

Kran 7/3000 kg

nr. 024-15-005-3

Kran 6/3000 kg

6

4

4177

SSB

# Geschäfts- bericht 2023

Stuttgarter Straßenbahnen  
Aktiengesellschaft

# SSB

Für Dich!

# Inhalt



Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
Bericht des Vorstands	Seite 4
<b>Jahresabschluss</b>	
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023	Seite 10
Bilanz zum 31. Dezember 2023	Seite 26
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 29
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 30
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 36
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 38

Hinweis: Im Interesse der Lesbarkeit verzichten wir darauf, in jedem Fall explizit die weibliche und die männliche Form einer Bezeichnung zu verwenden, und benutzen nur das sogenannte generische Maskulinum, das heißt den verallgemeinernden, grammatikalisch männlichen Begriff. Er umfasst, ohne jegliche Diskriminierung, alle Geschlechter.



# Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2023 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 2023 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. Im Rahmen der laufenden Einführungsphase eines elektronischen Boardmanagementsystems wurden die Sitzungsunterlagen sowohl schriftlich als auch elektronisch zur Verfügung gestellt. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Sämtliche Aufsichtsratssitzungen wurden in Präsenz durchgeführt. Nach dem Auslaufen der allgemeinen Corona-Schutzmaßnahmen wurde ab Juni 2023 auch bei den Aufsichtsratssitzungen auf spezielle Schutzmaßnahmen verzichtet.

Der Aufsichtsrat behandelte im Jahr 2023 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsvorlagen unter anderem folgende Schwerpunktthemen: Stadtbahnbaumaßnahmen, Stadtbahnfahrzeuge, Antriebsstrategie beim Bus einschließlich Maßnahmen zu deren Umsetzung, Wiederaufbau Omnibusbetriebshof Gaisburg, SSB-Hauptverwaltung, Bau von Mitarbeiterwohnungen (Ostendareal), Tarifangelegenheiten, juristische Fragestellungen, Beteiligungen, Organisation, kaufmännische Querschnittsthemen und Personalangelegenheiten. Außerdem wurde die Unternehmensstrategie der SSB vorgestellt. Es wurde regelmäßig über die Folgewirkungen der Coronakrise sowie das neu eingeführte und deutschlandweit gültige 49€-Ticket berichtet. Dabei lag der Schwerpunkt auf den wirtschaftlichen Effekten.

Der Aufsichtsrat hat die Verlängerung der Bestellung von Herrn Thomas Moser als Technischer Vorstand um weitere 5 Jahre bis zum 31. Dezember 2028 beschlossen.

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

Im Geschäftsjahr 2023 fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Dabei wurden insbesondere der Jahresabschluss, der Wirtschaftsplan, das Risikomanagement, die Einhaltung der Vorgaben des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart sowie weitere Themen behandelt.

In vier Sitzungen des Personalausschusses wurde über mehrere Personalthemen berichtet und beraten.

Im Juni 2023 hat die turnusmäßige Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat nach der 3. Wahlordnung des MitbestG stattgefunden. Der Aufsichtsrat in neuer Besetzung hat sich am 25. Juli 2023 direkt nach der Hauptversammlung konstituiert. Dabei wurden der Vorsitzende und dessen Stellvertreter gewählt, sowie die Ausschüsse des Aufsichtsrats neu besetzt.

Die Hauptversammlung 2023 hat am 25. Juli 2023 stattgefunden. Dort wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022, der Lagebericht, der Bericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 vorgelegt. Zudem wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands einstimmig entlastet.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 wurde nach der Hauptversammlung am 25. Juli 2023 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 25. Juli 2023 wurde die Baker Tilly GmbH & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2023 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2023 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 2023 eingehend geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk testiert.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats zur Verfügung gestellt und im Prüfungsausschuss sowie in der Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Juni 2024 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 2023. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2023 festgestellt.

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

Stuttgart, im Juni 2024

Dr. Frank Nopper  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart

# Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2023 mit einem Ergebnis in Höhe von -37,7 Mio. € abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft über den Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung ausgeglichen. Im Jahresergebnis ist der Ertragszuschuss der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) zur Ergebnisverbesserung in Höhe von 25 Mio. € bereits enthalten.

Das Jahr 2023 war in der SSB geprägt von vielen ereignisreichen Momenten. Das JugendTicket BW (spätere Überführung in das DeutschlandTicket JugendBW) und das DeutschlandTicket wurden eingeführt und der Spatenstich für die S3 Verlängerung nach Neuhausen hat stattgefunden. Im Zuge der Einführung des neuen Fahrplans „Netz24“ konnte der neue Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof eröffnet werden und die SSB konnte dadurch zu ihren alten Stammstrecken zurückkehren. Zudem wurde die SSB-Strategie im Gemeinderat verabschiedet. Damit wurden die Weichen für eine klimaneutrale SSB, mit ambitionierten Ausbauplänen und der damit verbundenen nachhaltigen Finanzierung gestellt.

Die vorangegangenen Jahre der Corona-Pandemie hatten erhebliche Auswirkungen auf die Nachfrage und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV). Die Einführung des DeutschlandTickets sowie die Rückkehr zu den Geschäftspraktiken vor der Pandemie im Bereich der Zuschussvorhaben haben das Geschäftsjahr 2023 maßgeblich beeinflusst. Durch die Einführung des DeutschlandTickets konnte der Wegfall des ÖPNV-Rettungsschirms kompensiert werden, wodurch die wachsende staatliche Finanzierung des ÖPNV weiter erhalten geblieben ist.

Durch das Landes-GVFG (LGVFG) stehen weiterhin jährlich Finanzmittel in Höhe von 320 Mio. EUR zur Verfügung. Davon sind rund 177 Mio. EUR jährlich für ÖPNV-Vorhaben vorgesehen. Die Fördersituation verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG war deshalb in 2023 stabil. Für die abgeschlossenen und laufenden Vorhaben wie der Umbau des Betriebshofs der Zahnradbahn, die Tragseilverstärkung, der barrierefreie Umbau der Stadtbahnhaltestelle Bopser, die U5-Verlängerung in Leinfelden, die Abstellanlage Hauptbahnhof und die Ertüchtigung der Buswerkstätten hat die SSB Landeszuschüsse erhalten. Die SSB konnte zudem im Juni 2023 erstmalig Fördermittel für Grunderneuerungsmaßnahmen im Stadtbahnnetz einwerben.

Eine landesweite Erhebung der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg zu kommenden Vorhaben zum Bau/Umbau von Betriebshöfen inkl. Infrastruktur für alternative Busantriebe und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen hat einen hohen Finanzbedarf im LGVFG für die kommenden Jahre ermittelt. Insofern ist es erfreulich, dass die SSB im Rahmen der neu aufgelegten Schienenfahrzeugförderung im LGVFG Ende 2023 vorläufige Förderbescheide für die Beschaffung der Stadtbahnserien S-DT8.16 und S-DT8.17 erhalten hat.

Die bei der SSB laufenden Digitalisierungsvorhaben im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes aus 2019 werden schrittweise umgesetzt. Eines der acht Vorhaben konnte 2023 erfolgreich abgeschlossen werden.

Darüber hinaus fördert das Land über die Betriebskosten der Linie X2 von Stuttgart nach Leonberg, der X4 von Degerloch nach Nürtingen

und der X7 von Degerloch nach Harthausen. Von der Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB Zuschüsse für die Finanzierung der Betriebskosten der neuen Linie 47, Ortsbuslinie Stammheim, sowie den SSB-Nachtverkehr erhalten. Ebenfalls von der Landeshauptstadt gefördert wurden der Umbau von Grüngleisen und barrierefreien Haltestellen, sowie die Finanzierung von Mehrkosten für alternative Busantriebe komplementär zur Landesförderung.

Insgesamt hat die SSB im Jahr 2023 rund 118 Mio. EUR Fördermittel erhalten, dies entspricht einer Größenordnung wie im Vorjahr. Die größten Positionen dabei waren rund 12,5 Mio. EUR Restzahlungen aus dem Rettungsschirm 2022, rund 55,9 Mio. EUR Kompensationen für das DeutschlandTicket und eine Restzahlung für das 9-EUR-Ticket, rund 36,5 Mio. EUR für GVFG-Bundsvorhaben und Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und rund 3,3 Mio. EUR für LGVFG-Vorhaben.

## Strategische Steuerung

In den vergangenen Jahren wurde die Finanzierung der SSB intensiv diskutiert. Hintergrund war die Sicherstellung des heutigen, qualitativ hochwertigen Leistungsangebots und der weiteren Ausbaumaßnahmen, die insbesondere im Rahmen der Verkehrswende und des Klimaschutzes angestrebt sind. Im Juli 2023 resultierte daraus die im Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart verabschiedete SSB-Strategie. Die strategischen Ziele der SSB orientieren sich an einem nachhaltigen Zielsystem, welches die Themen Ökologie, Soziales und Ökonomie gleichwertig berücksichtigt.

In der Strategie ist nicht nur der tragfähige Finanzierungsansatz der SSB verankert, sondern auch essenzielle Aspekte, die zum Erfolg der Mobilitätswende in Stuttgart beitragen. Die SSB verpflichtet sich zur Klimaneutralität und stellt den Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern klimafreundliche Mobilität zur Verfügung. Sie bietet ihren Fahrgästen weiterhin jeden Tag die gewohnte hohe Qualität und baut ihr Angebot weiter aus. Ihren Fuhrpark und ihre Infrastruktur wird sie stetig instandhalten und grunderneuern, sodass es in Stuttgart auch langfristig einen attraktiven, modernen und umweltfreundlichen ÖPNV gibt. Gleichzeitig erbringt sie ihre Leistung effizient und führt weitere Maßnahmen durch, die zur Steigerung der Attraktivität der SSB als Arbeitgeberin beitragen.

Frau Annette Schwarz hat das erste Kalenderjahr als Personalvorständin/Arbeitsdirektorin in der SSB verbracht und viele Weichen für ihre Vorhaben gestellt. Mit der Neuausrichtung ihres Ressorts, welches aus den Unternehmensbereichen – „Personal“ und „Ausbildung & Unternehmenskultur“ – besteht, kann die SSB ihr strategisches Ziel, Top-Arbeitgeberin in der Region zu sein und den aktuellen Fachkräftemangel strukturell und nachhaltig angehen. Erste Maßnahmen dafür konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden.

Um die Finanzierung des geplanten und notwendigen Investitionsvolumens zu gewährleisten, wurden im Jahr 2022 und 2023 drei Rahmenfinanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von 468,5 Mio. EUR abgeschlossen. Eine externe Finanzierung ist notwendig, da die erforderlichen Finanzierungsbeträge die strategischen Finanzreserven der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (SV) übersteigen. Bei 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 weiterhin das klare Ziel, ihre Finanzierungsstrategie mit ihren Nachhaltigkeitszielen in Einklang zu bringen.

### Marketing und Vertrieb

Die Fahrgastzahlen der SSB wurden im Geschäftsjahr 2023 maßgeblich durch die Einführung des DeutschlandTickets beeinflusst. Im Linienverkehr stiegen die Fahrgastzahlen von 138,1 Millionen im Jahr 2022 um etwa 10,1% auf rund 152 Millionen im Jahr 2023. Bei der Ermittlung dieser Nutzerzahlen wurden massive Veränderungen im tariflichen Produktsortiment aufgrund der Einführung des DeutschlandTickets berücksichtigt. Zusätzlich flossen neueste Ergebnisse aus der Marktforschung ein, insbesondere zur Nutzung der Zeitkarten. Die zugrunde liegenden Zahlen basieren auf VVS-weit abgestimmten Nutzungsdaten und berücksichtigen auch die aktuellen Empfehlungen des VDV. Diese neuen Erkenntnisse wurden sowohl auf das Geschäftsjahr 2023 als auch auf das Vergleichsjahr angewendet. Obwohl die Gesamtnutzerzahl somit bereits im Vorjahr niedriger als bisher bewertet werden muss, trägt dies zu einer validen Kennzahl bei und berücksichtigt das geänderte Nutzungsverhalten seit der Corona-Pandemie sowie die neue Struktur der Kunden im DeutschlandTicket. Letztere ist geprägt durch einen höheren Anteil von Kunden mit geringerer Nutzung als bisher bei Zeitkarten, die das DeutschlandTicket aufgrund des günstigen Preises anstelle anderer Ticketprodukte nutzen. Seit 2023 ist aufgrund des für alle Kunden einheitlichen Produkts DeutschlandTicket die bisherige Unterscheidung nach Kundensegmenten nicht mehr möglich, da entsprechende Unterscheidungsmerkmale entfallen sind.

### Schienefahrzeuge

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

Das dritte Fahrzeug für die Stuttgarter Zacke wurde im ersten Quartal 2023 zugelassen. Im Mai konnte somit der komplette Zahnradbahnbetrieb auf die neuen Fahrzeuge mit Niederflureinstiegsbereich umgestellt werden und das letzte verbliebene Hochflurfahrzeug ZT 4 (Baujahr 1982) wurde außer Betrieb genommen. Der Betrieb der Fahrzeuge und der neuen Fahrradvorstellwagen verläuft zuverlässig.

Die Modernisierung der 50 Stadtbahnfahrzeuge der Serien S-DT 8.10 und S-DT 8.11 wurde auf Basis eines Ausschreibungsverfahrens im August an die Firma Siemens Mobility GmbH vergeben. Das Projekt hat mittlerweile begonnen. Die Modernisierung soll bis 2029 abgeschlossen sein. Nach dem Vertragsabschluss werden aktuell die technischen Klärungen zur Umsetzung der Maßnahme durchgeführt. Bei der planmäßigen Instandhaltung der Drehgestelle werden diese neu verkabelt. Diese Maßnahme wurde bereits begonnen und wird weiterhin umgesetzt. Der Tausch von elektronischen Komponenten bei den anderen Fahrzeugserien wurde zur Sicherstellung eines zuverlässigen Betriebes der Fahrzeuge fortgesetzt.

Alle 20 Fahrzeuge der Serie S-DT 8.15 wurden bis Ende 2023 angeliefert und für den Fahrgastbetrieb zugelassen. Der Bestand an Stadtbahnen hat sich dadurch auf 224 Fahrzeuge erhöht. Um die 224 Fahrzeuge instand halten zu können, wurden die Schienenfahrzeugwerkstätten mit zusätzlichen Anlagen ausgerüstet und Anpassungen an vorhandenen Anlagen vorgenommen.



Zur Sicherstellung der hohen Zuverlässigkeit sowie zur Bedienung des geplanten Ausbaus des Leistungsangebots, wird die SSB ein brandneues Stadtbahnfahrzeug, den S-DT 8.16, beschaffen. Bei den 40 neuen Stadtbahnwagen, deren Lieferung für den Zeitraum 2026 bis 2028 vorgesehen ist, liefen im Jahr 2023 Designphase und Engineering.

Investitionsvorhaben zur Erneuerung der Betriebsanlagen in den Stadtbahnwerkstätten wurde fortgesetzt, um die Voraussetzung für die zuverlässige Durchführung der Instandhaltungsarbeiten zu gewährleisten.

Die Grunderneuerung der Stadtbahninfrastruktur wird mit höchster Priorität weitergeführt, um die Betriebsanlagen jederzeit in einem betriebs sicheren Zustand zu erhalten. Die Maßnahmen für den Sammelantrag 2022 bis 2023 wurden größtenteils umgesetzt. Einige Teilmaßnahmen werden entgegen der ursprünglichen Planung auf Grund notwendiger Verschiebungen allerdings erst in 2024 realisiert. Für die beiden Einzelanträge sind in 2023 noch keine Kosten angefallen, da sie erst ab 2024 bzw. 2025 starten. In 2023 sind die Zuschussbescheide für die Maßnahmen eingegangen. Demzufolge ergibt sich jeweils ein Zuschuss von 62,5%. In 2023 wurde ein weiterer Zuschussantrag beim Zuschussgeber für den Zeitraum 2024 bis 2026 in Höhe von 75,5 Mio. EUR eingereicht.

Im Rahmen der Verlängerung der Hochbahnsteige der Linie U 1 auf 80 Meter wurden in 2023 die Haltestellen Uff-Kirchhof, Höhenstraße und Schwabenlandhalle verlängert. Begonnen wurde zudem mit den Haltestellen Esslinger Straße, Antwerpener und Nürnberger Straße. Die Programmanmeldung für den Abschnitt Süd wurde im 1. Quartal 2023 eingereicht. Der Zuschussantrag soll im 1. Quartal 2024 folgen. Für die Endhaltestelle Lutherkirche wird es eine separate Programmanmeldung und einen separaten Zuschussantrag geben.

Für die Verlängerung der U5 von Leinfelden Bahnhof zum Neuen Markt wurde mit dem Bau der Stützmauer und dem Unterwerk begonnen. Zudem starteten die Gleisbauarbeiten. Teilweise bereitete der Boden im Bereich der Stützmauer Schwierigkeiten, da er sich als nicht tragfähig herausstellte und Probleme bei den Gleisbauarbeiten verursachte. Hierfür wurde zwischenzeitlich eine Lösung gefunden. Die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes ist für Herbst 2024 geplant.

