



# Geschäfts- bericht 2024

Stuttgarter Straßenbahnen  
Aktiengesellschaft

**SSB**

Für Dich!

# Inhalt



Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
Bericht des Vorstands	Seite 4
<b>Jahresabschluss</b>	
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024	Seite 10
Bilanz zum 31. Dezember 2024	Seite 26
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 29
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 30
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 38
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 40



# Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2024 seine Aufgaben auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, der Satzung und der Geschäftsordnung sowie gemäß den Anforderungen des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart wahrgenommen.

Im Geschäftsjahr 2024 fanden fünf ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt.

Im Rahmen der ordentlichen Sitzungen wurden mehrere zustimmungspflichtige Entscheidungsvorlagen behandelt sowie strategische und teilweise operative Themen diskutiert. Zudem wurde über eine Vielzahl an Themen informiert. Die Sitzungen wurden mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Eine Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder auf Beschlüsse und Tagesordnungspunkte war durch rechtzeitig zugestellte Unterlagen gewährleistet. Im Rahmen der laufenden Einführungsphase eines elektronischen Boardmanagementsystems wurden die Sitzungsunterlagen sowohl schriftlich als auch elektronisch zur Verfügung gestellt. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Sämtliche Aufsichtsratsitzungen wurden in Präsenz durchgeführt.

Der Aufsichtsrat behandelte im Jahr 2024 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsvorlagen unter anderem folgende Schwerpunktthemen: Stadtbahnprojekte, Stadtbahnfahrzeuge, Umstellung auf emissionsfreie Antriebe beim Bus einschließlich Maßnahmen zu deren Umsetzung, Wiederaufbau Omnibusbetriebshof Gaisburg, SSB-Hauptverwaltung, Bebauung Ostendareal, Tarifangelegenheiten, juristische Fragestellungen, Beteiligungen, Organisation, kaufmännische Querschnittsthemen und Personalangelegenheiten. Der Aufsichtsrat hat dem Vergleichsvorschlag des Oberlandesgerichts Stuttgart im Rechtsstreit der SSB AG gegen den Ex-Vorstand Reinhold Bauer zugestimmt, mit dessen Annahme das Verfahren beendet wurde.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 10.06.2024 die Bestellung von Herrn Mathias Hüske zum Kaufmännischen Vorstand für den Zeitraum vom 01. Dezember 2024 bis zum 30. November 2029 beschlossen.

Teilweise wurden Themen im Personal- und Prüfungsausschuss vertieft analysiert und vorbereitet. Über die Ergebnisse haben die Vorsitzenden der Ausschüsse im Gesamtgremium berichtet.

Im Geschäftsjahr 2024 fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Dabei wurden insbesondere der Jahresabschluss, der Wirtschaftsplan, das Risikomanagement, die Einhaltung der Vorgaben des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart sowie weitere Themen behandelt.

In sechs Sitzungen des Personalausschusses wurden diverse Personalangelegenheiten behandelt. Ein besonderer Schwerpunkt war dabei die Vorbereitung der Wahl des neuen Kaufmännischen Vorstands.

Die Hauptversammlung 2024 hat am 23. Juli 2024 stattgefunden. Dort wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023, der Lagebericht, der Bericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023 vorgelegt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands wurden einstimmig entlastet. Zudem wurde einstimmig einer Änderung von § 11 der Satzung sowie der Annahme des Vergleichsvorschlags des Oberlandesgerichts Stuttgart im Rechtsstreit der SSB AG gegen den Ex-Vorstand Reinhold Bauer zugestimmt.

In einer außerordentlichen Hauptversammlung am 23. September 2024 wurden die neuen Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseignerseite einstimmig gewählt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 wurde nach der Hauptversammlung am 23. Juli 2024 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 23. Juli 2024 wurde die Bansch GmbH, Stuttgart, mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2024 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2024 wurde rechtzeitig aufgestellt und ging nach den Vorschriften des § 170 AktG unmittelbar danach dem Aufsichtsrat, vorbehaltlich der späteren Feststellung, zu.

Die Wirtschaftsprüfer haben den Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2024 eingehend geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk testiert.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats zur Verfügung gestellt und im Prüfungsausschuss sowie in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. Juni 2025 in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers erörtert. Wesentliche Einwendungen ergaben sich dabei nicht. Der Aufsichtsrat hat sich den Empfehlungen des Prüfungsausschusses angeschlossen und den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2024 gebilligt. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2024 festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Führungskräften sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für deren Einsatz für einen kundenfreundlichen und verlässlichen ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart und in der Region.

Stuttgart, im Juni 2025

Dr. Frank Nopper  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart

# Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2024 mit einem Ergebnis in Höhe von -40,1 Mio. EUR abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft über den Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung ausgeglichen. Im Jahresergebnis ist der Ertragszuschuss der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) zur Ergebnisverbesserung in Höhe von 25 Mio. EUR bereits enthalten.

Das Jahr 2024 war bei der SSB geprägt von Herausforderungen und wichtigen Wendepunkten. Bei der Fußball-Europameisterschaft im Sommer 2024 konnten die Mitarbeitenden der SSB mit ihrem großen Engagement dem Ansturm auf das Stadion und die Fan Zones gerecht werden. Insbesondere an den fünf Spieltagen in der Stuttgarter Arena wurde der ÖPNV ausgiebig genutzt. Das Betriebskonzept der SSB mit hochfrequentem Einsatz der Veranstaltungslinie U11 erwies sich dabei als erfolgreich, auch an den beiden in Stuttgart stattgefundenen Deutschlandspielen.

Um dem Bedarf in Stuttgart weiterhin gerecht zu werden, wurden 40 neue Stadtbahnwagen der Serie S-DT8.16 bestellt. Im Jahr 2024 wurde das Design der Fahrzeuge finalisiert, derzeit laufen die Engineeringphasen. Auch im Bereich des Busverkehrs stehen große Veränderungen an: Der Busverkehr der SSB soll in der Innenstadt bis zum Jahr 2027 emissionsfrei werden. Dazu wurden bereits Ausschreibungen für emissionsfreie Gelenkbusse auf den Weg gebracht und die Werkstätten mit Hocharbeitsständen ertüchtigt.

Der Neubau des im Jahr 2021 abgebrannten Betriebshofs in Gaisburg ist bereits in vollem Gange. Dazu musste im April 2024 ein vierter Interimsbetriebshof in Betrieb genommen werden, auf dem täglich etwa 80 Busse untergebracht sind.

Dank ursprünglichem Beschluss der staatlichen Finanzierung des Deutschlandtickets bis Ende 2024 konnte das wichtigste deutsche ÖPNV-Angebot in diesem Jahr erfolgreich weitergeführt werden. Bund und Länder finanzieren jeweils hälftig den Ausgleich des reduzierten Ticketpreises von 49 EUR/Monat bis zu einem Betrag von 3 Milliarden EUR. Für das Jahr 2025 wurde ein Preisanstieg auf 59 EUR/Monat ab dem 1. Januar 2025 beschlossen. Im September 2024 hat die Landeshauptstadt Stuttgart für die SSB einen Ausgleichsbetrag in Höhe von rund 90,0 Mio. EUR für das Deutschlandticket angegeben. Bis Jahresende 2024 hat die SSB Finanzmittel in Höhe von 82,5 Mio. EUR erhalten. Die Schlussabrechnung für das Deutschlandticket 2024 wird erst im Frühjahr 2026 erfolgen.

Im Jahr 2024 hat die SSB rund 98,6 Mio. EUR Fördermittel erhalten. Die größten Positionen dabei waren rund 47,6 Mio. EUR für GVFG-Bundevorhaben und Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21, rund 28,3 Mio. EUR für Stadtbahnfahrzeuge und rund 9,4 Mio. EUR für LGVFG-Vorhaben.

Im August 2024 erhielt die SSB einen GVFG-Zuschussbescheid zu Grunderneuerungsmaßnahmen im Stadtbahnnetz mit einem Fördervolumen von rund 44,5 Mio. EUR. Im Dezember 2024 konnte das GVFG-Bundevorhaben U6-Verlängerung Flughafen/Messe endgültig abgeschlossen werden.

Die bei der SSB laufenden Digitalisierungsvorhaben im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes aus 2019 wurden in 2024 weiter umgesetzt und konnten überwiegend planmäßig abgeschlossen werden. Bei zwei Vorhaben wurden Verlängerungen der Bewilligungszeiträume bis Mitte 2025 beantragt.

Für weitere Vorhaben wie die Verlängerung der Bahnsteige entlang der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb und der Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofs werden derzeit SSB-Zuschussanträge geprüft. Im Mai 2024 erhielt die SSB einen endgültigen Förderbescheid über rund 84,2 Mio. EUR für die Beschaffung der neuen Stadtbahnserie S-DT 8.16.

Für das Vorhaben Ausbau Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Busse in den Betriebshöfen Gaisburg und Möhringen hat die SSB im August Förderbescheide des Landes über rund 24,3 Mio. EUR erhalten. Für alle im Landesbusprogramm 2024 gestellten Förderanträge für 26 Batteriebusse hat die SSB im März 2024 Förderbescheide über rund 7,7 Mio. EUR erhalten.

In 2025 wachsen die GVFG-Bundesmittle auf zwei Mrd. EUR jährlich. Auch das Landes-GVFG Baden-Württemberg hat weiterhin eine Finanzausstattung von jährlich 320 Mio. EUR. Damit gibt es weiterhin Finanzierungsperspektiven für große Infrastrukturvorhaben der SSB wie die Verlängerung der S-Bahnlinie S3 nach Neuhausen, die Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Ditzingen und die U5-Verlängerung nach Echterdingen.

Darüber hinaus fördert das Land die Betriebskosten der Linie X2 von Stuttgart nach Leonberg, der Linie X4 von Degerloch nach Nürtingen und der Linie X7 von Degerloch nach Harthausen. Von der Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB Zuschüsse für die Finanzierung der Betriebskosten der Linie 47 und Ortsbuslinie Stammheim erhalten. Ebenfalls gefördert wurden der Umbau von Grüngleisen, Lärmschutzmaßnahmen sowie die Finanzierung von Mehrkosten für alternative Busantriebe.

## Strategische Steuerung

Die SSB steht für klimafreundliche Mobilität, hohe Qualität und effiziente Leistung. Diese Werte sind fest in der Strategie verankert, die im Juli 2023 vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart verabschiedet wurde. Die SSB arbeitet intensiv daran, den Fuhrpark und die Infrastruktur zu erneuern und zu pflegen, um langfristig einen attraktiven, modernen und umweltfreundlichen ÖPNV in Stuttgart zu gewährleisten. Dazu gehören auch die Beschaffung von emissionsfreien Batterie- und Brennstoffzellenbussen sowie der Aufbau einer entsprechenden Tank- und Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen in Möhringen und Gaisburg. Die im Jahr 2021 abgebrannte Busabstellhalle in Gaisburg wird derzeit wiederaufgebaut.

Gleichzeitig werden Maßnahmen umgesetzt, welche die Attraktivität der SSB als Arbeitgeberin steigern. Die SSB bietet ihren Mitarbeitenden unter anderem die Möglichkeit, in SSB-Wohnungen oder Azubi-Wohngemeinschaften einzuziehen oder ihre Kinder zur kostenlosen Online-Nachhilfe anzumelden. Der geplante Umzug der SSB-Hauptverwaltung bietet Aussichten auf eine moderne, angenehme Arbeitsatmosphäre und viele weitere Vorteile. Beispielsweise wird in dem neuen Gebäude, das derzeit in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle Wallgraben errichtet wird, eine unternehmenseigene Kindertagesstätte für die Kinder der Mitarbeitenden Platz finden.

Die strategischen Ziele der SSB orientieren sich an einem nachhaltigen Zielsystem, welches die Themen Ökologie, Soziales und Ökonomie gleichwertig berücksichtigt. Durch die umfassenden Maßnahmen, die sich daraus ergeben, tragen wir aktiv zum Erfolg der Mobilitätswende und des Klimaschutzes in Stuttgart bei.

Seit Dezember 2024 ist Herr Mathias Hüske kaufmännischer Vorstand der SSB. Sein Ressort umfasst neben dem Zentralen kaufmännischen Bereich auch die Unternehmensbereiche Informationstechnik und Digitalisierung, Marketing und Vertrieb sowie verschiedene Stabstellen. Im Verantwortungsbereich von Herrn Hüske liegen dabei wichtige strategische Ziele der SSB, darunter die Schaffung einer verlässlichen Finanzierungsbasis und die Erreichung einer hohen Wirtschaftlichkeit der SSB. Herr Hüske löst Herrn Mario Laube ab, der fünf Jahre als kaufmännischer Vorstand der SSB tätig war.

### **Marketing und Vertrieb**

Das Geschäftsjahr 2024 wurde weiterhin maßgeblich von den beiden im Jahr 2023 eingeführten Produkten DeutschlandTicket und DeutschlandTicket JugendBW geprägt. Die Fahrgastzahlen stiegen im Linienverkehr um etwa 9%, von etwa 152 Millionen im Jahr 2023 auf rund 165,6 Millionen im Jahr 2024. Die zugrunde liegenden Zahlen basieren auf VVS-weit abgestimmten Nutzungshäufigkeiten und berücksichtigen auch die aktuellen Empfehlungen des VDV sowie Verkäufe des DeutschlandTickets an Kunden im Verbundgebiet.

Für das DeutschlandTicket JugendBW erfolgt ein finanzieller Ausgleich durch das Land Baden-Württemberg sowie die kommunalen Aufgabenträger. Die Auszahlung erfolgt über die monatliche VVS-Abrechnung als Tarifauffüllung in den Fahrgeldeinnahmen.

Für das DeutschlandTicket besteht ein Ausgleichsmechanismus, der im Wesentlichen hinsichtlich seiner Wirkungsweise dem Vorjahr entspricht. Aktuell wird von einer vollständigen Erstattung der Mindereinnahmen ausgegangen: Die SSB hat vom Land Baden-Württemberg bereits Abschlagszahlungen in Höhe von insgesamt 90,8 Mio. EUR erhalten. Im Jahr 2026 wird im Rahmen einer Schlussabrechnung der tatsächliche Ausgleichsbedarf ermittelt. Der Verlauf des Jahres 2024 hat gezeigt, dass sich die Fahrgeldeinnahmen der SSB besser entwickeln als ursprünglich angenommen. Vor diesem Hintergrund ist mit einer von der SSB zu leistenden Rückzahlung zu rechnen, da der tatsächliche Schaden geringer ausfällt.

### **Schienenfahrzeuge**

Bei der Stadtbahn werden weiterhin komplexe Vorhaben geplant und realisiert. Zusätzlich laufen umfangreiche Projekte zur Grunderneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen.

Das erste Fahrzeug für die bei der Firma Siemens Mobility GmbH beauftragte Modernisierung der 50 Stadtbahnfahrzeuge der Serien S-DT8.10 und S-DT8.11 wurde im September 2024 zur Bearbeitung an den Standort Wegberg-Wildenrath transportiert. Das Fahrzeug ist der erste von zwei Prototypen. Die Modernisierung der 50 Fahrzeuge soll bis 2029 abgeschlossen sein und die Züge dann weitere 20 Jahre eingesetzt werden.

Bei den Stadtbahnserien S-DT8.4, S-DT8.S und S-DT8.12 bis S-DT8.15 wurden elektronische und mechanische Komponenten getauscht, um weiterhin eine hohe Verfügbarkeit und einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten. Fahrzeuge der Serie S-DT8.4 wurden zusätzlich mit einem neuen Bordrechner ausgerüstet, wodurch diese ohne Linieneinschränkungen eingesetzt werden können.

Für die 40 neuen Stadtbahnwagen der Serie S-DT8.16 wurde das Design finalisiert und es laufen die Engineeringphasen.

Die neuen Zahnradbahnfahrzeuge mit Niederflureinstieg haben sich im täglichen Betrieb bewährt und gewährleisten durch neuste Technik eine hohe Verfügbarkeit und einen zuverlässigen Betrieb.

Drei Fahrzeuge der Serie S-DT8.10/11 wurden mit einem akustischen Messsystem im Bereich der Drehgestelle ausgerüstet. Die Erfassung von Messwerten während des täglichen Einsatzes und die Auswertung dieser ermöglicht die Optimierung des Rad-Schiene-Systems.

Bei den Gleisbaufahrzeugen der SSB wurden ebenfalls Umbauten und umfangreiche Hauptuntersuchungen mit Erneuerung der Drehgestelle umgesetzt. Dadurch können die Fahrzeuge weiterhin zur Gleisinstandhaltung und für Neubaumaßnahmen im Streckennetz eingesetzt werden.

Auch in diesem Jahr wurde die kontinuierliche Erneuerung der Betriebsanlagen in den Stadtbahnwerkstätten fortgesetzt, um die zuverlässige und termingerechte Durchführung der Instandhaltungsarbeiten zu gewährleisten. Die Anlagen wurden erneuert, erweitert und beispielsweise mit einem Dacharbeitsstand ausgerüstet, um die Instandhaltungsprozesse zu verbessern und ein ergonomisches Arbeiten zu ermöglichen.

Die Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich betragen im Jahr 2024 fast 75 Mio. EUR.

Mit der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und dem neuen Verbindungstunnel zum Hauptbahnhof, wurde durch den nicht mehr nutzbaren Tunnelabschnitt die Realisierung einer neuen unterirdischen Kehrgleisanlage möglich. Die Kehranlage Hauptbahnhof ist seit März 2024 in Betrieb.

Seit Oktober 2024 ist die Neubaustrecke zwischen Leinfeldern Bahnhof und Neuer Markt als Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 in Betrieb. Der neu gebaute Abschnitt hat eine Länge von 0,66 km. Für diese Maßnahme musste die temporäre Wendeanlage an der Haltestelle Leinfeldern Bf umgebaut und ein neues Unterwerk zur Stromversorgung der Stadtbahn am Ende des Neubauabschnitts errichtet werden. Im Jahr 2025 stehen noch Restleistungen und nachlaufende Abrechnungen an.

Die Stadtbahnlinie U1 verbindet die Stuttgarter Stadtteile Süd, Mitte, Ost und Bad Cannstatt mit der Stadt Fellbach östlich von Stuttgart. Mit den steigenden Fahrgastzahlen im gesamten SSB-Netz ist auch die U1 als wichtigste Tallängslinie Stuttgarts zunehmend hoch belastet. Aktuell wird die Strecke der Linie U1 für 80 Meter lange Züge ausgebaut, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Der Teilabschnitt Uff-Kirchhoff – Fellbach (Schwabenlandhalle) umfasst insgesamt acht Haltestellen. Der Ausbau dieses Streckenabschnitts begann im Jahr 2023. Die Inbetriebnahme

erfolgt voraussichtlich im Sommer 2025. Auf Grund der aktuellen städtebaulichen Planungen wird es für die Endhaltestelle Lutherkirche eine separate Programmanmeldung und Zuschussantrag geben. Das Projekt befindet sich aktuell in der Planungsphase, mit dem Baubeginn wird nach aktueller Planung Anfang 2027 gerechnet. Die Programmanmeldung für den Abschnitt Süd wurde im 1. Quartal 2023 eingereicht. Der Zuschussantrag wurde im 2. Quartal 2024 gestellt. Bis 2024 sind nur Planungsleistungen angefallen. Der geplante Baubeginn ist im Jahr 2025.

