0	156.481	17.069	18.762
	167.345	707	61	5.558	173.550	148.583	7.941	0	43	0	156.481	17.069	18.762
II. Sachanlagen													
1. a) Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
1) Grundstücke	156.969	250	0	21	157.240	0	0	0	0	0	0	157.240	156.969
2) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	506.593	181	299	9.715	516.190	384.076	8.255	0	278	-251	391.802	124.388	122.517
	663.562	431	299	9.736	673.430	384.076	8.255	0	278	-251	391.802	281.629	279.486
1. b) Grundstücke mit Bahnkörpern und Bauten des Schienenweges													
1) Grundstücke	25.420	1	22	0	25.399	0	0	0	0	0	0	25.399	25.420
2) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	3.810.922	14.933	8.616	44.151	3.861.391	1.501.122	72.718	0	8.055	0	1.565.785	2.295.606	2.309.800
	3.836.343	14.934	8.638	44.151	3.886.790	1.501.122	72.718	0	8.055	0	1.565.785	2.321.005	2.335.220
2. Gleichrichterwerke	146.992	2	120	6	146.880	109.454	3.303	0	120	0	112.637	34.243	37.538
3. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2.126.351	18.789	37.663	75.440	2.182.916	1.512.750	59.480	0	35.433	11	1.536.809	646.107	613.601
4. Fahrzeuge für Personenverkehr	2.894.312	29.612	40.428	30.491	2.913.987	1.455.874	115.744	0	39.019	2	1.532.601	1.381.387	1.438.438

Anlagespiegel der BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG) – Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin – für das Geschäftsjahr 2025

Tsd. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen						Buchwert	
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
5. Maschinen und maschinelle Anlagen die nicht zu Nr. 2–4 gehören	97.844	2.263	1.594	1.768	100.281	80.554	3.726	0	1.461	0	82.819	17.461	17.290
6. Betriebs- und Geschäftsausstattung	367.724	9.496	3.892	10.852	384.181	298.274	20.386	0	3.709	237	315.188	68.993	69.451
7. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.215.231	452.983	13.725	–178.002	1.476.486	16.732	0	0	0	0	16.732	1.459.754	1.198.499
	11.348.360	528.511	106.359	–5.558	11.764.952	5.358.836	283.613	0	88.075	0	5.554.374	6.210.578	5.989.524
III. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.260	2.484	0	0	12.744	0	0	0	0	0	0	12.744	10.260
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	29.967	0	1.033	0	28.934	0	0	0	0	0	0	28.934	29.967
3. Beteiligungen	2.310	0	0	0	2.310	0	0	0	0	0	0	2.310	2.310
	42.537	2.484	1.033	0	43.988	0	0	0	0	0	0	43.988	42.537
Gesamt	11.558.241	531.702	107.453	0	11.982.490	5.507.419	291.554	0	88.118	0	5.710.855	6.271.635	6.050.823

In der Spalte Zugänge für Anschaffungs- und Herstellungskosten der Periode sind ertragswirksame Nachaktivierungen von in früheren Jahren angefallenen Aufwendungen in Höhe von 1.021 Tsd EUR enthalten. (Diese entfallen auf den Posten A. II. 7).
In der Spalte Zugänge für Abschreibungen sind in folgenden Positionen außerplanmäßige Abschreibungen enthalten: A. II. 3. 80 Tsd. EUR und A. II. 4. 69 Tsd. EUR

Konzern-Anlagespiegel der BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG) – Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin – für das Geschäftsjahr 2025

Tsd. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen						Buchwert	
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Entgeltlich erworbene Nutzungsrechte	169.748	768	548	5.747	175.715	150.758	8.129	0	530	0	158.356	17.360	18.991
2. Geleistete Anzahlungen	298	14	0	-188	124	0	0	0	0	0	0	124	298
	170.047	782	548	5.559	175.840	150.758	8.129	0	530	0	158.356	17.484	19.289
II. Sachanlagen													
1. a) Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
1) Grundstücke	156.969	250	0	21	157.240	0	0	0	0	0	0	157.240	156.969
2) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	527.562	811	388	77.311	605.296	394.311	10.833	0	289	-250	404.605	200.691	133.251
	684.531	1.061	388	77.332	762.536	394.311	10.833	0	289	-250	404.605	357.931	290.220
1. b) Grundstücke mit Bahnkörpern und Bauten des Schienenweges													
1) Grundstücke	25.420	1	22	0	25.399	0	0	0	0	0	0	25.399	25.420
2) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	3.810.923	14.933	8.615	44.151	3.861.391	1.501.123	72.718	0	8.055	0	1.565.785	2.295.606	2.309.800
	3.836.343	14.934	8.638	44.151	3.886.790	1.501.123	72.718	0	8.055	0	1.565.785	2.321.005	2.335.220
2. Gleichrichterwerke	146.992	2	120	6	146.880	109.454	3.303	0	120	0	112.637	34.243	37.538