Im Jahr 2023 erfolgte die Vergabe für die Rohbau, Straßen- und Verkehrsanlagen, Leitungsverlegung und Erdarbeiten für ca. 70% der vorgesehenen Gesamtbaukosten der S-Bahnverlängerung Filderstadt-Bernhausen. Die Finanzierung erfolgte im Gesamtkostenrahmen des GVFG-Zuschussbescheids. Der Spatenstich fand im Herbst 2023 statt. Da eine hohe Anzahl vertraglicher Vereinbarungen für die Inanspruchnahme von Grundstücken nicht abgeschlossen werden konnten, müssen viele Besitzzeiweisungsverfahren und danach Entschädigungsfestsetzungsverfahren beim Regierungspräsidium durchgeführt werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass dies zu Bauzeitverzögerungen und Mehrkosten führen könnte.

Die Gesamtinbetriebnahme der S21-Folgemaßnahme Staatsgalerie ist mit der Inbetriebnahme der Tunnelachsen zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof am 10.12.2023 abgeschlossen. Damit ist der sogenannte Lückenschluss erfolgt und das Stadtbahnnetz (Netz 2024) wieder komplett und deutlich leistungsfähiger.

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

## **Kraftfahrzeuge**

Im Bereich der Kraftfahrzeuge war das Jahr 2023 vor allem geprägt durch die Planungen des Neubaus des Betriebshofes Gaisburg und den ersten Vorabmaßnahmen. Parallel dazu wurde die Planung zum Ausbau des Betriebshofes Möhringen für emissionsfreie Fahrzeuge gestartet und acht Toyota, Caetano Brennstoffzellenbusse in Betrieb genommen. Diese Busse sind seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2023 auf der Linie 41 im Einsatz.

Darüber hinaus wurden die letzten 15 Diesalgelenkbusse beschafft und in Betrieb genommen. Zudem wurde die Ausschreibungen für 20 Batterie gelenkzüge und für 10 Brennstoffzellengelenkzüge auf den Weg gebracht.

Im Rahmen der Ertüchtigung der Buswerkstätten wurden auch im Jahr 2023 Dacharbeitsstände eingebaut und weitere für 2024 ausgeschrieben. Ziel ist es, für die künftigen emissionsfreien Fahrzeuge in der Werkstatt vorbereitet zu sein.

Die SSB testet seit Juni 2023 einen Batterie gelenkzug. Zum einen bezieht sich der Test auf die Ladung über einen Pantographen, der an der Infrastruktur verbaut ist. Zum anderen wird die Einsetzbarkeit des Fahrzeuges im Linienverkehr sowie die daraus resultierende Entwicklung der Reichweite bezüglich der topographischen aber auch der klimatischen Bedingungen untersucht. Diese Erkenntnisse dienen als Grundlage für die Umlaufgestaltung, die notwendig sein wird, um die emissionsfreien Fahrzeuge im Linienbetrieb einzusetzen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wurde ein zusätzlicher Einsatz von Minibussen realisiert, so dass in Stammheim, aber auch im Bereich Zahnradbahn Minibusse im Einsatz sind.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Busverkehrssystems wurden im Jahr 2023 auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart 22 Richtungshaltestellen barrierefrei umgebaut.

## **Betrieb**

Im Berichtsjahr 2023 gab es verschiedene Maßnahmen die Auswirkungen auf die Wagenkilometer und Platzkilometer hatten. Eine wesentliche Maßnahme war die Ausweitung des Angebots der Linie U8 während der Hauptverkehrszeit gemäß dem Jahresfahrplan 2023. Zudem wurde im Rahmen der DB-Maßnahme "Digitalisierung des Knotens Stuttgart" kurzfristig die neue Linie U21 eingeführt. Die Linie U21 verkehrte zwischen Mai und Juli zwischen Fellbach und der Innenstadt Stuttgart. Des Weiteren prägten zahlreiche Instandhaltungsmaßnahmen bei der Stadtbahn das Jahr 2023, was insbesondere auf den Doppeltraktionslinien zu Streckenunterbrechungen führte. Ab den Sommerferien wurde die Linie U34 aufgrund der Personalsituation nicht mehr betrieben.

Im Dezember 2023 wurde der neue Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof eröffnet und das "Netz 2024" ging an den Start. Im Rahmen dieser Maßnahme wurden die Linien U29 und U34 planmäßig dauerhaft eingestellt.

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2023 sowohl die Wagen- als auch die Platzkilometer leicht zurückgegangen. Hauptgrund hierfür ist die Einstellung der Schnellbuslinie X1 im Dezember 2022, deren Effekt sich erst im Jahr 2023 vollumfänglich in den Kilometern auswirkte.

Mit dem Jahresfahrplan 2023 wurden im Dezember 2022 die neuen Linien 47 und 98 in Betrieb genommen. Die neue Linien 47 verbindet den Stuttgarter Osten direkt mit dem Kernbereich der Innenstadt und

führt über den Wagenburgtunnel zur Haltestelle Wagenburgstraße. Die neue Linie 98 – Ortsbus Stammheim – übernimmt die Erschließung der Stammheimer Randgebiete im Osten und Westen.

Im Jahr 2023 blieb das Angebot des SSB Flex stabil, ebenso wie die Fahrgastzahlen. Allerdings stellte sich die Personalsituation beim externen Fahrpersonal als schwierig dar. Der Anbieter konnte nicht immer alle benötigten Fahrpersonale bereitstellen. Bei der erforderlichen europaweiten Personalauswahl war das Bieterinteresse gering. Tatsächlich beteiligte sich nur der bisherige Anbieter mit begrenzter Personalkapazität am Ausschreibungsverfahren. Daher konnte die geplante Angebotsverbesserung nicht zum Jahresfahrplan 2024 starten. Es wird nun die Akquisition von eigenen SSB Flexfahrern vorbereitet, um die in 2024 geplante Tagesbedienung beim SSB Flex in vier südlichen Stadtbezirken mit vier Fahrzeugen zu realisieren.

### **Liegenschaften**

Die Verhandlungen zur Anmietung eines Verwaltungsgebäudes für 635 Arbeitsplätze sind abgeschlossen. Im Geschäftsjahr 2023 begann ein Nachprüfungsverfahren der Ausschreibung und Vergabe bei der Vergabekammer Baden-Württemberg. Im Rahmen des Nachprüfungsverfahrens wurde der SSB recht gegeben, sodass Anfang 2024 der Mietvertrag unterschrieben werden konnte. Gemäß AR-Beschluss sind auch der Mittel- und Kopfbau der Hauptverwaltung zu sanieren. Die dafür notwendigen Planungsleistungen sind zum Großteil EU-weit auszuschreiben. Die Vorbereitungen für das dafür benötigte rechtssichere Verfahren werden Anfang 2024 beginnen.

Auch die Weiterentwicklung des Ostendareals ist im Jahr 2023 weiter vorangeschritten. Mitte Juni 2023 fand die Sitzung des Preisgerichts für den Realisierungswettbewerb statt. Die SSB AG folgt der Empfehlung des Preisgerichts und beauftragte den Wettbewerbssieger mit der weiteren Bearbeitung. Die Beauftragung erfolgt stufenweise. Das Bebauungsverfahren 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 Bebauungsverfahren bis 2025 abzuschließen und dann mit der Umsetzung der Baumaßnahme zu beginnen.

Durch das Wachstum der Mitarbeitenden der SSB steigt auch der Bedarf an zusätzlichen Arbeitsplätzen. Aufgrund dessen wurde im Aufsichtsrat im Oktober beschlossen, weitere Flächen im Gebäude Schockenriedstraße 46 anzumieten. Dadurch werden über 100 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die Anmietung der zusätzlichen Mietfläche dient u. a. zur Überbrückung von Flächenengpässen bis zum Bezug der neuen SSB-Hauptverwaltung und im Rahmen der Sanierung des Kopf- und Mittelbaus.

Von der Gemeinde Neuhausen wurden im Zusammenhang mit dem S2-Projekt, Grundstücksflächen zur Herstellung einer Busbahnhoffläche und zur Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes von der SSB erworben.

Die Planungen zum Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes in Weilimdorf sind weiter vorangeschritten. Im Juli 2023 erfolgte die Beschlussfassung im Gemeinderat sowie im Aufsichtsrat zur Planung und Einreichung der Planfeststellung. Die Einreichung der Planfeststellung ist für das 1. Quartal 2024 geplant. Die Einreichung des LGVFG-Antrags erfolgt zeitnah danach. Es ist vorgesehen, dass die Inbetriebnahme des Betriebshofs und der U13-Hausen 3 Jahre nach der Genehmigung der Planfeststellung erfolgt.

Im September 2021 ist der erste Bauabschnitt des Umbaus und Sanierung der Zahnradbahnwerkstatt fertiggestellt worden. 2023 erfolgte der Austausch der Schiebebühne inkl. der Sanierung des Betontrogs. Die Gesamtmaßnahme wird Ende 2024, mit Erneuerung und Erweiterung des Hebestands am Gleis 4, abgeschlossen sein.

Nach dem Brand im Busbetriebshof Gaisburg wurde die Planung zur Errichtung einer neuen Abstellhalle eingeleitet. Die Baugenehmigung für die Abstellanlage wurde im November 2023 erteilt und die Vorarbeiten begonnen. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für April 2026 geplant. Die Bauabschnitte erfolgen so, dass eine Installation der Ladeinfrastruktur frühzeitig und parallel erfolgen kann.

Am Busbetriebshof in Möhringen wird eine Ladeinfrastruktur inklusive Netzstation für Elektrobusse errichtet. Die Baugenehmigung ging Mitte Dezember 2023 ein. Die Fertigstellung Bau Ladeinfrastruktur und Netzstation erfolgt voraussichtlich im Dezember 2024. Die voraussichtliche Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für Anfang März 2025 geplant.

### **Personalwirtschaft und Unternehmenskultur**

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2023 betrug 3.411 Personen (Vorjahr 3.327). Rund 47 % davon (Vorjahr 47 %) sind im Fahrdienst (inkl. Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 111 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 118) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.522 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.445). Die Zahl der Personen in der Altersteilzeit Freiphase sank dabei von 19 auf 15 Personen.

Im Jahr 2023 wurden durch gezielte Maßnahmen im Bereich Recruiting und Verbesserung der Arbeitgebermarke signifikant mehr Personen als im Vorjahr eingestellt, insbesondere in den kaufmännischen und technischen Bereichen. Die altersbedingten Kündigungen waren leicht rückläufig, jedoch stieg die Anzahl der Kündigungen in den kaufmännischen Bereichen im Vergleich zum Vorjahr leicht an. Die Fluktuationsquote (6,1%) blieb allerdings insgesamt stabil. Die krankheitsbedingten Ausfallzeiten im Jahr 2023 waren durchschnittlich um 0,4 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahr. Für die Bestandsmitarbeitenden wurden zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit angestoßen und umgesetzt. Die Pausenräume der Fahrer:innen werden renoviert und ausgestattet, es fanden mehrere Mitarbeiterfeste statt und gezielt Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung (z.B. Hausaufgabenbetreuung für Mitarbeiterkinder) durchgeführt. Im Fahrdienst erhöhte sich der Personalbedarf gegenüber dem Vorjahr deutlich.

Der Urlaubsanspruch 2023 wurde nicht vollständig im laufenden Jahr genommen. Der Resturlaub am Jahresende erhöhte sich um über 50 % im Vergleich zum Vorjahr, da die internen Regelungen für die Urlaubsübertragung im Jahr 2023 verändert wurden.





# Jahresabschluss

## Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

### Grundlagen des Unternehmens

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

Ziele der SSB sind unter anderem, ein verlässlicher Partner für die Kunden, die LHS für die Politik und die Verwaltung zu sein, sowie den Ausbau des Leistungsangebotes mit der Folge der Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen und die Generierung daraus resultierender Fahrgelderträge zu erreichen. Diese werden zur Gegenfinanzierung notwendiger Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttarifierhöhungen, 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 WS-Gemeinschaftstarifs (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, kurz: VVS) 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 durch Entlastungsmaßnahmen beim motorisierten Individualverkehr klimaneutral zu werden.

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

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

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

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

# Wirtschaftsbericht

## Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2023 war vor allem durch die Einführung des JugendTicket BW im März sowie die Einführung des DeutschlandTickets im Mai geprägt. Beim JugendTicket BW handelt es sich um ein neues WS-Produkt mit landesweiter Gültigkeit in Baden-Württemberg, welches bisherige Angebote im Ausbildungsverkehr zu großen Teilen ersetzt. Als Nachfolgeprodukt für das im Jahr 2022 erfolgreiche 9-EUR-Ticket wurde im Mai 2023 das DeutschlandTicket zum Preis von 49 EUR pro Monat eingeführt. Dieses deutschlandweit gültige Ticket hat zu Verwerfungen im gesamten Ticketsortiment geführt. Nahezu alle Abonnenten, die dem nicht widersprochen haben, wurden im Mai von ihrem bisherigen Abo auf das neue Ticket umgestellt. Zudem gab es auch aus dem Gelegenheitsverkehr Verlagerungen ins DeutschlandTicket. Beide neuen Tickets haben neben Wachstumsimpulsen bei der Kundenanzahl gleichzeitig eine Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen durch die Preisabsenkung mit sich gebracht. Beim JugendTicket BW gab es einen Ausgleich des finanziellen Nettoeffekts durch das Land Baden-Württemberg sowie die kommunalen Aufgabenträger. Für das DeutschlandTicket gibt es einen Ausgleichsmechanismus („Nachteilsausgleich DeutschlandTicket“) entsprechend den ÖPNV-Rettungsschirmen der Vorjahre. Es wird derzeit von einer vollständigen Erstattung der Mindereinnahmen ausgegangen, wenngleich die Spitzabrechnung noch aussteht. Beide Zuschüsse sind allerdings nicht als Fahrgeldeinnahmen geplant, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten. Das JugendTicket BW wurde im Dezember in das DeutschlandTicket JugendTicket BW überführt und hat seither zum unveränderten Preis von 30,42 EUR pro Monat auch eine deutschlandweite Gültigkeit.

Auf Basis des Kurzantrags für den Nachteilsausgleich DeutschlandTicket von März 2023 hat die SSB in zwei Abschlagszahlungen insgesamt 54,3 Mio. EUR vom Land Baden-Württemberg erhalten. Im Rahmen einer Schlussabrechnung wird 2025 der tatsächliche Ausgleichsbedarf ermittelt und die Billigkeitsleistungen können, je nach Höhe des Anspruchs, entweder teilweise zurückgefordert oder auch überschreitende Ansprüche ausbezahlt werden. Der weitere Jahresverlauf 2023 hat gezeigt, dass sich die Fahrgeldeinnahmen bei der SSB besser entwickeln als noch zum Zeitpunkt der Antragstellung im März angenommen. Vor diesem Hintergrund ist von einer Rückzahlung auszugehen, da der Schaden geringer ausfällt. Der genaue Betrag kann noch nicht ermittelt werden, da die Spitzabrechnung, die auf Basis der tatsächlichen Einnahmen 2023 erfolgt, noch aussteht. Im Jahresabschluss wurde daher eine Rückstellung von rund 6,1 Mio. EUR auf Basis der vorläufigen WS-Jahresabrechnung für die Fahrgeldeinnahmen gebildet.

Im Rahmen des Nachteilsausgleichs DeutschlandTicket gibt es auch eine Regelung zur Bezuschussung von erhöhten Vertriebsausgaben für die Anpassung der Systeme auf das DeutschlandTicket. Die SSB erhält eine Umstellungspauschale pro Abonnenten sowie für jedes Kontrollgerät. Die Antragstellung hierfür ist bereits 2023 erfolgt, mit der Auszahlung von 2,9 Mio. EUR ist in 2024 zu rechnen. Eine Forderung in entsprechender Höhe wurde im Jahresabschluss berücksichtigt.

Im WS-Gebiet waren im Jahr 2023 rund 10,4% mehr Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr unterwegs: rund 343,5 Millionen bezahlte Fahrten wurden mit Bussen und Bahnen im Verbundgebiet durchgeführt.

## Entwicklung von Fördermitteln

Nach den vorhergehenden Coronajahren mit starken Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage und die ÖPNV-Finanzierung war das Geschäftsjahr 2023 von der Einführung des DeutschlandTickets und den grundsätzlichen Geschäftsvorgängen bei Zuschussvorhaben vergleichbar mit der Situation vor der Corona-Pandemie geprägt.

Im Jahr 2023 gab es zwar keinen ÖPNV-Rettungsschirm mehr, dafür ist die wachsende staatliche Finanzierung des ÖPNV durch die Einführung des DeutschlandTickets erhalten geblieben. Ähnlich wie beim ÖPNV-Rettungsschirm finanzieren auch hier Bund und Länder gemeinsam den Ausgleich des reduzierten Ticketpreises von derzeit 49 EUR pro Monat.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prognostiziert knapp 2 Mrd. EUR Ausgleichsbedarf bundesweit für 2023 für das im Mai 2023 eingeführte DeutschlandTicket. Unter Beibehaltung des Preises von 49 EUR pro Monat wird der Ausgleichsbedarf für das Jahr 2024 auf knapp 4 Mrd. EUR geschätzt.

