



Geschäfts- bericht 2025

Stuttgarter Straßenbahnen
Aktiengesellschaft

SSB

Für Dich!

Inhalt



Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
Bericht des Vorstands	Seite 6
Jahresabschluss	
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025	Seite 12
Bilanz zum 31. Dezember 2025	Seite 32
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 35
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 36
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 46
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 48

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2025 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.

Zusammenarbeit mit dem Vorstand

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum im Rahmen der jeweiligen Sitzungen umfassend über die Geschäftsentwicklung, die wirtschaftliche Situation des Unternehmens und der einzelnen Geschäftsbereiche sowie über die Finanz- und Investitionsplanung informiert. Darüber hinaus legte der Vorstand dem Aufsichtsrat ausführliche Quartalsberichte vor und berichtete zusätzlich schriftlich über Vorgänge von besonderer Bedeutung. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsratsvorsitzende in Einzelgesprächen laufend vom Vorstand über wesentliche Entwicklungen und Entscheidungen unterrichten lassen. In alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2025 fanden vier ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt. Im Rahmen der ordentlichen Sitzungen wurden 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 Einführung eines elektronischen Boardmanagementsystems wurden die Sitzungsunterlagen zur ersten Sitzung im Februar sowohl schriftlich als auch elektronisch zur Verfügung gestellt. Ab der zweiten Sitzung im Juni erhielten die Aufsichtsräte die Sitzungsunterlagen ausschließlich auf elektronischem Wege. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat behandelte im Jahr 2025 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsvorlagen unter anderem folgende Schwerpunktthemen:

In der Sitzung am 28. Februar 2025 wurde u. a. über den aktuellen Stand der Stadtbahnprojekte informiert sowie die Finanzierung der Option von 30 Stadtbahnfahrzeugen (S-DT 8.17), das Budget zur Umsetzung des Projekts Neue Hauptverwaltung Am Wallgraben 95, die Anmietung der Liegenschaft Lautenschlagerstraße 2 als neues Mobilitätszentrum sowie die Anpassung des VWS-Gemeinschaftstarifs zum 01.09.2025 beschlossen.

In der Sitzung am 27. Juni 2025 wurden der Jahresabschluss der SSB AG und der SSB Reisen GmbH festgestellt und genehmigt. Außerdem wurden u. a. die Anpassung der Sondertickets zum 01.01.2026, die Umsetzung und Finanzierung der neuen Endhaltestelle Fellbach Lutherkirche, die Ersatzbeschaffung von Drehstrombordnetzumformern für die Fahrzeugserie S-DT 8.10/11 sowie die Änderungen zum SSB-Jahresfahrplan 2026 beschlossen.

In der Sitzung am 10. Oktober 2025 wurde über den aktuellen Stand und die Entwicklung verschiedener Personalthemen und -kennzahlen berichtet. Darüber hinaus wurde u. a. den geplanten Änderungen beim Ortsbus Stammheim (Linie 98) und der Integration der Hermann-Hesse-Bahn in den VWS-Gemeinschaftstarif zugestimmt.

In der Sitzung am 03. Dezember 2025 wurde der Wirtschaftsplan 2026 beschlossen und über die mittelfristige Wirtschaftsplanung 2027 bis 2031 informiert. Zudem wurde u. a. einer Veräußerung oder Liquidation der SSB Reisen GmbH, dem Vorvertrag zur öffentlich-öffentlichen Kooperation zwischen dem VRS und der SSB für den Vertrieb der S-Bahn Stuttgart, der Busfinanzierung in den Jahren 2025 bis 2027 und dem weiteren Vorgehen zur Bebauung des Ostendareals zugestimmt.

Arbeit in den Ausschüssen

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

Im Geschäftsjahr 2025 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 einer Sitzung des Personalausschusses wurden Vorstandsangelegenheiten behandelt.

Umgang mit Interessenkonflikten

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sind verpflichtet, auftretende Interessenkonflikte unverzüglich offenzulegen. Im Geschäftsjahr 2025 gab es, wie in den Vorjahren, keine Interessenkonflikte. Der Aufsichtsrat hat überprüft und festgestellt, dass alle Mitglieder des Gremiums unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex und des Public Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart sind.

Hauptversammlung

Die Hauptversammlung 2025 hat am 29. Juli 2025 stattgefunden. Dort wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024, der Lagebericht, der Bericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2024 vorgelegt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands wurden einstimmig entlastet. Außerdem wurde einstimmig zugestimmt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats und Beirats für ihre Tätigkeit eine Vergütung gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 19.12.2024 (0196/2024 BV) zu bewilligen.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 wurde nach der Hauptversammlung am 29. Juli 2025 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 29. Juli 2025 wurde die Bansch GmbH, Stuttgart, mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2025 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Jahresabschluss

Der Jahresabschluss 2025 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 2025 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 29. Juni 2026 in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers erörtert. Wesentliche Einwendungen ergaben sich dabei nicht. Der Aufsichtsrat hat sich den Empfehlungen des Prüfungsausschusses angeschlossen und den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2025 gebilligt. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2025 festgestellt.

Der Aufsichtsrat hat den Bericht gemäß § 171 Abs. 2 an die Hauptversammlung in seiner Sitzung vom 29. Juni 2026 behandelt und beschlossen.

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 2026

Dr. Frank Nopper
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2025 mit einem Ergebnis in Höhe von -86,6 Mio. EUR abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft über den Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung ausgeglichen.

Im zurückliegenden Jahr konnten wir wichtige Themen weiter vorantreiben, um den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart auch in Zukunft zuverlässig, sicher und umweltfreundlich zu erbringen. So haben wir die Option auf die Beschaffung von 30 weiteren Stadtbahnfahrzeugen der Serie S-DT8.17 eingelöst. Beim Ausbau der Linie U 1 für den Betrieb mit 80-m-Zügen haben wir wichtige Meilensteine erreicht. Und beim Bus schaffen wir die Voraussetzungen dafür, das Innenstadtnetz bis Ende 2027 emissionsfrei zu betreiben. Dazu wurden im Betriebshof Gaisburg 33 und im Betriebshof Möhringen 28 elektrische Ladepunkte in Betrieb genommen.

Der Ausbau des ÖPNV, die Grunderneuerung von Strecken und Fahrzeugen und die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe beim Bus werden das Ergebnis der SSB über die nächsten Jahre stark beeinflussen. Mit Blick auf die angespannte Finanzlage der LHS erfordert es gemeinsames Handeln, um mit dieser Herausforderung umzugehen.

Umso wichtiger ist eine verlässliche Perspektive für öffentliche Fördermittel, damit die Investitionen finanziert werden können. Im Jahr 2025 hat die SSB rund 90 Mio. EUR an Fördermitteln erhalten, hinzu kommen weitere rund 8 Mio. EUR aus der Schlusszahlung des Corona-Rettungsschirms 2021. Die größten Positionen waren rund 59 Mio. EUR für GVFG-Bundesvorhaben, rund 10 Mio. EUR für LGVFG-Vorhaben und rund 8 Mio. EUR der Landeshauptstadt Stuttgart.

Das Bundes-GVFG zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV ist weiterhin verlässlich. Entsprechend der GVFG-Novelle von 2019 haben sich die jährlichen Mittel im Jahr 2025 von einer Milliarde EUR auf zwei Milliarden EUR erhöht. Das Landes-GFVG hat wie bisher eine Finanzausstattung von 320 Mio. EUR im Jahr. Damit gibt es weiterhin stabile mittel- bis langfristige Finanzierungsperspektiven für die laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben der SSB.

Derzeit werden vier Vorhaben zur Grunderneuerung umgesetzt, für die die SSB 62,5 Prozent Bundes- und Landeszuschüsse erhält. Die Förderung von Grunderneuerungsvorhaben im GVFG-Bundesprogramm ist bis längstens Ende 2029 befristet. Die weitere Perspektive hängt von der im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigten Änderung des GVFG-Programms ab, die darauf hoffen lässt, dass das GVFG weiter aufgestockt wird und die Fördersätze erhöht werden.

Die Fördersituation verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG war im Jahr 2025 stabil. So wurden z.B. die Trageilverstärkung bei der Stadtbahn und die Ertüchtigung der Buswerkstätten gefördert. Für weitere Vorhaben, wie beispielsweise die Verlängerung der Bahnsteige für den 80-m-Betrieb auf der U 1 und den Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofes, werden Zuschussanträge der SSB derzeit geprüft.

Sehr erfreulich ist, dass die SSB im Rahmen der Schienenfahrzeugförderung aus dem LGVFG im Dezember 2025 einen endgültigen Förderbescheid

über rund 56 Mio. EUR für die Beschaffung der neuen Stadtbahnserie S-DT8.17 erhalten hat.

Von der Landeshauptstadt Stuttgart wurden die Mehrkosten für alternative Busantriebe komplementär zur Landesförderung finanziert. Hinzu kamen Zuschüsse für den Umbau von Grüngleisen, Lärmschutzmaßnahmen sowie für die Finanzierung der Linie 98 (Ortsbuslinie Stammheim).

Bei der Förderung emissionsfreier Busse hat es sich für die SSB bewährt, zweigleisig zu fahren und auch im Jahr 2025 parallel Förderanträge beim Bund und beim Land zu stellen. Eine Förderskizze beim neu aufgesetzten Bundesförderprogramm wurde wegen Überzeichnung abgelehnt. Aus dem LGVFG hat die SSB dagegen zunächst Förderbescheide für 23 Batterie-Gelenkbusse und vier Brennstoffzellenbusse erhalten.

Darüber hinaus fördert das Land bis September 2027 die Betriebskosten der Schnellbuslinie X2, an deren Finanzierung sich auch die Landkreise Böblingen und Ludwigsburg beteiligen. Die Schnellbuslinien X4 und X7 mussten dagegen im Dezember 2025 aufgrund der fehlenden Kofinanzierung durch den Landkreis Esslingen eingestellt werden.

Das DeutschlandTicket als wichtigstes deutsches ÖPNV-Angebot wurde auch im Jahr 2025 erfolgreich weitergeführt. Zum 1. Januar 2025 gab es allerdings eine deutliche Preisanhebung um 18,4 Prozent auf dann 58 EUR. Der „Nachteilsausgleich DeutschlandTicket“ wurde im Wesentlichen wie in den Vorjahren auf der Basis eines Soll-Ist-Vergleichs der Einnahmen fortgeführt. Mit insgesamt 292.000 DeutschlandTicket-Abos (inkl. JugendBW-Ticket) konnte eine neue Rekordmarke erzielt werden. Die Verbundtarife wurden im Verkehrsgebiet des VVS zum 01.09.2025 um 5,2 Prozent angepasst.

Der Bestand des DeutschlandTickets ist durch den entsprechenden Beschluss der Verkehrsministerkonferenz bis 2030 gesichert. Wichtige Eckpunkte sind jedoch weiterhin ungeklärt: Insbesondere birgt die fehlende Dynamisierung des Ausgleichsvolumens von 3 Mrd. EUR das Risiko überproportionaler Preiserhöhungen. Ab dem Jahr 2027 soll der Preis für das DeutschlandTicket anhand einer Preisindex-Formel fortgeschrieben werden. Die Grundlage dazu erarbeitet eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe, in der die SSB als eines von zwei kommunalen Verkehrsunternehmen vertreten ist.

Wir hatten im Jahr 2025 auch Gelegenheit, mit Stolz auf die erreichten Leistungen zu blicken und diese zu feiern. So fahren seit 130 Jahren Straßenbahnen der SSB elektrisch und damit lokal emissionsfrei durch Stuttgart. Vor 40 Jahren wurde auf der Linie U 3 der Stadtbahnbetrieb aufgenommen. Dies war der Start in ein System, das sich bis heute bewährt hat und uns auch in die Zukunft begleiten wird.

Ein besonderer Höhepunkt war der Tag der offenen Tür am 13. September 2025, zu dem wir mehr als 7.000 begeisterte Besucherinnen und Besucher im SSB-Zentrum begrüßen durften, unter ihnen unseren Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Frank Nopper und den Landesverkehrsminister Winfried Hermann. Sie alle konnten einen Blick hinter die Kulissen werfen und spannende Einblicke mitnehmen. Die Kolleginnen und Kollegen der SSB haben viel Herzblut in die Vorbereitungen für diesen besonderen Tag gesteckt, der nur durch das

engagierte Zusammenwirken aller Beteiligten zu solch einem Erfolg werden konnte.

Beim nunmehr dritten „Mitarbeitendenfest“ haben wir am 5. und 6. Juni unter dem Motto „Von der Arbeit auf den Jahrmarkt“ gemeinsam gefeiert.

Wir freuen uns darauf, im kommenden Jahr 2026 in das neue Verwaltungsgebäude Am Wallgraben 95 umzuziehen. Die Arbeiten zur Detail- und Möblierungsplanung für den Innenausbau konnten bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Im neuen Gebäude ist auch eine Betriebskindertagesstätte geplant, für die mittels Ausschreibung ein externer Betreiber gesucht wird.