In Stuttgart Weilimdorf an der Gemarkung Ditzingen soll ein neuer Stadtbahnbetriebshof mit 45.000 qm Grundfläche und drei Gebäuden entstehen. Im Zuge der Erschließung des neuen Stadtbahnbetriebshofes entsteht auch der Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Stuttgart-Hausen und zum Gewerbegebiet Ditzingen Süd. Der geplante Baubeginn im Jahr 2025 verschiebt sich aufgrund von Verzögerungen in der Planung und der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.

Für die S-Bahnverlängerung Filderstadt-Bernhausen liegen seit Frühsommer 2024 alle notwendigen Gestattungsvereinbarungen für die Inanspruchnahme von Grundstücken vor. Die Bautätigkeiten konnten nahezu auf der kompletten Strecke beginnen. Seit Ende 2024 ist auch das Baufeld im Bereich der neuen Haltestelle in Sielmingen frei. Eine Verschiebung des geplanten Inbetriebnahme Termins in das Jahr 2028 ist absehbar.

In den Gewerken Streckengleis, elektrische Betriebsanlagen und Haltestellen (inkl. Brandschutz) und ihren Teilbereichen werden zunächst für den Zeitraum von 2022 bis 2030 umfangreiche Grunderneuerungsmaßnahmen für die Stadtbahn-Infrastruktur umgesetzt, um das Stuttgarter Stadtbahnsystem in seiner Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zu erhalten. Im Bereich der Gleisinfrastruktur umfasst die Grunderneuerung sowohl die Streckengleisanlagen als auch die Weichen und Kreuzungen. Die Grunderneuerung der elektrischen Betriebsanlagen erfolgt systemabhängig, je nach Zustand des jeweiligen elektrischen Gewerkes.

### **Kraftfahrzeuge**

Im Bereich der Kraftfahrzeuge war das Jahr 2024 vor allem geprägt durch die Planungen des Neubaus des Betriebshofes Gaisburg. Parallel dazu wurde die Planung zum Ausbau des Betriebshofes Möhringen für emissionsfreie Fahrzeuge gestartet. Dieser soll ab Ende des zweiten Halbjahres 2025 die ersten Batteriebusse versorgen. Bei vier Toyota Caetano Brennstoffzellenbussen wurde der Kaufvertrag im Jahr 2024 rückabgewickelt. Dafür wurden die ersten vier Brennstoffzellen-Gelenkbusse der Firma Daimler Buses im Werk abgenommen.

Die Ertüchtigung der Werkstätten mit Hocharbeitsständen wurden im Jahr 2024 größtenteils abgeschlossen. Außerdem wurden die Ausschreibungen für 59 emissionsfreie Gelenkbusse auf den Weg gebracht.

Im April 2024 wurde der vierte Interimbetriebshof in Betrieb genommen. Dort sind nun täglich etwa 80 Busse untergebracht, die jede Nacht zu Versorgung in den Betriebshof nach Gaisburg überführt werden. Dies war die Voraussetzung, um mit dem Neubau des vor über drei Jahren abgebrannten Betriebshofes starten zu können.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurden drei Buslinien zusätzlich fremdvergeben. Dies führt im Jahr 2025 zu einer Reduktion des Busfuhrparks um etwa acht Solobusse.

### **Betrieb**

Im Betriebszweig Schiene sind im Jahr 2024 die gefahrenen Wagenkilometer minimal gesunken. Die Platzkilometer bleiben auf annähernd gleichem Niveau. Im Dezember 2023 konnte der neue Stadtbahntunnel zwischen

den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof eröffnet werden und das „Netz 2024“ ging an den Start. Hierbei wurden planmäßig die Linien U29 und U34 dauerhaft eingestellt. Dies führt dazu, dass im Jahr 2024 weniger Kilometer bei der Stadtbahn als im Vorjahr gefahren wurden. Dem gegenüber steht die Mehrleistung der Stadtbahn während der Fußball-Europameisterschaft. In diesem Zeitraum fuhren die Stadtbahnlinien bis Betriebsschluss im 10-Minuten-Takt.

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2024 sowohl die Wagenkilometer als auch die Platzkilometer gestiegen. Grund dafür ist unter anderem der um eine Stunde ausgeweitete 10-Minuten-Takt der Innenstadtbushlinien am Abend. Im Laufe des Jahres 2024 wurde die Außenabstellung Gaisburg in Betrieb genommen. Hierbei kommt es zu längeren Ein- und Ausrückfahrten. Auch zum Jahresfahrplan 2025 wurden diverse Maßnahmen umgesetzt, die Auswirkungen auf die Kilometer haben. Dazu gehört beispielsweise die Taktverdichtung der Linie 45 zur besseren Bedienung des NeckarParks.

Im Jahr 2024 blieb das SSB Flex-Angebot stabil, ebenso die Fahrgastzahlen. Problematisch ist nach wie vor die Personalsituation beim externen Fahrpersonal. Der Anbieter konnte nicht immer alle benötigten Fahrpersonale stellen. Aus diesem Grund wurde die Akquisition von eigenen SSB Flexfahrern in 2024 intensiviert und die Mischarbeit zwischen Fahrausweisprüfung und SSB Flex eingeführt. Dadurch konnte die Tagesbedienung mit SSB Flex in vier südlichen Stadtbezirken zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 gestartet werden.

### **Liegenschaften**

Im März 2024 wurde der Mietvertrag zur Anmietung eines Verwaltungsgebäudes Am Wallgraben 95 für 635 Arbeitsplätze geschlossen. Im Anschluss begann die Flächen- und Detailplanung für den Innenausbau des Gebäudes, um die spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer zu berücksichtigen. Im Oktober 2024 fand das Richtfest statt, ein wichtiger Meilenstein, der den Abschluss der Rohbauarbeiten markiert. Der Umzug in das Gebäude ist für das Jahr 2026 geplant.

Der Aufsichtsrat hat beschlossen, den Mittel- und Kopfbau der Hauptverwaltung zu sanieren. Die dafür notwendigen Planungsleistungen für die Projektsteuerung, die Gebäudeplanung, die technische Gebäudeausrüstung und die Tragwerksplanung wurden ausgeschrieben. Die Planung für die Interimslösungen der Lehrwerkstatt sowie die Konzeptionierung für die TEs-Garage und das Medienzentrum haben begonnen.

Nach dem Brand im Busbetriebshof Gaisburg wurde die Planung zur Errichtung einer neuen Abstellhalle eingeleitet. Die Vorabmaßnahmen wurden Anfang April 2024 wie geplant abgeschlossen, seitdem laufen die Bauarbeiten für die Netzstation und die südlichen Abstellmodule. Die Interimsfläche wurde Anfang April 2024 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich im August 2026 fertiggestellt. Die Bauschnitte erfolgen so, dass eine Installation der Ladeinfrastruktur frühzeitig und parallel erfolgen kann.

Die Planungen zum Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes in Weilimdorf sind weiter vorangeschritten. Derzeit läuft die Phase zur Werkplanung. Die Unterlagen für die Planfeststellung wurden beim Regierungspräsidium im April 2024 eingereicht, und die öffentliche Auslegung ist erfolgt. Die Rückmeldungen der TÖBs und weiteren Beteiligten werden durch die SSB überprüft und kommentiert. Die Einreichung des LGVFG-Antrages erfolgte Ende Juli 2024. Die Inbetriebnahme des Betriebshofes und der Stadtbahnlinie U13 nach Hausen soll drei Jahre nach Genehmigung der Planfeststellung erfolgen.

Die SSB folgte der Empfehlung des Preisgerichts und beauftragte den Sieger des Realisierungswettbewerbs zur Weiterentwicklung des Ostendareals (Architektur + Landschaftsplanung) mit der weiteren Bearbeitung. Die weiteren Planungsleistungen wurden mittels VGV-Verfahrens vergeben. Alle Planenden wurden mindestens bis einschließlich der Phase der Werkplanung beauftragt. Die Beauftragung erfolgt stufenweise, zunächst bis zur Vorplanungsphase, inkl. vertiefter Kostenschätzung. Diese Leistungsphase wurde Ende 2024 abgeschlossen, nun kann über die weitere Verfahrensverantwortung entschieden werden. Das Wettbewerbsergebnis dient als Grundlage für einen neuen Bebauungsplan. Ziel ist es, das Bebauungsplanverfahren bis 2025 abzuschließen und dann mit der Umsetzung der Baumaßnahme zu beginnen.

Am Busbetriebshof in Möhringen wird eine Ladeinfrastruktur inkl. Netzstation für Elektrobusse errichtet. Der Bau begann Anfang Januar 2024 mit dem Rückbau des ehemaligen Gastanklagers. Die Gebäudehülle der Netzstation sowie die Rohbauarbeiten der Busaufstellfläche sind ebenfalls fertiggestellt. Anfang September wurde mit den Trassenarbeiten begonnen. Die voraussichtliche Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für Juni 2025 geplant.

### **Personalwirtschaft und Unternehmenskultur**

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2024 betrug 3.608 Personen (Vorjahr 3.411). Rund 45% davon (Vorjahr 47%) sind im Fahrdienst (inkl. Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 117 Auszubildende und Studierende

der Dualen Hochschule (Vorjahr 111) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.725 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.522). Die Zahl der Personen in der Altersteilzeit Freiphase erhöhte sich von 15 auf 18 Personen.

Im Jahr 2024 konnten durch gezielte innovative Recruiting-Maßnahmen 139 Personen (+53%) mehr als im Vorjahr eingestellt werden – mit Schwerpunkt im Fahrdienst und den technischen Bereichen. Es wurde beispielsweise ein Bewerbungsbus auf dem Schloßplatz Stuttgart angeboten und ein Team zur Teilnahme an einer Recruiting-Messe in Athen geschickt.

Die Fluktuation stieg nur geringfügig durch vermehrte Renteneintritte, die sonstige Fluktuation blieb unverändert zum Vorjahr. Die krankheitsbedingten Ausfallzeiten stiegen im Jahr 2024 durchschnittlich um 0,1 Prozentpunkte und blieben damit ungefähr auf dem Vorjahresniveau. Die Resturlaubstage am Jahresende erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr auch durch den gestiegenen Personalbestand um etwa 10%. Die Anzahl der geleisteten Überstunden reduzierte sich leicht gegenüber dem Vorjahr.

Die Situation im Fahrdienst hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Durch Abgänge und interne Weiterqualifizierungen konnte der Personalbedarf jedoch nicht vollständig gedeckt werden. Nichtsdestotrotz konnte die Fußball-EM mit mehreren Spieltagen in Stuttgart mit zusätzlich 300.000 gefahrenen Kilometern sowie 6.700 Dienststunden erfolgreich gemeistert werden.



park inn

U Stadtbahn U Stadtbahn

ZACKE ZACKE

Marienplatz Marienplatz

58 m 19 min >> 18 m 50 s >> 40 m 40 min >>

18 m 50 s >> 40 m 40 min >>

18 m 50 s >> 40 m 40 min >>



Bürgerservicezentrum Süd

Marienhospital

← ZOB Marienplatz

JCDecaux  
Marienplatz  
ssbfürdich.de

Und ich  
fahr, fahr  
away.

SSB  
Für Dich!

Informationen

SSB

Informationen

SSB

Informationen

SSB



13:50

DA ENGINEERING VINCI



TICKETS

95B

Mörsenplatz



# Jahresabschluss

## Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

### Grundlagen des Unternehmens

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft (kurz: SSB) erbringt als Tochterunternehmen der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: SVV) sowie der Landeshauptstadt Stuttgart (kurz: LHS) Mobilitätsdienstleistungen im ÖPNV in Stuttgart und im Umland. Zum Unternehmenszweck gehören der Betrieb, die Bereitstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebseigenen Grundstücken.

Zur Gewährleistung der von der EU verabschiedeten VO (EG) 1370/2007 hat der Aufgabenträger LHS die SSB mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) betraut. Mit Wirkung vom 1. Januar 2019 erbringt die SSB auf dieser Rechtsgrundlage die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV durch ein integriertes Gesamtverkehrsangebot. Dazu zählen auch die Bereitstellung und der Ausbau der benötigten Stadtbahninfrastruktur, für welche die SSB als Eigentümerin verantwortlich ist.

Der räumliche Geltungsbereich des ÖDLA umfasst das gesamte Stadtgebiet der LHS sowie jene Erschließungsachsen, für die die Zuständigkeit von den umliegenden Landkreisen auf die LHS übertragen worden ist. Das Leistungsangebot umfasst den Zielzustand nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen im Zuge des Deutsche Bahn-Projektes Stuttgart 21.

Der ÖDLA hat eine Laufzeit von 22 Jahren und endet am 31. Dezember 2040. Die Betrauung für den Betrieb des Straßenbahnmuseums, der Killesbergbahn sowie den historischen Fahrbetrieb als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) endet am 31.12.2028.

Die SSB ist hinsichtlich des Personenbeförderungsrechts im Besitz von Liniengenehmigungen für die Stadtbahn- und Buslinien, welche durch das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Genehmigungsbehörde jeweils für die gesamte Laufzeit des ÖDLA erteilt wurden.

Um die Zukunft der SSB im unternehmerischen Umfeld weiter erfolgreich aktiv zu gestalten und Lösungen für die Herausforderungen unserer Zeit zu finden hat die SSB ihre Strategie neu ausgerichtet und hierfür folgende Ziele definiert:

- Klimaneutrale Mobilität
- Kunden gewinnen und binden
- Hohe Zuverlässigkeit & Verfügbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen
- Ausbau des Leistungsangebotes
- TOP-Arbeitgeber
- Verlässliche Finanzierungsbasis
- Hohe Wirtschaftlichkeit

Die detaillierten Erläuterungen zu den strategischen Zielen sind im Teil „Chancen- und Risikobericht“ dargestellt.

# Wirtschaftsbericht

## Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2024 wurde weiterhin maßgeblich von den beiden im Jahr 2023 eingeführten Produkten DeutschlandTicket und DeutschlandTicket JugendBW geprägt. Für das DeutschlandTicket JugendBW erfolgt ein finanzieller Ausgleich des Nettoeffekts durch das Land Baden-Württemberg sowie die kommunalen Aufgabenträger. Die Auszahlung dieses Ausgleichs erfolgt für die SSB über die monatliche VVS-Abrechnung als Tarifauffüllung in den Fahrgeldeinnahmen.

Für das DeutschlandTicket besteht ein Ausgleichsmechanismus, der als „Nachteilsausgleich DeutschlandTicket“ bekannt ist und im Wesentlichen hinsichtlich seiner Wirkungsweise dem Vorjahr entspricht. Aktuell wird von einer vollständigen Erstattung der Mindereinnahmen ausgegangen, obwohl die abschließende Schlussabrechnung noch aussteht. Auf Grundlage des Kurzantrags für den Nachteilsausgleich DeutschlandTicket, der Anfang 2024 eingereicht wurde, sowie des Änderungsbescheids im August 2024, hat die SSB bereits monatliche Abschlagszahlungen in Höhe von insgesamt 90,8 Mio. EUR vom Land Baden-Württemberg erhalten. Im Jahr 2026 wird im Rahmen einer Schlussabrechnung der tatsächliche Ausgleichsbedarf ermittelt. Je nach Höhe des Anspruchs können die Billigkeitsleistungen entweder teilweise zurückgefordert oder überschreitende Ansprüche ausgezahlt werden. Der Verlauf des Jahres 2024 hat gezeigt, dass sich die Fahrgeldeinnahmen der SSB besser entwickeln als ursprünglich zum Zeitpunkt der Antragstellung angenommen. Vor diesem Hintergrund ist mit einer von der SSB zu leistenden Rückzahlung zu rechnen, da der tatsächliche Schaden geringer ausfällt. Im Jahresabschluss 2024 wurde daher eine Rückstellung in Höhe von 4,7 Mio. EUR auf Basis der VVS-Jahresabrechnung für die Fahrgeldeinnahmen gebildet. Der tatsächliche Rückzahlungsbetrag hängt jedoch von der noch ausstehenden Schlussabrechnung ab.

Im Rahmen des Nachteilsausgleichs DeutschlandTicket gibt es zudem eine Regelung zur Bezuschussung von erhöhten Vertriebsausgaben für das DeutschlandTicket. Die SSB erhält eine Pauschale pro verkauftem DeutschlandTicket, abzüglich der Menge der bereits vor Einführung des DeutschlandTickets vorhandenen Abonnements. Die Antragstellung hierfür erfolgte bereits im Jahr 2024. Im Jahresabschluss wurde eine Forderung in Höhe von 2,3 Mio. EUR berücksichtigt.

Im VVS-Gebiet wurden 2024 rund 374,8 Millionen Fahrten im Verbundgebiet durchgeführt, was einer Steigerung von rund 9,1 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

## Entwicklung von Fördermitteln

Mit der Weiterführung des DeutschlandTickets im Jahr 2024 ist die wachsende staatliche Finanzierung des ÖPNV erhalten geblieben. Bund und Länder finanzieren jeweils hälftig den Ausgleich des reduzierten Ticketpreises von 49 EUR/Monat bis zu einem Betrag von 3 Milliarden EUR. Für das Jahr 2025 wurde von der Verkehrsministerkonferenz der Länder im September 2024 ein Preisanstieg auf 58 EUR/Monat ab 1. Januar 2025 beschlossen. In Verbindung mit der vom Deutschen Bundestag am 20. Dezember 2024 beschlossenen 10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes und der dort enthaltenen Übertragung von nicht in Anspruch genommenen Restmitteln für das DeutschlandTicket aus den Jahren 2023/2024 nach 2025 konnte damit die Finanzierungssicherheit für das Ticket für das Jahr 2025 hergestellt werden. Eine Folgefinanzierung ab 2026 soll erst nach der Bundestagswahl im Februar 2025 von der neuen Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern beraten werden.

Im September 2024 hat die Landeshauptstadt für die SSB einen Ausgleichsbetrag in Höhe von rund 90,0 Mio. EUR im sogenannten „Vollantrag“ für das DeutschlandTicket für 2024 angegeben. Bereits zuvor auf der Basis eines „Kurzantrags“ im Januar 2024 hat die SSB in mehreren Zahlungen bis Jahresende 2024 Finanzmittel in Höhe von 82,5 Mio. EUR erhalten. Die Zahlung der letzten Monatsrate Dezember ging Ende Januar mit 8,3 Mio. EUR ein. Die Schlussabrechnung für das DeutschlandTicket 2024 wird erst im Frühjahr 2026 erfolgen. Für das DeutschlandTicket 2023 hat die SSB noch eine Zahlung von rund 3,3 Mio. EUR im Jahr 2024 erhalten.

Die Rahmenbedingungen für die übrigen Zuschüsse für den ÖPNV haben sich in 2024 unterschiedlich entwickelt. Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im November 2023 zur Verwendung von Corona-Rücklagen u. a. für Klimaschutzmaßnahmen wurden dem Klima- und Transformationsfonds wesentliche Finanzierungsgrundlagen entzogen. Infolgedessen hat die Bundesregierung das Förderprogramm zu alternativen Busantrieben faktisch eingestellt.

Das Bundes-GVFG zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen ist von diesen Kürzungen nicht betroffen. Im Jahr 2025 wachsen damit die GVFG-Bundesmittel von bisher einer Mrd. EUR auf zwei Mrd. EUR jährlich an – entsprechend des Beschlusses der GVFG-Novelle in 2019. Auch das Landes-GVFG Baden-Württemberg hat weiterhin eine Finanzausstattung von jährlich 320 Mio. EUR. Damit gibt es weiterhin mittel- bis langfristige Finanzierungsperspektiven für die laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben der SSB: Verlängerung der S-Bahnlinie S3 nach Neuhausen, die Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Ditzingen und die U5-Verlängerung nach Echterdingen. Sehr erfreulich ist auch, dass die SSB im August 2024 einen weiteren GVFG-Zuschussbescheid zu Grunderneuerungsmaßnahmen im Stadtbahnnetz mit einem Fördervolumen in Höhe von rund 44,5 Mio. EUR erhalten hat. Damit konnte die SSB bereits zum vierten Mal Fördermittel für diesen neuen Fördertatbestand im Bundes-GVFG einwerben (Fördersatz: 62,5 % durch Bund und Land). Im Dezember 2024 konnte das Ende 2021 in Betrieb genommene GVFG-Bundesvorhaben U6-Verlängerung Flughafen/Messe mit dem Schlussbescheid endgültig abgeschlossen werden.