Im September 2023 hat die Landeshauptstadt Stuttgart für die SSB einen Ausgleichsbetrag von rund 55,1 Mio. EUR im Vollartrag für das DeutschlandTicket für 2023 angegeben. Bereits zuvor auf der Basis eines Kurzantrages im März 2023 hat die SSB im Mai und August 2023 Finanzmittel in Höhe von 54,3 Mio. EUR erhalten. Wie hoch die tatsächlichen Ausgleichsleistungen für das DeutschlandTicket im Jahr 2023 sein werden, wird frühestens mit der Schlussabrechnung im Frühjahr 2025 festgelegt.

Die Rahmenbedingungen für die übrigen Zuschüsse für den ÖPNV haben sich im Jahr 2023 nicht verschlechtert. Es gibt seit Jahresende 2023 allerdings eine Unsicherheit nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 15. November 2023 in der Verwendung bestehender Corona-Rücklagen wie Klimaschutzmaßnahmen, die die Zukunft auch einiger für den ÖPNV relevanter Bundesförderinstrumente betreffen. Erkenntnissen zu Beginn des Jahres 2024 zeigen jedoch, dass das wichtige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG) davon nicht betroffen ist. Allerdings gibt es weiterhin große Unsicherheit beispielsweise beim Bundesförderprogramm zu alternativen Busantrieben oder auch der Weiterführung einzelner BAFA-Förderprogramme zur Energieeffizienz.

Insofern kann aktuell weiterhin davon ausgegangen werden, dass die GVFG-Bundesmittel von aktuell einer Mrd. EUR ab 2025 auf zwei Mrd. EUR jährlich anwachsen werden – entsprechend dem Beschluss der GVFG-Novelle im Jahr 2019. Auch das Landes-GVFG Baden-Württemberg hat weiterhin eine Finanzausstattung von jährlich 320 Mio. EUR. Damit gibt es weiterhin mittel- bis langfristige Finanzierungsperspektiven für die laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben der SSB: Positiv haben sich im Juni 2023 drei GVFG-Zuschussbescheide zu Grunderneuerungsmaßnahmen im Stadtbahnnetz der SSB mit einem Fördervolumen von rund 44 Mio. EUR entwickelt. Damit konnte die SSB erstmalig Fördermittel für diesen neuen Fördertatbestand im Bundes-GVFG einwerben (Fördersatz: 62,5% durch Bund und Land). Im März 2023 hat die SSB einen weiteren GVFG-Förderantrag für Grunderneuerungsmaßnahmen eingereicht, dieser wird aktuell geprüft. Die SSB hat des Weiteren über die Finanzierung Stuttgart 21 Fördermittel für das Folgepflichtvorhaben Umbau der Haltestelle Staatsgalerie erhalten.

Die Fortführung des Bundesförderprogrammes zur Einführung alternativer Busantriebe ist in einer unsicheren Situation. Die SSB hat im November 2023 im Rahmen des 3. Aufrufs einen erneuten Förderantrag eingereicht. Zur Absicherung hat die SSB alternativ über die Landesbusförderung 2023 Zuschüsse für Brennstoffzellenbusse erhalten und weitere Anträge für das Busprogramm 2024 gestellt. Falls das Bundesprogramm eingestellt wird, steigt auch im Landesprogramm die Konkurrenzsituation um die Fördermittel und der Erfolg aller SSB-Anträge bleibt offen.

Laufende Digitalisierungsvorhaben der SSB im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes aus 2019 sind in der schrittweisen Umsetzung. Eines der acht Vorhaben konnte 2023 erfolgreich abgeschlossen werden. Die weiteren Vorhaben wie beispielsweise Erneuerung der Bordrechner in den Stadtbahnfahrzeugen, Einführung des Digitalfunks und eines modernisierten Betriebshofmanagementsystems sowie mobile Anwendungen für den Fahr- und Betriebsdienst laufen bis mindestens 2024 weiter.

Die Fördersituation verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG war im Jahr 2023 stabil. Für abgeschlossene und laufende Vorhaben wie Umbau des Zahnradbahn-Betriebshofes, Tragseilverstärkung, barrierefreier Umbau Stadtbahnhaltestelle Bopser, U5-Verlängerung in Leinfelden, Abstellanlage Hauptbahnhof und Ertüchtigung der Buswerkstätten, hat die SSB Landeszuschüsse erhalten. Für weitere Vorhaben wie die Verlängerung der Bahnsteige entlang der Linie U1 auf 80-m-Zugbetrieb, Ladeinfrastrukturausbau in den Busbetriebshöfen

für alternative Antriebstechnologien und den Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofes werden derzeit Zuschussanträge der SSB geprüft bzw. demnächst eingereicht. Erfreulich sind ebenfalls die vorläufigen Förderbescheide für die Beschaffung der Stadtbahnserien DT8.16 und DT8.17 für die SSB.

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

Von der Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB für die Finanzierung der Betriebskosten der neuen Linie 47, Ortsbuslinie Stammheim, sowie den SSB-Nachtverkehr Zuschüsse erhalten. Ebenfalls von der Landeshauptstadt Stuttgart gefördert wurden der Umbau von Grüngleisen und barrierefreien Haltestellen sowie die Finanzierung von Mehrkosten für alternative Busantriebe komplementär zur Landesförderung.

Insgesamt hat die SSB im Jahr 2023 rund 118 Mio. EUR Fördermittel erhalten, dies entspricht einer Größenordnung wie im Vorjahr. Die größten Positionen dabei waren 14,0 Mio. EUR Restzahlungen aus dem Rettungsschirm 2022, rund 54,3 Mio. EUR Kompensationen für das DeutschlandTicket und eine Restzahlung von 1,6 Mio. EUR für das 9-EUR-Ticket, rund 31,1 Mio. EUR für GVFG-Bundesvorhaben und Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und rund 3,3 Mio. EUR für LGVFG-Vorhaben.

# Geschäftsverlauf

## Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2023

### Marktentwicklung und Vertrieb

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der SSB war im Geschäftsjahr 2023 durch die Einführung des DeutschlandTickets geprägt. Im Linienverkehr stiegen die Fahrgastzahlen von 138,1 Mio. im Jahr 2022 um rund 10,1% auf rund 152 Mio. im Jahr 2023. Bei der Ermittlung dieser Nutzerzahlen wurden neben den geschilderten massiven Veränderungen im tariflichen Produktsortiment auch die neusten Ergebnisse der Marktforschung insbesondere über die Nutzung der Zeitkarten berücksichtigt. Die Zahlen basieren auf VVS-weit abgestimmten Nutzungen und berücksichtigen auch aktuelle VDV-Empfehlungen. Die neuen Erkenntnisse wurden auf das Geschäftsjahr 2023 und das Vergleichsjahr 2022 angewendet. Mit dieser Vorgehensweise ist die Gesamtnutzerzahl bereits auch für das Vorjahr niedriger als bisher zu bewerten, trägt jedoch trotzdem zu einer validen Kennzahl bei. Somit wird eine plausible Berücksichtigung des geänderten Nutzungsverhalten seit der Corona-Pandemie dargestellt (Stichwort Homeoffice) und die neue Struktur an Kunden im DeutschlandTicket abgebildet. Diese ist durch einen höheren Kundenanteil mit geringerer Zeitkartennutzung als bisher geprägt, welche das DeutschlandTicket nun aufgrund des günstigen Preises anstelle anderer Ticketprodukte nutzen. In diesem Zusammenhang ist seit 2023 durch das einheitliche Produkt DeutschlandTicket die bisherige Unterscheidung nach Kundensegmenten nicht mehr möglich, da notwendige Unterscheidungsmerkmale entfallen sind.

### Schienenfahrzeuge

Alle 20 Fahrzeuge der Serie DT8.15 wurden bis Ende 2023 angeliefert und für den Fahrgastbetrieb zugelassen. Der Bestand an Stadtbahnen hat sich somit auf 224 Fahrzeuge erhöht.

Die Modernisierung der fünfzig Stadtbahnfahrzeuge der Serien DT8.10 und DT8.11 wurde auf Basis des Ausschreibungsverfahrens im August an die Firma Siemens Mobility GmbH vergeben. Das Projekt hat begonnen. Der fünfzigste Zug soll 2029 modernisiert sein. Nach dem Vertragsabschluss werden aktuell die technischen Klärungen zur Umsetzung der Maßnahme durchgeführt. Die Drehgestelle werden bei der planmäßigen Instandhaltung der Drehgestelle neu verkabelt. Diese Maßnahme wurde bereits begonnen und wird umgesetzt.

Der Tausch von elektronischen Komponenten bei den anderen Fahrzeugserien wurde zur Sicherstellung eines zuverlässigen Betriebes der Fahrzeuge fortgesetzt.

Bei den vierzig neuen Stadtbahnwagen, deren Lieferung für den Zeitraum 2026 bis 2028 vorgesehen ist, liefen Designphase und Engineering.

Das dritte Fahrzeug für die Stuttgarter Zacke wurde im ersten Quartal 2023 zugelassen. Im Mai konnte somit der komplette Zahnradbahnbetrieb auf die neuen Fahrzeuge mit Niederflureinstiegsbereich umgestellt werden und das letzte verbliebene Hochflurfahrzeug ZT 4 (Baujahr 1982) wurde außer Betrieb genommen. Der Betrieb der Fahrzeuge und der neuen Fahrradvorstellwagen verläuft zuverlässig.

Investitionsvorhaben zur Erneuerung der Betriebsanlagen in den Stadtbahnwerkstätten wurden fortgesetzt, um die Voraussetzung für die zuverlässige Durchführung der Instandhaltungsarbeiten zu gewährleisten.

Um die 224 Fahrzeuge instand halten zu können, wurden die Schienenfahrzeugwerkstätten mit zusätzlichen Anlagen ausgerüstet und Anpassungen an vorhandenen Anlagen vorgenommen.

## **Kraftfahrzeuge**

Im Bereich der Kraftfahrzeuge war das Jahr 2023 vor allem durch die Planungen der neuen Abstellanlage des Betriebshofes Gaisburg und die ersten Vorabmaßnahmen geprägt. Parallel dazu wurde die Planung zum Ausbau des Betriebshofes Möhringen für emissionsfreie Fahrzeuge gestartet sowie die Inbetriebnahme der acht Toyota Caetano Brennstoffzellenbusse umgesetzt, die seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2023 auf der Linie 41 in Einsatz sind.

Ebenfalls im Jahr 2023 erfolgte die Beschaffung und Inbetriebnahme der letzten fünfzehn Dieselelenkbusse, es wurden aber auch gleichzeitig zwanzig Batterieelelenkzüge und zehn Brennstoffzellelenkzüge ausgeschrieben. Im Zusammenhang mit Batterieelelenkzügen findet seit Juni 2023 ein Test statt, der sich auf die Ladung über einen Pantographen bezieht. Dieser ist in der Infrastruktur verbaut. Des Weiteren wird auch die Einsatzfähigkeit des Fahrzeuges im Linienverkehr und die daraus resultierende Entwicklung der Reichweite im Hinblick auf die Topografie und klimatische Bedingungen getestet. Diese Ergebnisse und neue Erkenntnisse fließen in die Umlaufgestaltung und den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Linienbetrieb ein.

Im Rahmen der Ertüchtigung der Buswerkstätten wurden auch im Jahr 2023 Dacharbeitsstände eingebaut und Weitere für 2024 mit dem Ziel ausgeschrieben, für künftige emissionsfreie Fahrzeuge in der Werkstatt vorbereitet zu sein.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde ein zusätzlicher Einsatz der Minibusse realisiert, so dass in Stammheim, aber auch im Bereich Zahnradbahn, die Minibusse im Einsatz sind.

## **Betrieb**

Im Betriebszweig Schiene sind im Jahr 2023 sowohl die Wagen- (um ca. -2,4%) als auch die Platzkilometer (um ca. -2,3%) gesunken. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Mit dem Jahresfahrplan 2023 wurde das Angebot der Linie U 8 in der Hauptverkehrszeit ausgeweitet. Im Rahmen der DB-Maßnahme „Digitalisierung des Knotens Stuttgart“ wurde kurzfristig die neue Linie U 21 umgesetzt. Die Linie U 21 verkehrte von Mai bis Juli zwischen Fellbach und der Innenstadt Stuttgart. Darüber hinaus war das Jahr 2023 durch viele Instandhaltungsmaßnahmen bei der Stadtbahn geprägt, wodurch es zu Streckenunterbrechungen, insbesondere auf den Doppeltraktionslinien, kam. Ab den Sommerferien wurde die Linie U 34 aufgrund der Personalsituation nicht mehr gefahren. Dies verursachte größtenteils den Rückgang der Wagen- und Platzkilometer. Im Dezember 2023 konnte der neue Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof eröffnet werden und das „Netz 2024“ ging an den Start. Hierbei wurden planmäßig die Linien U 29 und U 34 dauerhaft eingestellt.

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2023 sowohl die Wagen- (um ca. -1,1%) als auch die Platzkilometer (um ca. -0,9%) zurückgegangen. Hauptgrund hierfür ist die Einstellung der Schnellbuslinie X1 im Dezember 2022, deren Effekt sich erst im Jahr 2023 voll in den Kilometern auswirkt. Mit dem Jahresfahrplan 2023 wurden im Dezember 2022 die neuen Linien 47 und 98 in Betrieb genommen. Die neue Linie 47 verbindet den Stuttgarter Osten direkt mit dem Kernbereich der Innenstadt und führt über den Wagenburgtunnel zur Haltestelle Wagenburgstraße. Die neue Linie 98 – der Ortsbus Stammheim – übernimmt die Erschließung der Stammheimer Randgebiete im Osten und Westen.

Das Angebot des SSB Flex blieb im Jahr 2023 stabil, ebenso die Fahrgastzahlen. Problematisch war und ist die Personalsituation beim externen Fahrpersonal. Der Anbieter konnte nicht immer alle benötigten Fahrpersonale

stellen. Bei der erforderlichen europaweiten Personalauswahl war das Bieterinteresse gering. Nur der bisherige Anbieter hat sich mit begrenzter Personalkapazität am Ausschreibungsverfahren beteiligt. Somit kann die geplante Angebotsverbesserung nicht zum Jahresfahrplan 2024 starten. Die Vorbereitungen zur Akquisition eigener SSB Flex Fahrer laufen derzeit, so dass im Laufe des Jahres 2024 eine Tagesbedienung beim SSB Flex in vier südlichen Stadtbezirken mit vier Fahrzeugen gestartet werden kann.

## **Liegenschaften**

Die vermieteten Immobilien leisteten im Jahr 2023 einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Ergebnisses. Die 2020 neu erstellte Flächenstrategie wird weiterhin laufend aktualisiert, um aufzuzeigen, wie sich ein Angebotsausbau auf den Flächenbedarf auswirkt, um frühzeitig die Flächennutzung der sich im Eigentum der SSB befindenden Liegenschaften optimal zu ermitteln.

In Bezug auf die Sanierung der Hauptverwaltung sind die Verhandlungen zur Anmietung eines Verwaltungsgebäudes abgeschlossen und der Mietvertrag ist unterzeichnet. Die Sanierung des Mittel- und Kopfbaus der Hauptverwaltung hat der Aufsichtsrat beschlossen und die dafür notwendigen Planungsleistungen werden größtenteils EU-weit ausgeschrieben und die dafür erforderlichen Verfahren befinden sich seit Anfang 2024 in der Vorbereitung.

Die Planung für die neue Abstellhalle nach dem Brand in Gaisburg ist eingeleitet und das Projekt befindet sich in der Vergabephase, bei der bereits die Angebote für die Hauptgewerke vorliegen. Nachdem die Baugenehmigung am 06.11.2023 erteilt wurde, konnten diese Schritte eingeleitet werden. Ab April 2024 sollen die Hauptmaßnahmen beginnen. Aktuell finden die Vorbereitungen für die Interimsflächen statt, bis die Bauabschnitte Süd und die Netzstation im Februar 2025 fertiggestellt werden. Das Projektende ist für April 2026 vorgesehen.

Für den Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofes erfolgte die Beschlussfassung im Juli 2023 im Gemeinderat und im Aufsichtsrat zur Planung und Einreichung der Planfeststellung, somit ist die Genehmigungsplanung abgeschlossen. Das Projekt befindet sich nun in der Werkplanung – das Vollständigkeitsexemplar Planfeststellung ist Anfang Juli 2023 im Regierungspräsidium eingereicht worden, jedoch noch ohne Rückmeldung dazu. Die Planfeststellung soll im vierten Quartal 2024 erfolgen sowie ebenfalls der LGVFG-Antrag.