Konzern-Anlagespiegel der BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG) – Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin – für das Geschäftsjahr 2025

Tsd. EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen						Buchwert		
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024	
3. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2.126.351	18.789	37.663	75.440	2.182.916	1.512.750	59.480	0	35.433	11	1.536.809	646.107	613.601	
4. Fahrzeuge für Personenverkehr	2.894.312	29.612	40.172	30.491	2.914.243	1.455.873	115.744	0	38.763	2	1.532.855	1.381.387	1.438.438	
5. Maschinen und maschinelle Anlagen die nicht zu Nr. 2–4 gehören	105.999	2.263	1.596	1.967	108.633	83.889	4.250	0	1.463	0	86.676	21.957	22.111	
6. Betriebs- und Geschäftsausstattung	385.924	9.951	4.128	11.591	403.338	306.123	22.021	0	3.934	237	324.447	78.890	79.800	
7. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.285.671	453.425	15.381	–246.535	1.477.180	16.721	0	0	0	0	16.721	1.460.459	1.268.950	
	11.466.123	530.037	108.087	–5.559	11.882.516	5.380.244	288.349	0	88.057	0	5.580.537	6.301.979	6.085.878	
III. Finanzanlagen														
1. Beteiligungen	2.375	0	0	0	2.375	0	0	0	0	0	0	2.375	2.375	
	2.375	0	0	0	2.375	0	0	0	0	0	0	2.375	2.375	
Gesamt	11.638.545	530.819	108.634	0	12.060.730	5.531.002	296.477	0	88.587	0	5.738.893	6.321.838	6.107.543	

In der Spalte Zugänge für Anschaffungs- und Herstellungskosten der Periode sind ertragswirksame Nachaktivierungen von in früheren Jahren angefallenen Aufwendungen in Höhe von 1.021 Tsd. EUR enthalten. (Diese entfallen auf den Posten A. II. 7).

In der Spalte Zugänge für Abschreibungen sind in folgenden Positionen außerplanmäßige Abschreibungen enthalten:

A. II. 1. a) 2) 112 Tsd. EUR, A. II. 3. 80 Tsd. EUR und A. II. 4. 69 Tsd. EUR

Bestätigungsvermerk

Jahresabschluss BVG AöR

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, der mit dem Konzernanhang des Konzernabschlusses zusammengefasst ist, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von

dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Anlage 1 „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ des Lageberichts und
- die Anlage 2 „Gemeinsame Erklärung des Aufsichtsrats und des Vorstandes der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts zu den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex der BVG AöR“, für die zusätzlich auch der Aufsichtsrat verantwortlich ist.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Infor-

mationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen

aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern

dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und

Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 3. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dierk Schultz
Wirtschaftsprüfer

ppa. Jan Witing
Wirtschaftsprüfer

Bestätigungsvermerk Konzernabschluss

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, der mit dem Anhang des Jahresabschlusses zusammengefasst ist, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir

sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die Anlage 1 „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ des Konzernlageberichts und
- die Anlage 2 „Gemeinsame Erklärung des Aufsichtsrats und des Vorstandes der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts zu den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex der BVG AöR“ des Konzernlageberichts, für die zusätzlich auch der Aufsichtsrat verantwortlich ist.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von

dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erach-

tet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 3. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dierk Schultz ppa. Jan Witing
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates 2025

Im Berichtsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat der BVG AöR seine Aufgaben und Pflichten – gemäß den Vorgaben des Berliner Betriebe-Gesetzes sowie der Satzung der BVG AöR und des Corporate Governance Kodex der BVG AöR – umfassend und sorgfältig wahrgenommen. Er hat den Vorstand regelmäßig bei der Führung des Unternehmens beraten und seine Geschäftsführung kontinuierlich überwacht. Der Aufsichtsrat war in wesentliche Entscheidungsprozesse des Unternehmens einbezogen. Zustimmungspflichtige Maßnahmen wurden gemäß der Satzung der BVG AöR vorgelegt.

Die Vorsitzende des Aufsichtsrates sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses standen über die Sitzungen der Gremien hinaus mit dem Vorstand in regelmäßigem Kontakt und haben sich über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage und die wesentlichen Geschäftsvorfälle informiert.