Über die Finanzierung Stuttgart 21 hat die SSB Fördermittel für das Folgepflichtvorhaben Umbau der Haltestelle Staatsgalerie erhalten.

Die bei der SSB laufenden Digitalisierungsvorhaben im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes aus 2019 wurden in 2024 weiter umgesetzt und konnten überwiegend planmäßig abgeschlossen werden. Bei zwei Vorhaben hat die SSB aufgrund von Projektverzögerungen die Verlängerung der Bewilligungszeiträume bis Mitte 2025 beantragt, mit unterschiedlichem Erfolg. So konnte für das Vorhaben zur Einführung eines modernisierten Betriebshofmanagementsystems wegen einer Cyberattacke beim Hersteller eine Verlängerung erreicht werden, während dies für das Vorhaben Einführung von Digitalfunk nicht möglich war.

Im seit Anfang 2020 novellierten Landes-GVFG stehen nun fast doppelt so viele Finanzmittel wie zuvor zur Verfügung: 320 Mio. EUR jährlich gegenüber 165 Mio. EUR vor 2020. Davon rund 177 Mio. EUR jährlich für ÖPNV-Vorhaben.

Die Fördersituation verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG war deshalb in 2024 stabil: Für die abgeschlossenen und

laufenden Vorhaben, wie der Umbau des Betriebshofs der Zahnradbahn, die Trageilverstärkung, die im Oktober 2024 in Betrieb genommene U5-Verlängerung in Leinfelden, die Abstellanlage Hauptbahnhof und Ertüchtigung der Buswerkstätten, hat die SSB Landeszuschüsse erhalten.

Für das Vorhaben Ausbau Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Busse in den Betriebshöfen Gaisburg und Möhringen hat die SSB im August Förderbescheide des Landes über rund 24,3 Mio. EUR LGVFG-Fördermittel erhalten.

Für weitere Vorhaben wie die Verlängerung der Bahnsteige entlang der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb und der Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofs werden derzeit SSB-Zuschussanträge geprüft. Allerdings gibt es auch hier eine Unsicherheit, ob die in den zurückliegenden Jahren im LGVFG ausreichend vorhandenen Fördermittel auch künftig ausreichen werden. Landesweite Erhebungen der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg zu kommenden Vorhaben zum Bau/Umbau von Betriebshöfen inkl. Infrastruktur für alternative Busantriebe und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen haben einen sehr hohen Finanzbedarf im LGVFG für die kommenden Jahre ermittelt. Insofern ist es sehr erfreulich, dass die SSB im Rahmen der neu aufgelegten Schienenfahrzeugförderung im LGVFG im Mai 2024 einen endgültigen Förderbescheid über rund 84,2 Mio. EUR für die Beschaffung der neuen Stadtbahnserie DT 8.16 erhalten hat.

Bei der Förderung emissionsfreier Busse fährt die SSB zweigleisig und hat parallel Förderanträge beim Bund und Land gestellt. Nachdem das Bundesförderprogramm des Bundes wegen nicht mehr vorhandener Finanzmittel im Klima- und Transformationsfonds weggefallen war, hatten die Förderanträge beim Land Erfolg: Für alle im Landesbusprogramm 2024 gestellten Förderanträge für 26 Batteriebusse hat die SSB im März 2024 Förderbescheide über rund 7,7 Mio. EUR erhalten.

Darüber hinaus fördert das Land die Betriebskosten der Linie X2 von Stuttgart nach Leonberg, der X4 von Degerloch nach Nürtingen und der X7 von Degerloch nach Harthausen.

Von der Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB Zuschüsse für die Finanzierung der Betriebskosten der Linie 47 und Ortsbuslinie Stammheim erhalten. Ebenfalls von der Landeshauptstadt gefördert wurden der Umbau von Grünleisen, Lärmschutzmaßnahmen sowie die Finanzierung von Mehrkosten für alternative Busantriebe komplementär zur Landesförderung.

Insgesamt hat die SSB im Jahr 2024 rund 184 Mio. EUR Fördermittel erhalten, dies ist deutlich mehr als die 118 Mio. EUR im Vorjahr. Die größten Positionen dabei waren rund 85,4 Mio. EUR Kompensationszahlungen für das DeutschlandTicket, rund 47,6 Mio. EUR für GVFG-Bundsvorhaben und Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21, rund 28,3 Mio. EUR für Stadtbahnfahrzeuge und rund 9,4 Mio. EUR für LGVFG-Vorhaben.

# Geschäftsverlauf

## Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2024

### Marktentwicklung und Vertrieb

Die Fahrgastzahlen bei der SSB stiegen im Linienverkehr um etwa 9 % auf rund 165,6 Mio. im Jahr 2024. Die Zahlen basieren auf VWS-weit abgestimmten Nutzungshäufigkeiten und berücksichtigen die aktuellen Empfehlungen des VDV sowie Verkäufe des DeutschlandTickets an Kunden im Verbundgebiet.

### Schienenfahrzeuge

Der Fahrzeugbestand von 224 Stadtbahnfahrzeugen verringerte sich durch einen Unfall zweier Stadtbahnzüge im Februar 2024 auf 222 Stadtbahnfahrzeuge. Eines der Fahrzeuge ist bereits in der Unfallbearbeitung. Für die Unfallinstandsetzung des zweiten Zuges wurde das Ausschreibungsverfahren begonnen.

Das erste Fahrzeug für die bei der Firma Siemens Mobility GmbH beauftragte Modernisierung der fünfzig Stadtbahnfahrzeuge der Serien DT8.10 und DT8.11 wurde im September zur Bearbeitung an den Standort Wegberg-Wildenrath transportiert. Das Fahrzeug ist der erste von zwei Prototypen. Die Konzeptphase zur Klärung der technischen Anforderungen wurde weitestgehend abgeschlossen. Das Projekt soll mit der Modernisierung des 50. Zuges im Jahr 2029 abgeschlossen sein und die Züge dann weitere 20 Jahre eingesetzt werden. Dies ermöglicht einen zuverlässigen Betrieb der Fahrzeuge mit einem modernisierten Fahrgastinnenraum. Die Drehgestelle der Züge werden weiterhin bei der planmäßigen Instandhaltung neu verkabelt. Diese Maßnahme wurde bereits begonnen und wird bis 2027 weiterhin umgesetzt. Die Modernisierung der Antriebsstromrichter bei 10 Fahrzeugen wurde ebenfalls fortgesetzt.

Der Tausch von elektronischen und mechanischen Komponenten, z.B. Blinker, Fahrersitz, Geschwindigkeitsanzeiger, wurde bei den Stadtbahnserien DT8.4, DT8.S und DT8.12-15 zur Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit und somit eines zuverlässigen Betriebes der Fahrzeuge fortgesetzt.

Die Fahrzeuge der Serie DT8.4 wurden mit einem neuen Bordrechner ausgerüstet. Die Fahrzeuge können dadurch ohne Linieneinschränkungen eingesetzt werden.

Bei den vierzig neuen Stadtbahnwagen der Serie DT8.16 wurde das Design finalisiert und die Fertigung begonnen. Parallel dazu läuft noch die Engineeringphase.

Die neuen Zahnradbahnfahrzeuge mit dem Niederflureinstieg haben sich im täglichen Betrieb bewährt und gewährleisten durch die neue Technik eine hohe Verfügbarkeit und einen sehr zuverlässigen Betrieb.

Im Bereich des Predictive Maintenance wurden drei Fahrzeuge der Serie DT8.10/11 mit einem akustischen Messsystem im Bereich der Drehgestelle ausgerüstet. Die Erfassung von Messwerten während des täglichen Einsatzes und die Auswertung ermöglicht die Optimierung des Rad-Schiene-Systems bei der Stadtbahn.

Bei den Gleisbaufahrzeugen wurden ebenfalls durch Obsoleszenz von Bauteilen erforderliche Umbauten an den Fahrzeugen sowie umfangreichere Hauptuntersuchungen mit der Erneuerung der Drehgestelle umgesetzt. Dies ermöglicht einen weiteren Einsatz der Fahrzeuge durch den Unternehmensbereich Infrastruktur zur Gleisinstandhaltung und für Neubaumaßnahmen im Streckennetz.

Auch in diesem Jahr wurde die kontinuierliche Erneuerung der Betriebsanlagen in den Stadtbahnwerkstätten fortgesetzt. Eine zuverlässige Werkstattinfrastruktur ist die Voraussetzung für die termingerechte Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Stadtbahnfahrzeugen. Es wurde in den Werkstätten u. a. Hubanlagen für die Stadtbahnfahrzeuge sowie Krananlagen erneuert und gleichzeitig erweitert.

Um die Flexibilität der Werkstattinfrastruktur weiter zu optimieren und damit die Instandhaltungsprozesse zu verbessern, wurden die Schienenfahrzeugwerkstätten mit zusätzlichen Anlagen z. B. Dacharbeitsstand ausgerüstet und Anpassungen an vorhandenen Anlagen vorgenommen. Diese Anpassungen ermöglichen auch ergonomische Verbesserungen für die Mitarbeitenden bei der Ausführung der Instandhaltungsarbeiten.

### **Kraftfahrzeuge**

Im Bereich der Kraftfahrzeuge war das Jahr 2024 vor allem geprägt durch die Planungen des Neubaus des Betriebshofes Gaisburg. Parallel dazu wurde die Planung zum Ausbau des Betriebshofes Möhringen für emissionsfreie Fahrzeuge gestartet. Dieser soll Ende Q2 2025 die ersten Batteriebusse versorgen. Bei vier Toyota Caetano Brennstoffzellenbussen wurde der Kaufvertrag im Jahr 2024 rückabgewickelt. Dafür wurden die ersten vier Brennstoffzellengelenkbusse der Firma Daimler Buses im Werk abgenommen.

Im Jahr 2024 wurde die Ertüchtigung der Werkstätten mit Hocharbeitsständen größtenteils abgeschlossen. Es wurden die Ausschreibungen für 59 emissionsfreie Gelenkzüge, als wesentlicher Beitrag zur Umsetzung des Programms der emissionsfreien Innenstadt, auf den Weg gebracht.

Im April 2024 wurde der vierte Interimbetriebshof auf der ehemaligen Fläche des Kohlelagers der Energie Baden-Württemberg in Betrieb genommen. Dort sind nun täglich ca. 80 Busse untergebracht, die jede Nacht zur Versorgung in den Betriebshof nach Gaisburg überführt werden müssen. Dies war die Voraussetzung, um mit dem Neubau des vor über drei Jahren abgebrannten Betriebshofes starten zu können. Zuerst wird der südliche Teil der Abstellanlage erstellt, danach der nördliche.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wurden drei Buslinien zusätzlich fremdvergeben, was im Jahr 2025 zu einer Reduktion des Busfuhrparks um ca. acht Solobusse führen wird.

### **Betrieb**

Im Betriebszweig Schiene sind im Jahr 2024 die gefahrenen Wagenkilometer minimal um ca. - 0,2 % gesunken. Die Platzkilometer bleiben auf annähernd gleichem Niveau. Im Dezember 2023 konnte der neue Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof eröffnet werden und das „Netz 2024“ ging an den Start. Hierbei wurden planmäßig die Linien U29 und U34 dauerhaft eingestellt. Dies führt dazu, dass im Jahr 2024 weniger Kilometer bei der Stadtbahn als im Vorjahr gefahren wurden. Dem gegenüber steht die Mehrleistung der Stadtbahn während der Fußball-Europameisterschaft. Hierbei fuhren die Stadtbahnlinien bis Betriebsschluss im 10-Minuten-Takt.

Grundsätzlich unterliegen die gefahrenen Kilometer jährlichen Schwankungen (z. B. unterschiedliche Anzahl an Fahrplantagesarten), wodurch die Veränderungen bei der Zahnradbahn und Seilbahn zu erklären sind. Aufgrund des Abrisses des alten Betriebsgebäudes kam es Anfang 2024 zu einer längeren Streckenunterbrechung bei der Zahnradbahn, wodurch es zum Leistungsrückgang 2024 gekommen ist.

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2024 sowohl die Wagenkilometer (ca. + 1,0 %) als auch die Platzkilometer (ca. + 1,8 %) gestiegen. Zum Jahresfahrplan 2024 wurde der 10-Minuten-Takt der Innenstadtbuslinien abends um ca. eine Stunde verlängert. Da hierbei größtenteils mehr Gelenk- als Solobusse eingesetzt werden, kann hiermit auch der Unterschied zwischen den Wagen- und Platzkilometern erklärt werden. Im Laufe des Jahres 2024 wurde die Außenabstellung Gaisburg in Betrieb genommen. Hierbei kommt es zu längeren Ein- und Ausrückfahrten. Auch zum Jahresfahrplan 2025 wurden diverse Maßnahmen umgesetzt, die Auswirkungen auf die Kilometer haben. Als Beispiel hierfür ist die Taktverdichtung der Linie 45 zu nennen. Dadurch soll der NeckarPark (u. a. das Wohngebiet und das Sportbad) besser bedient werden.

Im Jahr 2024 blieb das Angebot des SSB Flex stabil, ebenso die Fahrgastzahlen. Problematisch ist nach wie vor die Personalsituation beim externen Fahrpersonal. Der Anbieter konnte nicht immer das benötigte Fahrpersonal stellen. Aus diesem Grund wurde die Akquisition von eigenen SSB Flexfahrern im Jahr 2024 intensiviert und die Mischarbeit SSB Flex-Fahrausweisprüfung forciert. Somit konnte die Tagesbedienung beim SSB Flex in vier südlichen Stadtbezirken mit vier Fahrzeugen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 gestartet werden.

### **Liegenschaften**

Auch im Jahr 2024 leistete der Stabsbereich Vermietung und Verwaltung einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Betriebsergebnisses. Auch der Stabsbereich Hochbau liefert hier einen indirekten Beitrag.

Die 2020 neu erstellte Flächenstrategie wird laufend aktualisiert. Diese Flächenstrategie zeigt auf, inwiefern der aus dem weiteren Angebotsausbau resultierende Flächenbedarf, auf den im Eigentum der SSB befindlichen Liegenschaften abgebildet werden kann und welche Flächen für welche Nutzungen geeignet sind.

Am 01.03.2024 wurde der Mietvertrag zur Anmietung eines Verwaltungsgebäudes Am Wallgraben 95 für 635 Arbeitsplätze geschlossen und das Projekt gestartet. Im Anschluss begann die Flächen- und Detailplanung für den Innenausbau des Gebäudes, um die spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer zu berücksichtigen. Am 14.10.2024 fand das Richtfest statt, ein wichtiger Meilenstein, der den Abschluss der Rohbauarbeiten markiert. Der Umzug in das Gebäude ist für das Jahr 2026 geplant.

Der Aufsichtsrat hat beschlossen, den Mittel- und Kopfbau der Hauptverwaltung zu sanieren. Die dafür notwendigen Planungsleistungen für die Projektsteuerung, die Gebäudeplanung, die technische Gebäudeausrüstung und die Tragwerksplanung wurden ausgeschrieben. Die Planung für die Interimslösungen der Lehrwerkstatt sowie die Konzeptionierung für die TEs-Garage und das Medienzentrum haben begonnen.

Nach dem Brand im Busbetriebshof Gaisburg wurde die Planung zur Errichtung einer neuen Abstellhalle eingeleitet. Alle Gewerke bis auf die Grünanlagen wurden in der Zwischenzeit vergeben. Die Baugenehmigung für die Abstellanlage wurde am 06.11.2023 erteilt. Die Vorabmaßnahmen wurden Anfang April 2024 wie geplant abgeschlossen. Seit April 2024 laufen die Bauarbeiten für die Netzstation und die südlichen Abstellmodule. Die Interimsfläche wurde Anfang April 2024 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Die Fertigstellung des Bauabschnitts Süd erfolgt derzeit im Februar 2025. Mit der Installation für die Ladeinfrastruktur in der Netzstation wird im März 2025 begonnen. Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich im August 2026 fertiggestellt. Die Bauschnitte erfolgen so, dass eine Installation der Ladeinfrastruktur frühzeitig und parallel erfolgen kann.

Die Planungen zum Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes in Weilimdorf sind weiter vorangeschritten. Im Juli 2023 erfolgte die Beschlussfassung im Gemeinderat sowie im Aufsichtsrat zur Planung und Einreichung der Planfeststellung, die Genehmigungsplanung ist abgeschlossen. Derzeit läuft die Phase zur Werkplanung. Die Unterlagen für die Planfeststellung wurden beim Regierungspräsidium Anfang April 2024 eingereicht, und die öffentliche Auslegung ist erfolgt. Das Regierungspräsidium hat der SSB die Rückmeldung der TÖBs (Träger Öffentlicher Belange) und weiteren Beteiligten zugesendet. Diese wurden überprüft und kommentiert. Die Einreichung des LGVFG-Antrages erfolgte danach zeitnah Ende Juli 2024. Die Inbetriebnahme des Betriebshofs und U13-Hausen wird drei Jahre nach Genehmigung der Planfeststellung erfolgen.

Mitte 2023 fand die Sitzung des Preisgerichts für den Realisierungswettbewerb zur Weiterentwicklung des Ostendareals statt. Die Stuttgarter Straßenbahnen AG folgte der Empfehlung des Preisgerichts und beauftragte den Wettbewerbsieger (Architektur + Landschaftsplanung) mit der weiteren Bearbeitung. Die weiteren Planungsleistungen wurden mittels VGV-Verfahrens vergeben. Alle Planenden wurden mindestens bis einschließlich der Phase der Werkplanung beauftragt. Die Beauftragung erfolgt stufenweise, zunächst bis zur Vorplanungsphase, inkl. vertiefter Kostenschätzung. Diese Leistungsphase wurde Ende 2024 abgeschlossen. Jetzt kann über die weitere Verfahrensverantwortung entschieden werden. Das Wettbewerbsergebnis dient als Grundlage für einen neuen Bebauungsplan. Das Bebauungsplanverfahren wird die SSB in Vertretung des Amtes für Stadtplanung und Wohnen mit einem externen Büro begleiten. Ein entsprechender Vertrag zwischen LHS und SSB wurde abgeschlossen. Ziel ist es, das Bebauungsplanverfahren bis 2025 abzuschließen. Dann könnte mit der Umsetzung der Baumaßnahme begonnen werden.

Im September 2021 ist der erste Bauabschnitt des Umbaus und der Sanierung der Zahnradbahnwerkstatt fertiggestellt worden. 2023 erfolgte der Austausch der Schiebebühne. Die Gesamtmaßnahme wird Mitte 2025, mit der Erneuerung und Erweiterung des Hebestands am Gleis 4, abgeschlossen sein.