Des Weiteren fand am 15.06.2023 die Sitzung des Preisgerichtes für den Realisierungswettbewerb zur Weiterentwicklung des Ostendareals statt, dessen Empfehlung die SSB nun folgt und den Wettbewerbssieger (Architektur + Landschaftsplanung) mit der weiteren Bearbeitung beauftragt. Diese erfolgt zunächst stufenweise bis zur Vorplanungsphase und anschließend wird über die weitere Verfahrensverantwortung entschieden. Das Wettbewerbsergebnis dient ebenfalls als Grundlage für den neunten Bebauungsplan, der in keinem Vollverfahren stattfinden wird. In Abstimmung mit dem Amt für Stadtplanung und Wohnen und auf Basis eines entsprechenden Vertrages wird die SSB das Bebauungsplanverfahren für das Amt für Stadtplanung und Wohnen mit einem externen Dienstleister umsetzen. Ziel ist es, dieses bis 2025 abzuschließen, um mit der Umsetzung des Bauvorhabens zu beginnen, wobei die wirtschaftlichen und finanziellen Voraussetzungen bis dahin geschaffen sein müssen.

Bei der im September 2021 begonnenen Sanierung der Zahnradbahnwerkstatt ist im Jahr 2023 der Austausch der Schiebebühne inkl. der Sanierung des Betontrogs erfolgt, sodass die Gesamtmaßnahme mit

der Erneuerung und Erweiterung des Hebestandes am Gleis 4 Ende 2024 finalisiert sein wird.

Der Busbetriebshof in Möhringen erhält seit Januar 2024 eine Ladeinfrastruktur inkl. Netzstation für Elektrobusse. Aktuell laufen die Ausführungsplanung und die Ausschreibungsphase, nachdem am 15.12.2023 die Baugenehmigung erfolgte. Die voraussichtliche Fertigstellung der Baumaßnahme ist für Anfang März 2025 geplant.

### Technische Infrastruktur

Die Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich erstreckten sich im Jahr 2023 beispielsweise auf die Gesamtinbetriebnahme der Folgemaßnahme Staatsgalerie, welche mit der Inbetriebnahme der Tunnelachsen zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof am 10.12.2023 abgeschlossen wurde. Damit ist der sogenannte Lückenschluss erfolgt. Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle erfolgte bereits am 11.09.2020.

Mit der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und dem neuen Verbindungstunnel zum Hauptbahnhof wurde durch den nicht mehr nutzbaren Tunnelabschnitt die Realisierung einer unterirdischen Kehrgleisanlage möglich. Die Inbetriebnahme sollte am 10.12.2023 im Rahmen der Fahrplanumstellung erfolgen, wurde jedoch aufgrund von Lieferschwierigkeiten bei den Fahrereinstiegspodesten auf das erste Quartal 2024 verschoben. Die Inbetriebnahme der unterirdischen Kehrgleisanlage erfolgte am 14.03.2024.

Der zweite Teilabschnitt Neuer Markt der Linie U5 Leinfelden-Echterdingen beginnt im Bereich der temporären Kehranlagen Leinfelden-Bahnhof und führt bis zur Haltestelle Neuer Markt. Die Neubaustrecke hat in diesem zweiten Abschnitt eine Länge von 0,66 km. Die Maßnahme beginnt mit den Umbauten der bestehenden Betriebsanlagen im Bereich der aktuell in Betrieb befindlichen temporären Wendeanlage bei der Haltestelle Leinfelden-Bahnhof. Hier wird die bestehende Gleisanlage auf die neue Lage umgebaut. Die Maßnahme endet hinter der neuen Haltestelle Neuer Markt. Im Zuge der Streckenverlängerung wird am Ende des Neubaubereichs ein neues Unterwerk zur Stromversorgung der Stadtbahn errichtet. Mit dem Bau der Stützmauer und dem Unterwerk wurde im zweiten Quartal 2022 begonnen. Zudem erfolgte der Start der Gleisbauarbeiten. Teilweise bereitete der Boden im Bereich der Stützmauer Schwierigkeiten, da er sich als nicht so tragfähig herausstellte und Probleme bei den Gleisbauarbeiten verursachte. Hierfür wurde zwischenzeitlich jedoch eine Lösung gefunden. Die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes ist für Herbst 2024 geplant.

Der dritte Teilabschnitt der U5 Leinfelden-Echterdingen („Hinterhof“) ist die Erweiterung des zweiten Teilabschnittes. Aktuell wird die Variante bis zum Charlottenweg und die bis zum Zeppelinplatz untersucht.

Die Stadtbahnlinie U1 verbindet die Stuttgarter Stadtteile Süd, Mitte, Ost und Bad Cannstatt mit der Stadt Fellbach östlich von Stuttgart. Die Linie mit ihrer Linienlänge von ca. 14,9 km und ihren 27 Haltestellen ist damit die wichtigste Süd-Ost-Stadtbahnverbindung (Tallängslinie) Stuttgarts. Mit den steigenden Fahrgastzahlen im gesamten SSB-Netz zeigen sich besonders bei der U1 zunehmend hohe Linienbelastungen. Aus diesem Grund wird die Linie U1 für 80 Meter lange Züge ausgebaut, um zusätzlich benötigte Kapazitäten zu schaffen. Der Teilabschnitt Uff-Kirchhoff – Fellbach (Schwabenlandhalle) des Projektes Hochbahnsteigverlängerungen für 80-m-Züge umfasst insgesamt acht Haltestellen. 2023 wurden die Haltestellen Uff-Kirchhof, Höhenstraße und Schwabenlandhalle verlängert. Begonnen wurde zudem mit den Haltestellen Esslinger Straße, Antwerpener und Nürnberger Straße. Im Jahr 2024 folgen dann die Haltestellen Beskidenstraße und Augsburgplatz.

Die Inbetriebnahme für den Teilabschnitt Uff-Kirchhoff – Fellbach (Schwabenlandhalle) ist für Dezember 2024 geplant. Zu dem Projekt gehört neben dem Abschnitt in Stuttgart-Süd auch noch die Endhaltestelle Lutherkirche. Da für die Maßnahmen in Stuttgart Süd und der neuen Endhaltestelle Fellbach noch kein genehmigter Zuschussantrag vorliegt, fanden hier noch keine Bautätigkeiten statt.

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

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

Im Jahr 2023 erfolgte für die S-Bahnverlängerung Filderstadt-Bernhausen die Vergabe für die Rohbau, Straßen- und Verkehrsanlagen, Leitungsverlegung und Erdarbeiten für ca. 70% der vorgesehenen Gesamtbaukosten. Der Spatenstich fand im Herbst 2023 statt. Da viele vertragliche Vereinbarungen für die Inanspruchnahme von Grundstücken nicht abgeschlossen werden konnten, müssen viele Besitzeinweisungsverfahren und danach Entschädigungsfestsetzungsverfahren beim Regierungspräsidium durchgeführt werden. Dies führt zu Bauzeitverzögerungen und Mehrkosten, die aktuell noch nicht beziffert werden können. Es ist geplant, die Strecke in den Digitalen Knoten Stuttgart einzubinden und mit dem Bahnleitsystem ETCS (European Train Control System) auszustatten. Die Planungen und hierzu notwendigen Vereinbarungen sind in Verzug und stellen insbesondere hinsichtlich des Terminplans ein hohes Projektrisiko dar.

Um den erhöhten betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, müssen Fahrleitungsanlagen in stark frequentierten Streckenabschnitten mit einem zweiten Tragseil bzw. einer Verstärkungsleitung nachgerüstet werden, um dadurch den Querschnitt der Fahrleitungsanlage und die Strombelastbarkeit zu erhöhen. Die Maßnahme ist in drei Abschnitte aufgeteilt. Mit dem Bau vom Charlottenplatz bis zum Bopser wurde Mitte 2022 begonnen. Die Fertigstellung erfolgt auf Grund nachträglichen Problemen bei der Genehmigung eines Maststandortes erst 2024. Im Sommer 2021 wurden im Streckenabschnitt Föhrich bis zur Landauer Straße vorbereitende Arbeiten (Mastgründungen im Zuge Gleisarbeiten) durchgeführt. Der Fahrleitungsbau erfolgt im Jahr 2026. Zudem wurden außerdem noch im Sommer 2021 vorbereitende Arbeiten im Bereich von der Rastatter Straße bis Gerlingen Siedlung durchgeführt. Der Fahrleitungsbau erfolgt im Zeitraum 2026 bis 2028. Es werden ab 2024 die Ausschreibungen für die vorbereiteten Abschnitte durchgeführt, damit ab 2025/2026 der Bau der Tragseilverstärkung auf diesen beiden Abschnitten begonnen werden kann.

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

und Kreuzungen, umfasst neben der Erneuerung des Gleises (Schienen, Kleineisen und Schwellen / Unterguss) auch den Oberbau und bei Erforderlichkeit auch den Untergrund. Zusätzlich erfolgt vor der Erneuerung eine Untersuchung des Untergrundes und der bestehenden Entwässerung. Ziel ist es, dass nach der Grunderneuerung wieder ein Zustand wie zum Zeitpunkt des Neubaus erreicht wird. Die Grunderneuerung der elektrischen Betriebsanlagen erfolgt systemabhängig, je nach Zustand des jeweiligen elektrischen Gewerkes. Zu den elektrischen Betriebsanlagen zählen zum einen die Fahrstromunterwerke und Netzstationen und zum anderen die elektrischen Anlagen in Haltestellen, Betriebsräumen und Tunnelanlagen. Bei den Anlagen Bahnsteige, Sanitärinstallation, Aufzüge, Fahrtreppen und Lüftungsanlagen erfolgt die Grunderneuerung auf Grund des Anlagenzustandes, des Anlagenalters und der geschätzten Restlebensdauer. Vor allem bei den Bahnsteigen sind hier häufig auch Themen wie Rutschfestigkeit des Belages oder Zustand der Bahnsteigkante der Grund für die Erneuerung, um auch weiterhin die notwendige Sicherheit der Anlagen zu gewährleisten.

Die Stadtbahnhaltestelle Bopser ist eine oberirdische Haltestelle, die in einem Trogbauwerk des anschließenden Tunnels liegt. Sie war nicht barrierefrei erschlossen und damit für mobilitätseingeschränkte Personen nicht eigenständig zugänglich. Mit der Maßnahme wurde die Stadtbahnhaltestelle mittels signalisierter Fußgängerquerung und die Nachrüstung der erforderlichen Blindenleiteinrichtung auf dem Bahnsteig barrierefrei.

Entsprechend der TR Strab Brandschutz muss für die Selbstrettung der Fahrgäste in geschlossenen U-Haltestellen der Nachweis erbracht werden, dass die Personen den Gefahrenbereich eigenständig oder unter gegenseitiger Hilfestellung über Fluchtwege in den sicheren Bereich verlassen können. Hierfür sind bauliche Maßnahmen (Abschottungen, Rauchableitung) erforderlich. Dies wurde 2023 unter anderem für die Haltestellen am Börsenplatz und Neckartor durchgeführt. An den Haltestellen Schloßplatz und Rathaus werden die Baumaßnahmen 2024 fortgesetzt.

Erforderliche Softwareupdates und teilweise in die Jahre gekommene Hardwarekomponenten machen eine Erneuerung und Anpassung der verschiedenen Komponenten der Zugsicherungsanlage erforderlich. Im Zuge dieser Anpassungen in allen Zugsicherungsanlagen im gesamten Streckennetz werden auch Strukturierungen bei den Bedienarbeitsplätzen umgesetzt. Die Maßnahme umfasst die Lieferung neuer Hardware und die Anpassung an das Windows 10-Betriebssystem für das Bedienplatzsystem Vicos OC 111, das Zuglenksystem Vicos OC 100 ATT, das Zuglaufverfolgungssystem Vicos OC 100 ARS, das Service- und Diagnosesystem Vicos OC 100 S&D, das Archivsystem Vicos OC 100 Archiv, das Record & Play-System Vicos OC 100 R&P sowie Deployment-Rechner. Die Fertigstellung ist für Dezember 2024 vorgesehen.

### **Soll-Ist-Vergleich des Prognoseberichtes aus dem Geschäftsjahr 2022 für das Jahr 2023**

Das Jahresergebnis 2023 liegt bei -37,7 Mio. EUR und ist damit um 36,4 Mio. EUR besser als der Plan. Der wesentliche Grund ist eine verbesserte Gesamtleistung. Hauptursache ist die Einführung des DeutschlandTickets, die zum Zeitpunkt der Planung nicht absehbar war.

Für 2023 wurde in der Wirtschaftsplanung eine nominelle Fahrgeldtarif-erhöhung von 4,9% ab 01.01.2023 unterstellt. Diese wurde wie geplant umgesetzt. Zusätzlich erfolgte im September eine weitere Preisanpassung mit einer nominalen Erhöhung von 7,9%. Diese war in der Planung nicht enthalten.

Die Gesamtleistung ist von folgenden Themen geprägt:

- Zuschüsse aus dem Deutschland- und JugendTicket +57,1 Mio. EUR
- geringere Fahrgeldeinnahmen durch das DeutschlandTicket -17,8 Mio. EUR
- Erhalt Versicherungsleistung Brand Gaisburg + 3,1 Mio. EUR
- Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen + 2,4 Mio. EUR

Der Materialaufwand liegt mit 115,4 Mio. EUR leicht unter Plan (+1,8 Mio. EUR; +1,5%). Ursächlich hierfür sind mehrere Effekte, wie die Mehrkosten für bezogene Fahr- und Vertriebsleistungen und Provisionen für den Vertrieb von eTickets, die durch geringere Aufwendungen für Werbung kompensiert werden. Die höheren Aufwendungen aus der Bewertung des Lagermaterials sowie erhöhter Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich der Schienenfahrzeuge stehen wiederum der niedrigeren Instandhaltung der Infrastruktur gegenüber.

Diese positiven Effekte werden durch folgende ungeplante Mehrkosten kompensiert:

- Personalaufwand durch Tarifsteigerungen und Mehrung - 8,1 Mio. EUR
- Abschreibungen (höhere Kosten und Verschiebung Aktivierung) - 2,5 Mio. EUR
- Zinsen (Zinssatz im IST höher als geplant bei KfW-IPEX und EIB) - 1,2 Mio. EUR
- Versicherungsleistungen (Brand Gaisburg, weitere neue Verträge) - 3,3 Mio. EUR

### **Ertragslage**

Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschaftete die SSB 272,0 Mio. EUR (VJ: 245,6 Mio. EUR) Umsatzerlöse. Die wesentliche Umsatzgröße ist der Linienverkehr mit 177,6 Mio. EUR (VJ: 156,0 Mio. EUR). Der Einnahmewachstum um 13,8% (VJ: 1,1%) resultiert aus der Erholung nach der Corona-Pandemie. Die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G in Höhe von 21,9 Mio. EUR sind im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Mio. EUR gestiegen. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind aufgrund der jährlichen Dynamisierung gestiegen (+0,7 Mio. EUR) und lagen im Jahr 2023 bei 46,3 Mio. EUR. Die Umsätze aus Vermietung und Verpachtung von Wohn- und Bürogebäuden blieben bei 11,0 Mio. EUR unverändert zum Vorjahr. Andere Umsatzerlöse stiegen von 9,6 Mio. EUR auf 11,6 Mio. EUR. Dies ist auf die Werbeeinnahmen (+ 0,4 Mio. EUR), die weiterberechneten Fremdleistungen (1,0 Mio. EUR) sowie die Erstattung aus Bankabbuchungskosten des VRS (+ 0,5 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 148,0 Mio. EUR und liegen damit fast auf Vorjahresniveau (149,6 Mio. EUR).

Der Materialaufwand lag bei 115,4 Mio. EUR und damit 7,0 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich hauptsächlich aus dem gestiegenen Aufwand für Schienenfahrzeuge (+1,9 Mio. EUR) sowie den Aufwendungen für bezogene Leistungen (+3,9 Mio. EUR).

Der Personalaufwand lag mit 246,9 Mio. EUR um 25,7 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich hauptsächlich aus den Tarif- und Rentensteigerungen sowie der Personalmehrung (+21,0 Mio. EUR). Außerdem steckt im Personalaufwand die Rückstellung für die Verpflichtung aus der Prüfung des Fremdpersonaleinsatzes zu den Themen Sozialversicherung mit 4,7 Mio. EUR und der Lohnsteuer mit 1,0 Mio. EUR. Dazu kommen die Nebenbezüge wie Urlaubsgeld (+2,6 Mio. EUR) und vertragliche Zuwendungen (+2,0 Mio. EUR).

Die Abschreibungen erhöhten sich von 42,3 Mio. EUR auf 47,0 Mio. EUR, die dem weiteren Zugang von Stadtbahnen und Bussen geschuldet sind.

Die sonstigen betriebliche Aufwendungen lagen bei 46,2 Mio. EUR und damit um 11,8 Mio. EUR über dem Vorjahr. Dies resultiert aus den Kosten für Beratungsleistungen und Zeitarbeitskräfte (+1,9 Mio. EUR), dem erhöhten Straßenbenutzungsentgelt (+0,6 Mio. EUR), dem Versicherungsaufwand (+3,5 Mio. EUR) sowie periodenfremden Sachverhalten (+4,7 Mio. EUR). Im periodenfremden Aufwand war die treibende Größe die Rückzahlung aus den Ausgleichszahlungen des 9-EUR-Tickets (+4,9 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis lag bei -8,1 Mio. EUR und damit 3,0 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr. Dies ist hauptsächlich auf höhere Zinsaufwendungen aus langfristigen Krediten zurückzuführen (+3,3 Mio. EUR).