Der Aufsichtsrat hat sich mit den Berichten und Beschlussvorschlägen zu den Geschäftsvorgängen auseinandergesetzt und dadurch seine Überwachungs-, Beratungs- und Kontrollfunktion wahrgenommen.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat durch schriftliche und mündliche Berichte regelmäßig über Fragen zur Unternehmensplanung, zur aktuellen betrieblichen Lage sowie zur Finanz- und Ertragslage des Unternehmens sowie zu wirtschaftlichen Risiken, zu Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen, zur Personalbestandsentwicklung und zu anderen bedeutsamen Geschäften und Vorhaben unterrichtet.

Schwerpunkte der Sitzungen

Der Aufsichtsrat tagte im Geschäftsjahr 2025 an vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Aufsichtsrats-sitzungen. Darüber hinaus wurde ein Umlaufverfahren durchgeführt. Gemäß § 3 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates wurden die Sitzungen des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse teilweise als hybride Sitzungen durchgeführt. Die Teilnahme (digital oder in Präsenz) der einzelnen Mitglieder ist in den Niederschriften dokumentiert.

In der außerordentlichen Aufsichtsrats-sitzung am 19. Februar 2025 wurde einer neuen Geschäftsverteilung der Vorstände und demzufolge der Anpassung der Geschäftsordnung des Vorstandes zugestimmt. Die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Organisationseinheiten wurde im Laufe des Jahres 2025 entwickelt und zum 1. Januar 2026 umgesetzt. Der Aufsichtsrat wurde über den Stand der Neuorganisation regelmäßig informiert.

Die außerordentliche Sitzung am 10. September 2025 beinhaltete die Besetzung der Vorstandsposition für das Ressort „Technik & Infrastruktur“.

Darüber hinaus standen folgende Themen im Geschäftsjahr 2025 im Fokus:

- Abschluss der Verhandlungen zur Revision Teil 1a des Verkehrsvertrages
- Aktuelle Lage des Unternehmens inkl. Maßnahmen zur Systemstabilität
- Jahres- und Konzernabschluss der BVG AöR und des Konzerns sowie Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024
- Wirtschaftsplan 2025ff., insbesondere Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung, Auswirkungen des Haushaltsnachtragsgesetzes 2024/2025 und Muster-Richtlinie zum Deutschlandticket vom 7. Oktober 2024
- Wirtschaftsplan 2026 und mittelfristige Wirtschafts- und Finanzplanung für die Jahre 2027 bis 2030
- Einführung von kontinuierlichen Jahresbudgets für den beschleunigten Substanzerhalt der Verkehrsinfrastruktur inkl. Berichtsform
- Abruf und Strategie von weiteren 270 Elektro-Gelenkonnibussen aus dem bestehenden Rahmenvertrag mit dem Hersteller Solaris
- Neubau der E-Busbetriebshöfe Säntisstraße und Treptow
- Verlängerung U3, Krumme Lanke bis Mexikoplatz (Lückenschluss)
- Planung der Verlängerung U8 bis Märkisches Viertel
- Einflottung der U-Bahnfahrzeuge Kleinprofil Baureihe JK
- Vorbereitung der Einflottung der U-Bahnfahrzeuge Großprofil Baureihe J
- Fortschreibung des Werkstättenkonzeptes U-Bahn, insbesondere Werkstattinfrastruktur, Abstellkapazitäten inkl. Freigabe des Teilprojektes Machandelweg Halle C sowie die Automatisierte technische Reinigung
- Neubau Straßenbahnbetriebshof Adlershof
- Zulassungsverfahren und Start des Fahrgastbetriebs der Urbanliner
- Neubaustrecken Straßenbahn: Übertragung der Planung und Durchführung auf die BVG Projekt GmbH
- Unternehmensstrategie der BVG, mit Fokus „Stabilität vor Wachstum“
- Information zur Mobilitätsplattform (Max-App)
- Ausschreibung des Jahres- und Konzernabschlussprüfers für den Zeitraum 2026 bis 2030
- Sachstand zur Berlin Transport GmbH

Arbeit der Ausschüsse

Unterstützt wurde der Aufsichtsrat in seiner Arbeit durch den aus seiner Mitte bestellten Prüfungsausschuss und den Personalausschuss. Beide Ausschüsse haben im Geschäftsjahr 2025 regelmäßig getagt.

Der Prüfungsausschuss kam zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen.

Der Personalausschuss tagte in vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen.