Am Busbetriebshof (KOM) in Möhringen wird eine Ladeinfrastruktur inkl. Netzstation für Elektrobusse errichtet. Die Baugenehmigung ging am 15.12.2023 ein. Der Baubeginn war Anfang Januar 2024 mit dem Rückbau des ehemaligen Gastanklagers. Die Gebäudehülle der Netzstation ist fertiggestellt. Die Rohbauarbeiten der Busaufstellfläche sind ebenfalls fertiggestellt. Anfang September wurde mit den Trassenarbeiten begonnen. Die voraussichtliche Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für Anfang Juni 2025 geplant.

Das Projekt zur Bewertung des nicht betriebsnotwendigen Immobilienbestands der SSB umfasst 37 Liegenschaften mit einer Gesamtfläche von ca. 63.000 m<sup>2</sup>, aufgeteilt in 446 Wohnungen und Gewerbemietflächen. Die Pilotphase, in der zwei konkrete Objekte bewertet wurden, ist abgeschlossen. Der Roll-out-Prozess zur Bewertung des Gesamtportfolios wurde im Jahr 2024 gestartet. Die Portfoliostrategie, die gemäß den internen Zielen der SSB erarbeitet wird, soll bis Ende Mai 2025 fertiggestellt sein. Diese Strategie umfasst die Erstellung einer Handlungsstrategie für jedes Objekt und die Clusterung des Portfolios.

### **Technische Infrastruktur**

Die Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich betragen im Jahr 2024 brutto (d. h. vor Verrechnung mit Investitionszuschüssen) 74,4 Mio. EUR.

Mit der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und dem neuen Verbindungstunnel zum Hauptbahnhof, wurde durch den nicht mehr nutzbaren Tunnelabschnitt die Realisierung einer neuen unterirdischen

Kehrgleisanlage möglich. Die Kehranlage Hauptbahnhof ist seit März 2024 in Betrieb. Das Vorhaben befindet sich in der Schlussabrechnung.

Der zweite Teilabschnitt Neuer Markt der Linie U5 Leinfelden-Echterdingen beginnt im Bereich der temporären Kehranlagen Leinfelden-Bahnhof und führt bis zur Haltestelle Neuer Markt. Die Neubau-Strecke hat in diesem zweiten Abschnitt eine Länge von 0,66 km. Die Maßnahme begann mit den Umbauten der bestehenden Betriebsanlagen im Bereich der zu diesem Zeitpunkt in Betrieb befindlichen temporären Wendeanlage bei der Haltestelle Leinfelden-Bahnhof. Hier wurde die bestehende Gleisanlage auf die neue Lage umgebaut. Die Maßnahme endet hinter der neuen Haltestelle Neuer Markt. Im Zuge der Streckenverlängerung wurde am Ende des Neubauabschnitts ein neues Unterwerk zur Stromversorgung der Stadtbahn errichtet. Die Neubaustrecke ist seit Oktober 2024 in Betrieb. In 2025 stehen noch Restleistungen und nachlaufende Abrechnungen an. Das Vorhaben befindet sich in der Schlussabrechnung.

Die Stadtbahnlinie U1 verbindet die Stuttgarter Stadtteile Süd, Mitte, Ost und Bad Cannstatt mit der Stadt Fellbach östlich von Stuttgart. Die Linie mit ihrer Linienlänge von ca. 14,9 km und ihren 27 Haltestellen ist damit die wichtigste Süd-Ost-Stadtbahnverbindung (Tallängslinie) Stuttgarts. Mit den steigenden Fahrgastzahlen im gesamten SSB-Netz zeigen sich besonders bei der U1 zunehmend hohe Linienbelastungen. Aus diesem Grund wird die Linie U1 für 80 Meter lange Züge ausgebaut, um zusätzlich benötigte Kapazitäten zu schaffen. Der Teilabschnitt Uff-Kirchhoff – Fellbach (Schwabenlandhalle) des Projektes Hochbahnsteigverlängerungen für 80-m-Züge umfasst insgesamt acht Haltestellen. Baubeginn war im Jahr 2023 und die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich im Sommer 2025.

Auf Grund der aktuellen städtebaulichen Planungen wird es für die Endhaltestelle Lutherkirche eine separate Programmanmeldung und einen separaten Zuschussantrag geben. Das Projekt befindet sich aktuell in der Planungsphase. Der Baubeginn mit der Verlegung des Gleiswechsels startet nach aktueller Planung Anfang 2027. Die Gemeinde Fellbach plant einen Mobilitätshub, in dem die Endhaltestelle der SSB integriert ist. Die Programmanmeldung für den Abschnitt Süd wurde im 1. Quartal 2023 eingereicht. Der Zuschussantrag wurde im 2. Quartal 2024 gestellt. Bis 2024 sind nur Planungsleistungen angefallen. Der geplante Baubeginn ist im Jahr 2025.

In Stuttgart Weilimdorf an der Gemarkung Ditzingen soll ein neuer Stadtbahnbetriebshof mit 45.000 qm Grundfläche und drei Gebäuden entstehen. Er bietet Platz für 48 Züge mit einer Länge von 40 m. Dort sollen ein Dienst- und Sozialgebäude mit Technikuntergeschoss, eine Werkstatthalle und eine Abstellhalle gebaut werden.

Im Zuge der Erschließung des neuen Stadtbahnbetriebshofes entsteht auch der Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Stuttgart-Hausen und zum Gewerbegebiet Ditzingen Süd, die westlich der Haltestelle Rastatter Straße aus der bestehenden Strecke der Linie U6 und U16 abzweigt und entlang der Bundesstraße nach Norden führt. Der Bau sollte 2025 starten. Auf Grund von Verzögerungen in der Planung und der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird sich der Baubeginn verschieben.

Im Jahr 2023 erfolgte für die S-Bahnverlängerung Filderstadt-Bernhausen die Vergabe für Rohbau, Straßen- und Verkehrsanlagen, Leitungsverlegung und Erdarbeiten für ca. 70 % der vorgesehenen Gesamtbaukosten. Der Spatenstich fand im Herbst 2023 statt. Ab dem Frühsommer 2024 lagen alle notwendigen Gestattungsvereinbarungen für die Inanspruchnahme

von Grundstücken (teilweise mit Besitzeinweisungsverfahren beim Regierungspräsidium) vor und die Bautätigkeiten konnten nahezu auf der kompletten Strecke beginnen. Seit Ende des Jahres 2024 ist auch das Baufeld im Bereich der neuen Haltestelle in Sielmingen frei. Entschädigungsfestsetzungsverfahren stehen noch aus. Eine Verschiebung des geplanten Inbetriebnahme-Termins in das Jahr 2028 ist absehbar. Es ist geplant, die Strecke in den Digitalen Knoten Stuttgart einzubinden und mit dem Bahnleitsystem ETCS (European Train Control System) auszustatten. Die Planungen und hierzu notwendigen Vereinbarungen sind in Verzug und stellen insbesondere hinsichtlich des Terminplans ein hohes Projektrisiko dar.

Um den erhöhten betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, müssen Fahrleitungsanlagen in stark frequentierten Streckenabschnitten mit einem zweiten Trageisil bzw. einer Verstärkungsleitung nachgerüstet werden, um dadurch den Querschnitt der Fahrleitungsanlage und die Strombelastbarkeit zu erhöhen. Die Maßnahme ist in drei Abschnitte aufgeteilt. Mit dem Bau vom Charlottenplatz bis zum Bopser wurde Mitte 2022 begonnen. Die Fertigstellung erfolgt auf Grund nachträglicher Probleme bei der Genehmigung eines Maststandortes erst 2024. Im Sommer 2021 wurden im Streckenabschnitt Föhrich bis zur Landauer Straße vorbereitende Arbeiten (Mastgründungen im Zuge von Gleisarbeiten) durchgeführt. Der Fahrleitungsbau erfolgt im Jahr 2026. Zudem wurden außerdem noch im Sommer 2021 vorbereitende Arbeiten im Bereich von der Rastatter Straße bis Gerlingen Siedlung durchgeführt. Der Fahrleitungsbau erfolgt im Zeitraum 2026 bis 2028. Es wurden im Jahr 2024 Ausschreibungen für die Masten durchgeführt und werden auch im Jahr 2025 weiter ausgeschrieben. Es wurde begonnen, die Mastfundamente zu erstellen und somit ist auch der Baubeginn erfolgt. Mit der Ausschreibung der Fahrleitungen wurde noch nicht begonnen.

In den Gewerken Streckengleis, elektrische Betriebsanlagen und Haltestellen (inkl. Brandschutz) und ihren Teilbereichen werden zunächst für den Zeitraum von 2022 bis 2030 umfangreiche Grunderneuerungsmaßnahmen für die Stadtbahn-Infrastruktur umgesetzt, um das Stuttgarter Stadtbahnsystem in seiner Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zu erhalten. Im Bereich der Gleisinfrastruktur umfasst die Grunderneuerung sowohl die Streckengleisanlagen als auch die Weichen und Kreuzungen. Die Grunderneuerung, sowohl im Streckengleis als auch bei Weichen und Kreuzungen, umfasst neben der Erneuerung des Gleises (Schienen, Kleineisen und Schwellen / Unterguss) auch den Oberbau und bei Erforderlichkeit auch den Untergrund. Zusätzlich erfolgt vor der Erneuerung eine Untersuchung des Untergrundes und der bestehenden Entwässerung. Ziel ist es, dass nach der Grunderneuerung wieder ein Zustand wie zum Zeitpunkt des Neubaus erreicht wird. Die Grunderneuerung der elektrischen Betriebsanlagen erfolgt systemabhängig, je nach Zustand des jeweiligen elektrischen Gewerkes. Zu den elektrischen Betriebsanlagen zählen zum einen die Fahrstromunterwerke und Netzstationen und zum anderen die elektrischen Anlagen in Haltestellen, Betriebsräumen und Tunnelanlagen. Bei den Anlagen Bahnsteige, Sanitärinstallation, Aufzüge, Fahrtreppen und Lüftungsanlagen erfolgt die Grunderneuerung auf Grund des Anlagenzustandes, des Anlagenalters und der geschätzten Restlebensdauer. Vor allem bei den Bahnsteigen sind hier häufig auch Themen wie Rutschfestigkeit des Belages oder Zustand der Bahnsteigkante der Grund für die Erneuerung, um auch weiterhin die notwendige Sicherheit der Anlagen zu gewährleisten.

Entsprechend der TR Strab Brandschutz muss für die Selbstrettung der Fahrgäste in geschlossenen U-Haltestellen der Nachweis erbracht werden, dass die Personen den Gefahrenbereich eigenständig oder unter gegenseitiger Hilfestellung über Fluchtwege in den sicheren Bereich verlassen können. Hierfür sind bauliche Maßnahmen (Abschottungen,

Rauchableitung) erforderlich. Dies wurde 2023 unter anderem für die Haltestellen am Börsenplatz und Neckartor durchgeführt. Die Haltestelle Schloßplatz wurde Ende 2024 fertiggestellt, bei der Haltestelle Rathaus stehen noch Restarbeiten aus, die im Jahr 2025 fortgesetzt werden.

Erforderliche Softwareupdates und teilweise in die Jahre gekommene Hardwarekomponenten machen eine Erneuerung und Anpassung der verschiedenen Komponenten der Zugsicherungsanlage erforderlich. Im Zuge dieser Anpassungen in allen Zugsicherungsanlagen im gesamten Streckennetz werden auch Strukturierungen bei den Bedienarbeitsplätzen umgesetzt. Die Maßnahme umfasst die Lieferung neuer Hardware und die Anpassung an das Windows 10-Betriebssystem für das Bedienplatzsystem Vicos OC 111, das Zuglenksystem Vicos OC 100 ATT, das Zuglaufverfolgungssystem Vicos OC 100 ARS, das Service- und Diagnosesystem Vicos OC 100 S&D, das Archivsystem Vicos OC 100 Archiv, das Record & Play-System Vicos OC 100 R&P sowie Deployment-Rechner. Die Fertigstellung wurde auf 2025 verschoben.

### Soll-Ist-Vergleich des Prognoseberichtes aus dem Geschäftsjahr 2023 für das Jahr 2024

Das Jahresergebnis 2024 liegt bei -40,1 Mio. EUR und ist damit um 29,2 Mio. EUR besser als der Plan. Der wesentliche Grund ist eine verbesserte Gesamtleistung inklusive Zahlungen aus dem Vergleich des Brandes in Gaisburg, die zum Zeitpunkt der Planung nicht absehbar waren.

Für 2024 wurde in der Wirtschaftsplanung eine nominelle Fahrgeldtarifierhöhung von 4,9 % ab 01.04.2024 unterstellt. Diese wurde nicht wie geplant umgesetzt und eine Tarifsteigerung wurde erst im August 2024 allerdings mit 7,9 % umgesetzt.

Die Gesamtleistung ist von folgenden Themen geprägt:

- Nicht berücksichtigte Effekte im Nachteilsausgleich + 5,1 Mio. EUR SGB IX, Tarifanpassung
- Erhalt Versicherungsleistung Brand Gaisburg + 12,9 Mio. EUR
- Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen + 3,4 Mio. EUR
- Nachteilsausgleich DeutschlandTicket 2023 + 3,3 Mio. EUR

Der Materialaufwand liegt mit 130,8 Mio. EUR unter Plan und somit ergebnisverbessernd um + 12,6 Mio. EUR (+ 8,8 %). Ursächlich hierfür sind mehrere Effekte, wie die geringeren Aufwendungen für bezogene Fahrleistungen und die Instandhaltung der Stadtbahninfrastruktur, welche die höheren Aufwendungen für den Fahr- und Allgmeinestrom kompensieren. Auch die geringeren Aufwendungen aus der Bewertung des Lagermaterials führen zu einem geringeren Materialaufwand.

Ebenso liegen die Abschreibungen und der sonstige betriebliche Aufwand unter Plan. Dabei sind insbesondere Projektverzögerungen verantwortlich für die Planunterschreitung.

Diese positiven Effekte werden durch folgende ungeplante Mehrkosten kompensiert:

- Personalaufwand aufgrund Effekte - 3,5 Mio. EUR Manteltarifvertrag und Mehrung
- Zinsen (insb. Anpassung des Zinssatzes - 2,1 Mio. EUR im ZV-Darlehen)

## Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2024 erwirtschaftete die SSB 286,5 Mio. EUR (VJ: 272,0 Mio. EUR) Umsatzerlöse. Die wesentliche Umsatzgröße ist der Linienverkehr mit 189,4 Mio. EUR (VJ: 177,6 Mio. EUR). Der Einnahmewachstum um 6,7 % (VJ: 13,8 %) resultiert hauptsächlich aus dem JugendTicketBW, da dieser als Tarifauffüllung in die Fahrgeldeinnahmen über den monatlichen VVS-Kassenausgleich geflossen ist und nicht wie im Vorjahr als steuerfreier Zuschuss ausgezahlt wurde. Die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G in Höhe von 21,8 Mio. EUR sind im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind aufgrund der jährlichen Dynamisierung gestiegen (+ 0,8 Mio. EUR) und lagen im Jahr 2024 bei 47,1 Mio. EUR. Die Umsätze aus Vermietung und Verpachtung von Wohn- und Bürogebäuden belaufen sich auf 11,3 Mio. EUR (+ 0,4 Mio. EUR). Andere Umsatzerlöse stiegen von 11,6 Mio. EUR auf 13,1 Mio. EUR. Dies ist hauptsächlich auf die Werbeeinnahmen (+ 1,3 Mio. EUR) zurückzuführen. Die aktivierten Eigenleistungen stiegen um + 3,1 Mio. EUR auf 9,8 Mio. EUR, die sich durch die Baumaßnahmen Rohbautunnel in Bernhausen, Neubau der Abstellhalle Gaisburg und der Grunderneuerung ergeben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen auf 175,1 Mio. EUR und liegen damit um 27,1 Mio. EUR höher als zum Vorjahr. Der Anstieg resultiert aus Zuschüssen ohne direkte Gegenleistungsverpflichtung i. H. v. + 20,2 Mio. EUR, die sich zum einen aus dem Anstieg der Ausgleichszahlungen DeutschlandTicket (+ 37,3 Mio. EUR), den um + 1,4 Mio. EUR höheren Erträgen aus der Auflösung von Sonderposten und gegenläufig aus der Verschiebung des JugendTickets in die Umsatzerlöse (-18,6 Mio. EUR) ergeben. Zusätzlich stiegen die außerordentlichen Erträge um + 10,5 Mio. EUR, die sich aus den Versicherungserstattungen Brand Gaisburg und der Abstellhalle Möhringen ergeben. Gegenläufig sanken in Summe die anderen sonstigen Erträge um -5,1 Mio. EUR. Der wesentliche Rückgang ist den periodenfremden Erträgen geschuldet (- 4,6 Mio. EUR).

Der Materialaufwand lag bei 130,8 Mio. EUR und damit um + 15,4 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich hauptsächlich aus dem Aufwand der Energiekosten (+ 13,6 Mio. EUR). Hierbei hat sich insbesondere der Stromaufwand mit + 12,8 Mio. EUR erhöht. Die Gründe hierfür sind, dass sich der Strompreis pro kWh fast verdoppelt hat sowie stark erhöhte Netzentgelte im Jahr 2024.

Der Personalaufwand lag mit 268,9 Mio. EUR um 22,0 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich hauptsächlich aus den Tarif- und Rentensteigerungen sowie der Personalmehrung.

Die Abschreibungen erhöhten sich von 47,0 Mio. EUR auf 51,6 Mio. EUR, die im Wesentlichen auf die Aktivierung von Bordrechnern, der Grunderneuerung von Gleisanlagen und der Beschaffung von Bussen und Fahrzeugen zurückzuführen sind. Außerdem sind 1,8 Mio. EUR Sonderabschreibung von vier Brennstoffzellen-Bussen enthalten. Diese sind bereits abgemeldet und werden an den Hersteller zurückgegeben.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 48,4 Mio. EUR + 2,1 Mio. EUR höher als zum Vorjahr. Dies resultiert hauptsächlich aus der Wertberichtigung von + 1,8 Mio. EUR der sonstigen Forderungen bezüglich der Abwicklung eines Vertragsrücktritts. Die Wahrscheinlichkeit der Erstattung ist ungewiss.

Die Zinsen und die ähnlichen Aufwendungen sind um + 3,5 Mio. EUR angestiegen, dies ist hauptsächlich den höheren Zinsaufwendungen aus den Abrufen der Rahmenverträge für langfristige Kredite geschuldet (+ 3,8 Mio. EUR).

Die sonstigen Steuern sind mit 0,8 Mio. EUR unverändert zum Vorjahr geblieben.

Das Gesamtergebnis 2024 vor Verlustausgleich beträgt -40,1 Mio. EUR und ist damit 2,4 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr.

## Vermögenslage

Die Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2024 betrug 1.222,5 Mio. EUR (VJ: 1.101,6 Mio. EUR) und stieg damit um 121,0 Mio. EUR. Zum 31.12.2024 lag die Eigenkapitalquote damit bei 15,9 % (VJ: 17,7 %).

## AKTIVA

Die Aktiva entwickelten sich wie folgt: Die immateriellen Vermögensgegenstände stiegen um 1,3 Mio. EUR auf 8,8 Mio. EUR. Die Erhöhung ergibt sich aus der Aktivierung von Software von 0,5 Mio. EUR (0,4 Mio. EUR Bordrechner) sowie aus den geleisteten Anzahlungen von 0,8 Mio. EUR. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich von 891,3 Mio. EUR im Vorjahr auf 951,4 Mio. EUR. Die größten Zuwächse ergaben sich bei den Gleisanlagen von 18,1 Mio. EUR, vor allem durch die Grunderneuerung sowie der Streckenerweiterung U5-Verlängerung in Leinfelden. Ebenso stecken + 59,2 Mio. EUR in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau, wovon 21,4 Mio. EUR die S3-Streckenverlängerung, 9,5 Mio. EUR Grunderneuerung, 8,3 Mio. EUR das Projekt Mobilfunk, 6,7 Mio. EUR die Ladeinfrastruktur in Gaisburg-Möhringen und 6,3 Mio. EUR sieben Brennstoffzellen-Busse betrafen. Gegenläufig verringerte sich der Fahrzeugbestand für Personen und Güterverkehr um 17,5 Mio. EUR. Hier war die Abschreibung i. H. v. 21,4 Mio. EUR höher als die wesentlichen Zugänge der Stadtbahnfahrzeuge (+ 4,2 Mio. EUR).