Strategische Steuerung

Die SSB verfolgt das Ziel, ihre wirtschaftliche Handlungsfähigkeit und die Beschäftigung zu sichern sowie die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu stärken, um langfristig einen attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNV in Stuttgart zu gewährleisten. Dabei stehen wir vor der Herausforderung, in den nächsten Jahren das Verkehrsangebot zu erhalten und auszubauen, die Grunderneuerung von Strecken und Fahrzeugen fortzuführen und den Busverkehr schrittweise auf emissionsfreie Antriebe umzustellen, was Investitionen in Fahrzeuge und die erforderliche Ladeinfrastruktur voraussetzt.

All dies hat Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis. Angesichts der angespannten Haushaltslage bei der LHS untersucht die SSB verschiedene Handlungsfelder, um das über die nächsten Jahre ansteigende negative Ergebnis zu reduzieren. Erste Ergebnisse sind bereits in der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans und in der Wirtschaftsplanung umgesetzt worden. Derzeit werden weitere Maßnahmen eingeleitet bzw. identifiziert.

Auch im Jahr 2025 hat die SSB viel dafür getan, ihre Attraktivität als Arbeitgeberin zu erhöhen und das erforderliche Personal zu rekrutieren. Beim Recruiting kamen beispielsweise der Bewerberbus und die Bewerberbahn zum Einsatz und auch die Aktion „0711 – Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ war sehr erfolgreich. Im Juli wurde ein Bewerbertag organisiert, der viele Interessierte ins SSB-Zentrum gelockt hat.

Insgesamt konnte im Jahr 2025 eine Rekordzahl von 449 neuen Mitarbeitenden eingestellt werden. Da zugleich die Fluktuations- und Krankenquote sank, ist es gelungen, den Personalbedarf zum Jahresende annähernd zu decken. Der Personalaufbau hat dazu beigetragen, die Fehlzeitenquote zu reduzieren.

Marketing und Vertrieb

Die deutliche Preisanhebung für das DeutschlandTicket zum Jahresbeginn führte zu Mehreinnahmen, die allerdings durch sinkende Verkaufszahlen relativiert wurden. Diese Entwicklung konnte durch die aktive Marktbearbeitung mit mehreren Kampagnen zur Neukundengewinnung gestoppt und zu einem positiven Trend gewendet werden, so dass zum Jahresende eine neue Rekordzahl von 292.000 DeutschlandTicket-Abos (einschließlich JugendBW-Tickets) zu Buche stand.

Die höheren Fahrgeldeinnahmen durch die Preisanpassung beim DeutschlandTicket haben sich nicht auf das Ergebnis ausgewirkt, da sie zu entsprechend geringeren Ausgleichsleistungen führen. Insgesamt wurden im Jahr 2025 196,8 Mio. EUR an Fahrgeldeinnahmen erzielt. Aus dem Vertriebsanreiz für das DeutschlandTicket konnte die SSB 8,6 Mio. EUR an zusätzlichen Erträgen generieren und damit den Planwert deutlich übertreffen.

Die Anzahl an Fahrten bei der SSB lag im Jahr 2025 bei 168,6 Mio. Das bedeutet einen Anstieg von 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Besonders stolz macht uns, dass die Kundenzufriedenheit mit einem Anteil von 94 Prozent zufriedener Kundinnen und Kunden gegenüber dem Vorjahr noch einmal um zwei Prozentpunkte gesteigert werden konnte und einen neuen Rekordwert erreicht hat.

Eine wichtige Weichenstellung für die Sicherung und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Mischverbunds VVS erfolgte mit der Unterzeichnung des Vorvertrags zu einer Vertriebskooperation zwischen dem VRS und der SSB. Mit der Neuvergabe der Verkehrsleistung bei der S-Bahn ab 01.07.2032 soll die SSB dort den kompletten Vertrieb nach dem Modell einer öffentlich-öffentlichen Kooperation übernehmen. Durch entsprechende Synergieeffekte ist dies die wirtschaftlichste Lösung und stellt eine einheitliche Servicequalität sicher.

Stadtbahn

Die Arbeiten an den Stadtbahnprojekten wurden im Jahr 2025 weiter vorangebracht. Ein Schwerpunkt lag auf dem Ausbau der Linie U 1 für den Betrieb mit 80-m-Zügen. Auf dem Nordast der U 1 mussten acht Haltestellen im Abschnitt Uff-Kirchhof bis Schwabenlandhalle entsprechend umgebaut werden. Die Inbetriebnahme der Haltestellen erfolgte bis zum Frühjahr 2025. Derzeit laufen planerische Abstimmungen und Vorbereitungen für den Rückbau der alten Haltestelle Augsburgs Platz.

Der Umbau der Endhaltestelle Fellbach Lutherkirche befindet sich aktuell in der Planungsphase. Aufgrund der Lieferzeiten wurden die erforderlichen Weichen und die Fahrsignalanlage bereits bestellt. Durch die Komplexität der städtebaulichen Planungen gibt es für die Endhaltestelle eine separate Programmanmeldung mit Zuschussantrag. Der Baubeginn ist für Anfang 2027 geplant.

Auf dem Südast der U 1 in Heslach erfolgte im Herbst 2025 der Umbau der Haltestellen Erwin-Schoettle-Platz, Bihlplatz und Südheimer Platz. Für diese umfangreiche Maßnahme musste im Zeitraum 15.09.2025 bis 19.12.2025 die Stadtbahnstrecke komplett gesperrt und ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Im Vorfeld wurde über die Baumaßnahme umfangreich informiert, beispielsweise im Bezirksbeirat Süd und durch Flyer und Anschreiben an die Anwohner. Trotz der Komplexität und des sehr straffen Zeitplans ist es gelungen, den Betrieb am 20.12.2025 planmäßig wieder aufzunehmen. Mit dem Abschluss der Baumaßnahme (einschließlich der städtischen Maßnahmen) wird Mitte 2026 gerechnet.

Beim Projekt U 13 Hausen/Ditzingen-Hülben und Stadtbahnbetriebshofs Weilimdorf (BF4) konnte der Planfeststellungsbeschluss aufgrund des großen Zeitbedarfs für die Bearbeitung der Einwendungen nicht wie geplant bis Ende 2025 erlassen werden. Aus diesem Grund verschiebt

sich der ursprünglich für 2027 geplante Baubeginn auf voraussichtlich 2028.

Für die Verlängerung der U 19 bis Mercedes wurde eine umfangreiche neue Trassenvariante ausgearbeitet, die u. a. die Entwicklungen im Sportpark, zusätzliche Radverkehrsanlagen und Optionen für eine Weiterführung beinhaltet. Diese Variante befindet sich in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt.

Bei der S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen laufen die Rohbauarbeiten in allen vier Abschnitten des Ingenieurbaus. Die Inbetriebnahme wird für Dezember 2028 angestrebt. Die Gesamtkostenprognose beläuft sich auf 223 Mio. EUR und der Vertrag mit dem VRS wurde entsprechend fortgeschrieben.

Im Stadtbahnnetz wurden auch im Jahr 2025 umfangreiche Grunderneuerungsmaßnahmen in den Gewerken Streckengleis, elektrische Betriebsanlagen und Haltestellen (einschließlich Brandschutz) umgesetzt, um weiterhin eine hohe Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Anlagen sicherzustellen. Im Rahmen der Trageilverstärkung auf stark frequentierten und belasteten Streckenabschnitten wurden die Arbeiten auf dem Abschnitt zwischen Charlottenplatz und Bopser fertiggestellt.

Insgesamt betrugen die Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich im Jahr 2025 brutto 74,4 Mio. EUR.

Auch im Bereich Schienenfahrzeuge werden weiterhin komplexe Vorhaben geplant und realisiert. Bei den vierzig neuen Stadtbahnwagen der Serie S-DT 8.16 wurde das Engineering weitgehend finalisiert. Die ersten Wagenkästen der neuen Fahrzeuge wurden bereits gefertigt und lackiert. Die SSB hat die vereinbarte Option genutzt und 30 weitere Stadtbahnwagen mit der Serienbezeichnung S-DT 8.17 bestellt.

Im Rahmen der Modernisierung der 50 Stadtbahnfahrzeuge der Serien S-DT 8.10 und S-DT 8.11 wurden die ersten beiden Fahrzeuge durch die Firma Siemens Mobility GmbH am Standort Wegberg-Wildenrath bearbeitet. Dabei konnten wertvolle Erkenntnisse zu Optimierungen für den Serienumbau gewonnen werden. Die Modernisierung ermöglicht, die Fahrzeuge weitere 20 Jahre im Linienbetrieb einzusetzen.

Fahrzeuge der Serien S-DT 8.5 und S-DT 8.12 wurden als Prototypen mit einem neuen automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgerüstet.

Um eine hohe Verfügbarkeit und einen zuverlässigen Betrieb der Stadtbahnfahrzeuge sicherzustellen, wurden bei allen Serien mechanische und elektronische Komponenten ausgetauscht. Auch bei den Gleisbaufahrzeugen wurden durch Obsoleszenz von Bauteilen erforderlich gewordene Umbauten vorgenommen sowie Hauptuntersuchungen mit der Erneuerung von Drehgestellen durchgeführt.

Da eine leistungsfähige Werkstatinfrastruktur Voraussetzung für die termingerechte Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen an den Schienenfahrzeugen ist, wurde die kontinuierliche Erneuerung und Modernisierung der Betriebsanlagen in den Schienenfahrzeugwerkstätten fortgesetzt.

Bus

Im Busbereich wurde die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe weiter vorangetrieben. So hat die SSB insgesamt zehn Brennstoffzellengelenkbusse der Firma Daimler Buses in Betrieb genommen. Die weitere Beschaffung von emissionsfreien Bussen bis 2027 ist durch entsprechende Beschlüsse

abgesichert und im Wirtschaftsplan hinterlegt. Dagegen wurden bei den letzten vier verbliebenen Brennstoffzellenbussen der Fa. Caetano die Kaufverträge komplett rückabgewickelt.

Im 2. Quartal trafen die ersten 10 Batteriegelenkbusse von Daimler Buses bei der SSB ein und wurden im Betriebshof Möhringen in Betrieb genommen. Dafür wurde im Betriebshof Möhringen eine neue Busabstellung gebaut und mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet, die Anfang September feierlich übergeben worden ist.

Der Wiederaufbau der Abstellanlage im Busbetriebshof Gaisburg ist planmäßig vorangeschritten. Der südliche Teil des Hallenbauwerks ist seit Oktober fertiggestellt und kann für die Abstellung von Bussen genutzt werden. Drei der sechs bis jetzt errichteten Hallenschiffe wurden mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet, so dass die Ende des Jahres eingetroffenen weiteren zehn Batteriegelenkbusse im Betriebshof Gaisburg eingesetzt werden können. Seit Oktober laufen die Bauarbeiten für die nördlichen Abstellmodule und die Tiefgarage. Der Interimbetriebshof auf der ehemaligen Fläche des Kohlelagers der EnBW wird weiterhin zur Abstellung von Bussen genutzt.

Bis Ende 2027 soll das Ziel erreicht werden, den Busverkehr im Innenstadtbereich vollständig auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen. Dazu müssen auf den betroffenen Linien Zwischenladestationen errichtet werden, um die Reichweite der Fahrzeuge zu erhöhen. Aktuell werden die Standorte Pragsattel, Westbahnhof und Vogelsang final geplant und abgestimmt.

Betrieb

Im Betriebszweig Schiene sind die gefahrenen Wagenkilometer im Jahr 2025 leicht gestiegen. Der Anstieg resultiert daraus, dass die Linien U 6 und U 7 freitags bis Betriebsschluss in Doppeltraktion verkehrten. Darüber hinaus wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 die Betriebszeit der Zahnradbahn abends um zwei Stunden verlängert.

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2025 sowohl die gefahrenen Wagen- als auch die Platzkilometer angestiegen. Dazu beigetragen haben u.a. die umgesetzten Taktverdichtungen auf den Linien 45 und 91. Dagegen mussten zum Fahrplanwechsel die Schnellbuslinien X 4 und X 7 eingestellt werden, weil die erforderliche Kofinanzierung durch den Landkreis Esslingen letztlich nicht zustande kam. Die Schnellbuslinie X 2 wird mit einem etwas reduzierten Angebot weiterbetrieben. Ebenfalls eingestellt wurde die Linie 98 (Ortsbus Stammheim), die während des dreijährigen Probebetriebs die Kriterien für einen Weiterbetrieb nicht erfüllt hat.

Das Angebot SSB Flex konnte durch die Inbetriebnahme der Tagbedienung in vier südlichen Stadtteilen ausgebaut werden. Dieses Angebot wurde komplett mit eigenem Personal umgesetzt. Insgesamt wurden rund 6.000 Fahrgäste befördert. Auch die Nachtbedienung konnte durch den Einsatz von mehr eigenem Personal stabilisiert werden, was sich in einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahl auf rund 56.300 Fahrgäste widerspiegelt.

Informationstechnik

Die Informationstechnik stand 2025 im Zeichen von Cyber-Resilienz, Cloud- und Datenfähigkeit sowie der Digitalisierung von Kernprozessen in Betrieb, Technik, Verwaltung und Kundenservice.

