



Geschäfts- bericht 2022

Stuttgarter Straßenbahnen
Aktiengesellschaft

SSB

Für Dich!

Inhalt



Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
Bericht des Vorstands	Seite 5
Jahresabschluss	
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022	Seite 10
Bilanz zum 31. Dezember 2022	Seite 24
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 27
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 28
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 34
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 37



Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2022 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 2022 fanden sieben ordentliche und außerordentliche 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. In der zweiten Jahreshälfte 2022 wurde ein elektronisches Boardmanagementsystem eingeführt, mit dem nach einer Übergangsphase die Aufsichtsratsunterlagen künftig auf elektronischem Weg verteilt werden sollen. Zur Bedienung dieses Systems wurden entsprechende Schulungen durchgeführt.

Nach zwei durch die Corona-Pandemie geprägten Jahre war es im Jahr 2022 aufgrund der geänderten Infektions- und Gefährdungslage wieder möglich, alle Aufsichtsratssitzungen in Präsenz durchzuführen. Im Jahr 2022 gab es darüber hinaus einen Umlaufbeschluss zur Auszahlung einer sog. „Corona-Prämie“. Der Durchführung dieses Umlaufbeschlusses hat der Aufsichtsrat einstimmig zugestimmt. Dringende oder kurzfristige aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2022 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen unter anderem mit folgenden Schwerpunktthemen: Stadtbahnbaumaßnahmen, Antriebsstrategie beim Bus, Sanierung der SSB-Hauptverwaltung, Bau von Mitarbeiterwohnungen (Ostendareal), Tarifangelegenheiten, Finanzierung und Kreditaufnahme, Beteiligungen, Organisation, kaufmännische Querschnittsthemen und Personalangelegenheiten. Ein regelmäßiger Schwerpunkt der Berichterstattung waren die Folgen der Coronakrise, vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht. Außerdem hat der Aufsichtsrat in einer Sondersitzung Frau Annette Schwarz zur neuen Personalvorständin und Arbeitsdirektorin gewählt. In einer Finanzierungsklausur hat der Aufsichtsrat intensiv über die künftige Finanzierung der SSB beraten.

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

Im Geschäftsjahr 2022 fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Dabei wurden insbesondere der Jahresabschluss, der Wirtschaftsplan, das Risiko- und Chancenmanagement, die Einhaltung der Vorgaben des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart und weitere Themen behandelt.

In vier Sitzungen des Personalausschusses wurde der Auswahlprozess zur Besetzung der Stelle der Personalvorständin und Arbeitsdirektorin vorbereitet und eine Vorauswahl der Bewerberinnen und Bewerber durchgeführt, sowie weitere Personalhemmen vorberaten.

Auf einer Studienreise nach Zürich hat sich der Aufsichtsrat vor allem über die Organisation des dortigen ÖPNV, dessen Finanzierung und über die dortige Strategie für emissionsfreie Busantriebe informiert.

Die Hauptversammlung 2022 hat am 26. Juli 2022 stattgefunden. Dort wurde der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021 vorgelegt. Zudem wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands einstimmig entlastet.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 wurde nach der Hauptversammlung am 26. Juli 2022 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 26. Juli 2022 wurde die Baker Tilly GmbH & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2022 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2022 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 2022 eingehend geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk testiert.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats übergeben und im Prüfungsausschuss sowie in der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. Juni 2023 in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers erörtert. Wesentliche Einwendungen ergaben sich dabei nicht. Der Aufsichtsrat hat sich den Empfehlungen des Prüfungsausschusses angeschlossen und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2022. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2022 festgestellt.

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

Stuttgart, im Juli 2023

Dr. Frank Nopper
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



10 Beverich

SSB

SB

1111

Wielandshöhe

Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2022 mit einem Ergebnis in Höhe von -12,1 Mio. € abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft über den Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung ausgeglichen. Im Jahresergebnis ist der Ertragszuschuss der LHS zur Ergebnisverbesserung in Höhe von 25 Mio. € bereits enthalten.

Das Jahr 2022 war für die SSB ein arbeitsreiches Jahr, in dem viele Weichen in Richtung Zukunft gestellt werden konnten. So hat die SSB die Planfeststellungen für die Verlängerung der U5 und die S2 erhalten, die vierte Stadtbahnwagen generation auf den Weg gebracht, den SSB Flex in den Regelbetrieb integriert und wichtige Schritte zur Sicherung der finanziellen Zukunft eingeleitet.

Die Corona-Pandemie blieb auch im Jahr 2022 präsent und dominant. Da die SSB von Beginn der Pandemie an weiterhin nahezu das komplette Leistungsangebot gefahren ist, kam es wie in den beiden Vorjahren auch 2022 zu hohen Ertragsverlusten bei annähernd gleichen Aufwendungen. Überlagert wurden die Corona-Effekte von weiter reduzierten Erträgen durch das Angebot des deutschlandweiten 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022. Über den von Bund und Ländern beschlossenen ÖPNV-Rettungsschirm wurden auch 2022 coronabedingte Ertragsausfälle und zusätzlich die durch das 9-Euro-Ticket bedingten Ertragsverluste ausgeglichen. Im September 2022 hat die LHS für die SSB Verluste von insgesamt rund 72,4 Mio. Euro im Antrag für den ÖPNV-Rettungsschirm geltend gemacht. Davon erhielt die SSB bis zum Jahresende rund 56,3 Mio. Euro. Weitere Mittel sollen Anfang 2023 und im Rahmen der Schlussabrechnung bis Frühjahr 2024 ausgezahlt werden.

Die durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine ausgelösten Auswirkungen auf Lieferketten und Energiepreise hat auch die SSB zu spüren bekommen. Neben bereits in der Vergangenheit umgesetzten Maßnahmen zur Energieeinsparung wurden im Herbst 2022 kurzfristig die Soll-Temperaturen in Büros, Werkstätten und Fahrzeugen abgesenkt sowie Beleuchtungen von Kunstbauwerken im Streckennetz und an Haltestellen teilweise ausgeschaltet.

Nachdem die Novellen des Bundes- und Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Anfang 2020 in Kraft getreten sind, gibt es nun langfristig stabile Förderbedingungen. Die GVFG-Mittel des Bundes wurden auf eine Milliarde Euro aufgestockt und sollen weiter anwachsen. Die Fördersätze des Bundes und des Landes für entsprechende Vorhaben wurden erhöht. Die SSB kann davon mit ihren laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben (u.a. Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Hausen - Ditzingen, Verlängerung der S2 nach Neuhausen) profitieren.

Neuer Fördertatbestand im Bundes-GVFG sind inzwischen auch Grund-erneuerungsmaßnahmen von U- und Stadtbahnstrecken. Abzuwarten bleibt die tatsächliche Verfügbarkeit von Fördermitteln, da es sich bei der Grunderneuerung um einen nachrangigen Fördertatbestand handelt.

Im seit 2020 gültigen neuen Landes-GVFG stehen nun 320 Mio. Euro jährlich zur Verfügung, davon 177 Mio. Euro für ÖPNV-Vorhaben. Im abgelaufenen Jahr konnten bei der SSB geförderte Vorhaben wie der Umbau des Zahnradbahn-Betriebshofes, die Trageilverstärkung, der Bau des Gleisdreiecks Pflugmühle oder der barrierefreie Umbau der Halte-

stelle Bopser weitgehend abgeschlossen werden. Im kommenden Jahr soll die neue Richtlinie zur Schienenfahrzeugförderung des Landes im LGVfV veröffentlicht werden, wodurch sich gute Chancen auf Fördermittel zur Finanzierung künftig zu beschaffender Stadtbahnfahrzeuge ergeben.

Im Oktober 2021 und Juli 2022 hat die SSB beim Förderprogramm des Bundes zu alternativen Busantrieben zwei Projektskizzen eingereicht, die aufgrund der hohen Überzeichnung des Programms abgelehnt wurden. Erfreulicherweise erhält die SSB jedoch alternativ über die Landesbusförderung Zuschüsse für Brennstoffzellenbusse.

Strategische Steuerung

Im Nachgang zur Strategieklausur vom Sommer 2020 wurde die Antriebsstrategie Bus weiterentwickelt und ergänzt. Um eine qualifizierte Entscheidung für ein Technologieszenario treffen zu können, hatte der Aufsichtsrat eine Machbarkeitsstudie für ein Hybrid-Oberleitungsbussystem in der Stuttgarter Innenstadt in Auftrag gegeben. Diese Studie wurde im abgelaufenen Jahr fertiggestellt und Anfang 2023 im Aufsichtsrat vorgestellt und diskutiert.

Um das heutige, qualitativ hochwertige Leistungsangebot der SSB auch zukünftig sicherzustellen und für die im Rahmen des Klimaschutzes angestrebte Verkehrswende weitere Ausbaumaßnahmen umsetzen zu können, ist als Grundvoraussetzung die langfristige Sicherung der Finanzierung und hierbei vor allem der strukturellen Defizite der Gewinn- und Verlustrechnungen erforderlich. Dazu fand im November eine Finanzierungsklausur des Aufsichtsrats statt, bei der ein Überblick über den Status Quo der Finanzierung und die Langfristprognose bis 2040 gegeben wurde, sowie Ansätze zur Schließung der Finanzierungslücke diskutiert wurden. Dabei wurde deutlich, dass die weitere Sicherstellung eines attraktiven Angebots, die Grunderneuerung und der im Nahverkehrsplan beschlossene Ausbau nicht allein über Fahrgeldeinnahmen und kommunale Mittel gedeckt werden können, sondern mehr finanzielle Unterstützung von Bund und Land erfordern.

Unabhängig davon stellt die SSB mit Rahmenfinanzierungsverträgen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte ein Finanzierungsvolumen für Investitionen im Umfang von ca. 468 Mio. € sicher. Zwei der Rahmenfinanzierungsverträge konnten bereits unterzeichnet werden, der dritte Vertrag steht kurz vor der Unterzeichnung. Die SSB verfolgt mit der Emission von Grünen Finanzinstrumenten das Ziel, ihre Finanzierungsstrategie mit ihren Nachhaltigkeitszielen in Einklang zu bringen und Kapitalinvestitionen in klimafreundliche Projekte zu fördern. Die SSB erhielt für das erste grüne Darlehen im ÖPNV das „dark green rating“ durch Cicero.

Seit Dezember ist der Vorstand durch den Beschäftigungsbeginn von Frau Annette Schwarz als Personalvorständin / Arbeitsdirektorin erfreulicherweise wieder komplett. Ihre Vorgängerin, Frau Dr. Groner-Weber, war zum 30.04.2022 ausgeschieden. In der Interimszeit wurde der Geschäftsbereich des Personalvorstands / Arbeitsdirektors von Herrn Laube verantwortet.

Mit einer Neuordnung des Geschäftsverteilungsplanes des Vorstands wurde die Verantwortlichkeit für den bisherigen Unternehmensbereich

Liegenschaften angepasst. Der Fachbereich LP wurde als Stabsstelle Hochbau direkt dem Technischen Vorstand und der Fachbereich LV als Stabsbereich Vermietung/Verwaltung dem kaufmännischen Vorstand zugeordnet. Der Fachbereich LT ist als Fachbereich Technische Gebäudeausrüstung in den Unternehmensbereich Technische Infrastruktur integriert worden.

Marketing und Vertrieb

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmen wurde am Jahresanfang 2022 noch durch pandemiebedingte Einschränkungen und im weiteren Verlauf primär durch die allmählich einsetzende Markterholung sowie das in den Monaten Juni bis August als Teil des Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung angebotene 9-Euro-Ticket geprägt. Im Jahr 2022 wurden 149,2 Mio. Fahrgäste befördert. Im Vergleich zu den Corona-Jahren sind die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen (2020: 112 Mio. und 2021: 115,7 Mio.), liegen aber weiterhin niedriger als in den Jahren vor Corona (2019: 181,4 Mio.).

Die jährliche Studie zur Mobilität hat ergeben, dass die Bürgerinnen und Bürger auch im dritten durch Corona geprägten Jahr weiterhin mit dem ÖPNV-Angebot und mit der SSB hoch zufrieden sind. Die SSB hat die Marktoffensive der Vorjahre mit zielgruppenorientierten Maßnahmen fortgeführt, um bestehende Stammkunden zu halten und neue zu gewinnen. Von Mai bis August lief eine gemeinsame Abo-Kampagne mit der DB AG und dem VVS, in deren Rahmen Einsteiger ins Abo einen Einkaufsgutschein erhalten haben. Zusätzlich wurde die Zielgruppe der Auszubildenden bis August mit einer gesonderten Kampagne für den Online-Einstieg angesprochen. Danach wurde eine weitere Abo-Kampagne durchgeführt, die ihr Hauptaugenmerk auf vorherige Käufer des 9-Euro-Tickets gelegt hat. Ende des Jahres lief eine Kampagne mit dem Ziel, Autofahrer für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

Die digitalen Vertriebsplattformen gewannen auch 2022 weiter an Bedeutung und sind zwischenzeitlich zum Hauptabsatzweg für das relevante Sortiment geworden. So lag der Online-Anteil bis November bei 54,3% (+ 5,9 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr). Ebenfalls weiter vorangetrieben wurde die Entwicklung der polygo-App/Plattform. Im ersten Schritt erfolgte im Juni 2022 eine stille Markteinführung der App. Als weitere Schritte sind ab 2023 ff. die Implementierung weiterer multimodaler Funktionen sowie Kundenbindungsinstrumente im Kontext des Deutschlandtickets, wie z. B. Abo auf Handy, vorgesehen. Durch die Einführung der polygo-App/Plattform wird die ÖPNV-Nutzung insbesondere für multimodal aktive Kunden gestärkt.

Das Rollout der neuen Ticketautomaten konnte im Juni 2022 erfolgreich beendet werden. Ebenfalls abgeschlossen wurde die Umrüstung der Busse auf die neuen elektronischen Fahrscheindrucker, die die Abrechnung für das Fahrpersonal vereinfachen und für die Kunden Verbesserungen durch die Einführung neuer bargeldloser Zahlungsmöglichkeiten mit sich bringen.

Stadtbahn

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

Für die Verlängerung der U5 von Leinfelden Bahnhof zum Neuen Markt liegen inzwischen der Planfeststellungsbeschluss und der Zuschussbescheid vor, so dass im 2. Quartal mit dem Bau begonnen werden konnte. Die Inbetriebnahme des Neubauabschnitts ist für 2024 geplant.

Im März konnte die in die Zugsicherung integrierte Übereckverbindung Pflugmühle zwischen den Haltestellen Rohrer Weg und SSB-Zentrum in Betrieb genommen werden.

Für den Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes in Weilimdorf konnten die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) abgeschlossen werden. Derzeit wird am Bauantrag für die Planfeststellung gearbeitet. Es ist geplant, die Unterlagen zur Planfeststellung gemeinsam mit der Streckenverlängerung der U13 Mitte 2023 bei der Genehmigungsbehörde einzureichen. Parallel wurde mit den Planungen der Leistungsphase 5 (Werkplanung) begonnen.

Zur Verlängerung der Hochbahnsteige der Linie U1 auf 80 Meter wurden auf dem Nordast (mit Ausnahme der Endhaltestelle Fellbach Lutherkirche) die Planungen abgeschlossen und der Zuschussantrag eingereicht. Der Umbau der ersten drei Haltestellen soll Anfang 2023 beginnen. Für den südlichen Abschnitt sollen Programmanmeldung und Zuschussantrag in 2023 eingereicht werden.