Die sonstigen Steuern sind mit 0,8 Mio. EUR nahezu unverändert zum Vorjahr (+0,1 Mio. EUR) geblieben.

Das Gesamtergebnis 2023 vor Verlustausgleich beträgt -37,7 Mio. EUR und ist damit 25,6 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr.

### **Vermögenslage**

Die Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2023 betrug 1.101,6 Mio. EUR (VJ: 952,1 Mio. EUR) und stieg damit um 149,5 Mio. EUR. Zum 31.12.2023 lag die Eigenkapitalquote damit bei 17,7% (VJ: 20,4%).

### **AKTIVA**

Die Aktiva entwickelten sich wie folgt: Die immateriellen Vermögensgegenstände sanken um -0,7 Mio. EUR auf 7,5 Mio. EUR. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich von 789,1 Mio. EUR im Vorjahr auf 891,3 Mio. EUR. Die größten Zuwächse ergaben sich bei den Stadtbahnen und Bussen in Höhe von 27,2 Mio. EUR vor allem aufgrund der Aktivierung von acht DT8.15 Stadtbahnwagen und einer Zahnradbahn sowie den geleisteten Anzahlungen aus den Anlagen im Bau in Höhe von 64,7 Mio. EUR, dies hauptsächlich aus den Anzahlungen für die DT8.16 Stadtbahnen in Höhe von 66,4 Mio. EUR.

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

Die Vorräte lagen 2023 bei einem Wert von 27,1 Mio. EUR und damit -2,2 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Die Änderung ergibt sich insbesondere aus dem Rückgang der kreditorischen Anzahlungen in Höhe von -2,7 Mio. EUR.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen um +21,8 Mio. EUR auf 93,2 Mio. EUR. Die größte Veränderung in Höhe von +22,8 Mio. EUR resultiert aus der Forderung gegen die SW (gemäß dem Ergebnisabführungsvertrag) aufgrund des höheren Verlusts von -37,7 Mio. EUR (VJ: -12,1). Dagegen stehen die sonstigen Vermögensgegenstände mit einem Rückgang von -1,6 Mio. EUR. Dieser resultiert im Wesentlichen aus dem Wegfall des Corona-Rettungsschirmes (-6,6 Mio. EUR), hinzu kam jedoch eine Forderung bzgl. der Umstellungspauschale DeutschlandTicket (+2,9 Mio. EUR). Somit ergibt sich ein Rückgang der sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von -3,7 Mio. EUR, dagegen stehen die Wertberichtigungen mit einem Anstieg von + 2,3 Mio. EUR. Der Bank- und Kassenbestand erhöhte sich im Jahr 2023 um 28,1 Mio. EUR auf 79,8 Mio. EUR. Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 0,4 Mio. EUR auf 2,2 Mio. EUR leicht an.

### **PASSIVA**

Die Passiva entwickelten sich wie folgt: Das Eigenkapital in Höhe von 194,4 Mio. EUR blieb auch in diesem Jahr aufgrund des Verlustausgleiches

unverändert gegenüber dem Vorjahr. Mit 151,6 Mio. EUR weist der passivische Sonderposten einen um 32,7 Mio. EUR höheren Wert aus als im Vorjahr (119,0 Mio. EUR).

Die Rückstellungen sind um 18,1 Mio. EUR auf 223,8 Mio. EUR im Jahr 2023 gestiegen. Veränderungen ergaben sich in den sonstigen Rückstellungen um +17,2 Mio. EUR auf 63,5 Mio. EUR. Diese resultieren vor allem aus den Themen Nachteilsausgleich DeutschlandTicket in Höhe von 6,1 Mio. EUR, da unterjährig der Zuschuss zum DeutschlandTicket höher ausfiel und dementsprechend zurückgezahlt werden muss, sowie einer Rückstellung aus der Prüfung des Fremdpersonaleinsatzes in Höhe von 6,2 Mio. EUR (s. Erläuterung Anlage 4, Ertragslage, Personalaufwand). Hinzu kommt der Anstieg der ausstehenden Rechnungen um 2,6 Mio. EUR, die größtenteils aus dem Fahrstrom (+0,6 Mio. EUR) und der Fremdinstandhaltung (+1,6 Mio. EUR) resultieren. Zudem erhöhten sich die Rückstellungen zu Demografie um 1,8 Mio. EUR.

Die Verbindlichkeiten sind um +101,5 Mio. EUR auf 529,6 Mio. EUR im Jahr 2023 gestiegen. Der größte Anteil des Anstiegs ergibt sich aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit +107,6 Mio. EUR. Dagegen steht der Rückgang bei den sonstigen Verbindlichkeiten um -6,3 Mio. EUR, dieser besteht im Wesentlichen aus geringeren Zuschussanforderungen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten sank um 2,8 Mio. EUR auf 2,2 Mio. EUR (VJ: 4,9 Mio. EUR) zum Vorjahr aufgrund der Umstellung vieler Jahreszeitkarten auf das monatliche DeutschlandTicket.

### **Finanzlage**

Das operative Ergebnis ist mit -28,8 Mio. EUR um 22,5 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr. Der Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug rund 21,1 Mio. EUR (VJ: 6,9 Mio. EUR). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -149,5 Mio. EUR (VJ: -88,3 Mio. EUR), da im Geschäftsjahr 2023 die Anzahlungen für die Beschaffung der DT8.16 Stadtbahnen erfolgten. Der Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit stieg durch die Darlehensaufnahme bei der KfW sowie EIB auf 153,8 Mio. EUR (VJ: 51,9 Mio. EUR). Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen.

Da eine vollständige Finanzierung des geplanten und notwendigen Investitionsvolumens aus Eigenmitteln perspektivisch in den nächsten Jahren nicht möglich sein wird, wurden im Jahr 2022 sowie 2023 drei Rahmenfinanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 468,5 Mio. EUR abgeschlossen. Die externe Finanzierung ist notwendig, da die erforderlichen Finanzierungsbeträge die strategischen Finanzreserven der SW übersteigen.

Bei 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 weiterhin das klare Ziel, ihre Finanzierungsstrategie mit ihren Nachhaltigkeitszielen in Einklang zu bringen und damit die Nachhaltigkeitsstrategie zu erfüllen.

### **Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren**

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 177,6 Mio. EUR, die neben den Fahrgeldeinnahmen auch die Erstattungsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten, das erhöhte Beförderungsentgelt sowie die SSB Flex Erträge enthalten, und das Jahresergebnis vor Verlustausgleich in Höhe von -37,7 Mio. EUR.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten (152 Mio.) sowie die Kundenzufriedenheit, die im Rahmen der kontinuierlichen Haushaltsbefragung Kontiv gemessen wird.

### Personal

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2023 betrug 3.411 Personen (Vorjahr 3.327). Rund 47% davon (Vorjahr 47%) sind im Fahrdienst (inkl. Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 111 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 118) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.522 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.445). Die Zahl der Personen in der Altersteilzeit Freiphase sank dabei von 19 auf 15.

Im Jahr 2023 konnten durch gezielte Maßnahmen deutlich mehr Personen als im Vorjahr eingestellt werden - insbesondere in den kaufmännischen, aber auch in den technischen Bereichen.

Die altersbedingten Kündigungen waren leicht rückläufig, die Zahl an Kündigungen stieg insbesondere in den kaufmännischen Bereichen gegenüber dem Vorjahr nochmals leicht an.

Die krankheitsbedingten Ausfallzeiten waren im Jahr 2023 durchschnittlich um 0,4 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahr. Der Urlaubsanspruch 2023 wurde nicht vollständig im laufenden Jahr genommen. Der Resturlaub am Jahresende erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um über 50%, da die internen Regelungen im Jahr 2023 etwas gelockert wurden.

Im Fahrdienst erhöhte sich der Personalbedarf gegenüber dem Vorjahr deutlich. Trotz der weiterhin hohen Einstellungszahlen und der leicht rückläufigen Zahl an Kündigungen konnte der Personalbedarf nicht vollständig gedeckt werden. Dies führte unter anderem auch in Verbindung mit der gleichbleibend hohen Krankenquote zu Fahrtausfällen.

Gemäß Tarifvertrag wurde eine Inflationsausgleichszahlung im Jahr 2023 geleistet. Im Juni 2023 wurden einmalig 1.240 EUR, ab Juli 2023 monatlich 220 EUR bezahlt. Bei einer Teilzeittätigkeit wurden die Zahlungen entsprechend reduziert. Langjährig Beschäftigte haben ab 2023 gemäß Tarifvertrag einen Anspruch auf einen vom Arbeitgeber finanzierten zusätzlichen Entlastungstag. Ab dem 01.03.2024 steigt das Entgelt pro Entgeltgruppe um 200 EUR zuzüglich 5,5%. Im Durchschnitt ergibt dies eine jährliche Steigerung um ca. 11,1%.

### Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20%	25% (VJ: 15%)
im Vorstand	33%	33% (VJ: 33%)
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	15%	24,5% (VJ: 19%)

Der angestrebte Frauenanteil wurde in allen Ebenen entweder erreicht oder sogar überschritten.

### Bericht zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Angestoßen durch den European Green Deal und die Sustainable Finance-Strategie der Europäischen Kommission wurde die CSR-Richtlinie von 2021 bis 2022 umfassend überarbeitet. Die Neufassung ist seit Anfang 2023 in Kraft und muss bis Mitte 2024 von den EU-Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden. Damit wird in Deutschland eine Nachhaltigkeitsberichterstattung mit einheitlichen Standards implementiert.

Zum Einstieg in diese neue Berichterstattung nimmt die SSB in einem Thinking Circle am Programm CSRD Support 2023/24 teil. Umgesetzt wird das Programm von der städtischen Wirtschaftsförderung gemeinsam mit der IHK Region Stuttgart und der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart.

Innerhalb des Programms wurden bereits im Jahr 2023 einige Aspekte der Nachhaltigkeit identifiziert, welche für die SSB als wesentlich ausgewiesen werden können. Grundsätzlich spiegeln sich diese Aspekte in den Sustainable Development Goals (SDGs) wider. Diese wurden vor acht Jahren von den Mitgliedern der Vereinten Nationen in der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Der Unterausschuss Nachhaltigkeit des Verbands der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) hat damals schon die Bemühungen der Branche im Kontext dieser 17 Nachhaltigkeitsziele untersucht. Die Stuttgarter Straßenbahnen AG leistet einen signifikanten Beitrag zur Erreichung von 9 der 17 Ziele, wie in der farblich dargestellten Grafik ersichtlich ist. Im Folgenden werden einige Beispiele in Bezug auf das Geschäftsjahr 2023 aufgeführt.



### ZIEL 3 – Gesundheit und Wohlergehen

#### Hallo DeutschlandTicket

Mit der Einführung des bundesweiten DeutschlandTickets wurde ein niederschwelliges Angebot zur Nutzung bzw. dem Wechsel vom individuellen Fahrzeug zum ÖPNV für alle Bürger geschaffen. Die SSB ermöglicht allen Mitarbeitenden, das DeutschlandTicket kostenlos zu erwerben. Dieses Job-Ticket macht den Weg zur Arbeit, aber auch das Reisen in ganz Deutschland effizienter, günstiger und nachhaltiger.

#### Das betriebliche Gesundheitsmanagement

Linie G, das Betriebliche Gesundheitsmanagement der SSB, hat folgende Ziele:

- Förderung der Gesundheitskompetenz der Mitarbeiter
- Gestaltung gesundheitsförderlicher Rahmenbedingungen
- Schaffung struktureller Voraussetzungen
- Angebot geeigneter Instrumente und Maßnahmen
- Überprüfung des Fortschritts und des Erfolgs von Maßnahmen

Dazu werden bei der SSB schon vorhandene Instrumente und Maßnahmen genutzt, aber auch neue entwickelt und eingeführt.

Dementsprechend konnten im Jahr 2023 erneut entsprechende Maßnahmen eingeleitet oder im Standardprogramm umgesetzt bzw. angeboten werden: Für den Gesundheitsschutz und zur Prävention hat die SSB eine betriebsärztliche Beratung im Haus, macht Vorsorge-Blutchecks, bietet Impfungen an sowie flexible Arbeitszeitmodelle, die persönliche Bedürfnisse auffangen können. Zur körperlichen Fitness erhalten die Mitarbeitenden bei nachweisbar regelmäßigem Training in einem Fitnessstudio einen Zuschuss, können im SSB-eigenen Sozialwerk Sport treiben, an Raucherentwöhnungsprogrammen oder dem QiGong in der Mittagspause teilnehmen und durch die neuen Wasserspender für einen ausreichenden Flüssigkeitshaushalt sorgen. Und auch für die mentale Gesundheit ist gesorgt: Die Möglichkeit der Beratung (extern und intern) bei psychischen Problemen und die Teilnahme an Veranstaltungen zu Themen wie Stressbewältigung, Achtsamkeit,

Kindererziehung etc. sollen Mitarbeitende unterstützen, ihre Psyche gesund zu halten und ihre Aufgaben auch außerhalb der SSB zu bewältigen.

Des Weiteren hat die SSB im Jahr 2023 einen Partner für das Leasing von Fahrrädern gewonnen, wodurch das bestehende Gesundheitsmanagement der SSB einen weiteren Baustein dazu bekommt. Dieses Fahrrad-Leasing ist grundsätzlich eines der beliebtesten Benefits. Wer ein Fahrrad oder E-Bike least, spart durch die steuerliche Förderung Geld, hält sich fit und ist nachhaltig unterwegs.

### ZIEL 5 – Geschlechter Gleichheit

#### SSB wurde erneut für Ihre lebensphasenbewusste Personalpolitik ausgezeichnet

Die SSB kümmert sich seit Jahren um Themen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Dazu gehören beispielsweise flexible Arbeitsmodelle, mobile Arbeit, Zuschuss für Kitaplätze und kostenlose Nachhilfe für Mitarbeiterkinder. Im Juni 2023 hat die SSB erneut und in Folge das Zertifikat „berufundfamilie“ bei einem Festakt in Berlin verliehen bekommen.

#### Teilnahme am Christopher Street Day

Die SSB beteiligte sich im Jahr 2023 erneut am Christopher Street Day (CSD) in Stuttgart. Mit einem Truck und einer Fußgruppe unter dem Motto „Gemeinsam hartnäckig für mehr Akzeptanz“ zogen die SSBler vom Feuersee bis zum Schlossplatz. Damit setzte die SSB einmal mehr ein Zeichen für Toleranz und Akzeptanz, unabhängig von sexueller Orientierung oder Identität.

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

#### Erweiterung des Stadtbahnnetzes

Die SSB plant die Erweiterung des Stadtbahnnetzes in Stuttgart-Weilimdorf mit einem neuen Betriebshof. Der Standort wurde 2018 nach Beteiligung von Bürgern und Politik festgelegt. Die Planung umfasst eine neue U13-Stadtbahnstrecke, die den Stadtteil Hausen, die Industriegebiete Weilimdorf und Ditzingen erschließt und den



Betriebshof an das bestehende Netz anschließt. Das Gesamtprojekt soll einen Beitrag zur Verkehrswende leisten, indem es umweltfreundliche Mobilität in Stuttgart und Ditzingen ermöglicht. Der Stadtbahnbetriebshof Weilimdorf wird die Basis für den Ausbau des Stadtbahnnetzes und -angebots darstellen.

### **Verlängerung der Bahnsteige entlang der Linie U1**

Um die erfreulicherweise weiter steigenden Fahrgastzahlen auf der Linie U1 besser bewältigen zu können, werden seit Beginn des letzten Jahres die Bahnsteige der Haltestellen im Bereich Fellbach und Bad Cannstatt auf eine Länge von 80 Metern, statt wie bisher 40, verlängert. Durch diese Maßnahmen können nach Vollendung der Bauarbeiten die Stadtbahnwagen in Doppeltraktion verkehren und somit mehr Fahrgäste transportieren. Neben den Haltestellen muss auch an anderen Stellen gearbeitet werden. So werden bspw. an einigen Haltestellen neue Z-Überwege errichtet, um den Fußgängerfluss besser zu steuern und um sehbehinderten Menschen einen sicheren Überweg zu gewährleisten.

### **Erschließung der Filderebene durch die S3**

Ab 2027 soll die S-Bahnverlängerung die Gemeinde Neuhausen mit Filderstadt, dem Flughafen und der Stuttgarter Innenstadt verbinden. Auch ein Haltepunkt in Sielmingen ist geplant, der Spatenstich für die Strecke erfolgte am 26. September 2023. Unter anderem waren Verkehrsminister Hermann und der Vorsitzende des Verband Region Stuttgart, Bopp, zu Gast. Die Strecke ist einigen älteren Anwohnern noch bekannt, der letzte Güterzug fuhr im Jahr 1983. Nun wird die Strecke reaktiviert und in den Taktfahrplan der S-Bahn Stuttgart eingegliedert. Zusätzlich zum Zugverkehr soll in Neuhausen auch ein MobilityHub mit zahlreichen Angeboten wie Carsharing, Bikesharing, ein Fahrradparkhaus sowie ein Park&Ride-Parkhaus entstehen.