Durch ein erfolgreiches BSI-KRITIS-Audit sowie den Abschluss der NIS2-Reifegrad-Analyse mit aufsetzender Umsetzungsroadmap konnte sowohl die Cyber- als auch die Rechtssicherheit klar verbessert werden. Erfolgskritisch sind dabei zentrale Sicherheitsüberwachung, frühzeitige

Angriffserkennung und koordinierte Reaktionen. Hierfür bilden das neue SIEM (Security Information & Event Management) und SOC (Security Operations Center) das Herzstück der operativen IT-Sicherheit bei der SSB. Die rechtzeitige Erkennung und Abwehr mehrerer realer Angriffe bestätigte sowohl die Wichtigkeit als auch die Qualität des erreichten Schutzes.

Die Digitalisierung von Betrieb und Fahrzeugen kam ebenfalls gut voran. U. a. konnten das Projekt IT/ITCS-Fahrzeugarchitektur (Digitalisierung der SSB-Fahrzeuge inkl. Einbau, neue Bordrechner sowie IT-Integration für automatische Datenversorgung in und aus den Fahrzeugen) und das neue Betriebshofmanagementsystem (BMS) mit automatisierter Umlaufdisposition, modernster Echtzeit-Ortung und digitaler Unterstützung der Werkstätten per Tablet-App erfolgreich umgesetzt werden, beide Projekte mit Förderung des Bundes.

Liegenschaften

Im Jahr 2024 war der Mietvertrag zur Anmietung des Verwaltungsgebäudes Am Wallgraben 95 für 635 Arbeitsplätze abgeschlossen worden. Seitdem läuft das Projekt zum Umzug in das neue Gebäude. Im Jahr 2025 wurden die Detail- und Möblierungsplanung für den Innenausbau erfolgreich abgeschlossen und die Vergabeverfahren für die Beschaffung gestartet. Der Umzug in das neue Gebäude ist im Sommer 2026 geplant.

Für die beschlossene Sanierung des Mittel- und Kopfbaus der Hauptverwaltung wurde die Vorplanung einschließlich einer Kostenschätzung abgeschlossen.

Um nach längerem Stillstand die Bebauung des Ostendareals zu realisieren, ist die SSB in Verhandlungen mit der SWSG eingetreten.

Zunehmend in den Blickpunkt rückt die Sanierung des Gebäudebestands der SSB, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen. So wurden im Rahmen der energetischen Ertüchtigung des Stadtbahnbetriebshofs Heslach die Fenster und Türen ausgetauscht und die Fassade wärmegeklämt.

Für den nicht betriebsnotwendigen Immobilienbestand, der 446 Wohnungen und Gewerbemietflächen umfasst, wurde im Jahr 2025 zunächst eine Portfoliostrategie erarbeitet, die neben der technischen Due Dilligence und dem energetischen Sanierungsfahrplan eine Handlungsstrategie für jedes Objekt beinhaltet.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2025 betrug 3.888 Personen (Vorjahr 3.608). Zusätzlich waren 134 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 117) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 4.022 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.725).

Die Zahl der Fahrerinnen und Fahrer (einschließlich Kombifahrer) stieg im Vergleich zum Vorjahr um 11 Prozent auf 1.807. Die Besetzung der offenen Stellen im Fahrdienst spiegelte sich in einer rückläufigen Anzahl an Fahrtausfällen und einer geringeren Zahl an geleisteten Überstunden wider.

Im Jahr 2025 konnte eine Rekordzahl von insgesamt 449 neuen Mitarbeitenden eingestellt werden. Nach dem erfolgreichen Abschluss ihrer Ausbildung oder des Studiums wurden 20 Mitarbeitende übernommen. Unter den neu eingestellten Mitarbeitenden waren allein 282 Mitarbeitende für den Fahrdienst Stadtbahn und Bus. Diese großartige Leistung wurde

durch eine Kombination von klassischen und neuen Recruitingformaten erreicht, wie beispielsweise Bewerberbus, Bewerberbahn und einem Bewerbertag. Da gleichzeitig die Fluktuationsquote zurückging, konnte der Personalbedarf zum Jahresende 2025 nahezu gedeckt werden.

Im Rahmen der Digitalisierung von Personalprozessen sind seit dem Herbst die ersten beiden Module des neuen HR-Systems von SAP SuccessFactors produktiv im Einsatz.

Themenschwerpunkt im Betrieblichen Gesundheitsmanagement war 2025 die Pflege. Das Ziel bestand darin, verstärkt Aufmerksamkeit für das Thema Pflege zu schaffen und entsprechende Angebote und Unterstützungsmöglichkeiten dauerhaft im Unternehmen zu etablieren.

Zum 1. Januar 2025 trat die erste Stufe der tariflichen Arbeitszeitreduzierung auf durchschnittlich 38,5 Stunden / Woche in Kraft. Zur Umsetzung werden individuell sehr flexible Gestaltungsmöglichkeiten angeboten, die zur Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität beitragen.

Im Jahr 2025 konnten insgesamt zwölf neue Betriebsvereinbarungen abgeschlossen werden.



Heidehofstraße
(Freie Hochschule)

42 Schlossplatz

SSB

Platz da! Hier kommt das Ökomobil...

...das Ökomobil der Stadt.

SSB

S-B 7710

Jahresabschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

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.

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

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2025 wirkten sich erneut die bundes- und landesweiten Entscheidungen zu den beiden im Jahr 2023 eingeführten Produkten DeutschlandTicket und DeutschlandTicket JugendBW, die regionalen Randbedingungen aus den Baumaßnahmen im Umfeld von Stuttgart 21 sowie die gesamtwirtschaftliche Lage aus.

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

Für das DeutschlandTicket wurde der Ausgleichsmechanismus, der als „Nachteilsausgleich DeutschlandTicket“ bekannt ist, zwar mit Anpassungen hinsichtlich der Berücksichtigung der regionalen Tarifierung, aber im Wesentlichen wie in den Vorjahren auf Basis eines Soll-Ist-Vergleichs der Einnahmen fortgeführt.

Insgesamt wirkten sich im Jahr 2025 mehrere Veränderungen der Randbedingungen sowohl mindernd als auch steigernd auf die Gesamterlöse aus. Zu Jahresbeginn führte die deutliche Preisanhebung beim DeutschlandTicket auf 58 EUR (+18,4%) zu Mehreinnahmen, die allerdings durch sinkende Verkaufszahlen im ersten Quartal relativiert wurden. Durch die aktive Marktbearbeitung erholten sich die Verkaufszahlen im Jahresverlauf erneut. Mehrere Kampagnen zur Neukundengewinnung haben dabei mit Erfolg die Entwicklung trotz ungünstiger Randbedingungen durch die Arbeitsmarktentwicklung und die Einschränkungen des Angebots bzw. der Qualität aufgrund der Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 zu einem positiven Trend gewendet. Bundesweite Entscheidungen im Umfeld DeutschlandTicket führten ab September zur Umsetzung der zweiten Stufe der bundesweiten Einnahmenaufteilung und daraus zu rückläufigen Fahrgeldeinnahmen. Gleichzeitig waren aufgrund der Vertriebsstärke der SSB aber auch zusätzliche Erträge aus dem sogenannten Vertriebsanreiz zu verzeichnen, aufgrund dessen die SSB eine Pauschale pro verkauftem DeutschlandTicket und DeutschlandTicket JugendBW i. H. v. 2,73 EUR (netto) bzw. für das DeutschlandTicket Job i. H. v. 1,94 EUR (netto) erhält.

Aktuell wird von einer vollständigen Erstattung der Mindereinnahmen durch den Nachteilsausgleich ausgegangen, für welchen die Schlussabrechnung allerdings noch aussteht. Auf Grundlage des Anfang 2025 eingereichten Kurzantrags hat die SSB bisher Abschlagszahlungen in Höhe von insgesamt 89,5 Mio. EUR über den VVS vom Land Baden-Württemberg erhalten. Im September 2025 wurde der Langantrag i. H. v. gut 93,2 Mio. EUR gestellt. Der Bescheid sowie die Auszahlung hierfür stehen bislang noch aus. Im Jahresabschluss wurde daher eine Forderung i. H. v. 3,6 Mio. EUR eingestellt. Über die Richtlinie ist außerdem ein Abzug vom Nachteilsausgleich aufgrund rechnerisch eingesparter Vertriebsaufwendungen festgelegt. Hieraus ist für die SSB mit einer Rückzahlung i. H. v. rund 2,6 Mio. EUR zu rechnen. Da diese in einem gesonderten Antrag für den gesamten VVS im Langantrag des Landkreises Böblingen berücksichtigt ist, wurde im Jahresabschluss hierzu auch eine gesonderte Rückstellung gebildet. Mit den Schlussabrechnungen ist im Jahr 2027 zu rechnen. Für diese werden die Grundlagen erst nach Abschluss des Geschäftsjahres 2025 ermittelt, weshalb je nach Höhe des tatsächlich ermittelten Anspruchs Rückforderungen oder Nachzahlungen zum Tragen kommen können. Im Verlauf des Jahres

2025 haben sich aufgrund der erfolgreichen Marktbearbeitung die Fahrgeldeinnahmen gegenüber der Prognose zum Zeitpunkt der Antragstellung des Langantrags besser entwickelt. Vor diesem Hintergrund ist mit einer von der SSB zu leistenden Rückzahlung zu rechnen, da dann der tatsächliche Schaden geringer ausfällt. Im Jahresabschluss 2025 wurde daher eine Rückstellung in Höhe von 0,8 Mio. EUR gebildet, die auf Basis der im Jahresabschluss enthaltenen Fahrgeldeinnahmen berechnet wurde. Der tatsächliche Rückzahlungsbetrag hängt jedoch von der noch ausstehenden Schlussabrechnung ab.

Im VVS-Gebiet wurden 2025 rund 377,4 Millionen Fahrten im Verbundgebiet durchgeführt, was einer Steigerung von rund 0,7 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Entwicklung von Fördermitteln

Die Rahmenbedingungen für die Zuschüsse für den ÖPNV haben sich im Jahr 2025 unterschiedlich entwickelt.

Das Bundes-GVFG zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen ist weiterhin stabil. Die jährlichen GVFG-Bundesmitten sind im Jahr 2025 von bisher einer Mrd. EUR auf zwei Mrd. EUR angewachsen – entsprechend des Beschlusses der GVFG-Novelle in 2019. Auch das Landes-GVFG Baden-Württemberg hat weiterhin eine Finanzausstattung von jährlich 320 Mio. EUR. Damit gibt es weiterhin mittel- bis langfristige Finanzierungsperspektiven für die laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben der SSB: Verlängerung der S-Bahnlinie S3 nach Neuhausen, die Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Ditzingen und die U5-Verlängerung nach Echterdingen.

Bei der Stadtbahn-Grunderneuerung hat die SSB mittlerweile vier GVFG-Zuschussvorhaben, für die Zuschussbescheide vorliegen, in Umsetzung. Die SSB erhält dabei 62,5% Bundes- und Landeszuschüsse. Derzeit ist die Förderung von Grunderneuerungsvorhaben im GVFG-Bundesprogramm noch längstens bis Ende 2029 befristet. Ob es darüber hinaus eine Perspektive gibt, hängt von der im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vom April 2025 angekündigten Änderung des GVFG-Programms ab. Im Koalitionsvertrag ist erfreulicherweise angekündigt, dass das GVFG weiter aufgestockt und Fördersätze erhöht werden sollen.

Das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes wurde im Laufe des Sommers 2025 auf Bundesebene beschlossen. Ergänzend dazu gab es im November 2025 einen Beschluss auf Landesebene zur Verwendung der anteilig für Baden-Württemberg zugeteilten Länderfinanzzmittel aus dem Sondervermögen. Unter anderem soll damit die landesseitige Kofinanzierung von GVFG-Bundesvorhaben in den kommenden Jahren sichergestellt werden, was wiederum positiv für die anstehenden größeren SSB-Infrastrukturvorhaben ist.

Die bei der SSB laufenden Digitalisierungsvorhaben im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes aus 2019 wurden im Jahr 2024 weitgehend beendet. Nur ein Vorhaben (FAMoS+ zur Förderung des Ausbaus von multimodalen Tickets in der Region Stuttgart) läuft noch bis 2026. Für einige der Vorhaben gab es im Jahr 2025 noch nachlaufende Restfinanzierungen. Derzeit gibt es keine vergleichbaren Folgeprogramme zu Digitalisierungsthemen.

Im novellierten Landes-GVFG stehen seit Beginn 2020 fast doppelt so viele Finanzmittel wie zuvor zur Verfügung: 320 Mio. EUR jährlich gegenüber 165 Mio. EUR vor dem Jahr 2020. Davon rund 177 Mio. EUR jährlich für ÖPNV-Vorhaben. Ob sich daran nach der Landtagswahl Baden-Württemberg Anfang März 2026 etwas ändert, muss abgewartet werden.

Die Fördersituation verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG war deshalb in 2025 stabil: Für die abgeschlossenen und laufenden Vorhaben wie Trageilverstärkung, die im Oktober 2024 in Betrieb genommene U 5-Verlängerung in Leinfelden, Abstellanlage Hbf, DFI-Ausbau und Ertüchtigung der Buswerkstätten hat die SSB Landeszuschüsse erhalten.