Bei der S21-Folgemaßnahme Staatsgalerie soll der Lückenschluss zwischen der neuen Haltestelle Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof bis Ende 2023 fertiggestellt sein, so dass mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wieder das ursprüngliche Liniennetz wie vor Beginn der S21-Baumaßnahme gefahren werden kann.

Wir sind stolz darauf, dass dem Ingenieurbüro schlaich bergemann partner sbp, Stuttgart, und der SSB als Bauherrin für die Stadtbahnbrücke der U6 zwischen Fasanenhof und Echterdingen der Deutsche Ingenieurbaupreis 2022 verliehen wurde. Die Juroren befanden, dass „die Netzwerkbogenbrücke mit kohlefaserverstärkten Kunststoffseilen mit Carbon-Hängern als Innovation weltweit ein überaus gelungenes Beispiel für die Ingenieurbaukunst ist und prägende Antworten auf aktuelle Fragestellungen im Bauwesen gibt.“

Im abgelaufenen Jahr konnten auch zum Bau der S2-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen wichtige Meilensteine erreicht werden: Am 31.08.2022 ging der Förderbescheid über knapp 192 Mio. € ein. Bereits im Juni wurde der Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahme erlassen. So konnte Ende des Jahres mit weiteren bauvorbereitenden Arbeiten begonnen werden. Vertragliche Vereinbarungen für Grundstück-inanspruchnahmen gestalten sich jedoch schwierig und bergen ein hohes Projektrisiko.

Die Grunderneuerung der Stadtbahninfrastruktur wird mit höchster Priorität weitergeführt, um die Betriebsanlagen jederzeit in einem betriebs-sicheren Zustand zu erhalten. Größte Einzelprojekte waren im Jahr 2022 der Neubau von Rasengleisen zwischen den Haltestellen Rosensteinpark und Glockenstraße sowie zwischen den Otto-Konz-Brücken und Hedelfingen. Auch der inzwischen erfolgte Einstieg in die Grunderneuerung der Hochbahnsteige wird zu einer Daueraufgabe werden.

Seit Jahresbeginn 2022 wird im Schottergleis der SSB aus Umweltgründen auf das Herbizid Glyphosat zur Aufwuchsbekämpfung verzichtet.

Bei den Schienenfahrzeugen wurden im Jahr 2022 erfreuliche Meilensteine erreicht:

Ende Juli erhielten die neuen Zahnradbahnfahrzeuge den Abnahmebescheid für die Typzulassung. Nach den erforderlichen Schulungen des Fahrpersonals nahmen die ersten beiden der drei neuen Zahnradbahnen am 8. Oktober den Fahrgastbetrieb auf. Zugleich wurden zwei der alten Fahrzeuge stillgelegt. Die neuen Zahnradbahnen sind durch ihren

Niederflureinstieg behindertengerecht und werden von den Fahrgästen sehr positiv aufgenommen. Der erste Bauabschnitt für die notwendigen Umbaumaßnahmen an der Zahnradbahnwerkstatt wurde bereits im Jahr 2021 erfolgreich abgeschlossen. Die weiteren baulichen Maßnahmen laufen noch bis 2023.

Bis Ende 2022 wurden zehn von 20 Stadtbahnwagen der Serie DT8.15 angeliefert und für den Fahrgastbetrieb zugelassen, so dass sich die Fahrzeuganzahl auf 216 Stadtbahnen erhöht hat.

Die 40 Stadtbahnfahrzeuge der vierten Generation, die bis 2027 die Fahrzeuge der ersten Generation aus den Jahren 1985/86 ersetzen sollen, wurden im dritten Quartal bestellt.

Das Vergabeverfahren für die Modernisierung von 50 Stadtbahnfahrzeugen der Serie DT8.10/11 wurde aufgehoben und in veränderter Form fortgesetzt. Bei der Modernisierung sollen obsoleete elektrische Komponenten ersetzt sowie neue Ausstattungen eingebaut werden.

Weiterhin wird zurzeit eine Markterkundung zur Neubeschaffung oder Modernisierung für die Schienenfahrzeuge zur Instandhaltung der Gleisanlagen durchgeführt.

Bus

Nach dem Großbrand im Busbetriebshof Gaisburg im September 2021 war das gesamte Jahr 2022 von der Beseitigung der Brandauswirkungen geprägt. Die Brandruine war bis Ende Februar soweit zurückgebaut und mit Licht und WLAN versorgt, dass ab 28. Februar der Busbetrieb wieder von Gaisburg aus durchgeführt werden konnte. Parallel wurde die Planung zur Errichtung einer neuen Abstellhalle vorangetrieben. Der entsprechende Bauantrag wird im Januar 2023 eingereicht. Die Bauabschnitte wurden so festgelegt, dass die Installation der Ladeinfrastruktur frühzeitig und parallel erfolgen kann. Baubeginn soll im Herbst 2023 sein.

Die durch den Brand zerstörten Busse wurden im Rahmen einer Notvergabe durch 19 neue Fahrzeuge ersetzt. Damit konnten im Jahresverlauf die Leihfahrzeuge anderer Verkehrsunternehmen schrittweise zurückgegeben werden. Außerdem wurden planmäßig 20 Dieselgelenkbusse und 8 Brennstoffzellen-Hybridfahrzeuge beschafft. Die Inbetriebnahme sämtlicher neuer Fahrzeuge war mit Verzögerungen verbunden, die sowohl bei der Auslieferung als auch bei der Ausrüstung mit den betriebstechnischen Systemen auftraten und durch Störungen der Lieferketten und Chipmangel bedingt waren. Die Auslieferung der Brennstoffzellen-Hybridfahrzeuge verzögerte sich bis Anfang 2023.

Im Rahmen der emissionsfreien Antriebsstrategie konnten Förderbescheide für die Beschaffung von vier Brennstoffzellen-Hybridbussen und die Erweiterung der Wasserstofftankstelle in Gaisburg entgegengenommen werden.

Der letzte verbliebene batterieelektrische Bus wurde durch die Bauarbeiten und den Platzmangel in Gaisburg nach Möhringen versetzt, wo er vorerst über ein Werkstattladegerät versorgt wird, bis ein Ladepunkt mit Ladegerät und Pantograf zur Verfügung steht.

Zur Unterstützung der Impfkampagne der LHS wurden während des gesamten Jahres 2022 zwei Impfbusse mit der entsprechenden Ausstattung zur Verfügung gestellt.

Für den Ortsbus in Stammheim wurde ab Dezember 2022 ein neuer Fahrzeugtyp (Minibus) in den Fahrzeugpark aufgenommen.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Busverkehrssystems wurden in 2022 vom Tiefbauamt der LHS insgesamt 14 Haltestellen barrierefrei ausgebaut, von denen 13 von der SSB bedient werden.





Betrieb

Bei der Stadtbahn wurde die Linie U8 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf einen durchgehenden 10-Minuten-Takt bis Heumaden verdichtet.

Die Buslinie X1 musste seit dem Fahrplanwechsel vorerst wegen Bauarbeiten für einen längeren Zeitraum unterbrochen werden. Zugleich nahm die neue Buslinie 47 den Probetrieb auf, die die Linie 40 entlastet und die vorhandene Businfrastruktur der Linie X1 auf dem Innenstadtring nutzt.

Bei weiteren Buslinien wurden kleinere Angebotsänderungen vorgenommen, damit die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan der LHS vollumfänglich erfüllt werden. Mit der Aufnahme des Probetriebs der neuen Linie 98 (Ortsbus Stammheim) setzt die SSB ab Dezember 2022 erstmals einen Ergänzungsverkehr um, der vollständig in den VVS-Tarif integriert ist.

Sowohl bei der Stadtbahn als auch beim Bus gab es wieder eine hohe Zahl an baustellenbedingten Umleitungen. Bei der Stadtbahn wurden sie vor allem durch eigene Maßnahmen zur Instandhaltung bzw. Grundenerneuerung der Schieneninfrastruktur verursacht. Beim Bus mussten in 2022 durch Maßnahmen der Straßenbaulastträger, Leitungsträger oder Dritter 250 Umleitungen mit Anpassungen des Fahr- und Dienstplans eingerichtet werden.

Aufgrund der kurzfristigen Sperrung der Rosensteinbrücke im Mai 2022 musste innerhalb kürzester Zeit ein Ersatzkonzept für den Busverkehr erstellt und umgesetzt werden. Das Linienkonzept, das bis zum Neubau der Brücke über mehrere Jahre gefahren wird, erfordert den zusätzlichen Einsatz von 2 Stadtbahnfahrzeugen und 6 Fahrpersonalen.

Während der planmäßigen baubedingten Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke in den Sommerferien hat die SSB mit der Verlängerung der Linie U34 nach Stuttgart Vaihingen den Ersatzverkehr in den Hauptverkehrszeiten maßgeblich unterstützt.

Die Lockerung der Corona-Beschränkungen führte im Jahr 2022 zu einer steigenden Zahl an Veranstaltungen mit den entsprechenden Einsätzen der Veranstaltungslinien.

Das On-Demand-Angebot SSB Flex wurde mit Beginn des Jahres 2022 in den Regelbetrieb überführt und ergänzt damit dauerhaft als dritte Säule das Stadtbahn- und Busangebot. Seit Ende September sind zudem zwei barrierefreie Fahrzeuge unterwegs, die den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtern. Insgesamt entwickelte sich die Nachfrage bei SSB Flex stabil und erreichte im Frühjahr und im 4. Quartal Jahreshöchstwerte. Derzeit sind Planungen zur weiteren Anpassung und Verbesserung des Bedienkonzeptes in Arbeit.

Hochbau

Die Planungen zur Sanierung der SSB-Hauptverwaltung sind weiter vorangeschritten. Ziel ist es, die effizienteste Lösung zur Schaffung von CO₂-neutralen und zeitgemäßen Arbeitsplätzen zu entwickeln. Aus diesem Grund wurde der Planungsauftrag erweitert und bezieht jetzt mögliche Neubau- und Sanierungsvarianten sowie die Anmietung von Fremdflächen ein.

Zur Weiterentwicklung des Ostendareals wurde ein Architektenwettbewerb ausgelobt, bei dem im Februar 2023 die Sitzung des Preisgerichts stattfinden soll. Das Wettbewerbsergebnis wird als Grundlage für einen neuen Bebauungsplan dienen. Das Bebauungsplanverfahren wird die

SSB in Vertretung des Amts für Stadtplanung und Wohnen mit einem externen Büro begleiten. Ziel ist es, die Baumaßnahme ab 2025 umzusetzen.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

Zum 31. Dezember 2022 waren 3.327 Mitarbeitende sowie 118 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule bei der SSB beschäftigt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Zunahme um 38 Mitarbeitende. Rund 47% davon sind im Fahrdienst (einschließlich Kombifahrer) tätig.

Die Zahl der Einstellungen konnte im Jahr 2022 trotz der angespannten Arbeitsmarktlage im Vergleich zum Vorjahr erhöht werden. Im Fahrdienst gelang es, durch intensive Rekrutierungsmaßnahmen den Personalbedarf zu decken. Damit konnten die Wegezeiten vereinbarungsgemäß ab Dezember vollständig über den Dienstplan abgebildet werden. In der unternehmenseigenen Fahrschule haben 42 neu eingestellte Fahrerinnen und Fahrer den Busführerschein erworben. Weitere 25 bereits mit Führerschein eingestellte Busfahrerinnen und Busfahrer durchliefen die innerbetriebliche Ausbildung. In der Fahrschule Schiene wurden 60 neu eingestellte Stadtbahnfahrerinnen und Stadtbahnfahrer ausgebildet.

Insgesamt zeigte sich der Fachkräftemangel bei der SSB jedoch auch in einer gegenüber dem Vorjahr deutlichen Zunahme von Kündigungen, hauptsächlich in den technischen Bereichen.

Die betriebsinternen Maßnahmen zum Infektionsschutz während der Corona-Pandemie wurden auch im Jahr 2022 fortgeführt und je nach Infektionsgeschehen angepasst. Wie schon in den ersten beiden Pandemie Jahren, wurde auch 2022 verstärkt mobiles Arbeiten von zu Hause angeboten und auf Präsenzbesprechungen weitestgehend verzichtet. Ferner wurden alle Beschäftigten weiterhin mit kostenlosen Corona-Selbsttests und medizinischen FFP2-Masken versorgt.

Mit der erneuten Auszeichnung als „Leading Employer“ wird das Image der SSB als guter Arbeitgeber weiter gestärkt. Zudem hat die SSB seit 2013 das Zertifikat zum Audit „berufundfamilie“ inne, das inzwischen wiederholt erfolgreich bestätigt werden konnte.

Jahresabschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

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 sowie die Bereitstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebseigenen Grundstücken.

Ziele der SSB sind unter anderem, ein verlässlicher Partner für die Kunden, die LHS Stuttgart und die Politik zu sein, sowie den Ausbau des Leistungsangebotes mit der Folge der Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen sowie der Generierung daraus resultierender Fahrgelderträge zu erreichen. Diese werden zur Gegenfinanzierung notwendiger Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttariferhöhungen, Angebotsausweitungen, Kapitalkosten sowie den derzeit anhaltenden Wertverlusten aufgrund steigender Preise (Inflation) zur Deckung der operativen Aufwendungen benötigt. Zur Dämpfung dieser strukturellen Belastungen strebt die SSB jährliche Anpassungen des WVS-Gemeinschaftstarifs (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, kurz: WVS) sowie eine höhere Fahrgastnachfrage an. Durch eine aktive Marktbearbeitung, beispielsweise in Form von attraktiven Beförderungs- und Einstiegsangeboten, sollen sowohl Gelegenheitsnutzer als auch neue Fahrgäste zum häufigeren Nutzen bzw. zum Umsteigen auf den ÖPNV animiert werden. Dies unterstützt die LHS insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und dem selbst gesetzten Ziel bis 2035 klimaneutral zu werden durch Entlastungsmaßnahmen beim motorisierten Individualverkehr.

Zur Gewährleistung einer EU-rechtskonformen Vertragsbeziehung zwischen dem Aufgabenträger LHS und der SSB hat die LHS die SSB auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) im Sinne der VO (EG) 1370/2007 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 zählt 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.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2022 der SSB war vor allem im ersten Quartal noch durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt, wenngleich sich durch Rücknahme der Beschränkungen gegenüber 2021 eine erste Markterholung gezeigt hat. Die sukzessive Rückkehr zum Präsenzunterricht, der Wegfall von flächendeckenden Lockdowns in Gastronomie, Einzelhandel und Kultureinrichtungen sowie die Wiederaufnahme regelmäßiger Großveranstaltungen führten zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV. Dennoch ergaben sich aus der Corona-Pandemie veränderte Rahmenbedingungen im Bereich des Berufsverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit veränderten Arbeitsmodellen (verstärkte Nutzung des Home-Office), die sich langfristig zu etablieren scheinen. Im Zuge der Energiekrise, angetrieben durch den Ukraine-Krieg, haben sich zudem weitere volatile Änderungen in der Gesamtmobilität ergeben, welche sich auch auf den ÖPNV auswirken. Wie in den beiden Vorjahren kam es deshalb auch im Jahr 2022 zu hohen Einnahmeverlusten bei etwa gleichen Kosten.