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

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

Schon seit jeher wird bei der SSB der ganzheitliche Ansatz betrachtet. Unter anderem von der Fahrzeug- und Infrastruktur-Herstellung über deren Nutzungsphase mit Wartung und Instandhaltung, die Aufarbeitung sowie das Ende der Nutzung. Damit bietet die SSB schon längst einen sehr attraktiven Beitrag zur Nutzung eines nachhaltigen ÖPNVs.

Durch die Nutzung von hochwertigem Ökostrom für die Stadtbahn, für E-Fahrzeuge und für die Gebäude sowie der Nutzung von Wasserstoff für die Brennstoffzellen-Busse, wird die SSB auch zukünftig viele Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen und die klimafreundlichere Alternative bleiben.

Dennoch ist die SSB im Regelbetrieb ein energieintensives Unternehmen mit Verbräuchen an den Ressourcen Strom, Erdgas, Wärme und Kraftstoffen. Um hier Klimaneutralität, in Anlehnung an das städtische Ziel, bis 2035 zu erlangen, werden aktuell Kennzahlen erhoben und daraus Maßnahmen abgeleitet. Zur Unterstützung des städtischen Ziels wurde bereits im Sommer 2023 das Ziel, bis 2035 klimaneutral zu sein, in die SSB-Strategie übernommen.

Die größten Hebel zur Klimaneutralität liegen bei der SSB im Bereich der Bus-Flotte und der Gebäude.

#### **SSB-Busflotte – strategische Maßnahmen**

- Umstellung des Busbetriebs auf emissionsfreie Antriebe bis 2035 (Einsparung von ca. 21.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente)
- Etappenziel: prioritäre Umstellung aller Innenstadtbushaltestellen auf emissionsfreie Antriebe bis 2027 (Einsparung von ca. 7.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente).

- Auf Basis dieser Vorgabe hat die SSB ihre gesamte Busbeschaffungsstrategie und die dazu notwendige Errichtung von Infrastruktur vollständig neu ausgelegt. Bisher wurde bei der SSB primär das Thema Luftreinhaltung und Erfüllung der Fahrzeugbeschaffungsrichtlinie verfolgt.
- Diese Zielstellungen wurden ebenfalls als fester Bestandteil in der SSB-Strategie verankert. Daraus abgeleitet wurde ein Programm zur emissionsfreien Innenstadt 2027 bei der SSB initiiert, dass alle notwendigen infrastrukturellen, fahrzeugseitigen und betrieblichen Einzelprojekte bündelt und koordiniert.
- Kooperation mit dem Tochterunternehmen Energiedienste der Landeshauptstadt Stuttgart GmbH der Stadtwerke Stuttgart zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Fuhrparkfahrzeuge und erste Beauftragung einer solchen für Batterie Flex Busse.

Für alle Beschaffungsprojekte wurden bzw. werden nach Möglichkeit Fördermittel des Bundes und des Landes beantragt, um eine maximale Förderquote abschöpfen zu können.

#### **SSB-Gebäude – strategische Maßnahmen**

- Anpassung der internen Organisation mit dem Ziel Kompetenzen im Bereich „klimaneutraler Gebäude“ zu bündeln und zu schaffen.
- Erarbeitung einer Strategie zur energetischen Optimierung bzw. klimaneutralen Sanierung von Gebäuden bis Ende 2023
- Konzepterstellung eines Sanierungsfahrplanes spezifisch umgesetzt auf die SSB-Immobilien. Aktuell: Anstoß des Ausschreibungsverfahrens.
- Zur Ausweitung der Nutzung von Photovoltaik auch auf Dachflächen der SSB-Gebäude ist eine Kooperation mit den Stadtwerken in Planung.

Ergänzt werden diese großen Hebel zur Minimierung der Treibhausgas-Bilanz durch stetige Verbesserung der Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung. Fahrer-Schulungen zur energiebewussten Fahrweise werden ebenfalls kontinuierlich flankierend durchgeführt.

#### **Energie-Effizienz auf der Spur**

Um den Energieeinsatz und -verbrauch der SSB systematisch zu erfassen und zu analysieren, lässt die SSB regelmäßig, wie auch im Jahr 2023 erfolgt, durch einen externen Fachexperten ein Energieaudit nach DIN EN 16247-1 durchführen. Durch dieses regelmäßige Erfassen möglicher Effizienz-Potentiale und der sukzessiven Umsetzung, ergaben sich durch das aktuelle Energieaudit wenig neue Potentiale. Entsprechende Maßnahmen wurden durch Investitions- bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnungen monetär bewertet, um transparent darzustellen, welche Maßnahmen sich in welchem Zeitraum amortisieren.

#### **Intelligente Strom-Zähler**

Optimale Ausgangsbasis für die Ermittlung von Energie-Effizienz-Potentialen ist der Einsatz digitaler Messtechnik, sogenannter Smart Meter. Diese lassen den Stromverbrauch der SSB aktuell an über 360 Stellen per Mausklick in einem Webportal übersichtlich darstellen. So ist ein umfassendes Energiemonitoring des Unternehmens möglich. Darüber hinaus können Lastgänge unterschiedlicher Zeiträume abgerufen und miteinander verglichen werden. Monats- oder Jahresverbräuche können so einfach und schnell miteinander verglichen werden. Das Energiemonitoring ermöglicht auch, die Betriebskosten zu senken und Verbrauchsprognosen abzuleiten.

Der Rollout von intelligenten Messsystemen (Smart Metern) ist Grundlage für die Digitalisierung der Energiewende und damit notwendig für das Erreichen der Klimaziele.

# Chancen- und Risikobericht



Auch im Jahr 2023 hat sich der Vorstand der SSB wieder umfassend über die aktuelle Chancen- und Risikosituation der Unternehmen SSB AG und SSB Reisen GmbH informiert.

Wie bisher werden für die Beurteilung der gegenwärtigen Lage, Chancen und Risiken nicht isoliert betrachtet. Die Steuerung von Chancen und Risiken ist ein integraler Bestandteil der Unternehmensführung, in deren Rahmen Interdependenzen analysiert und entsprechend ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit sowie ihrer möglichen Auswirkungen bewertet werden.

Die aktuell identifizierten und bewerteten Risiken:

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

Der Vorstand und die Führungskräfte der SSB sind daher zuversichtlich, dass die grundsätzliche Ertragskraft der SSB weiterhin eine solide Basis für eine nachhaltige positive Geschäftsentwicklung bietet. Einen massiven Abwärtstrend der Risikolage erwartet der Vorstand der SSB derzeit nicht. Unvorhersehbare, unbeeinflussbare externe Ereignisse (z. B. geopolitische Konflikte, politische Initiativen und Gesetzesvorhaben), volatile Marktlagen und Engpässe auf den globalen Beschaffungsmärkten könnten jedoch im Wirtschaftsplan nicht berücksichtigte Bedarfe erforderlich machen, insbesondere um die Ziele der Verkehrswende sowie die für 2035 angestrebte Klimaneutralität in Stuttgart nicht zu gefährden.

Die Risikolandkarte 2023 der SSB ist maßgeblich durch die folgenden prägnanten Ereignisse sowie durch die allgemeine Entwicklung der globalen Wirtschaft bestimmt:

1. Trotz Abflachung der Inflation im Jahresverlauf ist die Entwicklung hartnäckiger als erwartet aufgrund neuer adverser Schocks (z.B. Extremwetter und Ernteausfälle sowie globale Konflikte und Engpässe auf dem Arbeitsmarkt) und damit verbunden unerwarteter Mehrkosten für den Betrieb sowie für Investitionen
2. Weiterhin hohe Energiepreise und Unsicherheiten durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine sowie die aktuell nicht absehbaren Folgen des Angriffs der Hamas auf Israel
3. Schlechtere Finanzierungsbedingungen u.a. aufgrund des steigenden Zinsniveaus

Vorstand und Führungskräfte sind sich bewusst, dass solche Risiken nicht beeinflussbar sind, aber die Auswirkungen auf die SSB intensiv beobachtet und aktiv operativ gesteuert werden müssen. Eine kontinuierliche Verbesserung, um das Chancen- und Risikomanagement weiter zu professionalisieren, die Qualität der Daten zu verbessern und um das Chancen- und Risiko-Bewusstsein der Mitarbeiter zu schärfen, ist weiterhin eine der wesentlichen Aufgaben in diesem Bereich für die kommenden Jahre.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes sind Risiken im Zusammenhang mit der aktuellen Entwicklung erkennbar, die die SSB bei der Erfüllung der betrieblichen Aufgaben im Rahmen des Wirtschaftsplanes zwar vor eine besondere Herausforderung stellen, aber dennoch beherrschbar

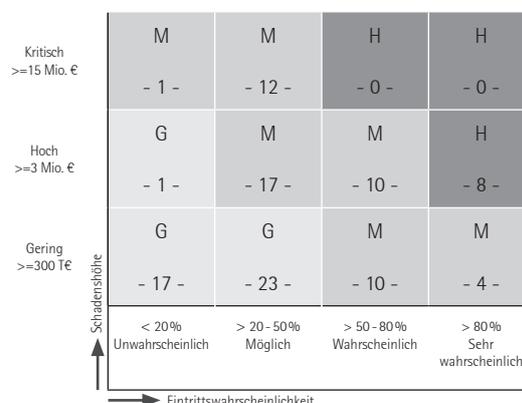
erscheinen und den Fortbestand des Unternehmens nicht gefährden werden. Risiken im Zusammenhang mit der technischen Sicherheit von Anlagen oder Grundstücken und Gebäuden sowie Fahrzeugen, welche sich möglicherweise auch auf Fahrgäste und/oder Mitarbeitende auswirken könnten, werden – auch aufgrund der 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 2023 insgesamt 104 operative Risiken für 2023 identifiziert und zu einem Risikoinventar zusammengefasst.

Das Inventar teilt sich Ende des 4. Quartals 2023 wie folgt auf: 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 SSB als überschaubar bewertet.

Risikokategorie	Anzahl Risiken 2022	Anzahl Risiken 2023	ΔΔ Zahl
Hoch	4	8	+ 4
Mittel	57	55	- 2
Gering	42	41	- 1
Σ	103	104	+ 1

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



Die Verteilung der Risiken erfolgt nach Kritikalität, Eintrittswahrscheinlichkeit im Kontext der zu erwartenden Schadenshöhe, 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. Auf die konkreten Aktivitäten wird im Folgenden eingegangen.

**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 2023	Risiko Kategorie	Durchgeführte/geplante Maßnahmen
<p><b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b> <b>Sicherstellung der mittel-/langfristigen Finanzierbarkeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die SSB muss sich mittel- bis langfristig einem stark steigenden Ausgleichsanspruch und Kapitalbedarf stellen</li> <li>Es ist abzusehen, dass die Aufwendungen langfristig stärker steigen als die Erträge (Ursachen: Steigerungen der Entgelttarife, Netzausweitung, verstärkt einsetzende Sanierungsphase der Infrastruktur und Fahrzeuge sowie schwere Durchsetzbarkeit kostendeckender Tarifierhöhungen, stark steigende Zinsaufwendungen und AfA)</li> <li>Großteil der Kosten- und Ertragsstruktur der SSB ist fremdbestimmt: Der politisch geforderte Ausbau des ÖPNV-Verkehrsangebots und Liniennetzes, Investitionen in den Klimaschutz sowie die strukturelle Vergünstigung der Nutzerfinanzierung (z.B. Tarifzonenreform bzw. bundesweites Nahverkehrsticket) werden perspektivisch zu weiteren Belastungen führen</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Festlegung der Finanzierungsstrategie "Verlässliche Finanzierungsbasis": Die SSB sorgt gemeinsam mit ihrer Eigentümerin für eine auskömmliche Finanzierung der Leistungen der SSB durch folgende Maßnahmen: Fahrgeldeinnahmen, Drittmittel, Fremdfinanzierung, Eigenbeiträge der SSB, Haushaltsmittel (LHS/SW-Zuschüsse)</li> <li>Abschluss von 3 Finanzierungsverträgen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Vertrag mit der EIB: Volumen: 190 Mio. EUR unterzeichnet am 30.09.2022;</li> <li>Vertrag mit der KfW: Volumen: 178,5 Mio. EUR unterzeichnet am 12.10.2022;</li> <li>Vertrag mit der CEB: Volumen 100 Mio. EUR unterzeichnet am 16.03.2023</li> </ul> </li> <li>Mit Hilfe überarbeiteter Szenarien, basierend auf Langfristprognosen, werden verbindliche Planungs- und Projektprioritäten für den Zeitraum 2030 bis 2045 festgelegt</li> </ul>
<p><b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b> <b>Kürzung der Zuschusszahlungen/Fehlende Anerkennung zuwendungsfähiger Kosten/Rückzahlung an Zuwendungsgeber</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>GVFG-Mittel von Bund und Land sind gedeckelt</li> <li>Kompensation über Ergänzungsanträge nicht möglich</li> <li>Fehlerhafte oder unvollständige Kostenermittlung der Projekte bei den Zuschussanträgen</li> <li>Unvollständige Kostenermittlung aufgrund von geringer Planungstiefe zum Zeitpunkt der Kostenermittlung</li> <li>Unkalkulierbare Risiken durch Preissteigerung etc.</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchführung von Kostenermittlungen möglichst mit abgeschlossener Planung und ausreichendem Vorlauf</li> <li>Vorhalten ausreichender Personalkapazitäten zur Durchführung geplanter Projekte</li> <li>Berücksichtigung von erheblichen, aber realistischen Preissteigerungen im Vorfeld</li> <li>Einführung einer Kennzifferdatenbank zur Standardisierung der Kostenermittlung ist in Arbeit, erste Gespräche zur Umsetzung wurden geführt – Zieltermin: Q1 2025</li> </ul>
<p><b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b> <b>Kürzungen des Zuschussgebers bei der Schlussverwendungsprüfung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tatsächlicher Zuschuss weicht vom erwarteten Zuschuss ab</li> <li>Ursache: unvollständige oder fehlerhafte Dokumentation von Projektsachverhalten (z.B. Unterlagen, Nachtragsbegründungen etc.)</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgang mit den gewonnenen Erkenntnissen: Anpassung von Anforderungen an die Dokumentation nach möglichen Kürzungen</li> <li>Zeitnahe Abrechnung von Projekten nach Inbetriebnahme</li> <li>Aufarbeitung abgeschlossener Prüfprotokolle als Wegweiser für die nachfolgenden Projekte (Dokumentation von Erfahrungswerten)</li> </ul>