Für weitere Vorhaben wie die Verlängerung der Bahnsteige entlang der Linie U 1 auf 80m-Zugbetrieb und der Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofs werden derzeit SSB-Zuschussanträge geprüft. Durch den Abschluss der Abstimmungen zum Klimamobilitätsplan (KMP) zwischen Verkehrsministerium und Landeshauptstadt gibt es nun die Chance für erhöhte Fördersätze von 75% (statt Regelfördersatz von 50%) bei künftigen LGVFG-Vorhaben. Allerdings gibt es eine Unsicherheit, ob die in den zurückliegenden Jahren im LGVFG ausreichend vorhandenen Fördermittel auch künftig ausreichen werden. Landesweite Erhebungen der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg in 2024 zu kommenden Vorhaben zum Bau/Umbau von Betriebshöfen inkl. Infrastruktur für alternative Busantriebe und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen hat einen sehr hohen Finanzbedarf im LGVFG für die kommenden Jahre ermittelt. Insofern ist es sehr erfreulich, dass die SSB im Rahmen der Schienenfahrzeugförderung im LGVFG im Dezember 2025 einen endgültigen Förderbescheid über rund 56 Mio. EUR für die Beschaffung der neuen Stadtbahnserie DT8.17 erhalten hat.

Bei der Förderung emissionsfreier Busse ist die SSB wie in den vergangenen Jahren zweigleisig gefahren und hat auch im Jahr 2025 parallel Förderanträge beim Bund und Land gestellt. Mit unterschiedlichen Ergebnissen: Zunächst hat die SSB im April 2025 Förderbescheide für 23 Batterie-Gelenkbusse und 4 Brennstoffzellen-Busse über die Landesförderung

Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2025

Marktentwicklung und Vertrieb

Die Fahrgastzahlen bei der SSB stiegen im Linienverkehr um etwa 1,8% auf rund 168,6 Mio. im Jahr 2025. Die Zahlen basieren auf VVS-weit abgestimmten Nutzungshäufigkeiten und berücksichtigen die aktuellen Empfehlungen des VDV sowie Verkäufe des DeutschlandTickets an Kunden im Verbundgebiet.

Schienenfahrzeuge

Die ersten beiden Prototyp-Fahrzeuge zur Modernisierung der fünfzig Stadtbahnfahrzeuge der Serien DT8.10 und DT8.11 sind bei der Firma Siemens Mobility GmbH beauftragt. Diese wurden am Standort Wegberg-Wildenrath demontiert und entsprechend den technischen Spezifikationen modernisiert. Dabei konnten erste Optimierungen für den Serienumbau erkannt und umgesetzt werden.

aus dem LGVFG erhalten. Eine weitere SSB-Förderskizze beim im Sommer 2025 neu aufgesetzten Bundesförderprogramm zu alternativen Busantrieben wurde im Oktober 2025 wegen Überzeichnung und Priorisierung von Unternehmen mit geringer Umstellungsquote abgelehnt. Als Rückfallebene hat deshalb die SSB für das Landesbusprogramm 2026 im Oktober 2025 weitere Förderanträge für 32 Batterie-Gelenkbusse gestellt. Diese waren erfolgreich und im März 2026 hat die SSB dazu Förderbescheide erhalten.

Darüber hinaus fördert das Land die Betriebskosten der Linie X2 von Stuttgart nach Leonberg bis September 2027. Bei dieser Linie beteiligen sich darüber hinaus auch die Landkreise Ludwigsburg und Böblingen an der Finanzierung. Auch für die X4 von Degerloch nach Nürtingen und der X7 von Degerloch nach Harthausen erhält die SSB bis Dezember 2025 Landeszuschüsse, beide Linien wurden aber zum Fahrplanwechsel am 20. Dezember 2025 wegen der fehlenden Kofinanzierung durch den Landkreis Esslingen eingestellt.

Von Umlandgemeinden, -landkreisen und dem Verband Region Stuttgart hat die SSB komplementäre Zuschüsse zur S3-Verlängerung nach Neuhausen, U6-Verlängerung Flughafen, U5-Verlängerung Leinfelden und zur Sanierung von Stadtbahnfahrzeugen erhalten.

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

Insgesamt hat die SSB im Jahr 2025 rund 179,7 Mio. EUR Fördermittel erhalten, hinzu kommen weitere rund 8 Mio. EUR Bundes- und Landesmittel aus der Schlusszahlung des Corona-Rettungsschirms 2021. Die größten Positionen waren rund 90 Mio. EUR aus dem DeutschlandTicket, rund 59 Mio. EUR für GVFG-Bundesvorhaben und Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21, rund 10 Mio. EUR für LGVFG-Vorhaben und rund 8 Mio. EUR der Landeshauptstadt Stuttgart für verschiedene Vorhaben.

Das Projekt soll mit der Modernisierung der 50. Stadtbahn im Jahr 2029 abgeschlossen sein und die Stadtbahnen dann weitere 20 Jahre eingesetzt werden. Dies ermöglicht einen zuverlässigen Betrieb der Fahrzeuge mit einem modernisierten Fahrgastinnenraum. Die Drehgestelle der Stadtbahnen werden weiterhin bei der planmäßigen Instandhaltung der Drehgestelle neu verkabelt. Diese Maßnahme wurde bereits begonnen und wird bis 2028 weiterhin umgesetzt. Die Modernisierung der Antriebsstromrichter wurde in 2025 abgeschlossen. Das Modernisierungsprojekt beinhaltet zusätzlich die Erneuerung der Drehstrombordnetzumformer (DBU). Der Auftrag zur Entwicklung und Fertigung von Geräten für einen Austausch wurde vergeben.

Durch einen Unfall zweier Stadtbahnen im Februar 2024 wurden zwei Stadtbahnfahrzeuge schwer beschädigt. Eines der Fahrzeuge ist bereits in der Unfallbearbeitung und wird im Zuge der Instandsetzung auch modernisiert. Für die Unfallinstandsetzung der zweiten Stadtbahn konnte die Ausschreibung abgeschlossen werden.

Bei den vierzig neuen Stadtbahnwagen der Serie DT8.16 wurde das Engineering weitgehend finalisiert und die Fertigung und Lackierung der ersten Wagenkästen bereits abgeschlossen. Es wurde die Option auf 30 weitere neue Stadtbahnwagen mit der Serienbezeichnung DT8.17 bestellt.

Der Tausch von elektronischen und mechanischen Komponenten z.B. Fahrersitz, Monitore der Fahrgastinformation, Übergänge wurde bei den Stadtbahnserien DT8.4, DT8.S, DT8.10/11 und DT8.12-15 Fahrzeugserien im Rahmen der Instandhaltung zur Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit und somit eines zuverlässigen Betriebes der Fahrzeuge fortgesetzt.

Fahrzeuge der Serie DT8.S und DT8.12 wurden mit einem neuen Fahrgastzählsystem (AFZS) als Prototypen ausgerüstet. Die Getriebe der Fahrzeuge der Serie DT8.S müssen überholt werden, um einen zuverlässigen Betrieb für weitere 1,5 Mio. Kilometer gewährleisten zu können. Bei der Serie DT8.10 wurde auf Grund von Obsoleszenz mit dem Austausch der Türsteuergeräte begonnen.

Im Bereich der Predictive Maintenance wurden drei Fahrzeuge der Serie DT8.10/11 im Jahr 2024 mit einem akustischen Messsystem im Bereich der Drehgestelle ausgerüstet. Die Erfassung von Messwerten während des täglichen Einsatzes wurde in 2025 durchgeführt. Die Auswertung ermöglicht zukünftig die Optimierung des Rad-Schiene-Systems bei der Stadtbahn.

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

Auch in diesem Jahr wurde die kontinuierliche Erneuerung der Betriebsanlagen in den Stadtbahnwerkstätten fortgesetzt. Eine zuverlässige Werkstattinfrastruktur ist die Voraussetzung für die termingerechte Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Stadtbahnfahrzeugen. In den Werkstätten wurden u.a. Hubanlagen für die Stadtbahnfahrzeuge sowie Krananlagen erneuert und gleichzeitig erweitert. In der Teileaufarbeitung wurde eine Drehmaschine durch eine neue, moderne Maschine ersetzt.

Um die Flexibilität der Werkstattinfrastruktur weiter zu optimieren und damit die Instandhaltungsprozesse zu verbessern, wurden die Schienenfahrzeugwerkstätten mit zusätzlichen Anlagen wie beispielsweise Dacharbeitsständen ausgerüstet und Anpassungen an vorhandenen Anlagen u.a. bei der Besandungsanlage in der Betriebswerkstatt Heslach vorgenommen. Diese Anpassungen ermöglichen auch ergonomische Verbesserungen für die Mitarbeitenden bei der Ausführung der Instandhaltungsarbeiten.

Kraftfahrzeuge

Im Bereich der Busse wurde die Transformation zu emissionsfreien Antrieben weiter vorangetrieben.

Die Beschaffung von 10 Brennstoffzellengelenkbussen der Firma Daimler Buses wurde erfolgreich abgeschlossen. Am 14. April 2025 stellten der Minister für Verkehr Winfried Hermann, der SSB-Aufsichtsratsvorsitzende der SSB und Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart Dr. Frank Nopper und der Technische Vorstand und Vorstandssprecher der SSB Thomas Moser den ersten von zehn Brennstoffzellengelenkbussen

vor, die die SSB im Jahr 2025 in Betrieb genommen hat. Die Mehrinvestition für emissionsfreie Antriebe wird durch das Land Baden-Württemberg mit 1,4 Mio. EUR unterstützt. Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt die Betreiberin ihres ÖPNV-Netzes – die SSB AG – bei der Busbeschaffung mit einer komplementären Förderung in Höhe von rund 3,4 Mio. EUR.

Im 2. Quartal 2025 sind die ersten 10 Batteriegelenkbusse von Daimler Buses bei der SSB eingetroffen und wurden im Betriebshof Möhringen mit der parallel aufgebauten Ladeinfrastruktur in Betrieb genommen.

Im Sommer wurde der Kaufvertrag der letzten vier Toyota Caetano Brennstoffzellenbussen komplett rückabgewickelt. Die strukturellen Veränderungen bei Volvo und die sich verschlechternde Versorgung bei Service und Ersatzteilen führte zu einer Rückabwicklung von 5 Hybridgelenkzügen und 3 Solobussen an Volvo.

Ende 2025 wurde begonnen, die nächsten 10 Batteriegelenkbusse von Daimler Buses in Betrieb zu nehmen, dieses Mal für den Betriebshof Gaisburg.

Parallel zu den Fahrzeugen konnten infrastrukturseitig diverse Bauprojekte abgeschlossen werden, wie die neue Busabstellung Möhringen. Direkt nach der Fertigstellung wurde die Ladeinfrastruktur ergänzt, im Juni wurde mit dem Probetrieb begonnen. Anfang September erfolgte mit Verkehrsminister Winfried Hermann, dem stellvertretenden Abteilungsleiter für Mobilität im Regierungspräsidium Stuttgart, Hermann Klyeisen, dem Bürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Peter Pätzold, ebenso dem Vorstandssprecher der SSB, Thomas Moser, und dem Chef der Bussparte bei Daimler, Till Oberwörder eine feierliche Übergabe.

Im Rahmen eines Tages der offenen Tür konnten sich Bürger und Interessierende am 13.9.2025 die neuen Elektrobusse inklusive Ladeinfrastruktur anschauen.

Der Wiederaufbau der Abstellanlage im Busbetriebshof Stuttgart-Gaisburg nimmt Gestalt an. Seit dem 3. Oktober 2025 ist der erste Teil des Hallenbauwerks fertiggestellt und wird zur Abstellung von Bussen genutzt. In dreien der sechs errichteten Hallenschiffen sind die elektrischen Ladepunkte mit den Pantographen montiert, insgesamt 33 Stück. Somit steht dieser Bereich zur Nutzung durch die demnächst auch nach Gaisburg kommenden Batteriebusse bereit.

Baubeginn für den zweiten Bauabschnitt in Gaisburg war direkt im Anschluss und wird voraussichtlich das ganze Folgejahr in Anspruch nehmen.

Somit wird auch der Interimbetriebshof auf der ehemaligen Fläche des Kohlelagers der Energie Baden-Württemberg mit dem Betriebskonzept weiterbetrieben, dass die dort untergebrachten ca. 80 Busse jede Nacht zur Versorgung in den Betriebshof nach Gaisburg überführt werden müssen.

Betrieb

Im Betriebszweig Bus sind im Jahr 2025 sowohl die Wagenkilometer (ca. +2,5%) als auch die Platzkilometer (ca. +3,2%) angestiegen. Zum Jahresfahrplan 2025 wurden mehrere Maßnahmen umgesetzt, die sich auf die gefahrenen Kilometer auswirken. Dazu zählt unter anderem die Taktverdichtung der Linie 45, um den Bereich NeckarPark – einschließlich Wohngebiet und Sportbad – besser anzubinden. Zudem wurde auf der Linie 91 an Werktagen der Takt verdichtet, verbunden mit entsprechenden Anpassungen auf der Linie 84.