Corporate Governance Kodex

In der Aufsichtsratssitzung am 8. Dezember 2025 haben sich der Vorstand und der Aufsichtsrat mit den Inhalten des Corporate Governance Kodex der BVG AöR (CGK BVG AöR) befasst. Die Entsprechenserklärung 2025 wurde in der Aufsichtsratssitzung 04/2025 am 8. Dezember 2025 verabschiedet. Die gemeinsame Erklärung, dass dem CGK BVG AöR entsprochen wurde, wird unter <https://www.bvg.de/de/unternehmen/medienportal/mediathek/publikationen> abrufbar sein.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss der BVG AöR, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025 wurden mit dem Aufsichtsrat besprochen und zur Kenntnis genommen. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat den Jahresabschluss der BVG AöR sowie den Konzernabschluss geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat die Jahresabschlüsse der BVG AöR und des BVG-Konzerns festgestellt.

Der Aufsichtsrat folgte dem Vorschlag des Vorstandes und schlug der Gewährträgerversammlung vor, das Jahresergebnis auf das neue Geschäftsjahr vorzutragen.

Der Aufsichtsrat erteilte dem Vorstand die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Bei der Besetzung des Vorstandes gab es im Geschäftsjahr 2025 folgende Veränderungen:

Der Aufsichtsrat hat auf Empfehlung des Personalausschusses in einem schriftlichen Umlaufverfahren der Wiederbestellung von Jenny Zeller-Grothe als Mitglied des Vorstandes inkl. Abschluss eines neuen Dienstvertrages zugestimmt.

Die Gewährträgersammlung hat Jenny Zeller-Grothe am 16. Juni 2025 (Beschluss 02/2025) für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 erneut zum Mitglied des Vorstandes für das Ressort „Betrieb & Personal“ bestellt.

Der Aufsichtsrat hat auf Empfehlung des Personalausschusses in seiner außerordentlichen Sitzung am 10. September 2025 der Besetzung der Vorstandsposition für das Ressort „Technik & Infrastruktur“ zugestimmt. Die Gewährträgersammlung ist dem Vorschlag des Aufsichtsrates am 18. September 2025 gefolgt und hat Marc Hermann zum Mitglied des Vorstandes für das Ressort „Technik & Infrastruktur“ für den Zeitraum vom 1. April 2026 bis 31. März 2029 bestellt. Am 8. Dezember 2025 beschloss der Aufsichtsrat erneut auf Empfehlung des Personalausschusses eine Anpassung des Beststellungszeitraums. Die Gewährträgersammlung bestätigte diesen Beschluss am 15. Dezember 2025 (Beschluss 15/2025) und bestellte Marc Hermann mit Wirkung vom 1. Februar 2026 bis zum 31. Januar 2029 zum Mitglied des Vorstandes für das Ressort „Technik & Infrastruktur“.

Bei der Besetzung des Aufsichtsrates gab es im Geschäftsjahr 2025 folgende Veränderungen:

Staatssekretär a. D. Johannes Wieczorek hat mit Schreiben vom 21. Mai 2025 sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied für den fachlich zuständigen Bereich der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mit Wirkung zum 31. Mai 2025 niedergelegt.

Auf Vorschlag des Senats von Berlin wurde durch die Gewährträgersammlung per Umlaufverfahren (Beschluss 09/2025) am 9. September 2025 Arne Herz, Staatssekretär bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt als Nachfolger von Johannes Wieczorek bestellt. In der Aufsichtsratssitzung am 15. Oktober 2025 wurde Staatssekretär Arne Herz mit sofortiger Wirkung bis zum Ende der Regelamtslaufzeit des Aufsichtsrates zum Mitglied des Prüfungsausschusses gewählt. Mit Schreiben vom 22. Oktober 2025 hat Sylvia Fehlau ihr Mandat als Aufsichtsratsmitglied mit Wirkung zum 31. Dezember 2025 niedergelegt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 8. Dezember 2025 zwei zusätzliche Mitglieder für den Personalausschuss gewählt: Staatssekretär Arne Herz und Sven Globig.

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiter*innen sowie den Vorstandsmitgliedern und den Arbeitnehmervertretungen für die von ihnen geleistete Arbeit und ihren Einsatz im Geschäftsjahr 2025.

Berlin, 29. April 2026

Franziska Giffey

Vorsitzende des Aufsichtsrats

**Der Jahresabschluss zum 31.12.2025
wurde am 29. April 2026 festgestellt.**

Impressum

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts
Unternehmenskommunikation
Holzmarktstraße 15–17
10179 Berlin

BVG.de
info@bvg.de

Konzept und Design: TAPAS & TWAIN GmbH
Layout und barrierefreie Umsetzung: TAPAS & TWAIN GmbH

Bildnachweis: BVG/Alena Schmick (S.8)

Redaktionsschluss: April 2026



WEIL WIR DICH LIEBEN.