Im VWS-Gebiet waren im Jahr 2022 31% mehr Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr unterwegs: Rund 341,2 Millionen bezahlte Fahrten wurden mit Bussen und Bahnen im Verbundgebiet durchgeführt. Diese Fahrgastzahlen liegen jedoch noch weiterhin rund 13,5% unter dem Vorkrisenniveau von 2019.

Deshalb wurde auch für das Jahr 2022 von Bund und Ländern wieder ein ÖPNV-Rettungsschirm zur Kompensation von coronabedingten Einnahmefehlern beschlossen. Dieser konnte die ÖPNV-Branche und auch die SSB weiterhin vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahren.

Die Folgen der Pandemie werden sich dennoch weiterhin bis in die kommenden Jahre hinein auswirken.

Als Teil des Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung gab es für die Monate Juni bis August ein deutschlandweit gültiges 9-Euro-Ticket. Dieses sollte die Bürgerinnen und Bürger wegen der stark gestiegenen Kosten für Energie und Lebensmittel finanziell direkt entlasten und gleichzeitig einen Anreiz zum Umstieg auf den klimaschonenden ÖPNV setzen. Die den ÖPNV-Unternehmen durch dieses stark rabattierte Ticket entstandenen Einnahmeverluste werden einseitig durch den Bund ausgeglichen. 90% der im Mai beantragten Mittel wurden den Unternehmen/Aufgabenträgern zugesagt und sind zu einem Großteil bereits im Jahr 2022 an die Unternehmen ausgezahlt worden. Im September 2022 hat die Landeshauptstadt für die SSB rund 72,4 Mio. EUR als rechnerischen Fehlbetrag für den ÖPNV-Rettungsschirm inkl. Ausgleich für das 9-Euro-Ticket beantragt. Wie hoch die tatsächlichen Ausgleichsleistungen für die Corona- und die 9-Euro-Ticket-bedingten Einnahmeverluste im Jahr 2022 sein werden, wird frühestens mit der Schlussabrechnung des Rettungsschirms 2022 im Frühjahr 2024 feststehen.

Zum Jahresende 2022 haben der Deutsche Bundestag und Bundesrat mit der 8. Änderung des Regionalisierungsgesetzes eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel um zusätzlich rund 17,3 Mrd. Euro bis zum Jahr 2031 auf den Weg gebracht. Danach werden alle Teilbeträge nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes künftig mit 3% statt wie bisher mit 1,8% dynamisiert. Der Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte soll zumindest im kommenden Jahr 2023 auf 1,8% begrenzt bleiben. Die

Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1 Mrd. für das Jahr 2022 soll spätestens mit Ablauf des 30. Dezember 2022 an die Länder ausgezahlt werden. Die grundsätzliche Systematik des Regionalisierungsgesetzes wird mit der Gesetzesnovelle nicht verändert. Der sich (ohne die Mittel für den ÖPNV-Rettungsschirm [§ 7 RegG] sowie die besondere Tarifmaßnahme 9-Euro-Ticket [§ 8 RegG]) bisher aus drei Teilbeträgen (Anlagen 1 bis 3 zum RegG) zusammensetzende Gesamtbetrag im Regionalisierungsgesetz wird vielmehr um einen vierten Teilbetrag in Höhe von 1 Mrd. Euro im Jahr 2022 erweitert (Anlage 4 zum RegG).

Diese vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel sind vorrangig für den SPNV zu verwenden und werden voraussichtlich nicht ausreichen, die dortigen Kostensteigerungen, insbesondere vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaziele bis 2030, abzudecken. Deshalb möchte das Verkehrsministerium BW zum jetzigen Zeitpunkt die dem Land durch das Regionalisierungsgesetz zugewiesenen Mittel auch nicht an die lokalen ÖPNV-Aufgabenträger weitergeben.

Im Rahmen der Bund-Länder-Verhandlungen zum ÖPNV-Modernisierungspakt werden aktuell zwischen Bund und Ländern die Fragen einer zukünftigen Bund-Länder-Finanzierungsordnung für den ÖPNV diskutiert.

Die Finanzierung zur Einführung des Deutschlandtickets zum Preis von 49,- Euro am 1. Mai 2023 ist noch nicht Bestandteil dieser Änderung.

Nichtsdestotrotz haben sich die Rahmenbedingungen für ÖPNV-Zuschüsse im Jahr 2022, im Gegensatz zur Krise auf der Nachfrageseite, aufgrund des parteiübergreifenden Konsenses in Bund und Land bezüglich der hohen Bedeutung des ÖPNV zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich, insgesamt positiv entwickelt. Seitdem die Novellen für Bundes- und Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu Anfang 2020 in Kraft getreten sind, gibt es dadurch langfristig stabile Förderbedingungen. Seit 2021 stehen jährlich eine Milliarde Euro an GVFG-Mitteln des Bundes zur Verfügung. Diese sollen ab 2025 auf zwei Milliarden Euro jährlich aufgestockt werden. Die Fördersätze des Bundes und des Landes für entsprechende Bundes-GVFG-Vorhaben wurden erhöht. Damit wird langfristig eine Finanzierungsperspektive auch für die laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben der SSB unterstützt. Beispielhaft seien hier genannt: Verlängerung der S-Bahnlinie S2 nach Neuhausen, die Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Ditzingen und die U5-Verlängerung nach Echterdingen. Neuer Fördertatbestand im Bundes-GVFG sind nun auch Grunderneuerungsmaßnahmen von U-Bahn/Stadtbahnstrecken. Diese sollen künftig mit voraussichtlich 62,5% (Bund- und Landesanteil) gefördert werden. Abzuwarten ist die tatsächliche Verfügbarkeit von Fördermitteln, da es sich bei der Grunderneuerung um einen nachrangigen Fördertatbestand handelt. Die SSB hat dazu im Oktober/November 2021 drei Förderanträge eingereicht.

Über die Finanzierung des Bauvorhabens Stuttgart 21 hat die SSB Fördermittel für das Folgepflichtvorhaben Umbau der Haltestelle Staatsgalerie erhalten. Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle erfolgte am 11. September 2020. Der Lückenschluss im sog. Teil 2 zwischen der neuen Haltestelle Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

Das bereits im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossene Klimapaket enthält neben der Aufstockung des Bundes-GVFG weitere Fördermittel für den Umbau von Busflotten mit alternativen Antrieben. Im Oktober 2021 und Juli 2022 hat die SSB beim vom Bund aufgestellten Förderprogramm zu alternativen Busantrieben zwei Projektskizzen eingereicht. Diese wurde Anfang 2022 und im Oktober 2022 aufgrund einer hohen Überzeichnung des Programms abgelehnt. Die SSB fährt hier jedoch vorsichtshalber zweigleisig und erhält nun alternativ über die Landesbusförderung Zuschüsse für Brennstoffzellenbusse.

Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes war die SSB im Jahr 2019 mit acht Förderanträgen erfolgreich, u.a. zur Erneuerung der Bordrechner in den Stadtbahnfahrzeugen, zur Einführung von Digitalfunk und eines modernisierten Betriebshofmanagementsystems sowie für mobile Anwendungen für den Fahr- und Betriebsdienst. Diese Vorhaben wurden im Jahr 2022 weiter vorangetrieben und sollen vorhabenabhängig bis Ende 2023 bzw. Ende 2024 umgesetzt werden.

Im seit Anfang 2020 gültigen neuen Landes-GVFG stehen aktuell mittlerweile mit 320 Mio. EUR jährlich fast doppelt so viele Finanzmittel zur Verfügung gegenüber vor 2020 mit 165 Mio. EUR. Davon werden jährlich rund 177 Mio. EUR für ÖPNV-Vorhaben zur Verfügung gestellt.

Somit sind die Perspektiven für die Förderung verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG gut. Vorhaben zum Umbau des Betriebshofs der Zahnradbahn, zur Tragseilverstärkung, barrierefreier Umbau der letzten Stadtbahnhaltestelle Bopser und ein Gleisdreieck Pflugmühle wurden im Jahr 2022 weitgehend abgeschlossen. Weitere Vorhaben wie die Verlängerung der U5 in Leinfelden, eine Stadtbahn-Kehranlage am Hauptbahnhof, die Verlängerung der Bahnsteige entlang der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb, Umbau der Busbetriebshöfe für alternative Antriebstechnologien und der Bau des vierten Stadtbahn-betriebshofs laufen bzw. stehen in den kommenden Jahren an. Im Jahr 2023 soll die bereits seit längerer Zeit angekündigte neue Richtlinie zur Schienenfahrzeugförderung des Landes im LGVFG veröffentlicht

werden. Damit ergeben sich perspektivisch gute Chancen auf weitere Fördermittel für die Finanzierung von künftigen Stadtbahnfahrzeugen. Im Rahmen der Busförderung Baden-Württemberg wurden für die Förderjahre 2022 und 2023 Zuschussanträge für emissionsfreie und emissionsarme Busse beim Land eingereicht. Davon ist bereits die Förderung von vier Brennstoffzellenbussen bewilligt.

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

Von der Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB Zuschüsse für die Finanzierung von neuen Stadt- und Zahnradbahnfahrzeugen, für die Betriebskosten der Schnellbuslinie X1, für Nachtverkehre, für den Umbau von Grüngleisen und für barrierefreie Haltestellen erhalten.

Insgesamt hat die SSB im Jahr 2022 somit rund 123 Mio. EUR an Fördermitteln erhalten, über die Hälfte dieser Mittel betreffen den ÖPNV-Rettungsschirm inkl. Zahlungen, die den Rettungsschirm 2021 betrafen. Rund 13,8 Mio. EUR entfielen auf GVFG-Bundsvorhaben und Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21, rund 6,8 Mio. EUR auf LGVFG-Vorhaben und rund 7,0 Mio. EUR kamen von der Landeshauptstadt für Stadt-/Zahnradbahnfahrzeuge.

Geschäftsverlauf

Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2022

Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr ist es Aufgabe der SSB, auch in Zeiten von Einschränkungen des öffentlichen Lebens in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart einen stabilen und zuverlässigen Betrieb nachhaltig aufrecht zu erhalten.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen war im Geschäftsjahr 2022 ebenfalls noch durch die Corona-Krise sowie durch die Einführung des temporären 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August geprägt.

Im Linienvkehr stiegen die Fahrgastzahlen von 115,7 Mio. im Jahr 2021 um rund 29% auf 149,2 Mio. im Jahr 2022, liegen jedoch mit rund 18% weiterhin unter dem Vorkrisenniveau.

Die überproportionale Fahrgastzahlen-Entwicklung im Segment Berufsverkehr im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem durch das temporäre 9-Euro-Ticket geprägt worden. Die Sonstigen Tickets haben sich ebenfalls stark überproportional entwickelt, was u.a. auf die Wiederaufnahme von KombiTicket-Veranstaltungen zurückzuführen ist.

	Fahrten		Umsatz
	Veränderung 2022 gg. 2021	Anteil an der Summe Linienvkehr	Anteil an der Summe Linienvkehr
Gelegenheitsverkehr	+9,5%	11,7%	29,0%
Berufsverkehr	+44%	40,2%	35,0%
Ausbildungsverkehr	+22,8%	34,6%	26,7%
Seniorenverkehr	+11%	6,4%	5,1%
Sonstige Tickets / SGB IX / EBE	+42,7%	7,1%	4,2%
Summe Linienvkehr	+29 %	100,0%	100,0%

Im Sinne der Mobilitätswende und des Klimaschutzes hat die SSB trotz der Herausforderungen aufgrund der pandemischen und globalen Randbedingungen im Jahr 2022 weiterhin die Modernisierung und den Ausbau ihrer umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleistungen in den Infrastrukturbereich, in den Betrieb sowie in neue Fahrzeuge vorangetrieben. Ein Großteil des Investitionsbudgets im Infrastrukturbereich wurde in Vorhaben für Grunderneuerungsmaßnahmen der Stadtbahninfrastruktur, sowie für die weiter oben dargestellten LGVFG-geförderten Maßnahmen verwendet.

Bis Ende 2022 wurden zehn der bestellten 20 Fahrzeuge der Serie „DT8.15“ angeliefert und bis Ende des Jahres für den Fahrgastbetrieb zugelassen. Somit sind insgesamt 12 Fahrzeuge der Serie DT8.15 seit 31.12.2022 im Fahrzeugbestand. Die Anzahl der Stadtbahnfahrzeuge hat sich zum Ende des Jahres 2022 von 206 auf 216 Fahrzeuge erhöht.

Für die Ersatzbeschaffung der Stadtbahnwagen der ersten Generation wurde im dritten Quartal 2020 vierzig neue Fahrzeuge bestellt, deren Lieferung für den Zeitraum 2025 bis 2027 vorgesehen ist. Das ursprüngliche Verfahren für die Beauftragung der Modernisierung von 50 Fahrzeugen der Serie „DT8.10/11“ wurde aufgehoben und in veränderter Form fortgesetzt. Im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeuge werden Arbeiten an der Karosserie und im Innenraum durchgeführt, elektrische obsolete Komponenten ersetzt sowie neue Ausstattungen eingebaut. Für weitere Fahrzeuggenerationen müssen in den nächsten Jahren zukünftig vermehrt elektronische Komponenten z.B. Videoanlagen, Bildschirme durch Obsoleszenz von Ersatzteilen und Alterung der Komponenten erneuert werden.

Für die Stuttgarter Zacke, als die einzige Zahnradbahn Deutschlands, die hauptsächlich dem ganz normalen, täglichen Berufsverkehr einer Großstadt dient, wurden im Jahr 2022 zwei neue Zahnradbahnfahrzeuge in Betrieb genommen. Das dritte Fahrzeug wird voraussichtlich im ersten Quartal 2023 folgen. Die neuen Fahrzeuge mit ihrem Niederflureinstiegsbereich sind behindertengerecht und wurden von den Fahrgästen sehr positiv aufgenommen. Sie werden in der umgebauten und sanierten Zahnradbahnwerkstatt instandgehalten und repariert.

Aufgrund der Neubeschaffung wurden zwei der drei vierachsigen Zahnradtriebswagen der Bauart ZT 4 (Baujahr 1982) abgestellt bzw. stillgelegt.

Des Weiteren wurden notwendige Investitionsvorhaben in Schienenfahrzeuge zur Instandhaltung der Gleisanlagen sowie in die Maschinen- und Anlagentechnik für die Stadtbahnwerkstätten vorangetrieben. Insbesondere im Bereich der Steuerungstechnik von Maschinen- und Anlagen gab bzw. gibt es weiterhin Lieferschwierigkeiten bei den elektronischen Bauteilen.

Angebotsseitig hat sich die die Verlängerung der U6 zum Flughafen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 im Jahr 2022 deutlich ausgewirkt – auch deshalb, weil die U6 in Doppeltraktion gefahren wird: Die Wagen- und Platzkilometer sind jeweils um ca. +4,5% gestiegen.

Im Zuge der geplanten Streckennetzerweiterungen sind die Planungen zum Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes in Weilimdorf weiter vorangeschritten. Es ist geplant, die Planfeststellung zusammen mit der Streckenverlängerung U13 Ende Juni 2023 beim Regierungspräsidium einzureichen. Davor benötigt es die Projektfreigabe durch den Aufsichtsrat der SSB AG und des Gemeinderats der Landeshauptstadt.

Im Busbereich war das Jahr 2022 von der Beseitigung der Auswirkungen des Großbrandes in der Busabstellung Gaisburg am 30.09.2021 geprägt.