Das Angebot des SSB Flex konnte in 2025 durch die Inbetriebnahme der Tagbedienung ausgebaut werden und auch die Fahrgastzahlen in der Nachtbedienung stiegen stark an. Die Nachtbedienung wurde durch eine höhere Quote des SSB-Personals umgesetzt und auch die Besetzung durch externe Fahrer konnte stabilisiert werden, so dass insgesamt mehr Fahrzeuge eingesetzt werden konnten und somit eine deutliche Fahrgaststeigerung um über 100% erreicht wurde. Waren es im Jahr 2024 noch 27.000 Fahrgäste, stieg die Zahl in 2025 auf rund 56.300 Fahrgäste an. Dies zeigt das Potenzial des SSB Flex bei steigenden Fahrzeuganzahlen. Die im Dezember 2024 eingeführte Tagbedienung in vier südlichen Stadtteilen konnte mit 4 Fahrzeugen, komplett mit eigenem Personal besetzt und stabil durchgeführt werden. Insgesamt wurden rund 6.000 Fahrgäste befördert.

Liegenschaften

Die mit Immobilienätigkeiten beauftragten Fachbereiche leisteten auch im Jahr 2025 einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Betriebsergebnisses. Die 2020 neu erstellte Flächenstrategie wird laufend aktualisiert. Diese Flächenstrategie zeigt auf, inwiefern der aus dem weiteren Angebotsausbau resultierende Flächenbedarf, auf den im Eigentum der SSB befindlichen Liegenschaften abgebildet werden kann und welche Flächen für welche Nutzungen geeignet sind.

Am 01.03.2024 wurde der Mietvertrag zur Anmietung des Verwaltungsgebäudes Am Wallgraben 95 abgeschlossen und das Projekt wurde gestartet. Im Jahr 2025 wurde die Detail- und Möblierungsplanung für den Innenausbau erfolgreich abgeschlossen. Darauf aufbauend wurden die erforderlichen Vergabeverfahren für die Beschaffungen gestartet. Damit wurde ein wesentlicher Schritt zur weiteren Projektumsetzung erreicht. Die Übergabe des Gebäudes an die SSB erfolgte am 13.03.2026. Die Vorplanung der Sanierung des Mittel- und Kopfbaus (Modul 1) der Hauptverwaltung, unter Einbeziehung des Verwaltungsgebäudes (Modul 2) als Option, ist abgeschlossen. In diesem Zuge wurden auch die Kosten im Rahmen einer Schätzung ermittelt. Zur Klärung der weiteren Vorgehensweise wurde im Rahmen einer im Jahr 2025 beauftragten Machbarkeitsstudie die Flächenbedarfe für Verwaltungsflächen und darüber hinaus auf dem Gesamtareal des SSB-Zentrums überprüft und sinnvoll restrukturiert.

Nach dem Brand im Busbetriebshof Gaisburg wurde die Planung zur Errichtung einer neuen Abstellhalle eingeleitet. Alle Gewerke bis auf die geringfügigen Grünanlagen sind vergeben. Die Baugenehmigung für die Abstellanlage liegt seit 06.11.2023 vor. Im April 2024 haben die Bauarbeiten für die Netzstation Ladeinfrastruktur und die südlichen Abstellmodule begonnen. Ebenfalls ist seit April 2024 die Interimsfläche auf dem EnBW-Gelände Gaisburg in Betrieb. Sowohl die Netzstation wie die südlichen Abstellmodule sind fertiggestellt und seit Anfang Oktober 2025 in Betrieb. Ebenfalls fertiggestellt ist die 1. Stufe der Ladeinfrastruktur. Seit Oktober 2025 laufen die Bauarbeiten für die nördlichen Abstellmodule und für die Tiefgarage. Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich im April 2027 fertiggestellt.

Die Planungen zum Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes in Weilimdorf sind weiter vorangeschritten. Im Juli 2023 erfolgte die Beschlussfassung im Gemeinderat sowie im Aufsichtsrat zur Planung und Einreichung der Planfeststellung, die Genehmigungsplanung ist abgeschlossen. Derzeit läuft die Phase zur Werkplanung. Die Unterlagen für die Planfeststellung wurden beim RP Anfang April 2024 eingereicht, und die öffentliche Auslegung ist erfolgt. Das Regierungspräsidium hat der SSB die Rückmeldung der TÖBs und weiteren Beteiligten zugesendet. Diese werden überprüft und kommentiert. Die Einreichung des LGVFG-Antrages erfolgte Ende Juli 2024 zeitnah danach. Am 13.01.2026 findet der

Erörterungstermin zum Gesamtprojekt U 13/BF 4 im Rathaus der Stadt Stuttgart statt. Das RP hat veranlasst, im Frühjahr 2026 das Projekt nochmals öffentlich auszulegen. Im Moment wird mit einem Baustart der Maßnahme für 2028 geplant.

Für die Weiterentwicklung des Ostendareals wurde Ende 2024 die Vorentwurfsphase inkl. vertiefter Kostenschätzung abgeschlossen. Das auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse laufende Bebauungsplanverfahren wurde im Jahr 2025 weitergeführt und in der Dezember-Aufsichtsratssitzung am 03.12.2025 hat der Aufsichtsrat der SSB eine Absichtserklärung zur Veräußerung des Baufeldes an die SWSG beschlossen. Das Bebauungsplanverfahren wurde aus diesem Grund gestoppt.

Im September 2021 ist der erste Bauabschnitt des Umbaus und der Sanierung der Zahnradbahnwerkstatt fertiggestellt worden. 2023 erfolgte der Austausch der Schiebebühne. Die Gesamtmaßnahme wurde im August 2025, mit der Erneuerung und Erweiterung des Hebestands an Gleis 4, abgeschlossen.

Am Busbetriebshof (KOM) in Möhringen wurde eine Ladeinfrastruktur inkl. Netzstation für Elektrobusse errichtet. Die Baugenehmigung ging am 15.12.2023 ein. Der Baubeginn war Anfang Januar 2024 mit dem Rückbau des ehemaligen Gastanklagers. Die komplette Fertigstellung der Netzstation und der Ladeinfrastruktur erfolgte im Mai 2025. Im Anschluss fand der Probetrieb zum Laden der Busse statt. Die Inbetriebnahme war im August 2025. Derzeit werden 10 Elektrobusse geladen.

Das Projekt zur Bewertung des nicht betriebsnotwendigen Immobilienbestands der SSB umfasst 37 Liegenschaften mit einer Gesamtfläche von ca. 63.000 m², aufgeteilt in 446 Wohnungen und Gewerbemietflächen. Im Jahr 2025 wurde der Roll-out-Prozess abgeschlossen und die Portfoliostrategie erstellt. Die Portfoliostrategie beinhaltet neben der technischen Due Diligence und dem energetischen Sanierungsfahrplan eine Handlungsstrategie für jedes Objekt.

Die Sanierung des Gebäudebestandes ist ein wichtiger Baustein, damit die Klimaneutralität bis 2035 erreicht werden kann.

Der Stadtbahnbetriebshof Heslach wird daher seit 2024 energetisch ertüchtigt. Im Jahr 2024 fand bereits die Erneuerung der Lichtkuppeln sowie die Änderung der Beleuchtung auf LED-Technik statt. Im Jahr 2025 wurde das Dienstgebäude energetisch saniert (Austausch Fenster / Türen und Wärmedämmung der Fassade).

Eine weitere Maßnahme ist der Neubau einer Unterflurdrehhalle am Betriebshof Möhringen zur Sicherstellung der betriebskritischen Radprofilpflege und zur Abdeckung des steigenden Fahrzeugbestands. Im Berichtsjahr wurden Projektziele, Genehmigungsstrategie (Plangenehmigung nach PBefG), BIM-Pilotierung, Förderfähigkeit (LGVFG) und Planungs-/Vergabestrategie finalisiert und damit die Grundlage für eine stringente Planungs- und Realisierungsphase gelegt. Das Projekt ist mit einem Investitionsvolumen von rund 11,3 Mio. EUR im Wirtschaftsplan hinterlegt. Die Einreichung der Baugenehmigung ist für September 2026 vorgesehen, der Baubeginn für Oktober 2027 und die Inbetriebnahme ist für Dezember 2028 terminiert.

Technische Infrastruktur

Die Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich betrugen im Jahr 2025 brutto 74,4 Mio. EUR. Der Großteil des Investitionsbudgets wurden für die folgenden beschriebenen Stadtbahnvorhaben verwendet:

Mit der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und dem neuen Verbindungstunnel (Gleisachsen 31 bis 34) zum Hauptbahnhof, wurde durch den nicht mehr nutzbaren Tunnelabschnitt die Realisierung einer neuen unterirdischen Kehrgleisanlage möglich. Die Kehranlage HB ist seit März 2024 in Betrieb. Der Schlussverwendungsnachweis wurde Ende September 2025 eingereicht. Die Prüfung ist erfolgt, allerdings liegt der Endverwendungsnachweis noch nicht vor. Dieser wird voraussichtlich Anfang 2026 eingehen. Im Anschluss daran werden die noch einbehaltenen Zuschussmittel ausbezahlt.

Der 2. TA Neuer Markt der Linie U5 Leinfelden-Echterdingen beginnt im Bereich der temporären Kehranlagen Leinfelden-Bahnhof und führt bis zur Haltestelle Neuer Markt. Die Neubau-Strecke hat in diesem zweiten Abschnitt eine Länge von 0,66 km. Die Maßnahme begann mit den Umbauten der bestehenden Betriebsanlagen im Bereich der zu diesem Zeitpunkt in Betrieb befindlichen temporären Wendeanlage bei der Haltestelle Leinfelden-Bahnhof. Hier wurde die bestehende Gleisanlage auf die neue Lage umgebaut. Die Maßnahme endet hinter der neuen Haltestelle Neuer Markt. Im Zuge der Streckenverlängerung wurde am Ende des Neubauabschnitts ein neues Unterwerk zur Stromversorgung der Stadtbahn errichtet. Die Neubaustrecke ist seit Oktober 2024 in Betrieb. Das Vorhaben befindet sich in der Schlussabrechnung. Für die Schlussabrechnung wurde eine Fristverlängerung bis zum 30.06.2026 beantragt und genehmigt. Hintergrund für die Fristverlängerung ist die Nutzung einer Fläche des Projektes durch die Deutsche Bahn, wodurch sich die Wiederherstellung der Fläche, welche im Zuschussantrag beinhaltet ist, zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen wird.

Die Stadtbahnlinie U 1 der SSB verbindet die Stuttgarter Stadtteile Süd, Mitte, Ost und Bad Cannstatt mit der Stadt Fellbach östlich von Stuttgart. Die Linie mit ihrer Länge 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 U 1 zunehmend hohe Linienbelastungen. Es wird aus diesem Grund die Linie U 1 für 80 Meter lange Stadtbahnen ausgebaut, um zusätzlich benötigte Kapazitäten zu schaffen. Dieses Projekt umfasst die acht Haltestellen von Uff-Kirchhof bis Schwabenlandhalle. Baubeginn war im Jahr 2023. Die Inbetriebnahmen der einzelnen Haltestelle erfolgte bis ins Frühjahr 2025. Als Vorabmaßnahme für die Endhaltestelle Fellbach wurde der eingereichte Zuschussantrag um eben diese Maßnahme ergänzt. Da der Klimamobilitätsplan der Stadt Stuttgart noch nicht verabschiedet ist, liegt noch kein Zuschussbescheid vor. Aus diesem Grund musste die Maßnahme bisher ausschließlich aus Eigenmitteln vorfinanziert werden.

Auf Grund der aktuellen städtebaulichen Planungen wird es für die Endhaltestelle Lutherkirche eine separate Programmanmeldung und Zuschussantrag geben. Die Programmanmeldung erfolgt unterjährig im Dezember 2025. Das Projekt befindet sich aktuell in der Planungsphase. Der Baubeginn mit der Verlegung des Gleiswechsels startet nach aktueller Planung Anfang 2027. Die Gemeinde Fellbach plant einen Mobilitätshub, in dem die Endhaltestelle der SSB integriert ist. Die Zuschussvereinbarung mit der Stadt Fellbach wurde unterschrieben. Die Baudurchführungsvereinbarung und der Finanzierungsvertrag mit der Stadt Fellbach sind noch in Abstimmung.

Die Programmanmeldung für den Abschnitt Süd wurde im 1. Quartal 2023 eingereicht. Der Zuschussantrag wurde im 2. Quartal 2024 gestellt. Der Abschluss der Baumaßnahmen im Südast ist für Juni 2026 geplant. Entsprechend sind in 2026 auch die Kosten für die Schlussabrechnungen eingestellt. Da der Klimamobilitätsplan der Stadt Stuttgart erst im Februar 2026 verabschiedet wurde, liegt noch kein Zuschussbescheid

vor. Aus diesem Grund musste die Maßnahme bisher ausschließlich aus Eigenmitteln vorfinanziert werden.