Das Finanzanlagevermögen blieb unverändert bei 0,5 Mio. EUR.

Die Vorräte lagen 2024 bei einem Wert von 29,7 Mio. EUR und damit + 2,6 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Änderung ergibt sich insbesondere aus dem Anstieg der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (+ 4,4 Mio. EUR), der sich im Wesentlichen aus der korrigierten Bewertung aufgrund der Analyse und Ausschluss von fehlerhaften Marktpreisen ergab. Dagegen laufen die nicht abgerechneten Baumaßnahmen, im Speziellen die gesammelten Eigenleistungen aus der Folgemaßnahme Rosensteintunnel/Leuzetunnel, die in den Aufwand gebucht wurden (- 1,6 Mio. EUR).

Hinzu kommt der Rückgang von kreditorisch geleisteten Anzahlungen in Höhe von - 0,3 Mio. EUR.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen um + 9,9 Mio. EUR auf 103,1 Mio. EUR. Die größte Veränderung in Höhe von + 9,6 Mio. EUR resultiert hauptsächlich aus der Forderung gegen die SWW gemäß dem Ergebnisabführungsvertrag (+ 2,4 Mio. EUR) sowie der noch offenen Umsatzsteuer der letzten drei Monate (+ 6,6 Mio. EUR).

Der Bank- und Kassenbestand erhöhte sich im Jahr 2024 um 46,2 Mio. EUR auf 126,0 Mio. EUR. Der Grund hierfür sind Verschiebungen von Investitionen. Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 0,8 Mio. EUR auf 3,0 Mio. EUR an.

## PASSIVA

Die Passiva entwickelten sich wie folgt: Das Eigenkapital in Höhe von 194,4 Mio. EUR blieb auch in diesem Jahr aufgrund des Verlustausgleiches unverändert gegenüber dem Vorjahr. Mit 164,4 Mio. EUR weist der passivische Sonderposten einen um + 12,8 Mio. EUR höheren Wert aus als im Vorjahr (151,6 Mio. EUR).

Die Rückstellungen sind um - 1,5 Mio. EUR auf 222,3 Mio. EUR im Jahr 2024 leicht gesunken. Ein Effekt ergibt sich aus der Rückstellung Entgeltumwandlung, die aufgrund des Mengeneffekts beim Personal um + 2,0 Mio. EUR angestiegen ist. Im Gegenzug sank die Rückstellung Berufsgenossenschaft um - 2,7 Mio. EUR aufgrund der Umstellung auf vierteljährliche Vorauszahlungen. Zusätzlich kam die erste Sozialversicherungs-Nachzahlung aus dem Thema Prüfung des Fremdpersonaleinsatzes als Rückstellungsverbrauch mit - 0,7 Mio. EUR.

Die Verbindlichkeiten sind um + 109,2 Mio. EUR auf 638,8 Mio. EUR im Jahr 2024 gestiegen. Der größte Anteil des Anstiegs ergibt sich aus den sonstigen Verbindlichkeiten mit + 72,7 Mio. EUR. Dieser resultiert aus der Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Zuschüssen von + 63,0 Mio. EUR. In diesen stecken Zuschüsse für die DT8.16 Stadtbahnen mit + 28,3 Mio. EUR, die S3-Verlängerung mit + 25,9 Mio. EUR, die Grunderneuerung mit + 5,3 Mio. EUR sowie das Projekt Mobilfunk mit + 2,9 Mio. EUR. Eine weitere Veränderung ergibt sich aus der Vorfinanzierung der S3-Verlängerung durch den Verband Region Stuttgart i. H. v. + 4,0 Mio. EUR. Zusätzlich hatten wir eine Zinsanpassung aus dem Darlehen gegenüber der ZV mit + 2,5 Mio. EUR. Außerdem stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen, insbesondere aus der Entgeltabrechnung Dezember um + 2,0 Mio. EUR.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um + 0,4 Mio. EUR auf 2,6 Mio. EUR (VJ: 2,2 Mio. EUR).

### Finanzlage

Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 7,5 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 23,8 Mio. EUR, was im Wesentlichen mit Effekten aus der Veränderung von Rückstellungen zusammenhängt, die im Vorjahr den Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit positiv beeinflussten. Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -22,5 Mio. EUR (VJ: -149,5 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen der SSB die erhaltenen Investitionszuschüsse. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit standen die Einzahlungen aus Verlustübernahme sowie aus der Aufnahme von Krediten den Auszahlungen für Tilgung und Zinsen gegenüber, wobei sich ein positiver Saldo von 59,6 Mio. EUR (VJ: 153,8 Mio. EUR) ergab. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen.

Da eine vollständige Finanzierung des geplanten Investitionsvolumens (nach Zuschüssen) aus Eigenmitteln perspektivisch in den nächsten Jahren nicht möglich sein wird, wurden in den Jahren 2022 und 2023 insgesamt drei Rahmenfinanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 465,8 Mio. EUR abgeschlossen. Auf Basis dieser Finanzierungsverträge wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 40,0 Mio. EUR (VJ: 118,1 Mio. EUR) Fremdkapital aufgenommen. Zusätzlich verfügt die SSB zur kurzfristigen Liquiditätsdisposition und temporären Vorfinanzierung investiver Zuschüsse über mehrere, vertraglich fest zugesagte Kontokorrentlinien.

Bei der Fremdfinanzierung der SSB wurde zum Teil auf grüne Finanzierungsinstrumente zurückgegriffen, welche das primäre Ziel haben, die Allokation von Kapitalinvestitionen in klimafreundliche Projekte zu fördern. Mit der Emission von grünen Finanzinstrumenten verfolgt die SSB weiterhin das Ziel, ihre Finanzierungsstrategie mit ihren Nachhaltigkeitszielen in Einklang zu bringen und damit die Nachhaltigkeitsstrategie zu erfüllen.

### Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 189,4 Mio. EUR, die neben den Fahrgeldeinnahmen auch die Erstattungsleistungen für die Beförderung

von Schwerbehinderten, das erhöhte Beförderungsentgelt sowie die SSB Flex Erträge enthalten, und das Jahresergebnis vor Verlustausgleich in Höhe von - 40,1 Mio. EUR.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Fahrgastzahl von 165,6 Mio., die einen Anstieg von + 9 % gegenüber dem Vorjahr ergeben sowie die Kundenzufriedenheit, die im Rahmen der kontinuierlichen Haushaltsbefragung „Kontiv“ gemessen wird. Die Kundenzufriedenheit liegt mit 92 Prozent Anteil zufriedener Stuttgarter auf einem sehr guten Niveau und konnte gegenüber dem Vorjahr noch einmal um 2 Prozentpunkte gesteigert werden.

### Personal

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2024 betrug 3.608 Personen (Vorjahr 3.411). Inklusive Kombifahrer sind rund 45 % davon (Vorjahr 47 %) im Fahrdienst tätig. Zusätzlich waren 117 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 111) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.725 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.522). Die Zahl der Personen in der Altersteilzeit Freiphase erhöhte sich von 15 auf 18.

Im Jahr 2024 konnten durch die geänderte Ausrichtung im Personalbereich und gezielten und innovativen Recruiting Maßnahmen, 139 Personen (+ 53 %) mehr als im Vorjahr eingestellt werden – im Schwerpunkt im Fahrdienst und den technischen Bereichen. Um zusätzliche Busfahrerinnen und Busfahrer zu gewinnen, wurde beispielsweise ein Bewerbungsbuss auf dem Schloßplatz Stuttgart angeboten und ein Team zur Teilnahme an einer Recruiting Messe in Athen geschickt.

Die Fluktuation stieg nur geringfügig durch vermehrte Renteneintritte, die sonstige Fluktuation blieb unverändert zum Vorjahr.

Die krankheitsbedingten Ausfallzeiten stiegen im Jahr 2024 durchschnittlich um 0,1 Prozentpunkte und blieben damit ungefähr auf dem Vorjahresniveau. Die Resturlaubstage am Jahresende erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr auch durch den gestiegenen Personalbestand um ca. 10 %, was durch den Rückgang auf den Zeitkonten kompensiert wird. Die Anzahl der geleisteten Überstunden reduziert sich leicht gegenüber dem Vorjahr.

Die Situation im Fahrdienst hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Trotz höheren Einstellungszahlen konnte der Personalbedarf nicht vollständig gedeckt werden, auch weil sich die Zahl der Abgänge und internen Weiterqualifizierungen im Jahr 2024 erhöhten. Nichtsdestotrotz konnte die Fußballeuropameisterschaft mit mehreren Spieltagen in Stuttgart mit zusätzlich insgesamt 300.000 gefahrenen Kilometern sowie 6.700 Dienststunden erfolgreich gemeistert werden.

Im Januar und Februar 2024 wurde gemäß Tarifvertrag eine Inflationsausgleichszahlung in Höhe von monatlich 220 € bezahlt. Ab 1. März 2024 erhöhte sich das Entgelt um durchschnittlich 11,1 % p.a. Gemäß der Änderung des Manteltarifvertrages wurde seit Juli 2024 eine Nahverkehrszulage in Höhe von 150,- Euro pro Monat sowie eine Verkehrslagezulage im Fahrdienst in Höhe von 5,00 Euro pro gefahrenen Dienst ausbezahlt.

### Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20 %	25 % (VJ: 25 %)
im Vorstand	33 %	33 % (VJ: 33 %)
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	30 %	26 % (VJ: 24,5 %)

## Ziele für nachhaltige Entwicklung



Seit über 20 Jahren ist die Berichterstattung zum Umweltschutz und der Nachhaltigkeit fest im Geschäftsbericht verankert. Seit 5 Jahren nutzen wir nun schon die Sustainable Development Goals (SDGs) um unsere Aktivitäten des Vorjahres zu clustern. Im Folgenden werden einige Beispiele in Bezug auf das Geschäftsjahr 2024 aufgeführt.

### ZIEL 3 – Gesundheit und Wohlergehen

#### Attraktivität des ÖPNV und Arbeitsumfeld bei der SSB

Das wachsende Klima- und Umweltbewusstsein, das steigende Verkehrsaufkommen in Innenstädten, technische Innovationen und die Digitalisierung tragen zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Dabei sind die Tätigkeiten der SSB vielfältig und umfassen ein breites Spektrum an Aufgaben, die über die reine Personenbeförderung hinausgehen. Die SSB bietet sinnvolle und wertvolle Aufgaben für eine Vielzahl unterschiedlicher beruflicher Hintergründe, von Mechatronikern bis zu Informatikern, von Köchen bis hin zu Kaufleuten.

Die SSB steht für ein verlässliches, mitbestimmtes und familienfreundliches Arbeitsumfeld mit attraktiven Sozialleistungen. Das Gesundheitsmanagement „Linie G“ bietet ein umfassendes Angebot an Informationen und Maßnahmen zur Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden der Mitarbeitenden. In 2024 wurde z. B. erneut das Lauftraining angeboten, für alle die sich sportlich betätigen wollten bzw. für die Teilnahme an Firmen-, Stuttgart- und Nachtläufen vorbereiten wollten.

Das Gesundheitsjahr 2024 stand unter dem Thema „Haut“. Viele Mitarbeitende nahmen an den Infoveranstaltungen zum Thema Hautschutz und an Hautkrebscreenings teil. Aufgrund des großen Interesses wurden sogar zusätzliche Termine angeboten.

In Kooperation mit einer Krankenkasse gab es Vorträge zur Augenentspannung und Stress-Resilienz, die hybrid durchgeführt wurden, um eine breite Teilnahme zu ermöglichen. Aufgrund der positiven Erfahrungen sollen zukünftig mehr hybride Veranstaltungen angeboten werden. Im Jahr 2025 ist erneut eine Kooperation mit einer Krankenversicherung geplant.

### ZIEL 4 – Hochwertige Bildung

#### Ausbildung und Fachkräftemangel

Im Jahr 2024 wurden die neu ausgebildeten neuen Elektroniker und Mechatroniker der SSB für ihre hervorragenden Leistungen gewürdigt. Die Unternehmensbereichsleiterin für Ausbildung betonte bei der Übergabe der Ausbildungszeugnisse das Engagement der Auszubildenden während ihrer Ausbildungszeit und hob das wertvolle Feedback der Azubis hervor.

Der Fachkräftemangel hat zunehmend Auswirkungen auf die ÖPNV-Branche. Sowohl auf der Schiene und der Straße als auch in den Werkstätten fehlt es an Personal. Gemäß dem Verkehrsministerium Baden-Württembergs ist in der Zukunft eine Zuspitzung dieses Trends zu erwarten. Dieser ist darauf zurückzuführen, dass in der Busbranche mehr als die Hälfte der Fahrer älter als 50 Jahre alt sind und ein Großteil von ihnen bald in die Rente übergeht. Am 28. März 2024 startete das Projekt „Hand in Hand gegen den Fachkräftemangel im ÖPNV“, ein neu gegründetes Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg. Dieses Bündnis hat drei Hauptaufgaben identifiziert: Die Sichtbarkeit der Berufe erhöhen, Mehrwerte für die Beschäftigten schaffen und die Rahmenbedingungen verbessern. Verkehrsminister Winfried Hermann betonte die Notwendigkeit, engagierte Fachkräfte für die Sicherung der Qualität im ÖPNV und den dazugehörigen Ausbau zu gewinnen. Auf Initiative des Landes hat sich unter Beteiligung der SSB, ein breites gesellschaftliches Bündnis zur Fachkräftegewinnung

Der angestrebte Frauenanteil wurde im Aufsichtsrat und im Vorstand erreicht. Bei den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands erhöhte sich der Wert leicht auf 26 % (Vorjahr 25%). Hier wurde vom Aufsichtsrat am 20.10.2023 der Zielwert auf 30 % angehoben.

### Bericht zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) steht für nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität. Mit einer klaren Vision für Klimaschutz und Umweltverantwortung treibt das Unternehmen einen umfassenden ökologischen Umbau voran. Hierfür wurden in Jahr 2024 die Weichen gestellt. Die Unternehmensstrategie spiegelt nun auch die bisherigen Bestrebungen und künftigen Ziele und Herausforderungen wider.

Diese vielschichtige Strategie macht die SSB zu mehr als einem reinen Verkehrsunternehmen: Sie ist Vorreiter für nachhaltige urbane Mobilität. Durch kontinuierliche Investitionen in emissionsfreie Technologien, Umweltschutz und innovative Infrastruktur gestaltet die SSB die ökologische Zukunft Stuttgarts aktiv mit.

gebildet. Die Mitarbeiter im öffentlichen Verkehr sind systemrelevant und für die Mobilitätswende dringend erforderlich.

### **ZIEL 5 – Geschlechter Gleichheit**

#### **Ein Zeichen für Vielfalt setzen**

Die SSB ist ein Arbeitsumfeld, in dem täglich Menschen unterschiedlichster Nationalitäten, Religionen, Bildungsstände und Altersgruppen sowie verschiedener Geschlechtsidentitäten zusammenarbeiten. Das gemeinsame Ziel, welches erreicht werden soll: Die Mobilität der Stuttgarter Bevölkerung sicherzustellen und einen gut funktionierenden Nahverkehr anzubieten, der von allen Bürgern geschätzt wird. Seit dem Jahr 2017 beteiligt sich die SSB aktiv am Christopher Street Day (CSD). Im Jahr 2024 stand die Teilnahme unter dem Motto „Wir verbinden ALLE“. Über 200 Mitarbeitende meldeten sich für die Veranstaltung an und nahmen entweder im SSB-Truck Platz oder begleiteten diesen zu Fuß.

### **ZIEL 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur und ZIEL 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden**

#### **Der Beitrag von Biodiversität zur Sicherstellung einer nachhaltigen Stadt**

Die SSB fördert die Biodiversität. Wir verzichten auf kritische Chemikalien und schaffen gezielt hochwertige Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Unsere heutigen Maßnahmen zur Förderung der Biodiversität beinhalten unter anderem den Bau neuer Strecken mit dem tieferliegenden Magerwiesengleis, sofern dies möglich ist. Hierdurch wird eine signifikante Unterstützung der Tier- und Pflanzenwelt erzielt.

Zudem wurden im Rahmen der letzten Neubaumaßnahmen, neben der Einrichtung von Eidechsenhabitaten, mehrere Dutzend Nisthilfen für Höhlenbrüter und Halbhöhlenbrüter platziert. Diese werden fortlaufend beobachtet und gepflegt.

Im Rahmen des Umweltmanagements erfolgt eine kontinuierliche Prüfung von eingesetzten Produkten, wobei vorhandene Produkte, mit erhöhter Auswirkung auf Menschen und Umwelt, systematisch ersetzt werden. Beispielsweise werden heute im Wesentlichen nur noch Betonschwellen statt imprägnierter Holzschwellen eingesetzt. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist es erforderlich, Maßnahmen gegen den Bewuchs im Gleisbereich durchzuführen. Dazu verzichtet die SSB schon seit 2022 gänzlich auf Glyphosat.

### **ZIEL 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz**

#### **Sauber in die Zukunft**

Das zentrale Ziel ist ehrgeizig: Bis 2035 will die SSB im Regelbetrieb klimaneutral fahren. Dieser Anspruch spiegelt sich konkret in der Busflotte wider. Bis 2027 sollen alle innerstädtischen Buslinien emissionsfrei fahren, bis 2035 die gesamte Busflotte umgestellt sein. Diese strategische Entwicklung hat bereits vor Jahren mit der Einführung von Diesel-Hybridbussen und synthetischen Kraftstoffen begonnen. Schon seit jeher wird bei der SSB der ganzheitliche Ansatz betrachtet. Unter anderem von der Fahrzeug- und Infrastruktur-Herstellung über deren Nutzungsphase mit Wartung und Instandhaltung, die Aufarbeitung sowie das Ende der Nutzung. Damit bietet die SSB schon längst einen sehr attraktiven Beitrag zur Nutzung eines nachhaltigen ÖPNVs.



# Chancen- und Risikobericht



Auch im Jahr 2024 hat sich der Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG wieder umfassend über die aktuelle Chancen- und Risikosituation der Unternehmen SSB AG und SSB Reisen GmbH informiert. Es ist notwendig die Chancen und Risiken systematisch zu identifizieren, zu bewerten, zu beobachten und zu steuern.

Die aktuell identifizierten und bewerteten Risiken:

1. stellen sowohl einzeln als auch in ihrer Gesamtheit keine Gefährdung im Hinblick auf Illiquidität oder Überschuldung im Zeitraum von mindestens einem Jahr dar,
2. sind nicht bedrohlich für den Fortbestand der SSB,
3. verhindern nicht die Erfüllung der strategischen Ziele der SSB sowie des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA).

Der Vorstand und die Führungskräfte der SSB sind daher zuversichtlich, dass die grundsätzliche Ertragskraft der SSB weiterhin eine solide Basis für eine nachhaltige positive Geschäftsentwicklung bietet. Einen massiven Abwärtstrend der Risikolage erwartet der Vorstand der SSB derzeit nicht.