Am 28.02.2022 war der im Dezember 2021 begonnene Abriss der Brandruine so weit fortgeschritten, dass der Busbetrieb wieder ab Gaisburg durchgeführt werden konnte. Bezogen auf die Schadensursache sind die staatsanwaltlichen Ermittlungen abgeschlossen, das Verfahren wurde eingestellt. Seitens der Versicherung wurden Vorauszahlungen für den entstandenen Schaden an der Halle und die Mehrkosten zur Aufrechterhaltung des Betriebs in Höhe von 12,4 Mio. EUR geleistet.

Parallel zu der Abwicklung des Schadens wurde mit den Planungen für einen Neubau der Abstellanlage Gaisburg begonnen. Die Leistungsphase 3/ Entwurfsplanung wurde fertiggestellt, der Bauantrag im Januar 2023 eingereicht. Der Baubeginn ist für Oktober 2023 geplant, die Fertigstellung der Abstellhallen wird Anfang 2025 erfolgen. Die Bauschnitte erfolgen so, dass eine Installation der Ladeinfrastruktur frühzeitig und parallel erfolgen kann.

Bedingt durch die Bautätigkeiten und den Platzmangel in Gaisburg wurde der letzte verbleibende Batteriebus nach Möhringen versetzt. Hier musste der Betrieb zuerst über ein Werkstatladegerät realisiert werden, da die SSB brandbedingt über keine passende Infrastruktur mehr verfügt. Für diesen Elektrobus wurde im Rahmen einer Brandersatzbeschaffung ein einzelner Ladepunkt mit Ladegerät und Pantograf beschafft, der im ersten Quartal 2023 in Betrieb gehen soll.

Neben der geplanten Ersatzbeschaffung von 20 Dieselgelenkbussen und der Beschaffung von 8 Brennstoffzellen-Hybrid Omnibussen wurden 19 Brandersatzbusse (darunter 8 Diesel-Hybrid-Busse) im Rahmen einer Notvergabe bestellt. Die Auslieferung aller neuen Dieselbusse hat unter erschwerten Bedingungen stattgefunden, da wegen Chipmangel und Störungen in den Lieferketten kein einziger geplanter Liefertermin eingehalten werden konnte. Die Fertigstellung und Auslieferung der emissionsfreien Busse musste deswegen vom Hersteller von Q4/2022 nach Anfang Q2/2023 verschoben werden.

Von den gleichen Schwierigkeiten (Materialmangel, nicht planbare Lieferzeiten) war nach Auslieferung der Fahrzeuge die Ausrüstung mit betriebstechnischen Systemen begleitet, so dass diese Fahrzeuge erst in der 2. Jahreshälfte 2022 nach und nach in den Betrieb gehen, und die Leihbusse zurückgegeben bzw. Altfahrzeuge ausgemustert werden konnten.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde eine neue Fahrzeuggeneration (Minibus) in den Regelbetrieb für den Ortsbus in Stammheim aufgenommen. Da die im Juli 2022 bestellten weiteren Minibusse noch nicht geliefert wurden, sind die Anforderungen an die Verfügbarkeit des ersten im Einsatz verkehrenden Minibusses sehr hoch.

Im Rahmen der emissionsfreien Antriebsstrategie verfolgt die SSB weiter die Einführung des emissionsfreien Busverkehrs. Hierzu konnten im Jahr 2022 für die Erweiterung der Wasserstofftankstelle und die Beschaffung von 4 Brennstoffzellen-Hybrid Bussen die entsprechenden Förderbescheide des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im Rahmen des Förderprojekts „H2 Rivers“ in Empfang genommen werden. Die Inbetriebnahme der H2-Busse und der H2-Tankstelle soll im Jahr 2023 erfolgen.

Für die beiden Buswerkstätten wurden im Jahr 2022 Dacharbeitsstände konzipiert und ausgeschrieben, um hier die Vorbereitungen für weitere emissionsfreie Busse zu schaffen. Hiermit wurde auf eine Förderinitiative des Landes Baden-Württemberg reagiert. Ebenso wurde in diesem Förderrahmen eine Umnutzung einiger Werkstattbereiche in Gaisburg begonnen, um Werkstattflächen für die kommenden Herausforderungen

für die Busse mit Brennstoffzellen, High Voltage Batterien, Elektroantrieb und für die neuen Energieversorgungsbauteile wie Pantographen zu schaffen.

Ebenfalls im Jahr 2022 wurde mit dem Umbau auf ein neues Betriebs-Leitsystem begonnen. Parallel wurde der elektronische Fahrschein-drucker 3 (EFD 3) durch den neuen EFD 4 abgelöst, was ursprünglich nach dem RBL-Umbau geplant war. Auch hier waren Chipmangel und Lieferkettenunterbrechungen durch den Krieg in der Ukraine die Ursache für die geänderten/verspäteten Umbauzeiträume. Mit einer großen Kraftanstrengung der Mitarbeiter in der Buswerkstatt konnten beide Umbauten Ende Dezember 2022 abgeschlossen werden.

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2022 sowohl die Wagen- als auch die Platzkilometer um ca. -0,7% zurückgegangen. Erhöhend wirkten sich die Kilometerleistung des täglich verkehrenden Nachtbusses, eine Taktverdichtung auf der Linie 84, die Einführung der Linie 47, des Ortsbusses in Stammheim und die Verdichtung auf der Linie 91 am Wochenende aus. Zu einer Verringerung der Kilometerleistung hat die Angebotsreduzierung und anschließende vorläufige Einstellung der Linie X1 aber auch die Einstellung der Verstärkung der Linie 57 zum Robert-Bosch-Krankenhaus (Corona-Impfzentrum) geführt.

Das Angebot SSB Flex wurde zum Jahresbeginn hinsichtlich einer weiteren Funktion verbessert. Vorausbuchungen für Fahrten bis zu sieben Tage im Voraus sind seit Ende Januar 2022 möglich. Im Verlauf des Jahres wurden zudem die Vorbereitungen zum Einsatz von zwei barrierefreien Fahrzeugen konkretisiert. Fahrzeugtests und Schulungen für das Fahrpersonal wurden durchgeführt. Die beiden barrierefreien elektrisch betriebenen Vitos sind mit einer Rollstuhlrampe versehen, die den Zugang mobilitätseingeschränkter Personen erleichtert. Seit Ende September sind diese Fahrzeuge im Einsatz und können separat über die SSB Flex-App gebucht werden. Die Nachfrage entwickelte sich insgesamt im Jahresverlauf weiterhin stabil und erreichte im Frühjahr und im vierten Quartal Jahreshöchstwerte. Derzeit werden Pläne ausgearbeitet, wie das Bedienkonzept angepasst und weiter verbessert werden kann.

Zum 01.08.2022 wurde im Bereich der Liegenschaften eine vom Aufsichtsrat genehmigte Organisationsänderung umgesetzt. Im ersten Schritt erfolgte die Anpassung der Organisationsstruktur, welche im zweiten Schritt durch Neudefinition der Prozess- und Aufgabenstrukturen ergänzt wird. In dem Bereich werden u. a. die Planungen zur Sanierung der SSB-Hauptverwaltung weiter vorangebracht. Ziel ist es, die effizienteste Lösung zur Schaffung von CO2 neutralen und modernen Arbeitsplätzen für die SSB beschließen zu können. Aus diesem Grund wurde 2022 der Planungsauftrag, unter Einbeziehung möglicher Sanierungs- und Neubauvarianten sowie der Anmietung von Fremdflächen, erweitert. Eine Entscheidungsvorlage soll dem Aufsichtsrat im Jahr 2023 zum Beschluss vorgelegt werden.

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Ostendareals wurde im Jahr 2022 ein Wettbewerbsverfahren gestartet. Das Wettbewerbsergebnis dient als Grundlage für einen neuen Bebauungsplan. Nach Absprache zwischen dem Amt für Stadtplanung und Wohnen und dem Baurechtsamt ist ein Vollverfahren notwendig. 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 und dann mit der Umsetzung der Baumaßnahme zu beginnen.

Im Rahmen eines bestehenden Ankaufsrechtes wurde im Jahr 2022 von der Landeshauptstadt Stuttgart eine Teilfläche des SSB-Grundstückes „Mercedesstr. 31“ erworben.

Da bereits aktuell erkennbar ist, dass eine vollständige Finanzierung des geplanten und notwendigen Investitionsvolumens aus Eigenmitteln perspektivisch in den nächsten Jahren nicht möglich sein wird, wurden im Jahr 2022 zwei Rahmenfinanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 368,5 Mio. EUR abgeschlossen. Aufgrund des bankenseitig späteren Beginns der Verhandlung im Jahr 2022 befindet sich ein dritter Rahmenfinanzierungsvertrag in der Höhe von 100,0 Mio. EUR Ende Februar 2023 in der finalen Phase und steht kurz vor der Unterzeichnung. Die externe Finanzierung ist erforderlich, da die erforderlichen Finanzierungsbeträge die strategischen Finanzreserven der SW übersteigen.

Im Rahmen dieser Finanzierung 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 das klare Ziel, ihre Finanzierungsstrategie mit ihren Nachhaltigkeitszielen in Einklang zu bringen und damit die oben beschriebene umfassende Nachhaltigkeitsstrategie zu erfüllen.

Zum Abschluss einer „grünen“ Finanzierung war die Zertifizierung durch Cicero Shades of Green erforderlich. Die Cicero-Methode „Shades of Green“ klassifiziert die Rahmenwerke in Dunkel-, Mittel- und Hellgrün, mit Dunkelgrün als stärkster Einstufung. Hier hat die SSB AG im Jahr 2022 ein Rating von „dark green“ bekommen.

Der darüber hinaus langfristig erforderliche Finanzierungsrahmen zur Sicherstellung eines auch weiterhin qualitativ hochwertigen Leistungsangebotes, unter den Rahmenbedingungen einer Verkehrswende und den notwendigen Klimaschutzmaßnahmen, wurden im Rahmen einer Aufsichtsratsklausur erörtert und wird im Jahr 2023 fortgesetzt.

In einer Sondersitzung des Aufsichtsrates am 29. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat der SSB AG Frau Annette Schwarz einstimmig zur Personalvorständin/ Arbeitsdirektorin bestellt. Der Beschäftigungsbeginn von Frau Annette Schwarz bei der SSB war der 1. Dezember 2022.

Soll-Ist-Vergleich des Prognoseberichtes aus dem Geschäftsjahr 2021 für das Jahr 2022

Für 2022 wurde in der Wirtschaftsplanung eine nominelle Fahrgeldtarif-erhöhung von 2,5% ab 1. April 2022 unterstellt und auch umgesetzt.

Für das Planjahr 2022 waren 186,2 Mio. EUR Fahrgeldeinnahmen im Wirtschaftsplanansatz unterstellt worden, von denen lediglich 151,1 Mio. EUR realisiert wurden. Ursächlich dafür war die noch nicht in der erwarteten Höhe einsetzende Markterholung und im Besonderen die Einnahmehausfälle durch die Preisabsenkung in Verbindung mit dem 9-Euro-Ticket, welche auch automatisch für alle Stammkunden mit Abo oder Zeitkarte zum Tragen kam.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Ausgleichszahlungen der Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR wie geplant enthalten. Des Weiteren sind 67,6 Mio. EUR an ÖPNV-Rettungsschirmmitteln (inkl. Ausgleich und Aufwandspauschale 9-Euro-Ticket) für das Jahr 2022 und 2,7 Mio. Euro für das Jahr 2021 enthalten, die aufgrund der zum Planungszeitpunkt fehlenden Beschlüsse seitens Bund und Land nicht im Wirtschaftsplan vorgesehen waren.

Die geplanten Einnahmen im Jahr 2022 lagen bei 282,9 Mio. EUR und belaufen sich im IST auf 245,6 Mio. EUR. Für die Ausgleichszahlungen gemäß ÖPNV-G gab es Einnahmen in Höhe von 20,5 Mio. EUR und bei den Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen wurden wie geplant 45,7 Mio. EUR erreicht.

Trotz gestiegener Fahrgastzahlen im Jahr 2022 im Vergleich zu 2021 ist das Vorkrisenniveau weiterhin nicht erreicht.

Durch den Großbrand in Gaisburg ergaben sich auch im Jahr 2022 außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 2,5 Mio. EUR sowie ein Materialaufwand in Höhe von 0,2 Mio. EUR. Demgegenüber stehen Erträge in Höhe von 6,4 Mio. EUR aus einer Vorauszahlung der Versicherung.

Das Jahresergebnis 2022 liegt bei -12,1 Mio. EUR und ist damit um 69,2 Mio. EUR vorteilhafter als der Planansatz des Wirtschaftsplanes (ohne Mittel aus dem Rettungsschirm) für das Jahr 2022 (-81,3 Mio. EUR). Die größten positiven Effekte ergeben sich aus:

- den Rettungsschirmmitteln für 2021 und 2022 ohne Ausgleich 9-Euro-Ticket (35,3 Mio. EUR)
- Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (9,1 Mio. EUR)
- dem Ergebniseffekt aus Aufwand und Erstattung des Brandschadens Bus-Betriebshof Gaisburg (3,7 Mio. EUR),
- hohen periodenfremden Erträgen (5,5 Mio. EUR)
- geringeren Aufwendungen aus Instandhaltung der Infrastruktur und Liegenschaften (9,5 Mio. EUR)
- geringerem Personalaufwand (5,9 Mio. EUR) insbes. niedrigerem Personalbestand, geringeren Urlaubsrückstellungen sowie geringere Aufwendungen für den Pensionssicherungsverein

Gegenläufig entwickelten sich der periodenfremde Aufwand (-3,3 Mio. EUR) sowie der erhöhte Aufwand für Dieselkraftstoff (2,3 Mio. EUR) aufgrund des Ukraine-Konfliktes.

Trotz Ukraine-Konflikt und anhaltender Auswirkung der Corona-Pandemie hat sich das Geschäftsjahr aufgrund der oben genannten Aspekte positiver als geplant entwickelt.

Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2022 erwirtschaftete die SSB 245,6 Mio. EUR (VJ: 242,9 Mio. EUR) Umsatzerlöse. Die wesentliche Umsatzgröße ist der Linienverkehr mit 156,0 Mio. EUR (VJ: 157,8 Mio. EUR). Der Einnahmerückgang um 1,1% (VJ: 7,6%) ist nach wie vor eine Auswirkung der Corona-Pandemie. Die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G in Höhe von 20,5 Mio. EUR sind im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Mio. EUR angestiegen. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind aufgrund der jährlichen Dynamisierung gestiegen (+0,7 Mio. EUR) und lagen im Jahr 2022 bei 45,7 Mio. EUR. Die Umsätze aus Vermietung und Verpachtung von Wohn- und Bürogebäuden lagen mit 10,7 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Andere Umsatzerlöse stiegen von 8,3 Mio. EUR auf 9,6 Mio. EUR. Dies lag v. a. an der Linienverlängerung Remseck und Ostfildern (+0,5 Mio. EUR). Ticketverkäufen aus dem Lichterfest (+0,1 Mio. EUR), höheren Forderungen aus Patris (+0,1 Mio. EUR) sowie an Erlösen aus Vermietung von Werbeflächen (+0,3 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 149,6 Mio. EUR und liegen damit 16,3 Mio. EUR über dem Vorjahr. Der Anstieg ergibt sich v. a. aus der Ausgleichszahlung für das 9-Euro-Ticket in Höhe von 35 Mio. EUR (Ausgleich 33,7 Mio. EUR zzgl. Aufwandspauschale 1,3 Mio. EUR). Gegenläufig wirken sich die Corona-Rettungsschirm-Zahlungen aus, die von 52,8 Mio. EUR im Vorjahr um 20,2 Mio. EUR auf 32,6 Mio. EUR im Jahr 2022 gesunken sind.