In Stuttgart Weilimdorf an der Gemarkung Ditzingen, direkt an der B 295, soll ein neuer Stadtbahnbetriebshof mit 45.000 qm Grundfläche und drei Gebäuden entstehen:

- Dienst- und Sozialgebäude mit Technikuntergeschoss
- Werkstatthalle
- Abstellhalle

Der Betriebshof bietet Platz für 48 Stadtbahnen mit einer Länge von 40 Metern. Der offiziell bekanntgemachte Baubeginn ist voraussichtlich 2028. Die Programmanmeldung LGVFG wurde Ende Oktober 2022 beim Regierungspräsidium eingereicht. Ende November 2022 wurden die Kosten mit Stand Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) nachgemeldet. Der Zuschussantrag wurde im 2. Quartal 2024 eingereicht. Anders als bei dem anhängenden Projekt der U 13 Streckenverlängerung liegt für den BF4 noch kein Fragenkatalog vor.

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 U 6 und U 16 abzweigt und entlang der Bundesstraße 295 (B 295) nach Norden führt. Das Vorhaben soll über das Bundes GVFG finanziert werden. Ab der Gemarkung Ditzingen ist geplant, dass die Komplementärfinanzierung durch die Stadt Ditzingen erfolgt. Die neue Zeitplanung mit Baubeginn ab Mitte 2028 bis voraussichtlich 2034 für alle Abschnitte wurde offiziell bekanntgemacht. Im Jahr 2025 sind bisher Planungsleistungen angefallen.

An allen Ingenieurbauwerken auf der Strecke der S3 erfolgten im Jahr 2025 Bautätigkeiten, welche noch bis in das Jahr 2027 andauern werden. Im Anschluss daran finden die Bauarbeiten für die Eisenbahn-technischen Ausbaugewerke und die Vorbereitung der Inbetriebnahme statt. Aufgrund der nicht rechtzeitig vorhandenen Gestattungsvereinbarungen für die Inanspruchnahme von Grundstücken zum Baubeginn verschiebt sich die Inbetriebnahme auf voraussichtlich Ende 2028. Vom Auftragnehmer für den Rohbau werden nicht unerhebliche Mehrkostenforderungen für die Bauzeitverlängerung angemeldet. Eine vertragliche Vereinbarung ist derzeit in der Höhe nicht absehbar.

Am 16.07.2025 erfolgte im Verkehrsausschuss des VRS der Beschluss zur Vertragsanpassung für das Kostenbudget von bisher 210 Mio. EUR auf 223 Mio. EUR. Die Erhöhung war aufgrund der gestiegenen nicht zuwendungsfähigen Planungs- und Bauleitungskosten und auch der SSB-Verwaltungskosten notwendig. Aufgrund von Ausschreibungen konnten Verträge für die örtliche Bauüberwachung / Bauoberleitung für die Ausbaugewerke im Jahre 2025 vergeben werden. Die zuwendungsfähigen Baukosten sind mit den Vergaben noch im vereinbarten Gesamtkostenrahmen. Weitere größere Bauvergaben für die Ausbaugewerke sind für 2026/2027 vorgesehen.

Auch im Jahre 2025 konnte trotz mehreren Vertragsverhandlungen von der DB PSU mit dem Auftragnehmer Leit- und Sicherungstechnik noch keine Beauftragung für die Planungsleistungen (PT1/Ausführungsplanung) für ETCS (European Train Control System) erfolgen. Eine Kostenübernahmeerklärung der SSB wurde bereits im Herbst 2024 erteilt. Die Planungen und noch notwendigen Bauvergaben (PT2) für ETCS stellen hinsichtlich des Terminplans und den Kosten ein sehr hohes Projektrisiko dar. Das Projekt wird zu 100% fremdfinanziert (VRS und GVFG-Zuschüsse).

Die Haltestellen Marienplatz, Schlossplatz, Rotebühlplatz, Charlottenplatz und Rathaus sollen mit eVitrinen nachgerüstet werden. Die Programm-anmeldung ist im Oktober 2023 erfolgt. Der LGVFG-Zuschussantrag wurde im Oktober 2025 eingereicht. Die Haltestelle Rathaus soll als erste Haltestelle mit eVitrinen ab der zweiten Jahreshälfte 2026 ausgestattet werden. Die Arbeiten sollen bis einschließlich 2029 abgeschlossen sein.

Durch die zunehmende Taktverdichtung im Streckennetz und den Einsatz von Doppeltraktionen (80m-Stadtbahnen) im Linienbetrieb kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Überlastungen und infolgedessen zu Abschaltungen in der Fahrstromversorgung. Um bei der Stromübertragung über die Fahrleitung zu den Fahrzeugen weiterhin eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten, wird die Fahrleitungsanlage in stark frequentierten und belasteten Streckenabschnitten mit einem zweiten Trageseil bzw. einer Verstärkungsleitung nachgerüstet. Durch diese Erhöhung des Leitungsquerschnitts in der Fahrleitungsanlage kann auch zukünftig eine stabile Fahrstromversorgung sichergestellt werden. Die Maßnahme ist in drei Abschnitte aufgeteilt.

Mit dem Bau Charlottenplatz bis Bopser wurde Mitte 2022 begonnen und die Fertigstellung erfolgte in 2025. Im Streckenabschnitt Föhrich bis zur Landauer Straße wurden bereits vorbereitende Arbeiten (Mastgründungen im Zuge Gleisarbeiten) durchgeführt. Der geplante Fahrleitungsbau wurde aufgrund paralleler Maßnahmen verschoben. Auch im Abschnitt Rastatter Straße bis Gerlingen Siedlung wurden im Zuge der Oberbauerneuerung Mastfundamente gegründet. Der Fahrleitungsbau erfolgt voraussichtlich ab 2028 im Zuge des Baubeginns für den BF4.

Der Zuschussantrag für die Nachrüstung von DFI-Anzeigern an Stadtbahnhaltestellen, die bisher noch über keinen DFI verfügen wurde im Herbst 2019 gestellt, der Zuschussbescheid liegt seit Oktober 2021 vor. Die Montage der DFI-Anzeiger erfolgt über einen Generalunternehmer. Die Masten wurden zwischenzeitlich schon geliefert. Die Werksabnahme für die DFI fand im Januar 2026 statt. Die bauliche Nachrüstung erfolgt ebenfalls im Jahr 2026.

Die DFI Light sind eine batteriebetriebene Version des DFI, die für den Busbetrieb an Haltestellen zum Einsatz kommen sollen, an denen es keine Stromanbindung gibt. Der Hersteller der DFI Light ist die Firma Axentia. Die Ausschreibung erfolgte in 2022. Die Bestellabrufe erfolgen jahresbezogen. Pro Jahr sollen planmäßig rund 60 DFI Light installiert werden. Der Aufbau der DFI Light läuft seit 2022 und muss bis Ende 2026 abgeschlossen sein, um die Zuschüsse vollumfänglich zu erhalten.

In den Gewerken Streckengleis, elektrische Betriebsanlagen und Haltestellen (inkl. Brandschutz) und ihren Teilbereichen werden zunächst für den Zeitraum von 2022 bis 2030 umfangreiche Grunderneuerungsmaßnahmen mit Zuschussmitteln umgesetzt, um beim Stuttgarter Stadtbahnsystem weiterhin eine hohe Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Anlagen zu sichern. Im Bereich der Gleisinfrastruktur umfasst die Grunderneuerung sowohl die Streckengleisanlagen als auch die Weichen und Kreuzungen. Neben der Erneuerung des Oberbaus (Schienen, Kleiseisen und Schwellen, Schotter / Unterguss) werden bei Erforderlichkeit auch der Untergrund erneuert. Vor der Erneuerung erfolgt jeweils 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 nicht streckenbezogen, sondern systemabhängig je nach Zustand des jeweiligen elektrischen Gewerkes.

- Zu den elektrischen Betriebsanlagen zählen:
- Fahrstromunterwerke und Netzstationen
 - Elektrische Anlagen in Haltestellen, Betriebsräumen und Tunnelanlagen
 - Fahrsignalanlagen und Stellwerke
 - BOS-Funk und Trageseilverstärkungen

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. Insgesamt wurden bisher vier Zuschussanträge gestellt und genehmigt. Dabei handelte es sich um die beiden Sammelanträge für den Zeitraum 2022-2023 und 2024-2026 sowie die beiden Einzelanträge für BOS-Funk / Fahrleitung und Fahrsignalanlagen / Stellwerke, die sich zeitlich von 2023 über mehrere Jahre bis 2028 erstrecken.

Im Zuge des Neubaus eines Bürgerzentrums für Sillenbuch muss das dort befindliche SSB-Betriebsgebäude/ Unterwerk Sillenbuch umverlegt werden und soll in eine Böschung integriert werden. Bei dem Projekt handelt es sich um eine Folgemaßnahme der LHS, die zu 100% von dieser finanziert wird. Im ersten Schritt wurde ein Generalplaner mit der Planung des Gebäudes beauftragt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2027 geplant.

Die Gesamtinbetriebnahme des Projekts Staatsgalerie ist mit Inbetriebnahme der Tunnelachsen zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof am 10.12.2023 abgeschlossen. Damit ist der sog. Lückenschluss erfolgt. Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle erfolgte bereits am 11.09.2020. Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Folgemaßnahme der DB im Zuge von S21. Aufgrund des neuen Tiefbahnhofs der DB musste die alte Haltestelle Staatsgalerie verlegt werden, da sie dem neuen Tiefbahnhof im Weg war. Die neue Haltestelle musste daher von der Höhe und Lage her versetzt werden. Die Baukosten der Maßnahme werden zu 100 % von der DB bezahlt. Das Vorhaben befindet sich in der Schlussabrechnung. In 2025 fielen Kosten im Zuge nachlaufender Abrechnungen an. In der ersten Jahreshälfte 2026 müssen noch diverse Restleistungen erbracht werden (z.B. Gelände Schalendach + Beleuchtung Rampe zu Verbindungstunnel DB). Im Rahmen der Schlussabrechnung der NVBW als Prüfer der Maßnahme müssen derzeit angeforderte Belege zur Verfügung gestellt und Nachfragen beantwortet werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Schlussverwendungsprüfung durch die NVBW in 2026 abgeschlossen wird.

Seitens der Landeshauptstadt Stuttgart wurde das Ziel ausgegeben, bis einschließlich 2027 den Innenstadtbereich für den Busverkehr emissionsfrei zu gestalten. Hierfür müssen auf den betroffenen Buslinien Zwischenladestationen errichtet werden, um die Fahrgäste mit Elektrobussen transportieren zu können. Ein Zuschussantrag für Zwischenladestationen soll zeitnah eingereicht werden. Aktuell werden die Standorte Pragsattel, Westbahnhof und Vogelsang final geplant und abgestimmt. Aufgrund fehlender Genehmigungen und einer daraus resultierenden unfertigen Planung hat sich der Baubeginn bereits verzögert. In 2025 sind bisher nur Planungskosten angefallen.

Durch Brandereignisse in Tunneln, wurden die Vorgaben bezüglich des Brandschutzes erhöht. Die unterirdischen Haltestellen im Streckennetz der SSB werden deshalb seit Jahren brandschutztechnisch nachgerüstet. In diesem Zuge sind bauliche Maßnahmen wie Abschottungen und Rauchableitung erforderlich.

Soll-Ist-Vergleich des Prognoseberichtes aus dem Geschäftsjahr 2024 für das Jahr 2025

Das Jahresergebnis 2025 liegt bei -86,6 Mio. EUR und ist damit um 44,5 Mio. EUR besser als der Plan.

Im Wesentlichen ist die Ergebnisverbesserung auf eine verbesserte Gesamtleistung inklusive Zahlungen aus dem Corona Rettungsschirm zurückzuführen.

Im Vergleich zur Wirtschaftsplanung 2025 steigen die Erlöse aus Bus und Bahn aufgrund des neuen Verfahrens zur Abwicklung des Nachteilsausgleich, des Vertriebsanreizes und der Preiserhöhung des DeutschlandTickets zum 01.01.2025.

Die Gesamtleistung ist zudem von folgenden Themen geprägt:

• Schlussabrechnung Corona Rettungsschirmmittel 2021/2022	+14,3 Mio. EUR
• Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	+5,4 Mio. EUR
• Verkauf Caetano Busse	+4,1 Mio. EUR
• Betriebskostenerstattungen aus Linienverlängerung U 6 Flughafen 2022 Et 2023	+1,9 Mio. EUR

Der Materialaufwand liegt mit 144,4 Mio. EUR um 5,6 Mio. EUR bzw. 3,8% unter dem Plan und wirkt damit ergebnisverbessernd. Wesentlicher Treiber hierfür sind geringere Aufwendungen für die Instandhaltung sowohl der betrieblich genutzten als auch der vermieteten Immobilien.

Auch der Personalaufwand bleibt mit -5,2 Mio. EUR unter dem Planansatz. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Arbeitszeitverkürzung sowie einem, gegenüber Plan, geringeren Personalzuwachs.

Die Abschreibungen und der sonstige betriebliche Aufwand unterschreiten ebenfalls den Planwert. Hierfür sind vor allem Projektverzögerungen verantwortlich, die zu einer Verschiebung geplanter Aufwendungen führten.