Unvorhersehbare, unbeeinflussbare externe Ereignisse (z.B. geopolitische Konflikte, politische Initiativen und Gesetzesvorhaben), volatile Marktlagen und Engpässe auf den globalen Beschaffungsmärkten könnten jedoch im Wirtschaftsplan nicht berücksichtigte Bedarfe erforderlich machen, insbesondere um die Ziele der Verkehrswende sowie die für 2035 angestrebte Klimaneutralität in Stuttgart nicht zu gefährden.

Im Berichtszeitraum Oktober 2023 bis Oktober 2024 hat der Vorstand, in enger Abstimmung mit den jeweiligen Experten in den Unternehmensbereichen und Stabstellen, sämtliche relevanten Chancen und Risiken identifiziert und bewertet. Die wesentlichen Chancen und Risiken werden im Folgenden zusammengefasst und erläutert.

Die Risikomatrix unterscheidet per Ampelsystem drei Risikoklassen. Dadurch kommt die Dringlichkeit risikosteuernder Gegenmaßnahmen zum Ausdruck.

Das Inventar teilt sich wie folgt in die unten näher erläuterten Risikoklassen auf:

Schadenshöhe ↑	Kritisch ≥15 Mio. €	M - 0 -	M - 12 -	H - 0 -	H - 0 -
	Hoch ≥3 Mio. €	G - 1 -	M - 1 -	M - 14 -	H - 6 -
	Gering ≥300 T€	G - 18 -	G - 22 -	M - 9 -	M - 3 -
		< 20% Unwahrscheinlich	> 20 - 50% Möglich	> 50 - 80% Wahrscheinlich	> 80% Sehr wahrscheinlich
		→ Eintrittswahrscheinlichkeit			

Die verantwortlichen Mitarbeitenden der Fachbereiche haben insgesamt 104 Risiken seit Oktober 2023 zu einem Risikoinventar zusammengefasst. Die vorher bestehenden Risiken wurden analysiert, aktualisiert und durch neu identifizierte Risiken ergänzt. Dadurch wurden die Risiken insgesamt um 6 Risiken reduziert. Die nähere Erläuterung der Risiken ist unter der jeweiligen Risikokategorie (strategisch, operativ und latent) ausgewiesen.

Insgesamt ergibt sich im Überblick folgendes Ergebnis:

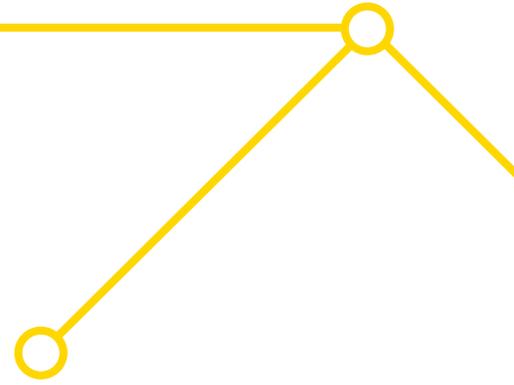
Risikokategorie	Anzahl Risiken 2022	Anzahl Risiken 2023	Anzahl Risiken 2024	Δ Zahl
Hoch	4	8	6	-2
Mittel	57	55	51	-4
Gering	42	41	41	0
Σ	103	104	98	-6



### Strategische Risiken:

Eine gesonderte Betrachtung erfolgt in der Berichterstattung zu den strategischen Risiken. Diese beziehen sich auf alle strategischen Unternehmensentscheidungen. Hierzu gehören alle Grundsatzentscheidungen, die im Zusammenhang mit dem Leitbild oder den strategischen Zielen der SSB, welche die Unternehmensentwicklung mittel- bis langfristig beeinflussen können. Der Strategie zugrundeliegenden Maßnahmen werden jährlich überprüft und aktualisiert.

Auf Grund der Wichtigkeit der strategischen Ziele der SSB wurden diese in der Darstellung der wesentlichen Risiken mit den strategischen Risiken verknüpft.



#### Klimaneutrale Mobilität (bis 2035)

- Busflotte bis 2035 vollständig auf emissionsfreie Antriebe umstellen
- Emissionsfreien Busbetrieb in der Stuttgarter Innenstadt bis 2027 herstellen
- Maßnahmen zur Biodiversität ergreifen
- Steigerung der Installation von Photovoltaik-Anlagen (bisher nur im Waldau Park vorhanden)

Risiko	Hoch	Durchgeführte / geplante Maßnahmen
<b>Finanzierung Umstellung Busflotte auf emissionsfreie Antriebe</b>  Durch die Kürzungen im Bundeshaushalt (Klima- und Transformationsfonds) wurde das Förderprogramm des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) „alternative Busantriebe“ gestrichen. Die alternative Landesförderung kann diesen Ausfall in den kommenden Jahren nur teilweise kompensieren. Es besteht deshalb ein Finanzierungsrisiko für den geplanten zügigen Umbau der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe.		Als Maßnahme wurden parallel als Rückfallebene Förderanträge beim Land BW für 26 Batteriebusse (Busförderprogramm 2024) gestellt, die alle bewilligt wurden. Die Förderung des Landes ist aktuell nur geringfügig niedriger als die des Bundes.  Beim Landesbusförderprogramm 2025 wurden weitere Anträge für 27 weitere emissionsfreie Busse gestellt. Es muss damit gerechnet werden, dass nicht alle künftigen Förderanträge bewilligt werden. In diesem Fall müsste die SSB die deutlich teureren Busse selbst finanzieren. In der Wirtschaftsplanung wurde dies berücksichtigt und eine konservative Annahme für Zuschüsse getroffen.



### Operative Risiken:

Operative Risiken des Geschäftsbetriebes führen zu ungeplanten Verlusten, zur Verhinderung des Beförderungsauftrages oder zur Gefährdung des Fortbestandes der SSB. Dies können Ereignisse im Zusammenhang mit Personal, Kunden, IT-Systemen oder der Infrastruktur sein.

Operative Risiken 2024	Risiko Kategorie	Durchgeführte / geplante Maßnahmen
<b>1. Reduzierung von Fördermitteln durch vereinbarte Zahlungsmodalitäten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Für das Fördervorhaben neuer digitaler Betriebsfunk (DIGI-FUNK) wurden Anzahlungen in den Zahlungsmodalitäten vereinbart.</li><li>Für die Abrechnung der Förderung sind Leistungsnachweise über die geförderte Maßnahme erforderlich.</li><li>Der Charakter der Einzahlung ist Geldfluss und damit gerade eben nicht eine nachgewiesene Leistung.</li><li>Die vorgezogenen Leistungen entsprechen in der Höhe derzeit noch nicht den erhaltenen Fördermitteln.</li></ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"><li>Leistungen wurden vorgezogen, um entsprechend Leistungsnachweise für die erhaltenen Fördermittel vorzuhalten.</li></ul>
<b>2. Geringerer Zuschuss bei Kostenerhöhungen durch Festbetragsförderung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und -Digitalisierung Kommunalen Verkehrssysteme (DKV) Maßnahmen sind durch Festbetragsförderung finanziell gedeckelt. Ergänzungsanträge zur Förderung erhöhter Kosten sind nicht möglich. Bei fehlerhafter oder unvollständiger Kostenermittlung der Projekte bei den Zuschussanträgen oder deutlicher Kostenerhöhungen während der Umsetzung ergibt sich ein finanzielles Risiko. Dass die Kostenermittlung nicht immer komplett ist, ergibt sich aus der Planungstiefe zum Zeitpunkt der Kostenermittlung, unkalkulierbaren Risiken der Preissteigerung.</li></ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"><li>Ausreichende Planungstiefe und Vorlaufzeit für Kostenermittlung, Ausreichende Personalkapazität, Einbau von finanziellen Puffern bei Zuschussanträgen, Minimierung Kostensteigerungen durch Projektcontrolling und Kostenmanagement, regelmäßige Abstimmung mit Zuschussgeber vor Einreichung Zuschussantrag.</li></ul>
<b>3. Kürzung der Zuschusszahlungen / Fehlende Anerkennung zuwendungsfähiger Kosten / Rückzahlung an Zuwendungsgeber</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG): Mittel sind gedeckelt. Kompensation über Ergänzungsanträge nicht möglich. Fehlerhafte oder unvollständige Kostenermittlung der Projekte bei den Zuschussanträgen</li><li>Unvollständige Kostenermittlung aufgrund von geringer Planungstiefe zum Zeitpunkt der Kostenermittlung</li><li>Unkalkulierbare Risiken durch Preissteigerung etc.</li></ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"><li>Durchführung von Kostenermittlungen möglichst mit abgeschlossener Planung und ausreichendem Vorlauf.</li><li>Vorhalten ausreichender Personalkapazitäten zur Durchführung geplanter Projekte.</li><li>Berücksichtigung von erheblichen, aber realistischen Preissteigerungen im Vorfeld</li><li>Einführung einer Kennzifferdatenbank zur Standardisierung der Kostenermittlung ist in Arbeit, erste Gespräche zur Umsetzung wurden geführt - Zieltermin: Q1 2025</li></ul>
<b>4. Kürzungen des Zuschussgebers bei der Schlussverwendungsprüfung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Tatsächlicher Zuschuss weicht vom erwarteten Zuschuss ab</li><li>Ursache: unvollständige oder fehlerhafte Dokumentation von Projektsachverhalten (z.B. Unterlagen, Nachtragsbegründungen etc.)</li></ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"><li>Umgang mit den gewonnenen Erkenntnissen: Anpassung von Anforderungen an die Dokumentation nach möglichen Kürzungen.</li><li>Zeitnahe Abrechnung von Projekten nach Inbetriebnahme.</li><li>Aufarbeitung abgeschlossener Prüfprotokolle als Wegweiser für die nachfolgenden Projekte (Dokumentation von Erfahrungswerten).</li></ul>

**Latente Risiken:**

Latente Risiken sind Ereignisse, auf die die SSB keinen bis geringen Einfluss hat, jedoch gravierende negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Dazu zählen beispielsweise Änderung von politischen, rechtlichen oder zuschussrelevanten Rahmenbedingungen, denen die SSB innerhalb ihres (kommunalen) politischen Umfeldes ausgesetzt ist. Ebenfalls zählt hierzu auch das Verhalten politischer Akteure (wie z.B. Land BW, Verbundlandkreise, Verband Region Stuttgart, etc.) oder anderer Stakeholder. Rechtliche Risiken können sich aus den spezifischen Gegebenheiten des rechtlich regulierten Verkehrssektors sowie aus anderen gesetzlichen Vorgaben ergeben, denen die SSB im Falle eines Verstoßes als Ganzes ausgesetzt ist (z.B. EU-Recht). Zuschussrisiken können sich aus veränderten Regelungen der Förderrichtlinien (z.B. GVFG) ergeben.

Strategische und latente Risiken sind im Gegensatz zu operativen Risiken langfristig, weisen einen hohen Grad an Komplexität auf und sind nur schwer quantifizierbar.

Latente Risiken 2024	Risiko Kategorie	Durchgeführte / geplante Maßnahmen
<p><b>1. Gefährdung Förderung von SSB-Vorhaben durch nicht ausreichende GVFG-Bundes- und Landesprogramme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Überzeichnung der GVFG/LGVFG-Programme stehen für SSB-Vorhaben nicht ausreichend Fördermittel zur Verfügung.</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ständiges Monitoring Entwicklungen in Verkehrspolitik und bei ÖPNV-Finanzierungs-themen/Fördermitteln.</li> <li>Interessenvertretung von SSB und über VDV gegenüber politischen Entscheidungsträgern, insbesondere GVFG-Zuschussanträge Grund-erneuerung (Bund), Förderung Stadt-bahnfahrzeuge (LGVFG/Land)</li> </ul>
<p><b>2. Zinsänderungsrisiko</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die SSB hat diverse Kredite mit variabler Verzinsung abgeschlossen, welche bis zum Tranchenabruf gilt. Aufgrund der derzeitigen Finanzmarktlage kann das zu entsprechenden nicht geplanten Zinsmehraufwendungen führen.</li> </ul>	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Zinssatz wurde fix über einen Zins-Swap gesichert. Das ist auch Voraussetzung für den Abruf der nächsten Darlehenstranchen.</li> <li>Um verlässlich planen können, wird statt des variablen Zinses ein fixer Zinssatz vereinbart. Dieser liegt normalerweise leicht über dem aktuellen Marktwert und wird von der Bank für eine Dauer zwischen drei und zehn Jahren garantiert (hierfür wird ein Rahmenvertrag mit dem bzw. den Kreditinstituten vereinbart).</li> </ul>
<p><b>3. Geänderte Gesetzeslage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diverse Gerichtsurteile (Schremps II; Wegfall Privacy Shield) Betrifft u.a. Zusammenarbeit Microsoft.</li> </ul>	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verträge sind an aktuelle Gesetzeslage angepasst worden.</li> <li>Es muss abgewartet werden, ob es zu gesetzlichen Vereinbarungen zwischen USA und Europa kommt Verträge müssen dann erneut angepasst werden.</li> </ul>
<p><b>4. Cyberangriffe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schwemme von Cyberangriffen weltweit; Daten werden verschlüsselt; Lösegeld wird erpresst.</li> </ul>	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Technisch organisatorische Maßnahmen sind jährlich aktualisiert worden; Multifaktor-Authentifizierung ist umgesetzt.</li> <li>Weitere kontinuierliche Überprüfung und Erweiterung zum Thema Datensicherheit z.B. Verschlüsselung von E-Mails; digitale Unterschriften.</li> </ul>
<p><b>5. Erhöhter Personalbedarf aufgrund Tarifabschlusses zur Arbeitszeitreduzierung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voraussichtliche 35 Std.-Woche würde durch den geplanten mittelfristigen Personalbedarf nicht gedeckt werden können.</li> </ul>	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Erhöhung der Ausbildungskapazitäten.</li> <li>Verschiebung oder Streichung geplanter Angebots-erweiterungen.</li> </ul>

### Chancen:

Neben den Risiken ist die Früherkennung, Steuerung und Kommunikation von Chancen ein wesentlicher Baustein im Chancen- und Risikomanagement. Die Erweiterung des bestehenden Systems auf Chancen befindet sich aktuell in der Optimierungsphase und wird im Folgejahr intensiv fortgeführt.

Folgende wesentliche Chancen wurden in diesem Jahr in der Organisation identifiziert:

Chancen 2024	Kategorie	Maßnahmen
<b>Personal</b>  Steigerung der Arbeitgeberattraktivität	<b>Hoch</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Einführung bzw. Ausbau von mobilem Arbeiten.</li><li>• Verfügbarkeit von attraktiven Desksharing-Arbeitsplätzen.</li></ul>
<b>Ungeplante Ausgleichsmittel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Steigerung der Fördereinnahmen, erfolgreiche Anträge GVFG-Gründerneuerung.</li></ul>	<b>Hoch</b>	Förderbescheide (für Maßnahmen in den Jahren 2022 -2026) für den nachrangigen Fördertatbestand „Gründerneuerung“ im GVFG-Bundesprogramm erhalten.

Auf Basis des aktuellen Chancen- und Risikomanagementprozesses unter Einbindung der Unternehmensbereiche und Stabstellen bei der Identifikation, sowie der Bewertung Chancen und Risiken mit eingehender nachträglicher Analyse, treffen Vorstand und Führungskräfte der SSB folgende Aussagen:

1. Es sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der SSB gefährden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen u.a. aus den aktuellen geopolitischen Verwerfungen, der weiterhin hohen Energiepreise sowie schlechten Finanzierungsbedingungen.
2. Soweit Risiken nach Einschätzung der Unternehmensbereiche ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit.
3. In Bezug auf heute bereits erkennbare Risiken des operativen und strategischen Geschäfts wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.



# Prognosebericht

In der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2025 ist eine nominelle Erhöhung des Fahrgeldtarifs um 5,2 % ab dem 1. September 2025 vorgesehen. Zudem wird eine Mengensteigerung von 2,1 % unterstellt, die deutlich über dem langjährigen Durchschnitt liegt und die Umsetzung verstärkter Kundenbindungs- und Marktbearbeitungsmaßnahmen zur Kundengewinnung erforderlich macht.

Für das DeutschlandTicket ist in der Planung eine Anpassung per April 2025 auf 54 EUR berücksichtigt, welche von der tatsächlichen Preisanpassung abweicht, da erst nach Erstellung der Wirtschaftsplanung im Herbst 2024 über die Anpassung des Preises des DeutschlandTickets auf 58 EUR ab Januar 2025 entschieden wurde. Damit ergibt sich aufgrund der kurzfristigen politischen Entscheidung eine Änderung zwischen Planungsprämissen und der tatsächlichen Entwicklung, welche allerdings per Saldo keine Ergebniswirkung für die SSB AG hat, da die nun zu erwartenden höheren Fahrgeldeinnahmen in entsprechender Höhe zu einer Minderung des Nachteilsausgleichs für das DeutschlandTicket führen. Die Verschiebung zwischen Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen wird im Forecast 2025 entsprechend abgebildet.

Für das Jahr 2025 sind Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 196,6 Mio. EUR eingeplant. Der Nachteilsausgleich für das DeutschlandTicket in Höhe von 93,6 Mio. EUR sowie die Ausgleichszahlung für die Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen geplant. Wie in den Vorjahren wird beim Nachteilsausgleich ein vollständiger Ausgleich der Mindereinnahmen angenommen. Für das DeutschlandTicket JugendBW wird weiterhin eine Tariffüllung pro Stück auf den Preis des DeutschlandTickets erwartet, die in den Fahrgeldeinnahmen enthalten ist.

In Summe ergeben sich für die Ansätze im SSB-Wirtschaftsplan 2025 Einnahmen in Höhe von 299,7 Mio. EUR (VJ: 264,8 Mio. EUR).

Der Personalaufwand wird geplant mit 35,3 Mio. EUR um + 13,0 % im Jahr 2025 ansteigen. Der wesentliche Kostentreiber ist der Manteltarifabschluss vom 25.04.2024. Allein für das Jahr 2025 entfallen rund 9,0 Mio. EUR der Kostenerhöhung auf den Manteltarifabschluss und weitere 7,8 Mio. EUR auf die Tarifierhöhung. Die Rentenerhöhung trägt mit jährlich 0,7 Mio. EUR zur Steigerung des Personalaufwands bei. Im gesamten Planungszeitraum ist weiterhin ein Preiseffekt für die übertarifliche Anhebung des Entgelts für Spezialisten-Funktionen mit 0,6 Mio. EUR jährlich enthalten. Im Rahmen der Kampagne „Top Arbeitgeber“ wird die Ausweitung des Kita- und Kindergartenzuschusses auf Kinder bis zum sechsten Lebensjahr ab 2025 vorgesehen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 0,8 Mio. EUR.

Auch in der diesjährigen Prognose für 2025 sind die Effekte und Einflüsse der Inflation schwer abzuschätzen, wodurch sich derzeit keine belastbaren Werte ermitteln lassen. Dies betrifft besonders die Aufwandspositionen. Die Sektoren des Energie- und Baugewerbes bilden nach wie vor die stärksten Preistreiber. Hinzu kommen Verzögerungen in den Lieferketten, welche sich in allen Bereichen der Beschaffung auswirken sowie eine Verzögerung in den Ausschreibungen.