Der Materialaufwand lag bei 108,8 Mio. EUR und damit 7,9 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich insbesondere aus den gestiegenen Aufwendungen aus Dieselkraftstoffen (+4,2 Mio. EUR), dem Aufwand für Schienenfahrzeuge (+1,5 Mio. EUR) sowie den sonstigen Fremdleistungen (+2,3 Mio. EUR).

Der Personalaufwand lag mit 221,2 Mio. EUR um 2,8 Mio. EUR über Vorjahr. Den Erhöhungen, die hauptsächlich aus Tarif- und Rentensteigerungen (4,0 Mio. EUR) sowie der Personalmehrung (4,0 Mio. EUR) resultieren, stehen die Reduzierung der Urlaubsrückstellung (-2,1 Mio. EUR) sowie wegfallende Sondereffekte aus der Coronaprämie (-1,5 Mio. EUR) und den Zeitkonten (-2,4 Mio. EUR) gegenüber.

Die Abschreibungen erhöhten sich von 41,0 Mio. EUR auf 42,3 Mio. EUR und blieben damit nahezu unverändert.

Die sonstigen betriebliche Aufwendungen lagen bei 34,4 Mio. EUR, und damit 4,0 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Dies resultiert hauptsächlich aus den Verlusten aus Anlagenabgängen, da seit 2021 Grunderneuerungsmaßnahmen aktiviert und abgeschrieben werden (-5,9 Mio. EUR), sowie aus erhöhten Aufwendungen für Inanspruchnahme von Rechten und Diensten (+1,0 Mio. EUR) und erhöhten außerordentlichen Aufwendungen (+0,8 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis lag bei -5,1 Mio. EUR und damit 2,9 Mio. EUR besser als im Vorjahr. Dies ist hauptsächlich auf niedrigere Zinsaufwendungen aus Aufzinsung von Rückstellungen zurückzuführen (- 2,1 Mio. EUR).

Die Sonstigen Steuern liegen mit 0,7 Mio. EUR auf Vorjahresniveau.

Das Gesamtergebnis 2022 vor Verlustausgleich beträgt -12,1 Mio. EUR und ist damit 12,9 Mio. EUR besser als im Vorjahr.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2022 betrug 952,1 Mio. EUR (VJ: 954,8 Mio. EUR) und sank damit um 2,7 Mio. EUR. Zum 31.12.2022 lag die EK-Quote damit bei 20,4% (VJ: 20,4%).

Die Aktiva entwickelten sich wie folgt: Die immateriellen Vermögensgegenstände nahmen um -4,4 Mio. EUR auf 8,2 Mio. EUR ab. Dies liegt insbesondere an der Abnahme der geleisteten Anzahlungen von -6,8 Mio. EUR ggü. Vorjahr auf 1,1 Mio. EUR. Software und sonstige Rechte nahmen ggü. 2021 um 2,4 Mio. EUR auf 7,1 Mio. EUR zu (i.W. aufgrund von Umbuchungen im Zusammenhang mit dem Projekt ITCS Bordrechner). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich von 738,3 Mio. EUR im Vorjahr auf 789,1 Mio. EUR. Die größten Zuwächse ergaben sich bei Fahrzeugen für den Personenverkehr in Höhe von 49,1 Mio. EUR v. a. aufgrund der Aktivierung aus der Neubeschaffung von 39 Bussen.

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

Die Vorräte lagen 2022 bei einem Wert von 29,3 Mio. EUR und damit +5,9 Mio. EUR über Vorjahr. Die Änderung ergibt sich insbesondere aus kreditorischen Anzahlungen in Höhe von 4,6 Mio. EUR (v. a. durch die Umstellung der Zahlweise von 2,6 Mio. EUR durch die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft) sowie den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen in Höhe von 1,9 Mio. EUR.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sanken um 25,5 Mio. EUR auf 71,4 Mio. EUR. Die größte Veränderung resultiert aus den sonstigen Vermögensgegenständen. Hierbei handelt es sich um die Forderung aus ausstehenden Rettungsschirmmitteln (6,6 Mio. EUR für

22er Mittel), der Erstattung des Neun-Euro-Tickets aus 2022 (4,7 Mio. EUR inkl. Aufwandspauschale), welche beide frühestens im Jahr 2023 gezahlt werden. Außerdem steht ein Zuschuss für die U6-Verlängerung (10,6 Mio. EUR) aus. Der Bank- und Kassenbestand minderte sich im Jahr 2022 um 29,5 Mio. EUR auf 51,7 Mio. EUR. Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten blieb mit 1,8 Mio. EUR knapp unter dem Vorjahr (1,9 Mio. EUR).

Die Passiva entwickelten sich wie folgt: Das Eigenkapital in Höhe von 194,4 Mio. EUR blieb aufgrund des Verlustausgleiches unverändert gegenüber dem Vorjahr. Mit 118,9 Mio. EUR weist der passivische Sonderposten einen um 43,3 Mio. EUR höheren Wert aus als im Vorjahr (75,6 Mio. EUR).

Die Rückstellungen sind um 6,0 Mio. EUR auf 205,6 Mio. EUR im Jahr 2022 gesunken. Veränderungen ergaben sich in den Pensionsrückstellungen, welche sich hauptsächlich aufgrund von Zinseffekten um +1,6 Mio. EUR auf 159,3 Mio. EUR erhöhten. Gegenläufig verringerten sich die sonstigen Rückstellungen um -6,9 Mio. EUR auf 46,3 Mio. EUR vor allem aufgrund des Abbaus von Urlaubsrückstellungen (-2,1 Mio. EUR geringer zum Vorjahr), der Auflösung der Rückstellung aus der Vorabzuschreibung aus 2021 (-3,0 Mio. EUR), der Auflösung aus dem Rückzahlungsrisiko für erhaltene Zuschüsse (-1,0 Mio. EUR), des Verbrauchs der Rückstellung für Wegezeiten-Wertguthaben (-0,7 Mio. EUR) sowie der geringeren Bildung von Rückstellungen für ausstehende Rechnungen sowie unterlassene Instandhaltungen (-1,5 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten sind um -40,2 Mio. EUR auf 428,1 Mio. EUR im Jahr 2022 gesunken. Der größte Anteil der Verringerung (24,3 Mio. EUR) ergibt sich aus den sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Volumen in einer Höhe von 258,3 Mio. EUR, die v.a. aus den Zuschüssen resultieren. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten blieb mit 4,9 Mio. EUR nahezu unverändert.

Finanzlage

Durch den Corona-Rettungsschirm war im Geschäftsjahr 2022 das operative Ergebnis mit -6,3 Mio. EUR um 9,9 Mio. EUR besser als im Vorjahr. Der Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug rund 6,9 Mio. EUR (VJ: 12,8 Mio. EUR). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -88,3 Mio. EUR (VJ: -109,5 Mio. EUR), da im Geschäftsjahr weniger Investitionen im Vergleich zum Vorjahr in das Anlagevermögen getätigt wurden. Der Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit sank auf 51,9 Mio. EUR (VJ: 116,9 Mio. EUR). Durch die Verschiebung der geplanten Investitionen ist eine geringere Kreditaufnahme erfolgt, insgesamt sank der Finanzmittelfonds im Berichtsjahr 2022 um 29,5 Mio. EUR auf 51,7 Mio. EUR. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 156,0 Mio. EUR, die neben den Fahrgeldeinnahmen auch die Erstattungsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten, das erhöhte Beförderungsentgelt sowie die SSB Flex Erträge enthalten, sowie das Jahresergebnis vor Verlustausgleich in Höhe von -12,1 Mio. EUR.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten (149,2 Mio.) sowie die Kundenzufriedenheit, die im Rahmen der kontinuierlichen Haushaltsbefragung Kontiv gemessen wird.

Personal

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2022 betrug 3.327 Personen (VJ: 3.281). Rund 47% davon (VJ: 47%) sind im Fahrdienst (inkl. Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 118 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (VJ: 126) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.445 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (VJ: 3.407). Die Zahl der Personen in der Altersteilzeit Freiphase stieg dabei von 9 auf 19.

Im Jahr 2022 konnte die Zahl der Einstellungen gegenüber dem Vorjahr trotz der weiter angespannten Arbeitsmarktlage in Stuttgart nochmals erhöht werden. Insbesondere in den kaufmännischen Bereichen, aber auch in den technischen Bereichen konnte durch gezielte Maßnahmen Personal gewonnen werden.

Parallel dazu stieg auch die Zahl der Kündigungen, hauptsächlich in den technischen Bereichen, gegenüber dem Vorjahr deutlich an. Spürbar wird hier nicht nur der Mangel an hochqualifizierten Fachkräften, sondern zunehmend auch bei Funktionen, welche eine einfache Qualifikation erfordern.

Die krankheitsbedingten Ausfallzeiten lagen im Jahr 2022 durchschnittlich um 1,5 Prozentpunkte höher als im Vorjahr. Der Urlaubsanspruch 2022 wurde weitgehend im laufenden Jahr genommen, so dass sich der Resturlaub zum Jahresende deutlich gegenüber dem Vorjahr reduzierte.

Im Fahrdienst konnte der Personalbedarf durch intensive Rekrutierungsmaßnahmen gedeckt werden, so dass auch Wegezeiten vereinbarungsgemäß ab Ende des Jahres vollständig über den Dienstplan abgebildet werden können. Ebenso konnten Fahrtausfälle aufgrund der gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegenen Krankenquote insbesondere zum Jahresende in Grenzen gehalten werden.

Gemäß Tarifvertrag stieg das Entgelt zum 1. April 2022 moderat um 1,8%. Die Vereinbarung endet zum 31. Dezember 2022. Ebenso haben langjährig Beschäftigte des Fahr- und Schichtdienstes ab 2022 Anspruch auf einen vom Arbeitgeber finanzierten zusätzlichen Entlastungstag.

Durch die Verlängerung des Tarifvertrags FlexAZ konnten weitere Altersteilzeitverträge abgeschlossen werden. Ende 2022 befinden sich 42 Beschäftigte der SSB in der Altersteilzeit, darunter 19 in der Freiphase.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20%	15% (VJ: 20%)
im Vorstand	33%	33% (VJ: 33%)
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	15%	19% (VJ: 19%)

Der angestrebte Frauenanteil wurde sowohl im Vorstand als auch in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands erreicht.

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Die Dienstleistungen der SSB unterstützen die Reduktion des privaten Autoverkehrs und sollen einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen. Das erhöht die Effizienz der öffentlichen Mobilität, führt zu einer erheblichen Reduzierung von CO₂-Emissionen und unterstützt die Klimaziele der LHS Stuttgart. Darüber hinaus kann dadurch auch eine Versiegelung von Flächen für Straßen und Parkplätze vermieden werden. Um diesen Umwelt-Vorteil noch weiter auszubauen, entwickelt die SSB

derzeit ein Programm, mit dem das ganze Unternehmen weitestgehend klimaneutral werden kann. Um sicherzustellen, dass die Maßnahmen mit den Klima-Zielen und dem Betrachtungshorizont der Stadt Stuttgart konform gehen, wurden vom Vorstand im Jahr 2022 Leitplanken verabschiedet. Die Finanzierung von entsprechenden Maßnahmen ist seit kurzem bei der SSB grundsätzlich auch über eine sogenannte „grüne Finanzierung“ möglich.

Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr fühlt sich die SSB weiterhin den Zielen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verpflichtet. Herzstück dieser Agenda sind die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung – Sustainable Development Goals (SDGs). Diese Ziele und deren Unterziele umfassen die drei Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung: Ökologie, Ökonomie und Soziales und werden auch als die drei Säulen der Nachhaltigkeit bezeichnet.

Von der Produktion bis zur letzten Nutzung durchlaufen Waren meist viele Stationen weltweit. Um innerhalb dieser Lieferketten der Sorgfaltspflicht nachzukommen, setzt die SSB auf eine verantwortungsvolle und nachhaltige Zusammenarbeit mit allen Partnerunternehmen und Dienstleistern, um so Menschenrechte zu schützen und Umweltschäden zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund wird in allen Unternehmensbereichen der SSB immer wieder eruiert, wo und wie nachhaltige Maßnahmen dazu führen, den Aspekten eines nachhaltigen Unternehmens zu entsprechen. Im Folgenden werden einige aktuelle Beispiele aus dem Jahr 2022 aufgeführt.

Um grundsätzlich den Stromverbrauch zu senken, wurde für die SSB eine Liste mit Maßnahmen zur energetischen Verbesserung erarbeitet, welches im Jahr 2022 weiterentwickelt und die darin dargestellten Potentiale priorisiert und schrittweise umgesetzt werden. Da Druckluftanlagen per se einen hohen Strombedarf erfordern, bietet zum Beispiel die Beseitigung von Druckluftleckagen aufgrund von systematischen Untersuchungen ein großes Potential bei sehr schneller Amortisation.

Durch Umstellung der Beleuchtungstechnik auf energiesparende Led-Technik, verbunden mit – aufgrund optimierter Anordnung – einer Reduzierung der benötigten Leuchtmittel, können hohe Energieeffizienzsteigerungen erzielt werden. Für die unterirdischen Haltestelle Killesberg, die Waschhalle des Stadtbahnbetriebshofes in Remseck sowie den neuen Stadtbahnbetriebshof in Heschl werden so Stromeinsparungen von mehreren hunderttausend kWh pro Jahr erreicht.

Um bis 2027 möglichst viele Innenstadt-Buslinien emissionsfrei betreiben zu können, fokussiert sich die SSB auf den Betrieb einer Brennstoffzellen-Hybrid-Busflotte. Vor dem Hintergrund hat sie sich am Schaufensterprojekt „Brennstoffzellenmobilität“ mit der Beschaffung von solchen Bussen beteiligt. Insgesamt wurden 8 Busse im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung bestellt. Vier dieser Busse werden im Rahmen des Verbundprojekts H2-Rivers gefördert, vier weitere über Landesmittel. Zudem wird die Erweiterung der bestehenden Wasserstofftankstelle in Stuttgart-Gaisburg gefördert. Die SSB sammelt bereits seit einigen Jahren Erfahrungen mit der Brennstoffzellentechnologie und hat im Jahr 2020 eine eigene Wasserstofftankstelle für ihre damals vier Brennstoffzellenbusse errichtet.

Im Rahmen des weiteren Ausbaus der elektrischen SSB-Flex-Fahrzeugflotte wurden am Standort SSB Zentrum im Jahr 2022 zehn weitere Ladesäulen eingerichtet. Diese sind seit Juli 2022 in Betrieb gegangen und identisch mit den bereits installierten Anlagen für die Poolfahrzeuge.

In einem nachhaltigen Unternehmen wie der SSB steht eine geordnete und verantwortungsbewusste Abfallwirtschaft nicht nur für den Schutz der Gesundheit und der Umwelt, sondern auch für einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Die Aktivitäten der SSB bei der Kreislaufwirtschaft sind die Vermeidung, die Aufarbeitung zur Wiederverwendung, das Recycling, die Verwertung und die Reduzierung der Deponierung. Diese 5-stufige Abfallhierarchie trägt indirekt und direkt auch zum Klimaschutz bei.