Diese positiven Effekte werden durch folgende ungeplante Mehrkosten kompensiert:

- Periodenfremde Aufwendungen (Rückzahlung Nachteilsausgleich DeutschlandTicket 2023, Abschlagszahlung Fernwärme, Kleininstandhaltungen) -2,8 Mio. EUR
- Zinsen (insb. Anpassung des Zinssatzes im ZV-Darlehen) -2,1 Mio. EUR



Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftete die SSB Umsatzerlöse i. H.v. 311,3 Mio. EUR (VJ: 286,5 Mio. EUR). Die wesentliche Umsatzgröße ist der Linienverkehr mit 202,6 Mio. EUR (VJ: 189,4 Mio. EUR). Der Einnahmenzuwachs um 7,0% (VJ: 6,7%) resultiert hauptsächlich aus der Anhebung des DeutschlandTicket-Preises ab dem 1. Januar 2025 von 49 EUR auf 58 EUR (+18,4%). Die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G in Höhe von 21,7 Mio. EUR (VJ: 21,8 Mio. EUR) liegen auf Vorjahresniveau. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind aufgrund der jährlichen Dynamisierung gestiegen (+ 0,7 Mio. EUR) und lagen im Jahr 2025 bei 47,8 Mio. EUR. Die Umsätze aus Vermietung und Verpachtung von Wohn- und Bürogebäuden belaufen sich auf 12,4 Mio. EUR (+ 1,1 Mio. EUR). Die sonstigen Umsatzerlöse stiegen von 13,1 Mio. EUR auf 23,2 Mio. EUR. Dies ist hauptsächlich auf die Erlöse aus dem Vertriebsanreiz DeutschlandTicket zurückzuführen, die im Jahr 2025 mit 8,6 Mio. EUR erstmalig eingingen. Die aktivierten Eigenleistungen stiegen um + 2,1 Mio. EUR auf 12,0 Mio. EUR und ergeben sich durch die Baumaßnahmen Rohbautunnel für die S3-Verlängerung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen zurück auf 155,8 Mio. EUR und liegen damit um 19,3 Mio. EUR niedriger als im Vorjahr. Der Rückgang resultiert aus dem Wegfall des Ertragszuschusses gem. GRDRS 159/2020 von der SVV von 25,0 Mio. EUR. Gegenläufig stiegen die Zuschüsse ohne direkte Gegenleistungsverpflichtung um +3,0 Mio. EUR sowie die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um +2,3 Mio. EUR. Dies resultiert hauptsächlich aus der Rückstellung für Altersteilzeit, da der Anspruch auf Altersteilzeit nicht mehr im Tarifvertrag verankert ist und somit keine pauschale Altersteilzeitrückstellung mehr gebildet werden muss.

Der Materialaufwand lag bei 144,4 Mio. EUR und damit um + 13,6 Mio. EUR über dem Vorjahr. Dieser Effekt ist auf den Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen mit 6,0 Mio. EUR zurückzuführen, im Speziellen aus der Abwertung der RHB für Schienenfahrzeuge und Schienenanlagen. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 7,6 Mio. EUR angewachsen. Grund dafür ist ein Anstieg bei den Aufwendungen für Fremdinstandhaltung mit + 5,0 Mio. EUR, die im Zusammenhang mit der Rückstellung für ausstehende Rechnungen stehen. Außerdem sind die Aufwendungen für bezogene Fahrleistungen um + 4,9 Mio. EUR angestiegen, dies ergibt sich im Wesentlichen aus der Taktverdichtung sowie Änderung der Streckenausführung der Buslinie 91. Die Aufwendungen für Energie, insbesondere für Strom, haben sich mit –4,0 Mio. EUR gegenläufig entwickelt. Grund hierfür ist der gesunkene Preis von 0,14 EUR auf 0,10 EUR. Durch den hohen Stromverbrauch der SSB führt eine Reduktion des Strompreises um einen Cent zu einer Ergebnisverbesserung von etwa 1 Mio. EUR.

Der Personalaufwand lag mit 301,8 Mio. EUR um 32,8 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Erhöhung ergibt sich hauptsächlich aus den Tarif- und Rentensteigerungen sowie der gestiegenen Mitarbeiterzahl.

Die Abschreibungen erhöhten sich von 51,6 Mio. EUR auf 55,1 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf die Aktivierung von Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr, im Speziellen auf die Inbetriebnahme von insgesamt 20 emissionsfreien Bussen zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 50,5 Mio. EUR + 2,1 Mio. EUR höher als zum Vorjahr. Dies resultiert hauptsächlich aus den Aufwendungen für Prüfung, Beratung und Rechtsschutz mit + 0,8 Mio. EUR, dem Aufwand aus Straßenbenutzungsentgelt an die LHS mit + 0,7 Mio. EUR sowie den Aufwendungen aus der Verpflichtung aus Archivierung mit + 0,3 Mio. EUR durch die Einführung der digitalen Personalakte.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind um + 2,8 Mio. EUR angestiegen, was den höheren Zinsaufwendungen aus den Abrufen der Rahmenverträge für langfristige Kredite geschuldet ist.

Die sonstigen Steuern sanken um – 0,2 Mio. EUR zum Vorjahr auf 0,6 Mio. EUR. Dies resultiert aus dem Rückgang der Grundsteuer.

Das Gesamtergebnis 2025 vor Verlustausgleich beträgt –86,6 Mio. EUR und ist damit 46,5 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2025 betrug 1.399,6 Mio. EUR (VJ: 1.222,5 Mio. EUR) und stieg damit um 177,1 Mio. EUR. Zum 31.12.2025 lag die Eigenkapitalquote damit bei 13,9% (VJ: 15,9%).

AKTIVA

Die Aktiva entwickelten sich wie folgt: Das Sachanlagevermögen stieg um 154,8 Mio. EUR auf 1.106 Mio. EUR. Die größten Zuwächse ergaben sich hier bei den Anlagen im Bau (+165,5 Mio. EUR), die hauptsächlich auf Anzahlungen der DT8.17 Stadtbahnwägen mit 48,2 Mio. EUR, der S3-Streckenverlängerungen mit 35,2 Mio. EUR und der Sanierung der DT8.10/11 mit 11,0 Mio. EUR zurückzuführen sind.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 67,9 Mio. EUR auf 171,0 Mio. EUR. Die Veränderung resultiert hauptsächlich aus der Forderung gegenüber der SVV mit einem Anstieg um 53,3 Mio. EUR aufgrund des schlechteren Ergebnisses von 46,5 Mio. EUR sowie der höheren Forderung aus der Erstattung der Umsatzsteuer für die Monate Oktober bis Dezember 2025. Ein weiterer Anstieg ergibt sich durch die Forderung gegenüber der VVS um 8,1 Mio. EUR aus dem Corona Rettungsschirm für das Jahr 2021, abzüglich der Verbindlichkeit aus dem Kassenausgleich für November und Dezember in Höhe von 1,3 Mio. EUR.

Der Bank- und Kassenbestand sank im Jahr 2025 um 52,4 Mio. EUR auf 73,6 Mio. EUR. Der wesentliche Grund dafür ist, dass ein zusätzlicher Zahllauf im alten Jahr erfolgte. Dabei wurde eine Anzahlung von 57 Mio. EUR für die DT8.17 Stadtbahnwagen geleistet.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 6,9 Mio. EUR auf 9,9 Mio. EUR an. Der Anstieg ergibt sich aus dem SAP RISE Vertrag für die Jahre 2026 bis 2029 mit einem Gesamtwert von 4,2 Mio. EUR. Dazu kommt das im Dezember 2025 vorausbezahlte Straßenbenutzungsentgelt für das Jahr 2026 in Höhe von 3,3 Mio. EUR.

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 176,8 Mio. EUR weist der passivische Sonderposten einen um + 12,4 Mio. EUR höheren Wert aus als im Vorjahr (164,4 Mio. EUR).

Die Rückstellungen sind um + 15,6 Mio. EUR auf 237,8 Mio. EUR im Jahr 2025 angestiegen. Der Effekt ergibt sich hauptsächlich aus den sonstigen Rückstellungen. Darin enthalten ist der Anstieg der Rückstellung aus ausstehenden Rechnungen mit 10,0 Mio. EUR. Grund dafür ist die Einführung der Software xSuite (elektronisches Rechnungseingangsbuch), die es ermöglichte ein größeres Volumen an eingegangenen Rechnungen nach Buchungsschluss der Personenkonten abzugrenzen. Ein weiterer Grund für den Anstieg ist die Rückstellungsbildung für die Restrukturierung der SSB Reisen GmbH mit 3,5 Mio. EUR.

Die Verbindlichkeiten stiegen im Geschäftsjahr 2025 um + 149,3 Mio. EUR auf 788,1 Mio. EUR. Der größte Anteil des Anstiegs ergibt sich aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit + 99,1 Mio. EUR. Die sonstigen Verbindlichkeiten sind um + 68,9 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert aus den abgerufenen Zuschüssen für die S3-Verlängerung (+ 43,3 Mio. EUR), für die DT8.17 Stadtbahnwagen (+ 16,4 Mio. EUR) sowie für die Ladeinfrastruktur Gaisburg und Möhringen (+ 9,5 Mio. EUR). Gegenläufig sind die Verbindlichkeiten aus Sozialversicherung um – 0,3 Mio. EUR gesunken.

Finanzlage

Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit –61,3 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von +7,5 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf den Aufbau von Working Capital zurückzuführen ist (Aufbau von Forderungen, Abbau von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei –121,5 Mio. EUR (im Vorjahr –22,5 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen der SSB die erhaltenen Investitionszuschüsse und Einzahlungen aus dem Verkauf von Anlagevermögen deutlich. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit standen die Einzahlungen aus Verlustübernahme sowie aus der Aufnahme von Krediten den Auszahlungen für Tilgung und Zinsen gegenüber, wobei sich ein positiver Saldo von 129,6 Mio. EUR (im Vorjahr 59,6 Mio. EUR) ergab. In Summe ergab sich somit ein Rückgang der Zahlungsmittel in Höhe von 53,2 Mio. EUR im Berichtsjahr. Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 betrug der Finanzmittelfonds 65,8 Mio. EUR. Im Vergleich zur unterjährigen Liquidität ist der Wert des Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag als hoch einzuordnen. Dieser Stichtagseffekt hängt insbesondere mit hohen Zuschusszuflüssen zum Jahresende zusammen. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen.

Zur Finanzierung der Investitionen (nach Zuschüssen) wurden seit dem Jahr 2022 insgesamt vier Rahmenfinanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 549,8 Mio. EUR abgeschlossen. Auf Basis dieser Finanzierungsverträge wurden im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 111,1 Mio. EUR (VJ: 40,0 Mio. EUR) Fremdkapital zur Finanzierung der Investitionstätigkeit aufgenommen. Im Rahmen eines effizienten Managements des Schuldenportfolios wurden im Dezember 2025 mehrere Bestandskredite mit einem Restsaldo von insgesamt 4,2 Mio. EUR vorzeitig zurückgezahlt.

Zur kurzfristigen Liquiditätsdisposition und temporären Vorfinanzierung investiver Zuschüsse verfügt die SSB über mehrere, vertraglich zugesagte Kontokorrentlinien.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 202,6 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 –86,6 Mio. EUR.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten (168,6 Mio.), die einen Anstieg von +1,8% gegenüber dem Vorjahr verzeichnen kann sowie die Kundenzufriedenheit, die im Rahmen der kontinuierlichen Haushaltsbefragung „Kontiv“ gemessen wird. Die Kundenzufriedenheit liegt mit 94% Anteil zufriedener Stuttgarter auf einem sehr guten Niveau und konnte gegenüber dem Vorjahr noch einmal um 2%-Punkte gesteigert werden. Weitere nichtfinanzielle Leistungsindikatoren sind zudem u.a. die Pünktlichkeit der Busse und

Bahnen, die sich mit durchschnittlich 90,4% (–0,1% zum Vorjahr) und 95% (–0,5% zum Vorjahr) weiterhin auf einem sehr hohen Niveau befinden.

Personal

Das Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2025 insgesamt 3.888 Mitarbeitende (Vorjahr 3.608). Zusätzlich waren 134 Personen in Berufsausbildung oder im Studium an der Dualen Hochschule (Vorjahr 117).

Die Fluktuationsquote reduzierte sich auf 4,7% (Vorjahr 5,8%). Ebenso sank die durchschnittliche Krankenquote auf 10,2% (Vorjahr 10,6%). Die Resturlaubstage stiegen im Berichtszeitraum um +4% gegenüber dem Vorjahr aufgrund der höheren Anzahl an Mitarbeitenden sowie der höheren Anzahl an freien Tagen aufgrund der Umsetzung der Arbeitszeitverkürzung 2025.

Die Lage im Fahrdienst (inklusive Kombifahrer) hat sich deutlich verbessert. Die Zahl der Fahrerinnen und Fahrer stieg auf 1.807, was einer Veränderung von +11% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Personalbedarf konnte zum Jahresende gedeckt werden, was sich in rückläufigen Fahrtausfällen, gesunkener Überstunden- und Krankenquote widerspiegelte.

2025 konnten 484 neue Mitarbeitende gewonnen werden und 20 Mitarbeitende wurden nach erfolgreicher Ausbildung oder Studium übernommen. Dies ist eine Steigerung um 17,5% gegenüber dem Vorjahr. Das Recruiting konnte durch innovative Maßnahmen insbesondere im Fahrdienst wie beispielsweise dem Bewerbungsbuss, Bewerberbahn, Bewerbertag und einer Anwerbeaktion in Griechenland erfolgreich umgesetzt werden.