Diese schwer einzuschätzenden und nicht beeinflussbaren Preis- und Marktentwicklungen spiegeln sich auch in dem in den nächsten Jahren anstehenden Investitionsprogramm bei der SSB wider. Für das Jahr 2025 sind Investitionen in Höhe von 244,8 Mio. EUR angesetzt. Der Fokus im Planjahr 2025 liegt noch auf der Kategorie Erneuerung. Dazu zählen insbesondere die Grunderneuerung der Stadtbahninfrastruktur und die Sanierung der Stadtbahnfahrzeuge DT8.10/11. Nach Abzug der Zuschüsse liegt der Eigenanteil bei 154,7 Mio. EUR.

Im Jahr 2025 sind weitere Abrufe aus den genannten Rahmenkreditverträgen geplant.

Der erste Abruf in Höhe von 10 Mio. EUR erfolgte im Februar 2025. Weitere Abrufe sind im Laufe des laufenden Geschäftsjahres geplant. Hierzu werden regelmäßig Gespräche mit Banken geführt.

Da sich der ÖPNV-Markt von anderen Märkten dahingehend unterscheidet, dass er im Regelfall nicht kostendeckend aber im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge unverzichtbar ist, wurde die SSB per ÖDLA mit der Erbringung ihrer Leistungen betraut. Der ÖDLA ist für die Dauer seiner Laufzeit bis 31. Dezember 2040 sowohl für den Auftraggeber als auch für die Kunden die Garantie für wirtschaftlich qualitativ hochwertige ÖPNV-Leistungen.

Aufgrund der aus den Marktbesonderheiten resultierenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen wird die SSB auch weiterhin negative Ergebnisse (vor Ergebnisabführung) ausweisen. Für die Planung des Geschäftsjahres 2025 geht sie von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 131,1 Mio. EUR aus. Die Defizitsteigerung wird maßgeblich beeinflusst durch den Effekt des neu verhandelten Manteltarifvertrages sowie der Mengensteigerung im Personalaufwand und dem Wegfall des Ertragszuschusses der LHS mit 25,0 Mio. EUR ab 2025.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, mit denen die SSB per ÖDLA betraut wurde, erfolgt über den Verlustausgleich gemäß dem zwischen der SVV und der SSB bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Für die aufgrund der zunehmenden Mittelabschöpfung (steigendes SSB-Defizit, Stadtwerke) ab 2025 werden im Rahmen der kommenden Haushaltsberatungen auch Lösungen zur Finanzierung der Verlustausgleiche in den Folgejahren gesucht.

Stuttgart, den 31. März 2025

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft  
Der Vorstand



Mathias Hüske



Thomas Moser



Annette Schwarz

# Bilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	6.900.816,00	6.410.875,00
2. Geleistete Anzahlungen	1.904.765,34	1.103.922,59
	<b>8.805.581,34</b>	<b>7.514.797,59</b>
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	254.523.410,79	256.087.410,56
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	202.031.905,00	183.896.481,03
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	248.379.909,00	265.829.886,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	7.864.602,00	6.858.587,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.862.093,00	31.082.915,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	206.709.465,80	147.510.925,50
	<b>951.371.385,59</b>	<b>891.266.205,09</b>
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
	<b>451.352,47</b>	<b>451.352,47</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	25.236.245,03	20.803.564,32
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	0,00	1.633.174,28
3. Waren	413.561,80	353.144,76
4. Geleistete Anzahlungen	4.089.685,68	4.349.264,03
	<b>29.739.492,51</b>	<b>27.139.147,39</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.157.093,72	11.137.271,65
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	53.287.519,45	43.829.383,77
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	555.151,29	0,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	34.128.300,92	38.235.258,43
	<b>103.128.065,38</b>	<b>93.201.913,85</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	<b>126.042.732,66</b>	<b>79.794.146,69</b>
<b>C. Aktive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>2.999.091,20</b>	<b>2.193.174,77</b>
	<b>1.222.537.701,15</b>	<b>1.101.560.737,85</b>

Passiva	31.12.2024	31.12.2023
	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	<b>194.440.785,17</b>	<b>194.440.785,17</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen</b>	<b>164.435.657,00</b>	<b>151.614.227,00</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	162.102.931,93	160.179.488,83
2. Steuerrückstellung	82.483,00	57.433,00
3. Sonstige Rückstellungen	60.091.144,07	63.531.883,61
	<b>222.276.559,00</b>	<b>223.768.805,44</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	238.735.562,96	209.130.530,81
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	171.612,87	171.612,87
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.713.948,99	27.129.984,99
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	41.422.376,03	40.637.104,23
5. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	4.498,20	509.379,11
6. Sonstige Verbindlichkeiten	324.728.757,47	251.999.862,44
	<b>638.776.756,52</b>	<b>529.578.474,45</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>2.607.943,46</b>	<b>2.158.445,79</b>
	<b>1.222.537.701,15</b>	<b>1.101.560.737,85</b>



26

26 Vogelsang

749

lager SSB  
08  
3 CBR

6

B

# Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

	31.12.2024	31.12.2023
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	286.495.541,82	272.006.345,12
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	9.812.312,85	6.746.707,17
3. Sonstige betriebliche Erträge	175.122.127,72	147.991.410,10
<b>4. Betriebsleistung</b>	<b>471.429.982,39</b>	<b>426.744.462,39</b>
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	32.501.775,72	35.821.585,28
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	98.322.344,38	79.615.686,40
	<b>130.824.120,10</b>	<b>115.437.271,68</b>
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	204.053.217,26	184.674.355,02
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, <i>davon für Altersversorgung 22.017.198,32 Euro</i>	64.886.423,90	62.220.531,20
	<b>268.939.641,16</b>	<b>246.894.886,22</b>
7. Abschreibungen	51.594.005,44	47.016.910,34
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	48.359.362,93	46.214.691,81
9. Erträge aus Beteiligungen, <i>davon aus verbundenen Unternehmen 90,00 Euro</i>	90,00	0,00
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.599.708,03	713.315,01
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.089.841,65	869.324,00
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen, <i>davon aus verbundenen Unternehmen 1.140.000,00 Euro</i>	11.490.597,85	7.954.358,58
<b>13. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-39.267.788,71</b>	<b>-36.929.665,23</b>
14. sonstige Steuern	825.703,19	764.802,08
15. Erträge aus Verlustübernahme	40.093.491,90	37.694.467,31
<b>16. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



# Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2024

## 1. Allgemeine Angaben

### Angaben zur Form und Darstellung

Der Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (Amtsgericht Stuttgart, HRB 69), wurde nach den Vorschriften des HGB, EGHGB und des AktG für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 17. Juli 1995 wurde beachtet.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme einer positiven Fortführungsprognose.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst, in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen.

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen die folgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Bei immateriellen Vermögensgegenständen erfolgt die Bewertung mit den aktivierungspflichtigen Anschaffungs-/ Herstellungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten, vermindert um Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Herstellungskosten enthalten Lohn- und Materialkosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge. Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände vorgenommen. Die Nutzungsdauer liegt zwischen drei und zehn Jahren.

Bei Sachanlagen wird in der Regel die lineare Abschreibungsmethode angewandt. Im Jahr des Zugangs wird die planmäßige Abschreibung zeitanteilig vorgenommen. Vermögensgegenstände, die nach dem 31.12.2017 angeschafft oder hergestellt worden sind und deren Anschaffungs-/ Herstellungskosten 800 EUR netto nicht überschreiten, werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Die Abschreibung für ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode in analoger Anwendung des § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen. Bei allen anderen Gebäuden wird die lineare Abschreibungsmethode angewandt.

Festwerte für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen werden nach dem 31.12.2020 nicht mehr neu gebildet. Bisherige Festwerte wurden im Geschäftsjahr 2021 aufgelöst und in die lineare Abschreibung überführt. Die bestehenden Anlagen werden mit einer Nutzungsdauer von 25 Jahren abgeschrieben. Neue Anlagen sowie die Grunderneuerungen werden ebenfalls aktiviert und abgeschrieben, die Altanlagen werden entsprechend ausgebucht.

Nach dem 31.12.2020 werden alle auf das Anlagevermögen gewährten Zuschüsse als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Eine Absetzung von den Anschaffungs- und Herstellungskosten findet nicht mehr statt. Die Auflösung des Sonderpostens wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen. Die Zuschüsse kürzen die Position der Anlagen im Bau nicht mehr, sondern werden als Verbindlichkeit aus Zuschüssen auf der Passivseite dargestellt. Mit Aktivierung der Anlage werden die bereits vereinnahmten, unter den sonstigen Verbindlichkeiten erfassten Zuschüsse in den o. g. Sonderposten umgebucht.

Ausgenommen hiervon sind Altmaßnahmen, deren Abrechnung vor dem 30.12.2020 begonnen haben und welche noch nicht abgeschlossen werden können.

Bei den Finanzanlagen werden die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen zu Anschaffungskosten angesetzt. Bestehende Risiken werden angemessen berücksichtigt.

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu den Anschaffungskosten. Die Anschaffungskosten der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden nach der gleitenden Durchschnittsmethode ermittelt. Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zum Bilanzstichtag erfolgt unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, indem Bewertungsabschläge auf Basis eines Marktpreisvergleiches und Gängigkeitsabschläge berücksichtigt werden. Die Waren wurden zu den tatsächlichen Anschaffungskosten bewertet.

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit den aufgelaufenen Herstellungskosten bewertet.

Die geleisteten Anzahlungen werden zu ihrem Nennwert dargestellt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie liquide Mittel sind zum Nennwert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken bei den Forderungen sind wertberichtigt. Auf den übrigen Forderungsbestand wurde eine Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1 % vorgenommen.

Aktive Rechnungsabgrenzungen wurden für Auszahlungen vor dem Abschlussstichtag gebildet, soweit sie Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

Das gezeichnete Kapital wird zum Nennwert bilanziert.

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen unterschiedliche Leistungspläne zugrunde. Sie werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Anwartschaftsbarwertmethode bzw. dem modifizierten Teilwertverfahren nach Prof. Neuburger unter Verwendung der „Heubeck-Richttafeln 2018 G“ ermittelt. Sie werden pauschal mit dem von der deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt (1,90 %, Vj. 1,82 %). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden bei der laufenden Entgeltumwandlung überwiegend nicht berücksichtigt,

in einzelnen Fällen mit 2,0 %. Bei der Entgeltumwandlung wurde eine Rentensteigerung von 1,0 %, bei den Vorstandspensionen (alle Altersrentner) eine Rentensteigerung von 2,0 % berücksichtigt. Eine Fluktuation wird nicht berücksichtigt.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt zum 31.12.2024 -389 TEUR (Vj. 510 TEUR). Positive Unterschiedsbeträge unterliegen einer Ausschüttungssperre.

Für Verpflichtungen aus mittelbar erteilten Zusagen für laufende Pensionen oder Anwartschaften auf Pensionen wird gemäß Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB das Passivierungswahlrecht von der SSB dahingehend ausgeübt, dass die Verpflichtungen lediglich teilweise bilanziert werden. Die SSB hat eine anteilige Rückstellung für mittelbare Verpflichtungen in Höhe von unverändert 122.904 TEUR gebildet. Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem modifizierten Teilwertverfahren nach Prof. Neuburger unter Verwendung der „Heubeck-Richttafeln 2018 G“. Der zugrunde gelegte Zinssatz wurde analog zu den unmittelbaren Verpflichtungen ermittelt. Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2,0 % berücksichtigt, eine Rentensteigerung von 1,0 %. Eine Fluktuation wird ebenso nicht berücksichtigt. Ein Fehlbetrag aus mittelbaren Altersversorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB ergibt sich aus der Differenz zwischen dem notwendigen Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen und dem beizulegenden Zeitwert des Vermögens der Versorgungseinrichtung. Dieser beläuft sich nach Abzug des bei der SSB gebildeten Rückstellungsbetrages auf 211.881 TEUR (Vj. 218.251 TEUR).

Soweit Vermögensgegenstände vorhanden sind, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich zur Erfüllung von Verpflichtungen aus Altersversorgung oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen (sog. Deckungsvermögen), werden diese gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugehörigen Verpflichtungen verrechnet.

Die sonstigen Rückstellungen sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen alle erkennbaren Risiken sowie ungewisse Verpflichtungen. Sonstige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB der vergangenen sieben Jahre der deutschen Bundesbank abgezinst.

Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Sterbegeldern wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

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

Aufgrund der Organschaft und der anhaltenden Verlustsituation sind keine latenten Steuern ausgewiesen. Unterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz bestehen in den Bereichen Anlagevermögen, aktive und passive Rechnungsabgrenzungsposten, Rücklagen und Rückstellungen.

Ökonomische Sicherungsbeziehungen werden durch die Bildung von Bewertungseinheiten bilanziell nachvollzogen. In den Fällen, in denen sowohl die „Einfrierungsmethode“, bei der die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko nicht bilanziert werden, als auch die „Durchbuchungsmethode“, wonach die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko sowohl des Grundgeschäfts als auch des Sicherungsinstruments bilanziert werden, angewandt werden können, wird die Einfrierungsmethode angewandt. Die sich ausgleichenden positiven und negativen Wertänderungen werden ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.



Die Gesellschaft hat im Jahr 2023 einen Zinsswap über anfänglich 68.099 TEUR (Sicherungsgeschäft) mit einer Laufzeit bis 30. Juni 2043 zusammen mit einem variablen Bankdarlehen abgeschlossen. Zum 31.12.2024 betrug die variable Darlehensverbindlichkeit 68.099 TEUR. Durch den Zinsswap wird eine variable Zinszahlungsverpflichtung in eine fixe Zinszahlungsverpflichtung getauscht. Der negative Marktwert der Zinsswaps auf Basis einer Marktbewertung nach anerkannten Bewertungsmodellen beträgt zum Stichtag 3.167 TEUR.

Der Zinsswap dient der Absicherung des Zinsänderungsrisikos aus den Grundgeschäften (cashflow hedge).

Das Grundgeschäft bildet zusammen mit dem Sicherungsgeschäft in Höhe von TEUR 68.099 eine Bewertungseinheit (Mikro-Hedge), mit der Folge, dass der negative Marktwert des Swaps durch die Werterhöhung des Grundgeschäfts ausgeglichen wird und § 249 Abs. 1 HGB insoweit nicht zur Anwendung kommt. Der Betrag des abgesicherten Risikos entspricht somit dem beizulegenden Wert des Zinsswaps. Zur Ermittlung der (prospektiven) Wirksamkeit des Mikro-Hedges wurde die Critical Term Match-Methode herangezogen.

## 2. Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die gesondert dargestellte Entwicklung des Anlagevermögens und die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten ist integraler Bestandteil des Anhangs und als Anlage zum Anhang beigefügt.

### (2) Anteilsbesitz

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, ist gemäß § 285 Nr. 11 HGB an folgenden Firmen beteiligt:

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis 2024 TEUR
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart*	100	758	-1.090
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VS), Stuttgart	26	633	130

\* Mit der SSB Reisen GmbH besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Das dargestellte Ergebnis versteht sich vor Verlustübernahme. Die Angaben bzgl. des Ergebnisses 2024 für den VS sind vorläufig.

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2024 TEUR	2023 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.157	11.137
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	53.288	43.830
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	555	0
Sonstige Vermögensgegenstände	34.128	38.235
Gesamt	103.128	93.202

Die Forderungen aus Lieferung und Leistung enthalten Forderungen gegen den Gesellschafter (LHS) in Höhe von 6.693 TEUR (Vj. 1.030 TEUR).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen verbundene Unternehmen als auch die gegenüber den Beteiligungsunternehmen weisen wie auch schon im letzten Jahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr auf.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 862 TEUR (Vj. 942 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 19 TEUR (Vj. 7 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

### (4) Liquide Mittel

	2024 TEUR	2023 TEUR
1. Kassenbestand	2.041	1.688
2. Guthaben bei Kreditinstituten	124.002	78.106
Gesamt	126.043	79.794

### (5) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 2.355 TEUR (Vj. 2.604 TEUR), Rückstellungen für Überzeitguthaben in Höhe von 11.267 TEUR (Vj. 10.609 TEUR), Urlaubsrückstellung 2.947 TEUR (Vj. 2.164 TEUR), für Jubiläen von 2.683 TEUR (Vj. 2.421 TEUR), für Beiträge zur Berufsgenossenschaft 555 TEUR (Vj. 3.300 TEUR) und für tarifvertragliche Verpflichtungen in Höhe von 5.094 TEUR (Vj. 6.057 TEUR).

Weitere Rückstellungen bestehen für Umlagen des Haftpflichtverbands 5.767 TEUR (Vj. 4.279 TEUR), für ausstehende Rechnungen 6.483 TEUR (Vj. 8.856 TEUR), für Altlastensanierung von 3.510 TEUR (Vj. 3.503 TEUR), für Verpflichtungen aus der Prüfung des Fremdpersonaleinsatzes 5.479 TEUR (Vj. 6.220 TEUR) sowie eine Rückstellung aus zu viel erhaltenem Zuschuss zum Nachteilsausgleich DeutschlandTicket 7.718 TEUR (Vj. 6.136 TEUR).

Darüber hinaus wurden Rückstellungen für Abfindungen für Entgeltbestandteile, sonstige tarifliche Vereinbarungen (variables Entgelt, Handwerkerleistungen, Wegezeiten) sowie eine Pflichtrückstellung für die Archivierung und eine Rückstellung für unterlassene Instandhaltungen gebildet.

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2024 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 16.605 TEUR (Vj. 14.086 TEUR). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2024 beträgt 19.400 TEUR (Vj. 16.293 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet. Zum 31.12.2024 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 2.795 TEUR (Vj. 2.207 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 216 TEUR (Vj. 265 TEUR) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

Für die Rückstellung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde ebenfalls eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2024 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 1.002 TEUR (Vj. 985 TEUR). Die Rückstellung der Altersteilzeitverpflichtungen zum 31.12.2024 beträgt 3.357 TEUR (Vj. 3.589 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet.

Zum 31.12.2024 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 2.355 TEUR (Vj. 2.604 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 21 TEUR werden mit Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen in Höhe von 19 TEUR saldiert.

In den sonstigen Rückstellungen sind Beträge mit einer Restlaufzeit größer ein Jahr enthalten. Dies betrifft insbesondere Rückstellungen für Altersteilzeit, Archivierungskosten und Altlastensanierung.

## (6) Verbindlichkeiten

	31.12.2024				31.12.2023			Gesamt in TEUR
	Restlaufzeit in TEUR			Gesamt in TEUR	Restlaufzeit in TEUR			
	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten*	8.830	57.701	172.205	238.736	10.702	48.284	150.145	209.131
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellung	171	0	0	171	171	0	0	171
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.714	0	0	33.714	27.130	0	0	27.130
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.422	0	40.000	41.422	637	0	40.000	40.637
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	0	0	5	509	0	0	509
6. Sonstige Verbindlichkeiten	156.877	0	167.852	324.729	86.859	0	165.141	252.000
davon aus Steuern	4.307	0	0	4.307	3.563	0	0	3.563
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	451	0	167.852	168.303	163	0	165.141	165.304

\* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i. H. v. 16.163 TEUR (Vj. 21.367 TEUR), eine Buchgrundschuld i. H. v. 12.132 TEUR (Vj. 13.603 TEUR)

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaftern in Höhe von 1.635 TEUR (Vj. 1.365 TEUR).

## (7) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 2.605 TEUR (Vj. 2.154 TEUR), die das Jahr 2025 betreffen.

## 3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Linierverkehr	189.391	177.560
Sonderverkehr	1.021	994
Ausgleichszahlungen gem. §§ 15, 16 ÖPNVG	21.792	21.879
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	47.110	46.329
Vermietung und Verpachtung	11.330	10.961
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.787	2.725
Sonstige Umsatzerlöse	13.065	11.558
<b>Gesamt</b>	<b>286.496</b>	<b>272.006</b>

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 2.173 TEUR (Vj. 1.925 TEUR) aus Vermietung und Verpachtung.