So wurden z. B. aufgrund der gestiegenen Rohstoffknappheit bzw. den unzuverlässigen Lieferbedingungen im Jahr 2022 einige Getriebe- und Schmieröle auf alternative, zum Teil synthetische Öle umgestellt. Da die technischen Eigenschaften dieser Öle eine deutlich längere Standzeit ermöglichen, können die Ölwechselintervalle verlängert werden. Zusätzlich zur zuverlässigeren Lieferung, ermöglichen diese Produkte einen deutlichen Umweltvorteil, da der Verbrauch an fossilem Öl und die Entsorgungsmengen an Altöl sinken.

Ein weiteres Beispiel für Wiederverwertung ist die gut 70 m lange Strecke der Feldbahn Leutenbach-Nellmersbach, auf der neuerdings alte Fahrleistungsmasten einer aufgegebenen Straßenbahnlinie nach gründlicher Sanierung wieder ihren Dienst verrichten, oder der Ersatz von Schottergleis durch ein tieferliegendes Magerwiesengleis. Auf diese Art und Weise wurden im Jahr 2022 im Rahmen der Grunderneuerung der Stadtbahnstrecke in Richtung Hedelfingen 985 m Schottergleis durch ein solches optisch und ökologisches wertvolleres Grüngleis ersetzt, welches aus einem Substrat mit bis zu einem Drittel hochwertig aufbereitetem Tonziegelsplitt besteht.

Letztendlich führen entsprechenden priorisierte Anforderungen auch bei den Anbietern zu einem Umdenken. Für die Ausstattung des Stadtbahnbetriebshofes in Heschl mit neuen LED-Lampen hat ein Anbieter den Zuschlag erhalten, welcher den Großteil der Lampen aus wieder aufbereiteten Kunststoffen herstellt. Dieser Recycling-Kunststoff ist genauso widerstandsfähig gegen Temperaturschwankungen, Säure, Öle, Laugen, Druck und Reinigungsmittel wie ein klassisch neuer Kunststoff. Er ist darüber hinaus laut Herstellerangaben preisneutral bei gleichen lichttechnischen und qualitativen Eigenschaften.

Risikobericht

Die Risikolandkarte 2022 der SSB ist maßgeblich durch unvorhersehbare, unbeeinflussbare externe Ereignisse (z. B. Pandemien bzw. geopolitische Konflikte), steigende Inflation, volatile Marktlagen bzw. Engpässen auf den globalen Beschaffungsmärkten sowie durch die allgemeine Entwicklung der globalen Wirtschaft bestimmt. Besonders hervorzuheben sind hierbei:

- der Krieg in der Ukraine und die damit verbundene Energiekrise
- die Inflationsauswirkungen auf die Gas-, Diesel- und Strompreise
- die anhaltende Corona-Pandemie mit zahlreichen oftmals negativen Auswirkungen auf das Kerngeschäft, die allgemeine Ertragsituation sowie auf die Personalsituation verbunden mit höheren Belastungen in allen prozessualen Abläufen.

Vorstand und Führungskräfte sind sich weiterhin bewusst, dass solche Chancen und Risiken durch die SSB nicht beeinflussbar sind, aber deren Auswirkungen auf die SSB intensiv beobachtet und aktiv gesteuert werden müssen. Die Weiterentwicklung des Chancen- und Risikomanagements der SSB im Jahr 2022 stellt deshalb eine sehr gute Grundlage für eine solide Früherkennung dar. Eine kontinuierliche Verbesserung, um das Managementsystem weiter zu professionalisieren, die Qualität der Daten zu verbessern und um das Chancen/Risiko-Bewusstsein der Mitarbeiter zu schärfen, ist eine der wesentlichen Aufgaben in diesem Bereich für die kommenden Jahre.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind Risiken im Zusammenhang mit der aktuellen Entwicklung erkennbar, die die SSB bei der Erfüllung der betrieblichen Aufgaben im Rahmen des Wirtschaftsplans zwar vor eine besondere Herausforderung stellen, aber dennoch beherrschbar erscheinen und den Fortbestand des Unternehmens nicht gefährden werden.

Risiken im Zusammenhang mit der technischen Sicherheit von Anlagen oder Grundstücken/ Gebäuden sowie Fahrzeugen, welche sich möglicherweise auch auf Fahrgäste und/ oder Mitarbeiter auswirken könnten, werden – auch aufgrund der Einhaltung der hohen gesetzlichen Vorgaben – als durchweg gering eingeschätzt.

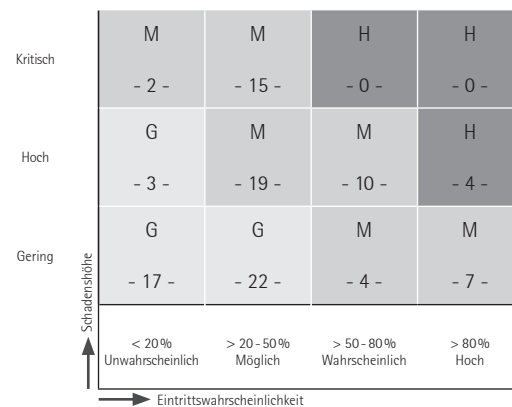
Nach der Überprüfung der derzeitigen Risikosituation kommt der Vorstand zu dem Ergebnis, dass die SSB für den Bedarfsfall der dokumentierten Risiken aus dem operativen Geschäft adäquate Versicherungslösungen und genügend bilanzielle Vorsorge getroffen hat. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Aggregation der wichtigsten Einzelrisiken nicht angemessen ist, da ein gleichzeitiges Eintreten der dokumentierten Einzelrisiken unwahrscheinlich ist.

Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten unternehmensweiten Chancen- und Risikoerfassung haben die verantwortlichen Mitarbeitenden der betroffenen Unternehmensbereiche und Stäbe im September 2022 insgesamt 103 operative Risiken für 2022 identifiziert und zu einem Risikoinventar zusammengefasst. Das Inventar teilt sich Ende des 4. Quartals 2022 wie folgt auf:

Risikokategorie	Anzahl Risiken Q4/2022
Hoch	4
Mittel	57
Gering	42

Insgesamt wird die Anzahl der aktuell dringlich signifikant zu reduzierenden oder zu beseitigenden „hohen“ Risiken mit unmittelbarem Einfluss auf den Unternehmensgegenstand sowie einer möglichen Zahlungsunfähigkeit der beiden Unternehmen SSB und SSB Reisen als überschaubar bewertet.

Zur Veranschaulichung wurden die Risiken anhand ihres möglichen Schadensausmaßes sowie der Eintrittswahrscheinlichkeit in einer Matrix zusammengefasst.



Die Verteilung zeigt eine starke Zentrierung auf Risiken mit eher geringer und mittlerer Schadenshöhe bei gleichzeitig geringer bis unwahrscheinlicher Eintrittswahrscheinlichkeit. Entsprechend konzentriert sich der Vorstand mit den Unternehmensbereichs- und Stabsleitern auf die Minimierung der kritischen Risiken sowie einiger ausgewählter latenter und strategischer Risiken, denen die SSB größtenteils dauerhaft ausgesetzt ist. Hierauf müssen Antworten gefunden werden. Diese Risiken werden durch die SSB kontinuierlich überwacht und bearbeitet.

Wesentliche Risiken der Risikokategorie „Hoch“ genauer betrachtet:

Für den Verkehrsbereich gibt es viele potenzielle Fördergeber. Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand von Bund, Ländern und Kommunen gewinnen immer mehr an Bedeutung, weshalb als kritisches Risiko die Sicherstellung solcher Finanzierungsquellen identifiziert wurde. Die konkret identifizierten Risiken dazu sind im Folgenden dargestellt.



Wesentliche Risiken 2022	Risiko Kategorie	Durchgeführte/geplante Maßnahmen
Finanzwirtschaftliche Risiken Kürzung der Zuschusszahlungen / Fehlende Anerkennung zuwendungsfähiger Kosten (zwf.) / Rückzahlung an Zuwendungsgeber 1. LGVFG-Mittel sind gedeckelt 2. Kompensation über Ergänzungsanträge nicht möglich 3. fehlerhafte oder unvollständige Kostenermittlung der Projekte bei den Zuschussanträgen 4. unvollständige Kostenermittlung aufgrund von geringer Planungstiefe zum Zeitpunkt der Kostenermittlung 5. unkalkulierbaren Risiken durch Preissteigerung etc.	Hoch	1. Durchführung von Kostenermittlungen möglichst mit abgeschlossener Planung und ausreichendem Vorlauf 2. Vorhalten von ausreichenden Personalkapazitäten zur Durchführung der geplanten Projekte 3. Berücksichtigung von erheblichen, aber realistischen Preissteigerungen im Vorfeld 4. Einführung einer Kennzifferdatenbank zur Standardisierung der Kostenermittlung ist in Arbeit → Zieltermin: Dez 2022

Wesentliche Risiken 2022	Risiko Kategorie	Durchgeführte/geplante Maßnahmen
Finanzwirtschaftliche Risiken Kürzungen des Zuschussgebers bei der Schlussverwendungsprüfung 1. Tatsächlicher Zuschuss weicht vom erwarteten Zuschuss ab 2. Ursache: unvollständige oder fehlerhafte Dokumentation von Projektsachverhalten (z.B. Unterlagen, Nachtragsbegründungen etc.)	Hoch	1. Lessons-Learned: Anpassung von Anforderungen an die Dokumentation nach möglichen Kürzungen 2. zeitnahe Abrechnung von Projekten nach Inbetriebnahme 3. Aufarbeitung von abgeschlossenen Prüfprotokollen als Wegweiser für die nachfolgenden Projekte (Dokumentation von Erfahrungswerten)

Da sich die verschiedenen globalen und lokalen Ereignisse auch immer stärker auf den Betrieb bzw. die Leistungserbringung eines ÖPNV-Unternehmens auswirken, rückt die Absicherung solcher potentiellen Risiken durch entsprechende Versicherungsleistungen in den Fokus. Das dahinterstehende Risiko wurde wie folgt beschrieben:

Wesentliche Risiken 2022	Risiko Kategorie	Durchgeführte/geplante Maßnahmen
Finanzwirtschaftliche Risiken Überprüfung des Versicherungsumfanges einiger betrieblicher Risiken ausstehend 1. einige betriebliche Risiken (u.a. Auswirkungen durch eine längere Betriebsunterbrechung, Terrorrisiken) sind nicht oder nicht ausreichend versichert	Hoch	1. Projekt zur Durchführung einer Versicherungs-/Risikoanalyse mit Unterstützung eines externen Versicherungsberaters im Jahr 2020 geplant 2. Projektstart wurde aufgrund der Pandemie verschoben 3. Kurzfristige Neuaufnahme ist geplant 4. Inhalt: Durchführung einer Risikoabwägung mit den verantwortlichen Bereichen, Festlegungen der Deckung von Schadensfällen/Schadenshöhe durch Eigenmittel

Die Optimierung des Versicherungsportfolios (bspw. D&O-, Cyber-, Sach- und Mehrkostenversicherung) erfolgt unabhängig von diesem Projekt im laufenden Regelbetrieb. Um eine unabhängige und externe Einschätzung zu erhalten, wird bzw. wurde die Einschaltung eines Versicherungsberaters (Versicherungsberater sind neutrale und spezialisierte Rechtsberater in allen Versicherungsfragen) im Rahmen des im Risiko beschriebenen Projektes empfohlen.

Und letztendlich wirkt sich das von vielen Unsicherheiten aktuell geprägte Umfeld auch auf die Qualität der Wirtschaftsplanung aus. Dazu wurde folgendes Risiko beschrieben:

Eine gesonderte Betrachtung im Risikoprozess und in der Berichterstattung erfahren aufgrund fortwährender Präsenz die Strategischen Risiken und die Latenten Risiken. Diese Risiken begleiten fast ausnahmslos die Leistungserbringung aller Unternehmen und sind darum durch die SSB kontinuierlich zu beobachten und präventiv mit Gegenmaßnahmen zu versehen. Sie stehen oft im Zusammenhang mit den oben beschriebenen unbeeinflussbaren externen Ereignissen und betreffen die Verfügbarkeit von Komponenten und Dienstleistungen, Umweltrisiken und Naturkatastrophen, Leistungswirtschaftliche Risiken, Prozessrisiken und zunehmend auch IT-Infrastruktur-Risiken.

Diese deshalb, weil nicht zuletzt aufgrund einer starken Zunahme von Hackeraktivitäten seit Beginn des Ukraine-Konflikts die Bedeutung der Informationssicherheit in den letzten Monaten zugenommen hat. Neben anderen Maßnahmen wird daher mit hoher Priorität am Ausbau des Security Monitorings zur besseren Erkennung und Abwehr von Hackerangriffen gearbeitet. Im März 2022 fand turnusgemäß ein zweites Nachweisaudit gem. §8a BSI-Gesetz (BSIG) statt. Mithilfe des aufgebauten Informationssicherheitsmanagementsystems (ISMS) wird an der laufenden Sicherstellung und Weiterentwicklung der Informationssicherheit gearbeitet.

Die SSB ist beim Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) als Betreiber zweier Kritischer Infrastrukturen registriert. Dies sind gemäß BSI-Kritis-Verordnung (BSI-KritisV) das „Stadtbahnsystem Stuttgart“ als „Schienennetz und Stellwerke des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV)“ und die „Betriebsleitstelle SSB“ als „Leitzentrale des ÖSPV“.

Des Weiteren stellt das Thema „Strukturelle Unterfinanzierung“ nicht nur bei der SSB, sondern in der gesamten ÖPNV-Branche, ein latentes Risiko dar. Verkehrswende und die Umsetzung der Klimaziele erfordern enorme Leistungssteigerungen mit der Folge, dass der Anteil der Nutzerfinanzierung deutlich abgesenkt wird. So ist bereits aktuell in den Finanzplanungen der SSB erkennbar, dass eine Finanzierung aus Eigenmitteln perspektivisch in den nächsten Jahren nicht möglich sein wird. Auch die von der SSB abgeschlossenen Rahmenfinanzierungsverträge (siehe hierzu auch unter „Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2022“) werden hierfür nicht ausreichen. Hinzu kommt, dass aufgrund der zunehmenden Mittelabschöpfung (steigendes SSB-Defizit, Stadtwerke) auch die Mittel der SVV vsl. im Jahr 2025 aufgebraucht sein werden.

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 noch im Anfangsstadium und wird in den Jahren 2023 ff. intensiv fortgeführt. Als wesentliche Chance im Jahr 2022 wurden „Ungeplante Ausgleichsmittel“ identifiziert. Hierbei handelt es sich um folgenden Sachverhalt:

Die neue Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag die Einrichtung eines ÖPNV-Rettungsschirms 2022 zum Ausgleich pandemiebedingter Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen vereinbart. Das Kabinett in Baden-Württemberg hat am 26. Juli 2022 unter anderem auch die Fortführung des Bund-Länder-Rettungsschirms für 2022 beschlossen. Darüber hinaus benötigen die ÖPNV-Unternehmen als Kompensation sowohl für die erheblichen Mehrkosten im Bereich Energie als auch als Ausgleich für das bundesweit gültige Nahverkehrsticket weitere Finanzmittel. Sobald hier eine tragfähige Finanzierungslösung zwischen Bund und Ländern ausgehandelt ist, stellen diese Ausgleichsmittel für die SSB eine wesentliche Chance auf einen geringeren Fehlbetrag im Vergleich zum Plan dar, da diese zum Planungszeitpunkt nicht beschlossen waren und deshalb nicht eingeplant sind. Eine solche wurde durch das „Neunte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“, mit dem den Ländern für die Jahre 2023 bis 2025 jährlich 1,5 Milliarden Euro für das Deutschlandticket aus Bundesmitteln zur Verfügung gestellt werden, am 31.3.2023 beschlossen.