Wesentliche Risiken 2023	Risiko Kategorie	Durchgeführte/geplante Maßnahmen
<b>Planerische Risiken</b> <b>kurzfristige Marktpreisentwicklungen in der Wirtschaftsplanung nicht zutreffend berücksichtigt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristige Preiserhöhung für Rohstoffe inkl. Energie und/oder Zukaufteilen durch ansteigende Inflation, volatiler Marktlage bzw. Engpässe auf den globalen Beschaffungsmärkten über das geplante Maß hinaus</li> <li>• Kurzfristige Preiserhöhungen nicht vollumfänglich in den Planungsprämissen abgebildet</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neben Lieferantenwechsel parallel auch eine Lieferantenerweiterung erwägen</li> <li>• Veränderte Priorisierung bezüglich Lieferantenzuverlässigkeit, Versorgungssicherheit</li> <li>• Nach Marktnormalisierung Abschluss von langfristigen Liefervereinbarungen anstreben</li> </ul>
<b>Planungsrisiken</b> <b>Tempo 30</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erheblicher zusätzlicher Personalbedarf: Sollte Tempo 30 flächendeckend eingeführt werden, sind aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit zusätzlich 14 Fahrzeuge und 69 Personale notwendig, um das Angebot zu erhalten</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrag in Planung nicht enthalten</li> <li>• Der Mehrbedarf ist abhängig vom Ausweis von Tempo 30-Bereichen und wird kontinuierlich erhoben</li> <li>• Anpassung des entsprechenden Kenntnisfortschritts der geplanten Umsetzung</li> </ul>
<b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b> <b>Kein Versicherungsschutz für wesentliche Risiken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vertrag Sach- und Mehrkostenversicherung ist nach dem Brandschaden in Gaisburg gekündigt worden.</li> <li>• Die EU-weite Neuausschreibung brachte keinen Erfolg</li> <li>• Derzeit teure Interimsdeckung und zusätzliche „Maschinendeckung“ für die Stadtbahnfahrzeuge - Versicherer haben hohe Anforderungen an den Brandschutz</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brandschutzmaßnahmen darstellen und weiter verbessern -&gt; Gründung einer Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Gebäude-Brandschutz-Konzepts ist erfolgt</li> <li>• Professionelle erneute inhaltlich verbesserte Ausschreibung der Sach- und Mehrkosten-Versicherung</li> <li>• Enge Zusammenarbeit zwischen Einkauf und Versicherungsmakler, um das Projekt S3 nach Neuhausen zu versichern</li> </ul>
<b>Personalrisiken</b> <b>Inbetriebnahme S21</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der Umstellung des Bahnnetzes auf S21 erfolgen umfangreiche Sperrungen der Eisenbahn-Infrastruktur (S-Bahn, Regional- und Fernverkehr) mit vielen zusätzlichen Fahrgästen im SSB-Stadtbahn- und Busverkehr</li> <li>• Erheblicher zusätzlicher Personalbedarf. Es liegt kein wirtschaftliches Risiko vor, da die zusätzlichen Kosten von der DB erstattet werden. Das Risiko besteht darin, dass die SSB das zusätzliche Personal nicht gewinnen kann</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des bestehenden SSB-Angebotes in der Zeit der Inbetriebnahme geplant</li> <li>• Vorsorgliche Aufnahme von zusätzlichem Personalbedarf in die Personalplanung</li> </ul>
<b>Personalrisiken</b> <b>Personal steht nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der Arbeitsmarktsituation kann Personal nicht in der erforderlichen Zahl gewonnen und ausgebildet werden, um das geplante/gewünschte Angebot erbringen zu können</li> <li>• Angespannte Arbeitsmarktsituation in Stuttgart – benötigtes Personal kann nicht im erforderlichen Umfang, zum benötigten Zeitpunkt oder in der erforderlichen Qualifikation beschafft werden, so dass die Kundenleistung nicht ausreichend erbracht werden kann</li> <li>• Situation zum 31.12.2023: ca. 131 offene Stellen – mit Berücksichtigung Ausbildung Fahrdienst</li> </ul>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Ausbildungskapazitäten im Bereich B</li> <li>• Befristete, zusätzliche Vergabe von Linien-leistung (Bus) an AU</li> <li>• Neues Arbeitgebermarketing (Ausweitung, Intensivierung), Zeitarbeitskräfte/ Fremdvergabe, Aushilfen, Werkstudenten als Zwischenlösung, Einsatz von Personalberatern, Einstellung von reinen Recruitern und Aufbau der Kapazitäten im Personalbereich; Initiative: Mitarbeiter werben Mitarbeiter</li> <li>• Weitere Intensivierung des Arbeitgebermarketings, weiterer Personalaufbau im Personalmanagement. Mobiles Arbeiten, mehr Ausbildungsberufe und Azubis anbieten bzw. einstellen, moderne und größere technische Lehrwerkstatt anmieten (Interimslösung), Weiterbildungsmaßnahmen, Online-Tests zur Beschleunigung des Auswahlprozesses, stärkere Digitalisierung und Automatisierung</li> <li>• Nutzung der Arbeitsmarktzulage bei Stellenbesetzungen</li> <li>• Wohnmöglichkeiten für Auszubildende und Studierende: soll als WG angeboten werden</li> </ul>

### Die Änderungen zum Vorjahr zeigen sich wie folgt:

In der Risikokategorie „Hoch“ ist eine signifikante Steigerung zu erkennen, in der Risikokategorie „Mittel“ und „Gering“ ist jeweils ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Für 2023 sind 4 zusätzliche Risiken mit Einschätzung hoch identifiziert worden.

Die Sicherstellung der mittel-/ langfristigen Finanzierbarkeit ist für die SSB wesentlich. Es ist abzusehen, dass die Aufwendungen langfristig stärker steigen als die Erträge (Ursachen: Steigerungen der Entgelttarife, Netzausweitung, verstärkt einsetzende Sanierungsphase der Infrastruktur und Fahrzeuge sowie schwere Durchsetzbarkeit kostendeckender Tarifierhöhungen, stark steigende Zinsaufwendungen und AfA). Ein Großteil der Kosten- und Ertragsstruktur der SSB ist fremdbestimmt: Der politisch geforderte Ausbau des ÖPNV-Verkehrsangebots und Liniennetzes, Investitionen in den Klimaschutz sowie die strukturelle Vergünstigung der Nutzerfinanzierung (z.B. Tarifzonenreform bzw. bundesweites Nahverkehrsticket) werden perspektivisch zu weiteren Belastungen führen. Die SSB muss sich mittel- bis langfristig einem stark steigenden Ausgleichsanspruch und Kapitalbedarf stellen. Die steigenden Finanzierungsbedarfe aufgrund der Verkehrswende sowie einer in Stuttgart für 2035 angestrebten Klimaneutralität erfordern eine verlässliche Finanzierungsstrategie der SSB gemeinsam mit ihrer Eigentümerin. Die Finanzierung für Investitionen ist ab dem Jahr 2026 nicht in voller Höhe gesichert, deshalb muss im Jahr 2025 die Konzeptionierung einer Finanzierungsstrategie begonnen und sichergestellt werden.

Der Vertrag zur Sach- und Mehrkostenversicherung ist nach dem Brandschaden in Gaisburg gekündigt worden. Aktuell ist die Interimsdeckelung zur Minimierung des Risikos sehr kostenintensiv. Die Ausschreibung der Versicherungsleistung ist bereits gestartet. Parallel wird ein Gebäude-Brandschutz-Konzept zur Verbesserung des Brandschutzes in den Gebäuden in einer bereichsübergreifenden Arbeitsgruppe erarbeitet.

Das latente Risiko des Fachkräftemangels spitzt sich aufgrund der Arbeitsmarktsituation als Personalrisiko weiter zu. Das notwendige Personal kann nicht in der erforderlichen Zahl gewonnen und ausgebildet werden, um das geplante und gewünschte Angebot erbringen zu können. Das Fahrpersonal steht nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung. Hinzu kommt, dass die Arbeitsverdichtung und -belastung für das bestehende Personal enorm zugenommen und die Krankenstände nur leicht zurückgegangen sind. Diese Situation führt dazu, dass aktuell geplante Fahrpläne teilweise gestrichen werden müssen. Dies ist eine starke Belastung für das Unternehmen und wirkt sich ebenfalls auf die Fahrgäste der Landeshauptstadt Stuttgart aus.

Neu aufgenommen wurde ein Risiko im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Stuttgart 21. Seitens der Deutschen Bahn gibt es Konzepte, welche umfangreiche Sperrungen der Eisenbahn-Infrastruktur (S-Bahn, Regional- und Fernverkehr) vorsehen. Damit einhergehend wird es auch bei der SSB zu erheblichen Linienweg- und Fahrplanänderungen bzw. Umleitungsmaßnahmen mit vielen zusätzlichen Fahrgästen im SSB-Stadtbahn- und Busverkehr kommen. Welche Mehrkapazitäten (Fahrzeuge & Personal) sich dadurch ergeben ist noch zu prüfen und mit der Deutschen Bahn vertraglich zu regeln ggf. weiter zu verrechnen.

Weiter sind zwei wesentliche Risiken der Kategorie „mittel“ hervorzuheben. Zum einen ist die Ertragskraft aus Fahrgeldeinnahmen durch die politische Einflussnahme auf die Tarifgestaltung (DeutschlandTicket, Jugend-Ticket BW) signifikant gesunken. Weiter wird die Ertragssicherung durch Kundenbindung sowohl durch Verhaltensänderung der Kunden als auch durch vorgegebene Tarifbestimmungen deutlich erschwert.

Insbesondere in den ertragsreichen Segmenten Berufs- und Ausbildungsverkehr sinkt die Höhe der Fahrgeldeinnahmen und wird durch Ausgleichszahlungen ersetzt. Die im Wirtschaftsplan unterstellte Markterholung wird zwar durch die neuen, rabattierten Tarifangebote unterstützt, führt aber per Saldo zu sinkenden Fahrgeldeinnahmen. Diese Entwicklung ist mit dem Risiko behaftet, dass die unterstellten Zuwachsraten aufgrund der niedrigeren Ausgangsbasis nicht zu erreichen sind. Dies gilt insbesondere während der Fortführung des Bruttoregimes im Nachteilsausgleich, welches die Realisierung von Zuwächsen durch Mehrverkehr sehr eng begrenzt. Es besteht sogar die Gefahr, durch die im Bruttoregime entscheidenden Solleinnahmen tatsächliche Kostenanstiege der SSB nicht durch Einnahmesteigerungen refinanzieren zu können, da von einer Deckelung der umsetzbaren Tarifsteigerung im Bruttoregime auszugehen ist. Durch aktive Marktbearbeitung, Bemühungen um finanzielle Mittel aus dem Nachteilsausgleich für 2023 sowie politische Lobbyarbeit über den VDV und Beteiligung an den VDV- und landesweiten Arbeitsgruppen zur Einnahmeaufteilung des DeutschlandTickets versucht die SSB, diesen Unsicherheiten entgegenzuwirken.

Ebenfalls ist das Risiko noch akut, dass die politisch determinierte Tarifgestaltung (DeutschlandTicket) nicht dauerhaft finanziert ist und eine Kehrtwende (Rücknahme oder Preisanstieg DeutschlandTicket) zu negativen Reaktionen am Markt (Kundenverluste) und entfallenden oder gedeckelten Ausgleichsmitteln führen kann.

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 Folgejahren intensiv fortgeführt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass grundsätzlich jedes Risiko auch gleichzeitig eine Chance darstellt, weil sich das Thema auch in die entgegengesetzte, und damit für SSB positive Richtung, entwickeln kann.

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 treffen Vorstand und Führungskräfte der SSB folgende Aussagen:

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

# Prognosebericht

In der Wirtschaftsplanung ist für das Jahr 2024 eine nominelle Fahrgeldtariferhöhung von 4,9% ab 01.04.2024 sowie eine Mengensteigerung von 3,5% unterstellt. Letztere wird maßgeblich durch die weiterhin erwartete positive Entwicklung beim DeutschlandTicket sowie DeutschlandTicket JugendBW (bisher „JugendTicket BW“) geprägt. Für beide Tickets sind in der Planung wieder Ausgleichszahlungen, die die Mindereinnahmen vollständig ausgleichen, unterstellt. Dieser Planansatz erfolgte auf Basis einer seitens des Landes an die kommunalen Aufgabenträger zugesicherten vollständigen Finanzierung der Fahrgeldausfälle. Zwischenzeitlich wurde diese Aussage zwar noch nicht revidiert, jedoch haben sich maßgebliche Rahmenbedingungen geändert: Zum einen hat das Bundesverfassungsgericht im November 2023 das zweite Nachtragshaushaltsgesetz der Bundesregierung gestoppt. Dadurch ist eine teilweise Finanzierung aus der Übertragung von Corona-Mitteln der Vorjahre weggefallen und wirkte sich auch auf die Spielräume im Verkehrsbereich und bei den Ländern negativ aus. Zum anderen ist die weitere Entwicklung der Einnahmen aus dem DeutschlandTicket und DeutschlandTicket Jugend BW noch nicht sicher abschätzbar. Nach dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, auf eine Tariferhöhung des DeutschlandTickets im Jahr 2024 zu verzichten, entfällt damit ein Beitrag zur Finanzierung bei gleichzeitig noch offener Entwicklung der Ausgleichsansprüche aufgrund des Nachteilsausgleichs DeutschlandTicket. Die Höhe der geplanten Ansprüche aus dem Nachteilsausgleich DeutschlandTicket, wie auch deren vollständige Bezuschussung, sind deshalb noch nicht als endgültig gesichert anzusehen.

Für das Jahr 2024 sind Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 143,0 Mio. EUR geplant. Die Zuschüsse zum DeutschlandTicket und DeutschlandTicket JugendBW werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen geplant. Hierfür sind 98,0 Mio. EUR für das DeutschlandTicket und 28,5 Mio. EUR für das JugendTicket im Plan enthalten. Zusätzlich ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen, wie in den Vorjahren, eine Ausgleichszahlung für die Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR berücksichtigt.

In Summe ergeben sich für die Ansätze im SSB-Wirtschaftsplan 2024 Einnahmen in Höhe von 264,8 Mio. EUR netto (VJ: 289,7 Mio. EUR).

Seit dem Zeitpunkt der Aufstellung und Verabschiedung des Wirtschaftsplans für das Jahr 2024 gab es einige Entwicklungen: Im SSB-Aufsichtsrat und in der WS- Gesellschafterversammlung wurde für das Geschäftsjahr 2024 eine nominelle Fahrgeldtariferhöhung von 7,9% beschlossen, welche zum 01.08.2024 umgesetzt wird. Der Ausgleich für das DeutschlandTicket JugendBW wird seit dessen Einführung im Dezember 2023 nicht wie davor beim JugendTicket BW als separater steuerfreier Zuschuss ausgezahlt, sondern als Tarifauffüllung in den Fahrgeldeinnahmen im monatlichen WS-Kassenausgleich verteilt. Daher gibt es hier eine Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Fahrgeldeinnahmen. Die DeutschlandTicket-Verkäufe haben sich 2023 deutlich besser entwickelt als noch im Frühjahr 2023 (Basis für Wirtschaftsplanung 2024) erwartet. Diese höhere Absprungbasis führt auch 2024 zu einer deutlichen Einnahmensteigerung ggü. dem Plan. Die genannten Effekte führen zwar zu höheren Fahrgeldeinnahmen, mindern aber gleichzeitig den Nachteilsausgleich-Anspruch. Per Saldo ergibt sich aus den Effekten bei Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen nur eine überschaubare positive Ergebniswirkung, vor allem weil ab 2024 nun auch eine Teilbezuschussung von Vertriebskosten erfolgen soll. Schließlich führt die modifizierte Tarifanpassung zu etwas höheren Fahrgeldeinnahmen und einer positiven Änderung des Nachteilsausgleichs, da sie auch auf die Berechnung der Vergleichsgrundlage Soll-Einnahmen im Nachteilsausgleich DeutschlandTicket wirkt. Allerdings liegt diese Wirkung unter 0,5 Mio. EUR, da der höher als geplant ausgefallenen Tarifanpassungsrate (7,9% statt 4,9%) der spätere Zeitpunkt (1.8. statt 1.4.) mindernd entgegensteht.

Im Personalaufwand sind im Jahr 2024 Tariferhöhungen mit 11,1% umzusetzen, die sich aus den Entgelttarifverhandlungen im Jahr 2023 ergeben, sowie eine Steigerung der Rentenzahlungen von 7 % geplant. Auch der Anstieg des Sozialversicherungsbeitrages wird sich erhöhend



auf den Personalaufwand auswirken. Ab 2024 werden jährlich zusätzliche Kosten in Höhe von 0,5 Mio. EUR angesetzt, um Spezialisten und Fachkräfte durch finanzielle Anreize am Arbeitsmarkt für die SSB zu gewinnen bzw. im Unternehmen zu halten. Diese werden für die Folgejahre jeweils um 20% erhöht.

Aufwandsseitig beeinflussen weiterhin die inflationären und kriegsbedingten Auswirkungen, mit unterschiedlich starken preislichen Entwicklungen, sämtliche Kostenkalkulationen und Planungen. Starke Preistreiber sind nach wie vor 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 nicht beeinflussbaren Preis- und Marktentwicklungen spiegeln sich auch in dem in den nächsten Jahren anstehenden Investitionsprogramm bei der SSB wider. Für das Jahr 2024 sind Investitionen in Höhe von 120,0 Mio. EUR für Infrastrukturmaßnahmen, für Fahrzeuge, für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für Grundstücke und Gebäude geplant. Nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 96,2 Mio. EUR.

Im Jahr 2024 sind ein weiterer Abruf von 10 Mio. EUR bei der CEB sowie weitere Abrufe der EIB und KfW geplant. Hierzu werden im ersten Quartal Gespräche mit den Banken durchgeführt.

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 2024 geht sie von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 69,3 Mio. EUR aus. Ab 2025 wirkt sich der Entfall des ergebniswirksamen Zuschusses der SVV 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 SVV und der SSB bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Für die aufgrund der zunehmenden Mittelausschöpfung (steigendes SSB-Defizit, Stadtwerke) ab 2025 vsl. nicht mehr zur Verfügung stehenden Mittel der SVV werden im Rahmen der kommenden Haushaltsberatungen auch Lösungen zur Finanzierung der Verlustausgleiche in den Folgejahren gesucht.