## (2) Sonstige betriebliche Erträge

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen	175.122	147.991

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Zuschüsse ohne direkte Gegenleistungsverpflichtung in Höhe von 115.067 TEUR (Vj. 94.894 TEUR), welche Zuschüsse für das DeutschlandTicket 90.814 TEUR abzüglich der Rückzahlung des Nachteilsausgleichs aus zu viel erhaltenem Zuschuss zum DeutschlandTicket 4.737 TEUR beinhalten.

Darüber hinaus gab es Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 3.432 TEUR (Vj. 2.472 TEUR) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von 8.417 TEUR (Vj. 12.430 TEUR). Hier sind Zuweisungen des DeutschlandTickets in Höhe von 3.264 TEUR sowie des JugendTickets in Höhe von 374 TEUR enthalten. Beide Beträge betreffen das Jahr 2023.

Ebenso beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge auch Erträge aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern in Höhe von 28.293 TEUR (Vj. 31.606 TEUR), welche unter anderem einen Ertragszuschuss seitens der SWW (25.000 TEUR, Vj. 25.000 TEUR) enthalten. Die außerordentlichen Erträge beinhalten Zahlungen der Versicherung für die durch den Brand verursachten Schäden am Betriebshof Gaisburg in Höhe von 12.922 TEUR (Vj. 3.113 TEUR) sowie in der Abstellhalle Möhringen in Höhe von 700 TEUR (Vj. 0 TEUR).

## (3) Materialaufwand

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	32.502	35.821
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	98.322	79.616
<b>Gesamt</b>	<b>130.824</b>	<b>115.437</b>

## (4) Personalaufwand

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
a) Löhne und Gehälter	204.053	184.674
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	64.887	62.221
- davon für Altersversorgung	22.017	20.433
<b>Gesamt</b>	<b>268.940</b>	<b>246.895</b>
Durchschnittlicher Personalbestand	2024	2023
Mitarbeiter/innen	3.521*	3.358
Auszubildende	108	105
Aushilfen	39	35
<b>Gesamt</b>	<b>3.668</b>	<b>3.498</b>

\* davon befinden sich 18 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit (Vj. 15)

## (5) Abschreibungen

Die Abschreibungen der Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr enthalten außerplanmäßige Abschreibungen i. S. v. § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von 1.837 TEUR.

## (6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen	48.359	46.215

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 10.022 TEUR (Vj. 10.110 TEUR), wovon 2.183 TEUR (Vj. 1.984 TEUR) Verluste aus Anlagenabgängen, 1.816 TEUR (Vj. 18 TEUR) Aufwendungen aus der Zuführung von Einzelwertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände und 1.633 TEUR nicht erstattete Gemeinkosten der FZ-Maßnahmen Rosensteintunnel/Leuzetunnel betreffen.

## (7) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 238 TEUR (Vj. 286 TEUR) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeit-guthaben und Altersteilzeit sowie 563 TEUR (Vj. 305 TEUR) aus der Abzinsung der Pensionsrückstellungen und 83 TEUR (Vj. 105 TEUR) aus der Abzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

## (8) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 719 TEUR (Vj. 662 TEUR) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 78 TEUR (Vj. 80 TEUR) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

## Außergewöhnliches Ereignis

Durch den Großbrand auf dem Bus-Betriebshof Gaisburg am 30. September 2021 ergaben sich auch im Jahr 2024 Erträge in Höhe von 12.922 TEUR aus Vorauszahlungen der Versicherung sowie Erträge in Höhe von 700 TEUR aus Vorauszahlungen der Versicherung aus dem Brand der Abstellhalle in Möhringen am 30. Juli 2024, welche in den Aufbau des Bus-Betriebshofs bzw. der Abstellhalle fließen.

## 4. Sonstige Angaben

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus Bestellobligo in Höhe von 501.259 TEUR sowie aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen in Höhe von 85.033 TEUR.

Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 320 TEUR. Bei den Haftungsverhältnissen in Form der Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.

### Konzernabschluss

Mutterunternehmen der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, ist die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, mit der ein Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung besteht. Der von der Pflicht zur Aufstellung eines Teilkonzernabschlusses befreiende Konzernabschluss und Lagebericht gemäß § 291 HGB, in den die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, mit einbezogen wird, wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

## Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Frank Nopper  
Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart (Vorsitzender)

Thomas Fuhrmann  
Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart

Oliver Heisel  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Axel Brodbeck  
Landwirt, Stuttgart (ab 23.09.2024)

Armin Serwani  
Pensionär (bis 23.07.2024)

Björn Peterhoff  
Referent Rad- und Fußverkehr (ab 23.09.2024)

Jürgen Sauer  
Leiter Marketing & Kommunikation, W2 Development GmbH, Stuttgart

Gabriele Munk  
Stadtplanerin und Architektin, Stadtverwaltung Leinfelden-Echterdingen, Leinfelden-Echterdingen

Thomas Rosspacher  
Kfz-Sachverständiger (ab 23.09.2024)

Leonard Rzymann  
Rechtsreferendar (ab 23.09.2024)

Frank Ebel  
Pensionär (bis 23.07.2024)

Ishak Klinger  
Angestellter Datenschutz und Prozessmanagement im UB T, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Steve Schröder  
Gewerkschaftssekretär, Verdi

Peter Gorsegner  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (stellvertretender Vorsitzender)

Platon Karipidis  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Thorsten Rump  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Lucia Schanbacher  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin Bundestag

Andrea Kramer  
Gewerkschaftspolitische Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

Andreas Winter  
Selbständiger Musikschulleiter, Stuttgart (bis 23.07.2024)

Christoph Ozasek  
Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart (bis 23.07.2024)

Hannes Rockenbauch  
Campaigner beim BUND Landesverband (ab 23.09.2024)

Luigi Pantisano  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter (bis 23.07.2024)

Nils Himmelmann  
Unternehmensbereichsleiter Betrieb, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Sidar Carman  
Gewerkschaftssekretärin, Verdi

Katja Heger  
EDV-Koordinatorin (Entgeltabrechnung), Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

## Mitglieder des Vorstands

Mathias Hüske  
Kaufmännischer Vorstand (ab 01.12.2024)

Mario Laube  
Kaufmännischer Vorstand (bis 30.11.2024)

Thomas Moser  
Technischer Vorstand

Annette Schwarz  
Personalvorständin

## Abschlussprüferhonorare

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 98 TEUR, wovon 75 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und 23 TEUR auf andere Beratungs- und Bestätigungsleistungen entfallen.

## Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 914 TEUR. Für vier Mitglieder des Vorstands wurden Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (TEUR) setzen sich wie folgt zusammen:

Name	Gesamtbezüge TEUR	davon variabel TEUR	davon Sach- leistungen TEUR
Mathias Hüske	25	0	0
Mario Laube	282	0	10
Thomas Moser	346	0	6
Annette Schwarz	261	0	7

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 54 TEUR. (Vj. 52 TEUR).

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebenen wurden insgesamt 777 TEUR (720 TEUR) gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 8.646 TEUR (8.731 TEUR) und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 77 TEUR (133 TEUR) gebildet.

### Angaben nach den Vorschriften gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 3 AktG

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 176.872.253,00 EUR und ist eingeteilt in 3.456.703 Aktien (Stückaktien), die auf den Namen lauten.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft, die nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind, haben sich nicht ergeben.

### Verlustausgleich wegen Ergebnisabführung

Der Verlust in Höhe von 40.094 TEUR wird im Rahmen des Organvertrags mit einer Ergebnisabführungsvereinbarung vom 26. Juli 2016 von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart übernommen.

Stuttgart, den 31. März 2025

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

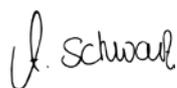
Der Vorstand



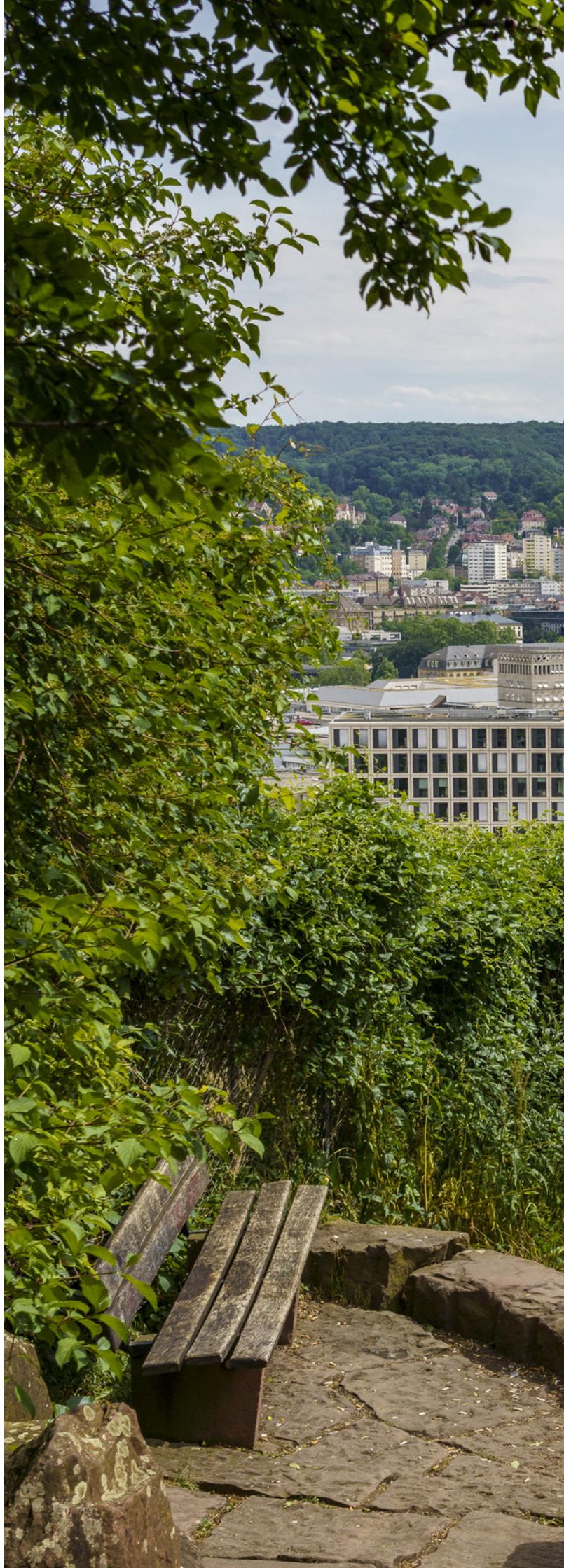
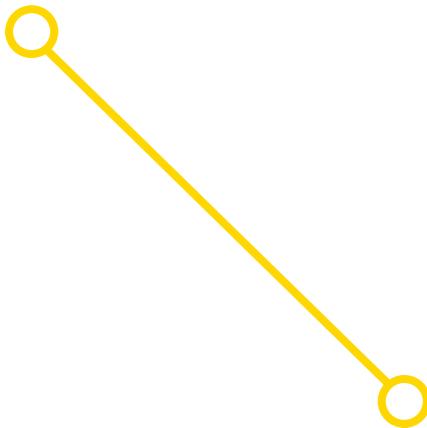
Mathias Hüske



Thomas Moser



Annette Schwarz





# Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2024

	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 01.01.2024 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 31.12.2024 €	Abschreibungen kumuliert 01.01.2024 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
1. Software und sonstige Rechte	36.097.970,06	3.343.662,53	250.117,22	565.715,21	39.757.230,58	29.687.095,06
2. Geleistete Anzahlungen	1.103.922,59	1.119.029,24	53.455,68	-264.730,81	1.904.765,34	0,00
Summe I.	37.201.892,65	4.462.691,77	303.572,90	300.984,40	41.661.995,92	29.687.095,06
<b>II. Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*)	455.683.580,25	1.887.098,56	127.747,29	2.910.869,30	460.353.800,82	199.596.169,69
*) davon:						
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	180.470.121,20	928.859,38	4.390,35	3.261.343,94	184.655.934,17	122.644.025,20
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	253.457.732,73	958.239,18	123.356,94	-350.474,64	253.942.140,33	72.248.657,58
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	296.980.327,18	19.942.207,34	7.934.400,86	13.614.834,66	322.602.968,32	113.083.846,15
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	633.995.591,70	5.572.435,46	7.871.187,09	292.937,40	631.989.777,47	368.165.705,70
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	19.144.390,68	1.010.904,03	300.283,16	866.380,49	20.721.392,04	12.285.803,68
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	95.485.179,14	6.252.726,16	2.360.695,80	833.973,48	100.211.182,98	64.402.264,14
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	147.510.925,50	79.104.385,00	1.085.864,97	-18.819.979,73	206.709.465,80	0,00
Summe II.	1.648.799.994,45	113.769.756,55	19.680.179,17	-300.984,40	1.742.588.587,43	757.533.789,36
<b>III. Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15	0,00
2. Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32	0,00
3. Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe III.	451.352,47	0,00	0,00	0,00	451.352,47	0,00
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>1.686.453.239,57</b>	<b>118.232.448,32</b>	<b>19.983.752,07</b>	<b>-0,00</b>	<b>1.784.701.935,82</b>	<b>787.220.884,42</b>

Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen kumuliert	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Buchwert	Buchwert
€	€	€	31.12.2024 €	€	31.12.2024 €	31.12.2023
3.419.436,74 0,00	250.117,22 0,00	0,00 0,00	32.856.414,58 0,00	0,00 0,00	6.900.816,00 1.904.765,34	6.410.875,00 1.103.922,59
3.419.436,74	250.117,22	0,00	32.856.414,58	0,00	8.805.581,34	7.514.797,59
6.238.610,69	4.390,35	0,00	205.830.390,03	0,00	254.523.410,79	256.087.410,56
2.686.526,32	4.390,35	0,00	125.326.161,17	0,00	59.329.773,00	57.826.096,00
3.552.084,37	0,00	0,00	75.800.741,95	0,00	178.141.398,38	181.209.075,15
13.324.067,77	5.836.179,82	670,78	120.571.063,32	0,00	202.031.905,00	183.896.481,03
21.445.180,86	6.001.018,09	0,00	383.609.868,47	0,00	248.379.909,00	265.829.886,00
871.269,52	300.283,16	0,00	12.856.790,04	0,00	7.864.602,00	6.858.587,00
6.295.439,86	2.349.284,80	-670,78	68.349.089,98	0,00	31.862.093,00	31.082.915,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	206.709.465,80	147.510.925,50
48.174.568,70	14.491.156,22	0,00	791.217.201,84	0,00	951.371.385,59	891.266.205,09
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32	65.400,32
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	451.352,47	451.352,47
51.594.005,44	14.741.273,44	0,00	824.073.616,42	0,00	960.628.319,40	899.232.355,15

# Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 zum Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote),
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben des Berichts zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit.



Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, nicht die inhaltlich geprüften Angaben im Lagebericht und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und Lagebericht 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

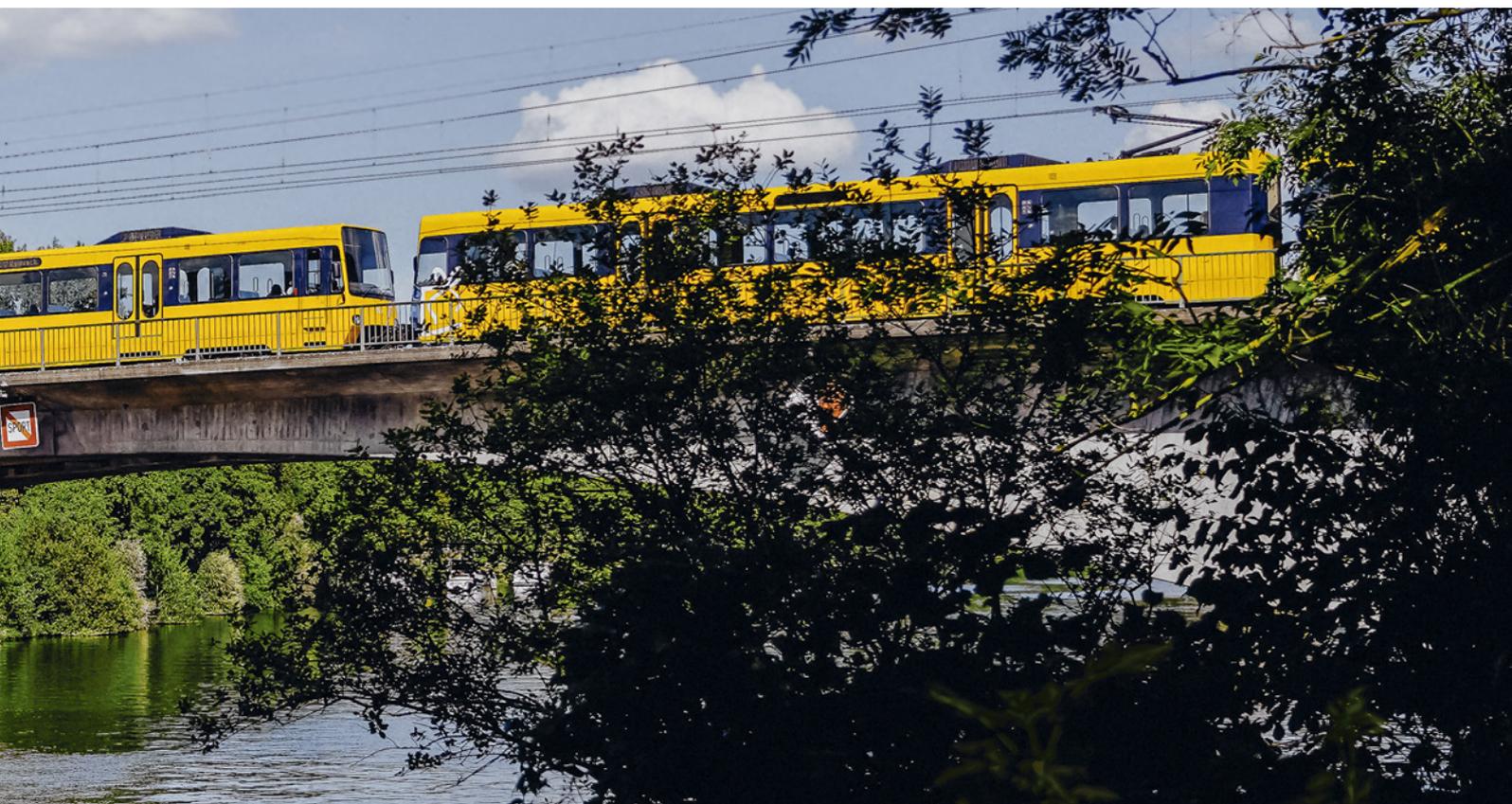
- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns zu den vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

### **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, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 des Unternehmens.
- 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.

Stuttgart, den 15. April 2025

BANSBACH GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft



# SSB

Stuttgarter Straßenbahnen AG

Haben Sie noch Fragen? Wir beraten Sie gern.

SSB-Kundenservice

Telefon: 0711.7885-3333

[www.ssb-ag.de](http://www.ssb-ag.de)

 [ssb.stuttgart](https://www.facebook.com/ssb.stuttgart)

 [ssb\\_ag](https://www.instagram.com/ssb_ag)

 [ssb\\_ag](https://twitter.com/ssb_ag)

 [ssb\\_ag](https://www.youtube.com/ssb_ag)