Auf Basis des aktuellen Chancen- und Risikomanagementprozesses, unter Einbindung der Unternehmensbereiche und Stäbe bei der Identifikation, sowie der Bewertung der Risiken mit eingehender nachträglicher Analyse jener Risiken haben Vorstand und Führungskräfte der SSB zum Ende des 4. Quartals 2022 folgende Aussagen getroffen:

1. Die aktuell identifizierten und bewerteten Risiken
 - stellen sowohl einzeln als auch in ihrer Gesamtheit keine Gefährdung im Hinblick auf Illiquidität oder Überschuldung im Zeitraum von mindestens einem Jahr dar oder
 - verhindern nicht die Erfüllung der strategischen Ziele der SSB sowie des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA).
2. Es sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Risiken bekannt, die den Fortbestand der SSB AG gefährden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen u.a. aus der Energiekrise sowie der abklingenden Pandemie.
3. Soweit Risiken nach Einschätzung der Unternehmensbereiche ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit.
4. In Bezug auf heute bereits erkennbare Risiken des operativen und strategischen Geschäfts wurden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

Prognosebericht

Im SSB-Aufsichtsrat und in der VVS- Gesellschafterversammlung wurde für das Geschäftsjahr 2023 gem. der Wirtschaftsplanung eine nominelle Fahrgeldtarifierhöhung von 4,9% beschlossen, welche zum 1. Januar 2023 umgesetzt wurde.

Im Jahre 2023 wird ein weitgehender Rückgang des Pandemiegeschehens und der damit verbundenen direkten Einschränkungen erwartet, wenngleich dadurch nicht automatisch eine Rückkehr zu den Mobilitätsgewohnheiten aus der Vorpandemiezeit unterstellt werden kann. Der erst im zweiten und dritten Jahr der Pandemie einsetzende Rückgang der Stammkunden belegt die Veränderung langfristiger Bindung an den ÖPNV. Daher wird eine Markterholung nur durch eine allmähliche Rückkehr bisheriger Nutzer geprägt sein. Dennoch wird erwartet, dass im Jahr 2023 ein signifikantes Mengenwachstum in Höhe von 8,6% erreicht wird, welches durch Kundenrückgewinnungsmaßnahmen sowie aktive Marketing- und Vertriebsmaßnahmen zur Gewinnung von Neukunden gestützt wird. Im März 2023 wird im Verkehrsverbund VVS mit dem JugendTicket BW ein neues Produkt eingeführt, das bisherige Angebote im Ausbildungsverkehr zu großen Teilen ersetzt. Dies bringt neben Wachstumsimpulsen bei der Kundenanzahl gleichzeitig eine Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen durch die Preisabsenkung auch bei allen Stammkunden. Die Förderung durch das Land Baden-Württemberg sieht jedoch einen Ausgleich des finanziellen Nettoeffekts vor. Es wird daher ein Zuschuss in gleicher Höhe erwartet, sodass der Effekt ergebnisneutral prognostiziert wird, und in der Gesamtheit von Zuschuss und Fahrgeldeinnahmen der unterstellte Planansatz erzielt wird. Der entsprechende Zuschuss ist allerdings nicht als Fahrgeldeinnahmen geplant, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten. Für 2023 wird hierfür ein Betrag von rund 12,7 Mio. EUR erwartet. Als reine Fahrgeldeinnahmen ergeben sich für 2023 rund 190,0 Mio. EUR. Zusätzlich ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen, wie auch in den Vorjahren, eine Ausgleichszahlung für die Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR geplant.

In Summe ergeben sich für die Ansätze im SSB-Wirtschaftsplan 2023 Einnahmen in Höhe von 289,7 Mio. EUR netto (VJ: 282,9 Mio. EUR).

Seit dem Zeitpunkt der Aufstellung und Verabschiedung des Wirtschaftsplans für das Jahr 2023 wurde nun das über mehrere Monate diskutierte Deutschland-Ticket als Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket beschlossen. Die Einführung dieses deutschlandweit gültigen Tickets zum Preis von 49 Euro pro Monat wird ab Mai 2023 erfolgen und im gesamten Ertragsbereich der SSB zu Verwerfungen führen. Zum einen wird es bis dato noch nicht seriös abschätzbare Verschiebungen im gesamten Ticketsortiment des VVS geben, da nahezu alle Abo- und Zeitkarten, aber auch Tickets des Gelegenheitsverkehr durch das Deutschland-Ticket kannibalisiert werden. Zum anderen führt die mit diesem Angebot verbundene neuerliche Preisabsenkung bei ZeitTickets und Abo-Produkten zu einer weiteren Unterschreitung der geplanten Fahrgeldeinnahmen. Für die Jahre 2023 und 2024 soll hier erneut ein Ausgleichsmechanismus entsprechend den ÖPNV-Rettungsschirmen der Vorjahre greifen. Es wird derzeit von einer vollständigen Erstattung der Mindereinnahmen ausgegangen, wenngleich bis dato noch keine verbindlichen Aussagen zu den Regularien bekannt sind. In gleicher

Weise wie das Jugendticket BW unterstützt das Deutschland-Ticket die Gewinnung neuer Kunden und damit das geplante Mengenwachstum gemessen an der Nutzerzahl. Allerdings ist aufgrund des bundesweiten Vertriebs des Deutschland-Tickets nicht gesichert, dass sich die Käufe in der Region auch mit einem entsprechenden Einnahmezuwachs bemerkbar machen, da eine bundesweite Einnahmeaufteilung für die Zeit ab 2025 erst konzipiert wird und bundesweit agierende Unternehmen, wie die DB z. B. über den DB-Navigator getätigte Deutschland-Ticket-Käufe nicht zwingend direkt in die VVS-Einnahmeaufteilung melden. Ob und in welcher Höhe die geplanten Einnahmezuwächse auch im Mittelfristzeitraum erreicht werden können, ist daher mit Unsicherheit verbunden. Es kann allerdings bei Betrachtung der Summe aus Fahrgeldeinnahmen und dem Ausgleich durch den neuerlichen Rettungsschirm für 2023 davon ausgegangen werden, dass die bisher unterstellten Planansätze erreicht werden können.

Aufwandsseitig beeinflussen die aktuellen inflationären und kriegsbedingten Auswirkungen, mit unterschiedlich starken preislichen Entwicklungen, sämtliche Kostenkalkulationen und Planungen. Starke Preistreiber sind in den Sektoren des Energie- und Baugewerbes erkennbar. Markt- und Beschaffungsentwicklungen sind äußerst schwierig vorherzusehen und lassen seriöse Analysen zur Preisentwicklung kaum zu. Hinzu kommen Verzögerungen in den Lieferketten, welche sich in allen Bereichen der Beschaffung auswirken, sowie eine weiterhin angespannte Arbeitsmarktlage.

Diese schwer einzuschätzenden und von SSB nicht beeinflussbaren Preis- und Marktentwicklungen spiegeln sich auch in dem in den nächsten Jahren anstehenden Investitionsprogramm bei der SSB wider. Für das Jahr 2023 sind Investitionen in Höhe von 153,8 Mio. EUR für Infrastrukturmaßnahmen, für Fahrzeuge, für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für Grundstücke und Gebäude geplant. Nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 102,3 Mio. EUR.

Die steigenden Investitionsvolumina, welche die SSB nicht aus eigenen Mitteln finanzieren kann, haben es erforderlich gemacht, dass die SSB im Jahr 2022 zwei Darlehen aufgenommen hat. Im Jahr 2023 ist der Abschluss eines weiteren Rahmenvertrages vorgesehen. Das Gesamtvolumen beträgt 468,5 Mio. EUR.

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 2023 geht sie von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 74,1 Mio. EUR aus. Ab 2025 wirkt sich der Entfall des ergebniswirksamen Zuschusses der SWV in Höhe von 25,0 Mio. EUR zusätzlich defiziterhöhend aus.

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

Stuttgart, 25. April 2023

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Mario Laube



Thomas Moser



Annette Schwarz





Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	7.103.029,00	4.673.445,00
2. Geleistete Anzahlungen	1.122.470,09	7.929.804,80
	<u>8.225.499,09</u>	<u>12.603.249,80</u>
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	256.781.167,10	254.790.912,74
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	176.993.788,84	161.825.986,64
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	238.654.233,00	189.530.457,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	5.323.684,00	4.902.433,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28.563.010,00	16.833.482,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82.822.644,89	110.449.629,30
	<u>789.138.527,83</u>	<u>738.332.900,68</u>
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
	<u>451.352,47</u>	<u>451.352,47</u>
	<u><u>797.815.379,39</u></u>	<u><u>751.387.502,95</u></u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.294.615,93	19.141.605,76
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.633.174,28	1.633.174,28
3. Waren	384.123,71	287.681,16
4. Geleistete Anzahlungen	7.006.642,63	2.396.103,60
	<u>29.318.556,55</u>	<u>23.458.564,80</u>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.291.486,32	5.956.257,04
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	21.295.743,60	32.086.453,51
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	142.516,03
4. Sonstige Vermögensgegenstände	39.850.421,09	58.772.935,13
	<u>71.437.651,01</u>	<u>96.958.161,71</u>
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	51.664.494,13	81.127.269,11
	<u><u>152.420.701,69</u></u>	<u><u>201.543.995,62</u></u>
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	1.819.283,76	1.899.333,53
	<u><u>952.055.364,84</u></u>	<u><u>954.830.832,10</u></u>

Passiva	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
A. Eigenkapital		
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
	<u>194.440.785,17</u>	<u>194.440.785,17</u>
B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen	118.946.669,00	75.619.944,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	159.258.612,27	157.688.464,60
2. Steuerrückstellung	57.433,00	743.300,02
3. Sonstige Rückstellungen	46.322.466,81	53.228.388,47
	<u>205.638.512,08</u>	<u>211.660.153,09</u>
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	101.503.385,53	109.224.792,47
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	171.612,87	171.612,87
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.331.757,59	34.927.608,48
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.039.294,18	41.388.545,28
5. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	725.194,93	0,00
6. Sonstige Verbindlichkeiten	258.326.892,11	282.579.404,19
	<u>428.098.137,21</u>	<u>468.291.963,29</u>
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.931.261,38	4.817.986,55
	<u>952.055.364,84</u>	<u>954.830.832,10</u>



Rotebühlplatz

Position 3

 Tarifzone 1

92 Leonberg Bahnhof
über Westbahnhof - Schillerhöhe

X2 Leonberg Bahnhof
über Schwabstraße



Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	245.633.210,58	242.865.421,10
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	0,00	16.112,02
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	5.196.741,41	6.410.015,42
4. Sonstige betriebliche Erträge	149.621.741,89	133.285.369,39
5. Betriebsleistung	400.451.693,88	382.576.917,93
6. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	33.070.693,41	28.093.449,88
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	75.707.109,08	72.827.679,79
	<u>108.777.802,49</u>	<u>100.921.129,67</u>
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	166.903.151,79	166.278.981,02
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 18.962.313,06 Euro	54.318.201,44	52.155.830,49
	<u>221.221.353,23</u>	<u>218.434.811,51</u>
8. Abschreibungen	42.334.402,60	40.960.439,44
9. sonstige betriebliche Aufwendungen	34.387.610,80	38.431.183,10
10. Betriebsaufwand	406.721.169,12	398.747.563,72
11. Operatives Ergebnis	-6.269.475,24	-16.170.645,79
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens,	0,00	29,12
13. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	477.662,90	278.932,12
14. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.115.761,06	1.258.074,32
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen, davon aus verbundenen Unternehmen 1.140.000,00 Euro (Vj. 1.140 TEUR)	4.472.635,23	6.977.817,14
16. Finanzergebnis	-5.110.733,39	-7.956.930,22
17. Ergebnis nach Steuern	-11.380.208,63	-24.127.576,01
18. sonstige Steuern	700.256,16	824.370,85
19. Erträge aus Verlustübernahme	12.080.464,79	24.951.946,86
20. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag.	0,00	0,00

Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2022

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 Fortbestehensprognose.

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 bis auf die nachfolgend beschriebenen Bilanzierungsänderungen 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. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs-/ Herstellungskosten zwischen netto 150 EUR und 1.000 EUR werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG jahresbezogene Sammelposten nach dem 31.12.2017 nicht mehr gebildet. Die letzten Sammelposten aus dem Jahr 2017 sind seit Ende 2021 voll abgeschrieben und wurden am 01.01.2022 aus dem Bestand entfernt. Die Abschreibung für ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode gemäß § 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 31.12.2017 gewährte Zuschüsse für Fahrzeuge, insbesondere Busse und Elektroautos, werden als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagenvermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Die Auflösung des Sonderpostens wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als sonstiger betrieblicher Ertrag ausgewiesen.

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.

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. Sonstige Ausleihungen werden zum Nennwert in Ansatz gebracht. Bestehende Risiken werden angemessen berücksichtigt.

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu den Anschaffungskosten. Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden dabei unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, dem ein Gängigkeitsabschlag vorausgeht, beurteilt. 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.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Anwartschaftsbarwertmethode 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 (1,78 %, Vj. 1,87 %). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2 % berücksichtigt. Bei der Entgeltumwandlung wurde eine Rentensteigerung von 1,0 %, bei den Vorstandspensionen eine Rentensteigerung von 2 % berücksichtigt.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt zum 31.12.2022 2.223 TEUR (Vj. 3.326 TEUR). Der Unterschiedsbetrag unterliegt einer Ausschüttungssperre.

Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte analog zu den unmittelbaren Verpflichtungen.

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.

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 209.829 TEUR (Vj. 185.771 TEUR).

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 Sterbegelder 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.

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 2022 TEUR
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	758	-1.116
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VWS), Stuttgart	26	392	9

Die Angaben bzgl. des Ergebnisses 2022 für den VWS sind vorläufig.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2022 TEUR	2021 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.292	5.956
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	21.296	32.086
Forderung gegen Beteiligungen	0	143
Sonstige Vermögensgegenstände	39.850	58.773
Gesamt	71.438	96.958

In den Forderungen aus Lieferung und Leistung stecken Forderungen gegen den Gesellschafter (LHS) in Höhe von 3.058 TEUR (Vj. 1.384 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 1.035 TEUR (Vj. 1.126 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 8 TEUR (Vj. 14 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

(4) Liquide Mittel

	2022 TEUR	2021 TEUR
1. Kassenbestand	2.409	1.664
2. Guthaben bei Kreditinstituten	49.256	79.463
Gesamt	51.665	81.127

Durch die Verschiebung geplanter Investitionen ist eine geringere Kreditaufnahme erfolgt.