Stuttgart, 26. April 2024

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft  
Der Vorstand



Mario Laube



Thomas Moser



Annette Schwarz



# Bilanz zum 31. Dezember 2023

Aktiva	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	6.410.875,00	7.103.029,00
2. Geleistete Anzahlungen	1.103.922,59	1.122.470,09
	<b>7.514.797,59</b>	<b>8.225.499,09</b>
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	256.087.410,56	256.781.167,10
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	183.896.481,03	176.993.788,84
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	265.829.886,00	238.654.233,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	6.858.587,00	5.323.684,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.082.915,00	28.563.010,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	147.510.925,50	82.822.644,89
	<b>891.266.205,09</b>	<b>789.138.527,83</b>
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
	<b>451.352,47</b>	<b>451.352,47</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.803.564,32	20.294.615,93
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.633.174,28	1.633.174,28
3. Waren	353.144,76	384.123,71
4. Geleistete Anzahlungen	4.349.264,03	7.006.642,63
	<b>27.139.147,39</b>	<b>29.318.556,55</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.137.271,65	10.291.486,32
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43.829.383,77	21.295.743,60
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	0,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	38.235.258,43	39.850.421,09
	<b>93.201.913,85</b>	<b>71.437.651,01</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	<b>79.794.146,69</b>	<b>51.664.494,13</b>
<b>C. Aktive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>2.193.174,77</b>	<b>1.819.283,76</b>
	<b>1.101.560.737,85</b>	<b>952.055.364,84</b>

Passiva	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	<b>194.440.785,17</b>	<b>194.440.785,17</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen</b>	<b>151.614.227,00</b>	<b>118.946.669,00</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	160.179.488,83	159.258.612,27
2. Steuerrückstellung	57.433,00	57.433,00
3. Sonstige Rückstellungen	63.531.883,61	46.322.466,81
	<b>223.768.805,44</b>	<b>205.638.512,08</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	209.130.530,81	101.503.385,53
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	171.612,87	171.612,87
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.129.984,99	27.331.757,59
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.637.104,23	40.039.294,18
5. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	509.379,11	725.194,93
6. Sonstige Verbindlichkeiten	251.999.862,44	258.326.892,11
	<b>529.578.474,45</b>	<b>428.098.137,21</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>2.158.445,79</b>	<b>4.931.261,38</b>
	<b>1.101.560.737,85</b>	<b>952.055.364,84</b>



# Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	272.006.345,12	245.633.210,58
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	6.746.707,17	5.196.741,41
3. Sonstige betriebliche Erträge	147.991.410,10	149.621.741,89
<b>4. Betriebsleistung</b>	<b>426.744.462,39</b>	<b>400.451.693,88</b>
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	35.821.585,28	33.070.693,41
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	79.615.686,40	75.707.109,08
	<b>115.437.271,68</b>	<b>108.777.802,49</b>
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	184.674.355,02	166.903.151,79
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, <i>davon für Altersversorgung 20.432.771,61 Euro</i>	62.220.531,20	54.318.201,44
	<b>246.894.886,22</b>	<b>221.221.353,23</b>
7. Abschreibungen	47.016.910,34	42.334.402,60
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	46.214.691,81	34.387.610,80
<b>9. Betriebsaufwand</b>	<b>455.563.760,05</b>	<b>406.721.169,12</b>
<b>10. Operatives Ergebnis</b>	<b>-28.819.297,66</b>	<b>-6.269.475,24</b>
11. Erträge aus Beteiligungen, <i>davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 Euro</i>	0,00	0,00
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens, <i>davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 Euro</i>	0,00	0,00
13. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge, <i>davon aus verbundenen Unternehmen 94.203,61 Euro</i>	713.315,01	477.662,90
14. Aufwendungen aus Verlustübernahme	869.324,00	1.115.761,06
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen, <i>davon aus verbundenen Unternehmen 1.140.000,00 Euro</i>	7.954.358,58	4.472.635,23
<b>16. Finanzergebnis</b>	<b>-8.110.367,57</b>	<b>-5.110.733,39</b>
<b>17. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-36.929.665,23</b>	<b>-11.380.208,63</b>
18. sonstige Steuern	764.802,08	700.256,16
19. Erträge aus Verlustübernahme	37.694.467,31	12.080.464,79
<b>20. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

# Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2023

## 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 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 31.12.2020 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 (1,82 %, Vj. 1,78 %). 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 31.12.2023 510 TEUR (Vj. 2.223 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 218.251 TEUR (Vj. 209.829 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 2023 TEUR
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	758	-869
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VS), Stuttgart	26	503	112

Die Angaben bzgl. des Ergebnisses 2023 für den VS sind vorläufig.

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2023 TEUR	2022 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.137	10.292
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43.830	21.296
Sonstige Vermögensgegenstände	38.235	39.850
<b>Gesamt</b>	<b>93.202</b>	<b>71.438</b>

Die Forderungen aus Lieferung und Leistung enthalten Forderungen gegen den Gesellschafter (LHS) in Höhe von 1.030 TEUR (Vj. 3.058 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 942 TEUR (Vj. 1.035 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 7 TEUR (Vj. 8 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

### (4) Liquide Mittel

	2023 TEUR	2022 TEUR
1. Kassenbestand	1.688	2.409
2. Guthaben bei Kreditinstituten	78.106	49.256
<b>Gesamt</b>	<b>79.794</b>	<b>51.665</b>

### (5) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 2.604 TEUR (Vj. 2.606 TEUR), Rückstellungen für Überzeitguthaben in Höhe von 10.609 TEUR (Vj. 9.299 TEUR), Urlaubsrückstellung 2.164 TEUR (Vj. 1.364 TEUR), für Jubiläen von 2.421 TEUR (Vj. 2.480 TEUR), für Beiträge zur Berufsgenossenschaft 3.300 TEUR (Vj. 3.120 TEUR) und für tarifvertragliche Verpflichtungen in Höhe von 6.057 TEUR (Vj. 4.298 TEUR).

Weitere Rückstellungen bestehen für Umlagen des Haftpflichtverbands 4.279 TEUR (Vj. 4.271 TEUR), für ausstehende Rechnungen 8.856 TEUR (Vj. 6.266 TEUR), für Altlastensanierung von 3.503 TEUR (Vj. 3.296 TEUR), für Verpflichtungen aus der Prüfung des Fremdpersonaleinsatz 6.220 TEUR (Vj. 0 TEUR) sowie eine Rückstellung aus zu viel erhaltenem Zuschuss zum Nachteilsausgleich DeutschlandTicket 6.136 TEUR (Vj. 0 TEUR).

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

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2023 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 14.086 TEUR (Vj. 14.427 TEUR). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2023 beträgt 16.293 TEUR (Vj. 15.501 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet. Zum 31.12.2023 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 2.207 TEUR (Vj. 1.074 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 265 TEUR (Vj. 257 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

	31.12.2023				31.12.2022			
	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*	10.702	48.284	150.145	209.131	11.235	34.084	56.184	101.503
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellung	171	0	0	171	171	0	0	171
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.130	0	0	27.130	26.640	410	282	27.332
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	637	0	40.000	40.637	39	0	40.000	40.039
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	509	0	0	509	725	0	0	725
6. Sonstige Verbindlichkeiten	86.859	0	165.141	252.000	93.293	0	165.034	258.327
davon aus Steuern	3.563	0	0	3.563	3.415	0	0	3.415
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	163	0	165.141	165.304	481	0	165.034	165.515

\* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i. H. v. 21.367 TEUR (Vj. 27.028 TEUR), eine Buchgrundschuld i. H. v. 13.603 TEUR (Vj. 15.074 TEUR)

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaftern in Höhe von 1.365 TEUR (Vj. 1.741 TEUR).

## (7) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 2.154 TEUR (Vj. 4.905 TEUR), die das Jahr 2024 betreffen.

### 3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

#### (1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Linienverkehr	177.560	156.014
Sonderverkehr	994	907
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	21.879	20.498
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	46.329	45.654
Vermietung und Verpachtung	10.961	10.693
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.725	2.314
Sonstige Umsatzerlöse	11.558	9.553
<b>Gesamt</b>	<b>272.006</b>	<b>245.633</b>

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den sonstigen Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.925 TEUR (Vj. 1.873 TEUR) aus Vermietung und Verpachtung.

#### (2) Sonstige betriebliche Erträge

	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Sonstige betriebliche Erträge	147.991	149.622

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Zuschüsse ohne direkte Gegenleistungsverpflichtung in Höhe von 94.894 TEUR (Vj. 90.517 TEUR), welche Zuschüsse für das DeutschlandTicket 57.190 TEUR abzüglich der Rückzahlung des Nachteilsausgleichs aus zu viel erhaltenem Zuschuss zum DeutschlandTicket 6.136 TEUR beinhalten.

Darüber hinaus gab es Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 2.472 TEUR (Vj. 9.117 TEUR) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von 12.430 TEUR (Vj. 7.961 TEUR). Wie bereits im letzten Jahr sind in den periodenfremden Erträgen Zuweisungen des ÖPNV Rettungsschirms in Höhe von 7.395 TEUR, welche das Jahr 2022 betrafen, enthalten. Im Vorjahr betragen diese 35.305 TEUR, von denen 2.697 TEUR das Jahr 2021 betrafen.

Ebenso beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge auch Erträge aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern in Höhe von 31.606 TEUR (Vj. 32.144 TEUR), welche unter anderem einen Ertragszuschuss seitens der SWW (25.000 TEUR, Vj. 25.000 TEUR) enthalten. Die außerordentlichen Erträge beinhalten eine Vorauszahlung der Versicherung für die durch den Brand verursachten Schäden am Betriebshof Gaisburg in Höhe von 3.113 TEUR (Vj. 6.400 TEUR).

#### (3) Materialaufwand

	2023 in TEUR	2022 in TEUR
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	35.821	33.071
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	79.616	75.707
<b>Gesamt</b>	<b>115.437</b>	<b>108.778</b>

### (4) Personalaufwand

	2023 in TEUR	2022 in TEUR
a) Entgelte	184.674	166.903
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	62.221	54.318
- davon für Altersversorgung	20.433	18.962
<b>Gesamt</b>	<b>246.895</b>	<b>221.221</b>

Durchschnittlicher Personalbestand	2023	2022
Mitarbeiter/innen	3.358*	3.302
Auszubildende	105	116
Aushilfen	35	25
<b>Gesamt</b>	<b>3.498</b>	<b>3.443</b>

\* davon befinden sich 17 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit (Vj. 15)

#### (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen	46.215	34.388

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 10.110 TEUR (Vj. 5.141 TEUR), wovon 4.935 TEUR (Vj. 0 TEUR) die Rückzahlung aus den Ausgleichszahlungen des 9-Euro-Tickets und 1.984 TEUR (Vj. 1.664 TEUR) Verluste aus Anlagenabgängen betreffen.

#### (6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 286 TEUR (Vj. 272 TEUR) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeit-guthaben und Altersteilzeit sowie 305 TEUR (Vj. 0 TEUR) aus der Abzinsung der Pensionsrückstellungen und 105 TEUR (Vj. 186 TEUR) aus der Abzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

#### (7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 662 TEUR (Vj. 1.200 TEUR) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 80 TEUR (Vj. 25 TEUR) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

#### Außergewöhnliches Ereignis

Durch den Großbrand auf dem Bus-Betriebshof Gaisburg am 30. September 2021 ergaben sich auch im Jahr 2023 noch Auswirkungen. Die Versicherungsbeiträge haben sich von 2.484 TEUR auf 6.004 TEUR erhöht. Demgegenüber stehen Erträge in Höhe von 3.113 TEUR aus Vorauszahlungen der Versicherung, welche in den Aufbau des Bus-Betriebshofs fließen.

#### 4. Sonstige Angaben

##### **Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse**

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus dem Bestellobligo in Höhe von 477.399 TEUR sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 14.485 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

Platon Karipidis  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Thorsten Rumpp  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 25.07.2023)

Armin Serwani  
Pensionär

Peter Krauß  
Fachbereichsleiter Stadtbahnbauwerke, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 30.04.2023)

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

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

Andreas Schackert  
Landesfachbereichsleiter Verkehr; Verdi Landesbezirksfrauenrat Baden-Württemberg (bis 25.07.2023)

Roland Krause  
Stabsbereichsleiter Planung, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 25.07.2023)

Frank Ebel  
Pensionär

Ishak Klinger  
Angestellter Datenschutz und Prozessmanagement im UB T, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 25.07.2023)

Steve Schröder  
Gewerkschaftssekretär, Verdi (ab 25.07.2023)

Uwe Wieland  
Teamleiter Einkauf Bau, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (01.05. – 25.07.2023)

Peter Gorsegner  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (Stellvertretender Vorsitzender ab 25.07.2023)

Klaus Felsmann  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (Stellvertretender Vorsitzender bis 25.07.2023)

Oliver Heisel  
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 25.07.2023)

Stadträtin Lucia Schanbacher  
Politik- und Sozialwissenschaftlerin

Andrea Krammer  
Gewerkschaftspolitische Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

Andreas Winter  
Selbständiger Musikschulleiter, Stuttgart

Christoph Ozasek  
Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart

Ursula Schorlepp  
Rentnerin (bis 25.07.2023)

Luigi Pantisano  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Nils Himmelmann  
Unternehmensbereichsleiter Betrieb, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Wolfgang Hoepfner  
Schwerbehindertenvertreter, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 25.07.2023)

Katja Heger  
EDV-Koordinatorin (Entgeltabrechnung), Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 25.07.2023)

Sidar Carman  
Gewerkschaftssekretärin, Verdi (ab 25.07.2023)

## Mitglieder des Vorstands

Mario Laube  
Kaufmännischer Vorstand

Thomas Moser  
Technischer Vorstand

Annette Schwarz  
Personalvorständin

## Abschlussprüferhonorare

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 85 TEUR, wovon 75 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und 10 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen entfallen.

## Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 858 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
Mario Laube	290	0	10
Thomas Moser	308	0	6
Annette Schwarz	260	0	6

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 52 TEUR. (Vj. 51 TEUR).

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebenen wurden insgesamt 720 TEUR (724 TEUR) gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 8.731 TEUR (9.283 TEUR) und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 133 TEUR (134 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 37.694 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, 26. April 2024

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Mario Laube



Thomas Moser



Annette Schwarz



# Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2023

	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 01.01.2023 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 31.12.2023 €	Abschreibungen kumuliert 01.01.2023 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
1. Software und sonstige Rechte	35.392.898,64	1.789.549,02	1.542.823,92	458.346,32	36.097.970,06	28.289.869,64
2. Geleistete Anzahlungen	1.122.470,09	651.873,41	419.308,02	-251.112,89	1.103.922,59	0,00
Summe I.	36.515.368,73	2.441.422,43	1.962.131,94	207.233,43	37.201.892,65	28.289.869,64
<b>II. Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*)	450.341.312,75	1.589.059,57	329.900,36	4.083.108,29	455.683.580,25	193.560.145,65
*) davon:						
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	179.638.609,07	734.062,87	136.618,43	234.067,69	180.470.121,20	120.205.245,07
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	248.788.172,90	854.436,70	33.917,47	3.849.040,60	253.457.732,73	68.651.413,67
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	278.431.180,63	16.694.942,11	2.098.499,46	3.952.703,90	296.980.327,18	101.437.391,79
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	597.209.328,57	24.510.619,13	10.032.631,21	22.308.275,21	633.995.591,70	358.555.095,57
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	16.977.909,31	2.166.696,72	137.689,92	137.474,57	19.144.390,68	11.654.225,31
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	89.561.749,80	6.317.989,06	2.417.310,75	2.022.751,03	95.485.179,14	60.998.739,80
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82.822.644,89	97.502.437,39	102.610,35	-32.711.546,43	147.510.925,50	0,00
Summe II.	1.515.344.125,95	148.781.743,98	15.118.642,05	-207.233,43	1.648.799.994,45	726.205.598,12
<b>III. Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15	0,00
2. Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32	0,00
3. Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe III.	451.352,47	0,00	0,00	0,00	451.352,47	0,00
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>1.552.310.847,15</b>	<b>151.223.166,41</b>	<b>17.080.773,99</b>	<b>0,00</b>	<b>1.686.453.239,57</b>	<b>754.495.467,76</b>

Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen kumuliert	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Buchwert	Buchwert
€	€	€	31.12.2023 €	€	31.12.2023 €	31.12.2022
3.004.008,52 0,00	1.420.443,92 0,00	186.339,18 0,00	29.687.095,06 0,00	0,00 0,00	6.410.875,00 1.103.922,59	7.103.029,00 1.122.470,09
3.004.008,52	1.420.443,92	186.339,18	29.687.095,06	0,00	7.514.797,59	8.225.499,09
6.184.392,57	148.368,53	0,00	199.596.169,69	0,00	256.087.410,56	256.781.167,10
2.575.398,56	136.618,43	0,00	122.644.025,20	0,00	57.826.096,00	59.433.364,00
3.608.994,01	11.750,10	0,00	72.248.657,58	0,00	181.209.075,15	180.136.759,23
12.297.730,53	837.615,35	-186.339,18	113.083.846,15	0,00	183.896.481,03	176.993.788,84
19.068.632,34	9.458.022,21	0,00	368.165.705,70	0,00	265.829.886,00	238.654.233,00
763.018,29	131.439,92	0,00	12.285.803,68	0,00	6.858.587,00	5.323.684,00
5.699.128,09	2.295.603,75	0,00	64.402.264,14	0,00	31.082.915,00	28.563.010,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147.510.925,50	82.822.644,89
44.012.901,82	12.871.049,76	-186.339,18	757.533.789,36	0,00	891.266.205,09	789.138.527,83
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
47.016.910,34	14.291.493,68	0,00	787.220.884,42	0,00	899.232.355,15	797.815.379,39

# 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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 Zu-sammenwirken, 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 26. April 2024  
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](http://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](http://www.ssb-ag.de/shop)

  
100% Recyclingpapier