(5) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 2.606 TEUR (Vj. 2.641 TEUR), für Umlagen des Haftpflichtverbands 4.271 TEUR (Vj. 4.271 TEUR), für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 42 TEUR (Vj. 1.255 TEUR), für Altlastensanierung von 3.296 TEUR (Vj. 3.037 TEUR), für Jubiläen von 2.480 TEUR (Vj. 2.154 TEUR), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 4.298 TEUR (Vj. 4.225 TEUR) sowie Risiken für Fahrgeldrückzahlungen in Höhe von 0 EUR (Vj. 3.000 TEUR). Darüber hinaus wurden Rückstellungen für Urlaubsrückstände, Überzeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile, Berufsgenossenschaft sowie ausstehende Lieferantenrechnungen gebildet.

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2022 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 14.427 TEUR (Vj. 13.219 TEUR). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2022 beträgt 15.501 TEUR (Vj. 14.386 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet. Zum 31.12.2022 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 1.074 TEUR (Vj. 1.167 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 257 TEUR (Vj. 243 TEUR) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

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

(6) Verbindlichkeiten

	31.12.2022				31.12.2021			
	Restlaufzeit in TEUR			Gesamt in TEUR	Restlaufzeit in TEUR			Gesamt 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*	11.235	34.084	56.184	101.503	9.676	36.047	63.502	109.225
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellung	171	0	0	171	171	0	0	171
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.640	410	282	27.332	33.689	955	283	34.928
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	39	0	40.000	40.039	1.389	0	40.000	41.389
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	725	0	0	725	0	0	0	0
6. Sonstige Verbindlichkeiten	93.293	0	165.034	258.327	117.935	0	164.644	282.579
davon aus Steuern	3.415	0	0	3.415	3.290	0	0	3.290
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	481	0	165.034	165.515	218	0	164.644	164.863

* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i. H. v. 27.028 TEUR (Vj. 32.469 TEUR), eine Buchgrundschuld i. H. v. 15.074 TEUR

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaftern in Höhe von 1.741 TEUR (Vj. 568 TEUR).

(7) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 4.905 TEUR (Vj. 4.768 TEUR), die das Jahr 2023 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Linienverkehr	156.014	157.824
Sonderverkehr	907	501
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	20.498	18.967
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	45.654	44.990
Vermietung und Verpachtung	10.693	10.585
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.314	1.674
Sonstige Umsatzerlöse	9.553	8.324
Gesamt	245.633	242.865

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den sonstigen Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.873 TEUR (Vj. 1.919 TEUR) aus Vermietung und Verpachtung.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Sonstige betriebliche Erträge	149.622	133.285

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 7.961 TEUR (Vj. 8.463 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 9.117 TEUR (Vj. 9.690 TEUR) sowie Erträge aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern 32.144 TEUR (Vj. 34.647 TEUR).

Wie bereits im letzten Jahr sind außergewöhnliche Erträge aus den Zuweisungen des ÖPNV Rettungsschirms in Höhe von 35.305 TEUR, von denen 2.697 TEUR das Jahr 2021 betrafen, enthalten.

Im Vorjahr betragen diese 56.180 TEUR, von denen 3.389 TEUR das Jahr 2020 betrafen.

Darüber hinaus sind ein Ertragszuschuss seitens der SVV (25.000 TEUR, im Vj. 25.000 TEUR) sowie eine Vorauszahlung der Versicherung für die durch den Brand verursachten Schäden am Betriebshof Gaisburg in Höhe von 6.400 TEUR (Vj. 6.000 TEUR) enthalten. Im Berichtsjahr sind zusätzlich Erträge aus der Kompensation für das 9-Euro-Ticket in Höhe von 35.015 TEUR enthalten.

(3) Materialaufwand

	2022 in TEUR	2021 in TEUR
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	33.071	28.093
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	75.707	72.828
Gesamt	108.778	100.921

(4) Personalaufwand

	2022 in TEUR	2021 in TEUR
a) Entgelte	166.903	166.279
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	54.318	52.156
- davon für Altersversorgung	18.962	18.471
Gesamt	221.221	218.435

Durchschnittlicher Personalbestand	2022	2021
Mitarbeiter/innen	3.302*	3.241
Auszubildende	116	118
Aushilfen	25	15
Gesamt	3.443	3.374

* davon befinden sich 15 Mitarbeiter in der ATZ Freistellungsphase (i. Vj. 10)

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen	34.388	38.431

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 5.141 TEUR (Vj. 12.269 TEUR), wovon 1.664 TEUR (Vj. 7.578 TEUR) Verluste aus Anlagenabgängen betreffen, die im Vorjahr überwiegend auf die Auflösung der Festwerte für Gleis- und Niederspannungsanlagen und Fahrleitungen zurückzuführen sind.

(6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 272 TEUR (Vj. 246 TEUR) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben und Altersteilzeit sowie 187 TEUR (Vj. 0 EUR) aus der Abzinsung der Rückstellung für die Altlastensanierung Mercedesstraße enthalten.

(7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 1.200 TEUR (Vj. 2.701 TEUR) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 25 TEUR (Vj. 581 TEUR) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

(8) Außergewöhnliches Ereignis

Durch den Großbrand auf dem Bus-Betriebshof Gaisburg am 30. September 2021 ergaben sich auch in 2022 außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 2.506 TEUR sowie Materialaufwand in Höhe von 200 TEUR. Demgegenüber stehen Erträge in Höhe von 6.400 TEUR aus einer Vorauszahlung der Versicherung.

4. Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus dem Bestellobligo in Höhe von ca. 356.973 TEUR sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 10.049 TEUR.

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

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für die Ertragsteuern und Umsatzsteuer der Organträgerin.

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

Thomas Fuhrmann
Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart

Martin Körner
Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart
(bis 30.06.2022)

Armin Serwani
Pensionär

Peter Krauß
Fachbereichsleiter Bauwerke, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

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

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

Andreas Schackert
Landesfachbereichsleiter Verkehr; ver.di Landesbezirksfrauenrat
Baden-Württemberg

Peter Gorseigner
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Platon Karipidis
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Stadtrat Frank Ebel
Rentner

Klaus Felsmann
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart, (Stellvertretender
Vorsitzender)

Dieter Hafenbrack
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 31.07.2022)

Stadträtin Lucia Schanbacher
Sozial- und Politikwissenschaftlerin (ab 01.09.2022)

Andrea Krammer
Gewerkschaftliche Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

Andreas Winter
Selbständiger Musikschulleiter, Stuttgart

Christoph Ozasek
Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart

Ursula Schorlepp
Rentnerin

Luigi Pantisano
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Nils Himmelmann
Unternehmensbereichsleiter Betrieb, Stuttgarter Straßenbahnen AG,
Stuttgart

Roland Krause
Stabsbereichsleiter Planung, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Wolfgang Hoepfner
Schwerbehindertenvertreter, Stuttgarter Straßenbahnen AG,
Stuttgart (ab 02.11.2022)

Mitglieder des Vorstands

Mario Laube
Kaufmännischer Vorstand

Thomas Moser
Technischer Vorstand

Annette Schwarz
Personalvorständin (ab 01.12.2022)

Abschlussprüferhonorare

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 75 TEUR, wovon 66 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und 9 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen entfallen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 716 TEUR. Für drei 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
Dr. Sabine Groner-Weber (bis 30.04.)	104	19	0
Mario Laube	289	0	10
Thomas Moser	303	0	5
Annette Schwarz (ab 01.12.)	20	0	0

Einem Vorstandsmitglied wurde ein Dauervorschuss in Höhe von 3 TEUR (Vj. 3 TEUR) ausbezahlt.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 51 TEUR. (Vj. 51 TEUR).

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebenen wurden insgesamt 724 TEUR (698 TEUR) gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 9.283 TEUR (9.434 TEUR) und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 134 TEUR (137 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 12.080 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, 25. April 2023

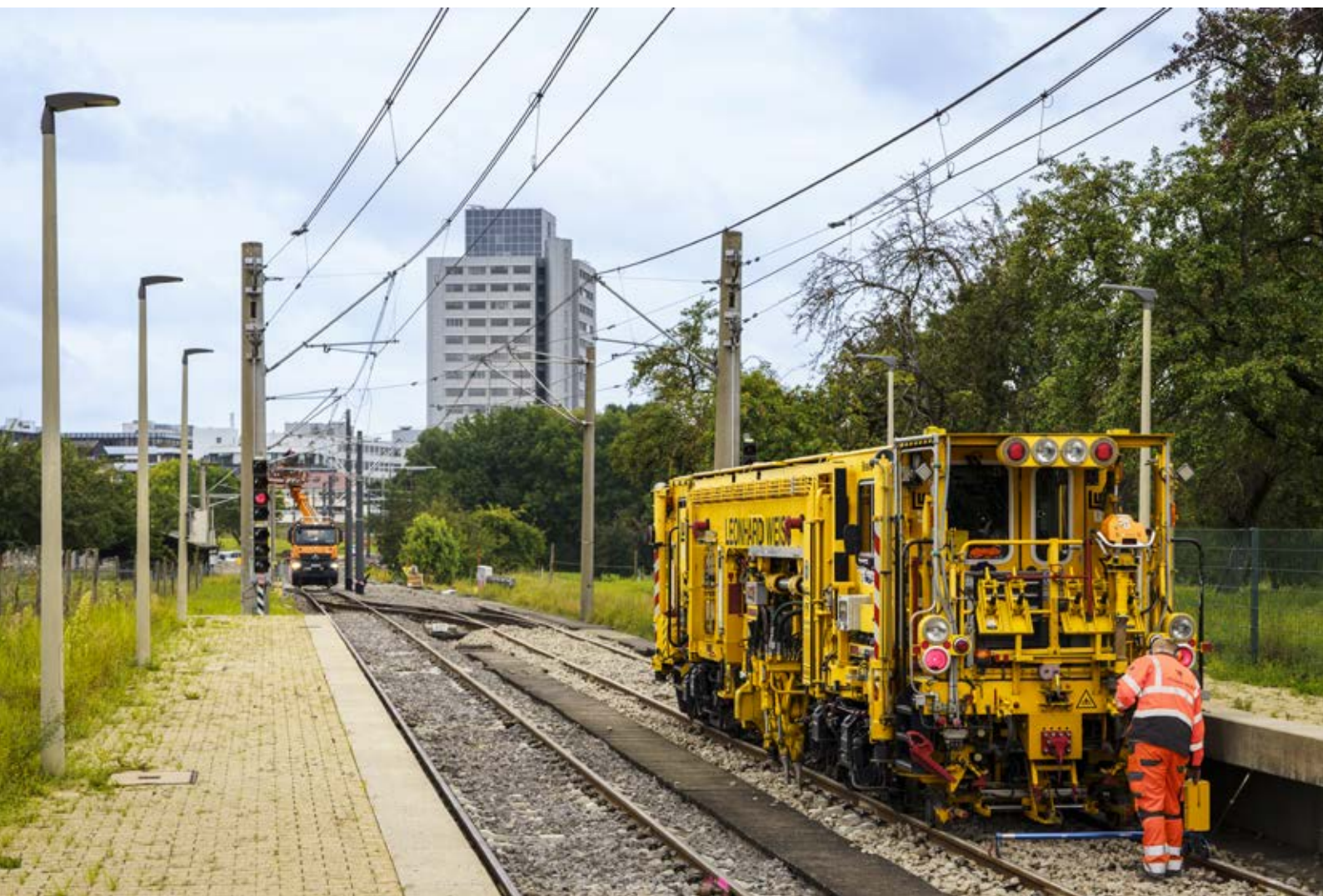
Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Mario Laube

Thomas Moser

Annette Schwarz



Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2022

Anlagegut	01.01.2022				31.12.2022	
	Anschaffungs-/ Herstellungskosten EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Anschaffungs-/ Herstellungskosten EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Software und sonst. Rechte	32.157.959,72	3.152.073,53	1.687.583,67	1.770.449,06	35.392.898,64	
2. Geleistete Anzahlungen	7.929.804,80	532.177,99	5.550.626,79	-1.788.885,91	1.122.470,09	
Summe I.	40.087.764,52	3.684.251,52	7.238.210,46	-18.436,85	36.515.368,73	
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*)	446.405.406,76	2.645.708,51	4.457.949,56	5.748.147,04	450.341.312,75	
*) davon:						
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	179.782.039,26	1.054.634,77	3.082.257,02	1.884.192,06	179.638.609,07	
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	248.399.964,27	1.591.073,74	1.344.825,00	141.959,89	248.788.172,90	
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	252.624.093,38	16.436.874,59	2.841.012,06	12.211.224,72	278.431.180,63	
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	546.425.694,15	34.792.657,90	14.574.792,21	30.565.768,73	597.209.328,57	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	15.920.868,66	493.384,04	100.832,29	664.488,90	16.977.909,31	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	79.917.634,84	10.320.577,32	6.762.571,76	6.086.109,40	89.561.749,80	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.449.629,30	28.620.154,65	989.837,12	-55.257.301,94	82.822.644,89	
Summe II.	1.451.743.327,09	93.309.357,01	29.726.995,00	18.436,85	1.515.344.125,95	
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15	
2. Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32	
3. Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Summe III.	451.352,47	0,00	0,00	0,00	451.352,47	
Summe Anlagenvermögen	1.492.282.444,08	96.993.608,53	36.965.205,46	0,00	1.552.310.847,15	

01.01.2022				31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
Abschreibungen kumuliert	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen kumuliert	Buchwert	Buchwert
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
27.484.514,72	2.490.934,59	1.685.579,67	0,00	28.289.869,64	7.103.029,00	4.673.445,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.122.470,09	7.929.804,80
27.484.514,72	2.490.934,59	1.685.579,67	0,00	28.289.869,64	8.225.499,09	12.603.249,80
191.614.494,02	6.293.236,65	4.347.585,02	0,00	193.560.145,65	256.781.167,10	254.790.912,74
120.453.640,07	2.754.365,02	3.002.760,02	0,00	120.205.245,07	59.433.364,00	59.328.399,19
66.457.367,04	3.538.871,63	1.344.825,00	0,00	68.651.413,67	180.136.759,23	181.942.597,23
90.798.106,74	11.925.052,07	1.285.767,02	0,00	101.437.391,79	176.993.788,84	161.825.986,64
356.895.237,15	16.234.650,63	14.574.792,21	0,00	358.555.095,57	238.654.233,00	189.530.457,00
11.018.435,66	736.621,94	100.832,29	0,00	11.654.225,31	5.323.684,00	4.902.433,00
63.084.152,84	4.653.906,72	6.739.319,76	0,00	60.998.739,80	28.563.010,00	16.833.482,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	82.822.644,89	110.449.629,30
713.410.426,41	39.843.468,01	27.048.296,30	0,00	726.205.598,12	789.138.527,83	738.332.900,68
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
740.894.941,13	42.334.402,60	28.733.875,97	0,00	754.495.467,76	797.815.379,39	751.387.502,95



62

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie den 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 bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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.

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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist

höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Stuttgart, den 25. April 2023
Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)

Daniel Deutsch Jürgen Bechtold



SSB

Stuttgarter Straßenbahnen AG

Haben Sie noch Fragen? Wir beraten Sie gern.


SSB-Kundenservice

Telefon: 0711.7885-3333


www.ssb-ag.de

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

 [ssf_ag](https://www.instagram.com/ssf_ag)

 [ssf_ag](https://twitter.com/ssf_ag)

 [ssf_ag](https://www.youtube.com/ssf_ag)

 www.ssb-ag.de/shop