Das HR-Digitalisierungsprogramm wurde mit dem produktiven Start der ersten Teile vorangetrieben und die Prozesse optimiert.

Zum 1. Januar 2025 trat die erste Stufe der tariflichen Arbeitszeit-reduzierung auf durchschnittlich 38,5 Stunden / Woche in Kraft. Im Unternehmen erfolgte die Umsetzung, indem die tägliche Arbeitszeit und insbesondere die Dienst- und Schichtpläne unverändert blieben und dafür zusätzliche freie Tage gewährt wurden. Zusätzlich hatten die Mitarbeitenden gemäß Tarifvertrag ein Wahlrecht, auf die Arbeitszeit-reduzierung zu verzichten und dafür ein erhöhtes Entgelt zu erhalten. Parallel dazu erhöhte sich zum 1. April 2025 das Entgelt um 3,0% (mindestens um 110 EUR) und zum 1. Juli 2025 um weitere 0,08%. Damit werden insbesondere die unteren Entgeltgruppen weiter gestärkt. Diese Änderungen erhöhen die Arbeitgeberattraktivität und unterstützen sowohl das Recruiting als auch die Personalbindung.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)		
Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20%	25%
im Vorstand	33 %	33 %
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	30%	25%

Der angestrebte Frauenanteil wurde im Aufsichtsrat und im Vorstand erreicht. Bei den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands reduziert sich der Wert leicht auf 25% (Vorjahr 26%). Hier wurde vom Aufsichtsrat am 20.10.2023 der Zielwert auf 30% angehoben. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde 2025 ein Mentoringprogramm für neue weibliche Führungskräfte eingeführt. Weiterhin wurde die Vernetzung durch Formate, wie „Frauen im Netz“ gestärkt.



Bericht zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Verantwortung für Umwelt und Mobilität

Die SSB trägt eine besondere Verantwortung – nicht nur für die Mobilität der Menschen in Stuttgart, sondern auch für den Schutz der Umwelt. Nachhaltigkeit gehört seit vielen Jahren zum Selbstverständnis des Unternehmens. Bereits seit 2007 betreibt die SSB ein Umweltmanagementsystem, mit dem sie ihre Umweltleistung systematisch verbessert.

Mit der Einführung von EMAS (Eco Management and Audit Scheme) im Jahr 2025 ist die SSB einen entscheidenden Schritt weiter gegangen. EMAS ermöglicht es, Umweltleistungen noch transparenter und verbindlicher zu dokumentieren. Damit unterstreicht die SSB ihren Anspruch, aktiv am Klimaschutz mitzuwirken und die Transformation des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu gestalten.

Im Folgenden sind einige umweltrelevante Ereignisse, Projekte und Entwicklungen des letzten Jahres zusammengefasst und den Sustainable Development Goals (SDGs) zugeordnet.

Emissionsfreie Busflotte

(ZIEL 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz, ZIEL 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur und ZIEL 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden)

Zur Umsetzung des Ziels „Klimaneutralität bis 2035“ der Landeshauptstadt Stuttgart ist die SSB mit der Umrüstung ihrer bestehenden Innenstadtflotte auf eine vollständig emissionsfreie Busflotte bis 2027 maßgeblich beteiligt. Dazu müssen Dieselbusse ersetzt und die Betriebshöfe Gaisburg und Möhringen in der notwendigen Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut werden.

Ausgemusterte Busse wurden auch im Jahr 2025 ausschließlich durch Wasserstoffbusse bzw. Elektrobusse ersetzt.

Den Ewigkeits-Chemikalien auf der Spur

(SDG 12 – Nachhaltiger Konsum und Produktion bzw. Ziel 12.4 – Umweltverträglicher Umgang mit Chemikalien, um deren Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit zu minimieren)

Ausgewiesenes Ziel der SSB ist der Verzicht auf kritische Chemikalien. Für viele Anwendungen gab es jahrelang keine Alternativen auf dem Markt. Beispielsweise wurden fluorierte Schaumlöschmittel aufgrund ihrer hervorragenden Löscheigenschaften gegenüber Flüssigkeitsbränden auch bei der SSB in den meisten Schaumfeuerlöschern eingesetzt. Die beinhaltenen PFAS-Chemikalien (per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen) gelten jedoch als umweltgefährdend und in der Umwelt als schwer abbaubar. Daher werden Sie häufig als "Ewigkeits-Chemikalien" bezeichnet. Neben den strategischen Zielen der SSB werden auch EU-Regulierungen in dieser Richtung zunehmend aktiver und so sind seit Kurzem fluorfreie Feuerlöscher auf dem Markt, auch für die Anforderungen der SSB, verfügbar.

Die Umstellung der ca. 220 SSB-Löcher wird von der SSB forciert, sodass sie bis Ende 2026 alle Löcher ersetzt haben sollte. Vier Jahre vor dem zu erwartenden Verwendungsverbot im Jahr 2030.

Kooperationen: Klimapartnerschaft mit dem Theater Rampe

(Ziel 17 – Partnerschaften zur Erreichung der Ziele)

Neben technologischen Fortschritten engagiert sich die SSB auch in kooperativen Klimaschutzprojekten. Gemeinsam mit dem Theater Rampe, das im ehemaligen Depot der Zahnradbahn („Zacke“) untergebracht ist, wurde eine Partnerschaft für Klimaschutz und Nachhaltigkeit ins Leben gerufen.

Inspiziert von den Zielen der UN-Agenda 2030 (SDGs) wurde die Zusammenarbeit bereits 2024 begonnen und konnte, dank der Förderung der Klimaschutzstiftung BW, im Jahr 2025 fortgesetzt werden. Ziel ist es, die kreative Kraft der Kultur mit der Innovationskraft der SSB zu verbinden.

Über mehrere Monate arbeitet ein gemeinsames Tandem aus Mitarbeitenden beider Einrichtungen an transformativen Maßnahmen für Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Damit setzen die SSB und das Theater Rampe ein sichtbares Zeichen für lokale Klimaschutzpartnerschaften.

Die Mitarbeitenden als Erfolgsfaktor

(Ziel 3 – Gesundheit und Wohlergehen)

Die SSB versteht sich nicht nur als leistungsfähiger Mobilitätsdienstleister, sondern auch als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber. Ein gesundes, wertschätzendes Arbeitsumfeld sowie nachhaltige Arbeitsbedingungen haben dabei einen hohen Stellenwert. 2025 war in diesem Zusammenhang einer der Schwerpunkte die Besetzung der offenen Stellen. Durch neue Recruitingformate wie bspw. einem Bewerberbus mitten auf dem Stuttgarter Schlossplatz, wurden rekordverdächtige 449 neue Kolleg:innen eingestellt – Ergebnis: Der Personalbedarf war Ende des Jahres nahezu gedeckt und die Entlastung – besonders im Fahrdienst – spürbar.

Ergänzend dazu bietet die SSB nach wie vor ein umfassendes betriebliches Gesundheitsmanagement, das sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit der Mitarbeitenden im Blick hat und gleichzeitig die Vereinbarkeit von Beruf und Familie stärkt. So können sich Mitarbeitende hierzu intern oder extern von einer unabhängigen Stelle beraten lassen, Vorträge zu Kinderbetreuung, Selbstfürsorge, Finanzen, etc. besuchen oder das kostenlose Nachhilfeangebot für alle SSB-Kinder nutzen. Im Jahr 2025 lag der Fokus besonders auf dem Themenfeld „Pflege“, um Beschäftigte mit Pflegeverantwortung gezielt zu unterstützen und zu entlasten. Das Angebot reichte von einem Sprechstundentag zur Beratung, einer kleinen Messe mit wertvollen Tipps zu „Alltagshelfern in der Pflege“, Vorträgen zu Vorsorgevollmachten bis hin zu praktischen Hinweisen in Bezug auf barrierefreies Wohnen.

Vielfalt fördern – Frauen weiter stärken

(Ziel 5 – Geschlechtergleichheit)

Die SSB ist seit 2016 Unterzeichner der Charta der Vielfalt – einem klaren Bekenntnis dazu, allen Mitarbeitenden Wertschätzung entgegenzubringen – unabhängig von deren Geschlecht, Nationalität, ethnischer Herkunft, Religion, Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Um dieses Bekenntnis mit „Leben zu füllen“ hat die SSB auch 2025 wieder am Christopher Street Day teilgenommen – fast 200 Kolleg:innen haben sich im Rahmen einer großen Parade durch die Stadt unter dem Motto „Vielfalt im Verkehr“ für Diversität und Toleranz stark gemacht.

Darüber hinaus sind verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Frauen im Unternehmen gestartet: Ein Netzwerk aus allen weiblichen SSB-(Nachwuchs-)Führungskräften trifft sich regelmäßig zu unterschiedlichen Themen wie bspw. Kommunikation, KI, private Finanzvorsorge etc. – und entwickelt damit kontinuierlich eigene Stärken weiter. „SSB Sisters“ heißt außerdem das neue Pilotprojekt, um weibliche Azubis oder Studierende speziell in technischen Berufen zu fördern – Ihnen werden erfahrene Kolleginnen als Coach zur Seite gestellt. Schon bewährt hat sich hingegen das Mentor:innenprogramm für weibliche Nachwuchs-Führungskräfte mit dem Ziel, die jungen Kolleginnen zu fördern und sie von den Erfahrungen ihrer Mentorinnen profitieren zu lassen.

Chancen- und Risikobericht

Im Jahr 2025 hat der Vorstand der SSB umfassend die aktuelle Chancen- und Risikosituation des Unternehmens analysiert und in Bedarfsfällen Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen.

Die SSB übernimmt die entgeltliche und geschäftsmäßige Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schienen und Straßen im kommunalrechtlich zulässigen Rahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart. Nur als widerstandsfähige Organisation kann die SSB heute und in Zukunft fortbestehen, den verantwortungsvollen Umgang mit öffentlichen Ressourcen, den Erhalt und Ausbau des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie die ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsauftrags umfassend sicherstellen. Für eine widerstandsfähige Organisation ist ein verantwortungsvoller Umgang mit den damit verbundenen Chancen und Risiken zur unternehmerischen Weiterentwicklung unumgänglich. Dafür ist es erforderlich die Chancen und Risiken systematisch zu identifizieren, zu bewerten, zu beobachten und zu steuern.

Die aktuell identifizierten und bewerteten Risiken:

- 1. stellen sowohl einzeln als auch in ihrer Gesamtheit keine Gefährdung im Hinblick auf Illiquidität oder Überschuldung im Zeitraum von mindestens einem Jahr dar,
- 2. sind nicht bedrohlich für den Fortbestand der SSB,
- 3. verhindern nicht die Erfüllung der strategischen Ziele der SSB sowie des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA),
- 4. sind bezüglich des Kapitalbedarfs für Investitionen geplant und die Deckung durch verschiedene Finanzierungsmodelle gesichert.

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

Im Folgenden stellt die SSB ihren Chancen und Risikobericht für den Zeitraum von Oktober 2024 bis Oktober 2025 vor. Dieser Bericht bietet einen Überblick über die identifizierten Chancen und Risiken sowie deren möglichen Auswirkungen auf die Betriebstätigkeit der SSB im öffentlichen Personennahverkehr. Zusätzlich werden getroffene und bereits durchgeführte Maßnahmen für Risiken erläutert, um diese zu minimieren oder zu kontrollieren.

Ziel ist es, potenzielle Ursachen von Störungen, ihre Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen auf Betrieb, Finanzen und Sicherheit zu identifizieren sowie geeignete Gegenmaßnahmen und Risikoreduktionsstrategien abzuleiten.

Risiken und Chancen beeinflussen das unternehmerische Handeln der SSB. Neben unmittelbaren betrieblichen – oft steuerbaren – Risiken wirken immer umfassender unplanbare und nicht verhinderbare Risiken

ein. Branchen und Unternehmen wie die SSB mit verstärkter Abhängigkeit von Umwelteinflüssen und politischen sowie gesellschaftlichen Entwicklungen werden mit der Notwendigkeit eines umfassenden, ganzheitlichen Risiko- und Krisenmanagements konfrontiert. Das verdeutlicht die Notwendigkeit einer reaktionsfähigen und resilienten Organisation. Dazu gehören eine robuste Kontinuität im Unternehmen, Krisenpläne, klare Strukturen und Verantwortlichkeiten, vor allem aber eine sensibilisierte Belegschaft. Für die SSB bedeutet dies große Herausforderungen und Chancen gleichermaßen.

Ziel des Berichts ist es, Transparenz gegenüber Vorstand und Aufsichtsorganen zu schaffen, Risiken frühzeitig zu identifizieren, ihre potenziellen Auswirkungen zu bewerten und konkrete Handlungsoptionen zu definieren. Dabei werden strategische, operative, finanzielle und rechtliche Perspektiven berücksichtigt sowie externe Einflussfaktoren wie regulatorische Änderungen, Energiepreise, Klimarisiken und veränderte Fahrgaststrukturen berücksichtigt.

Globale Risiken

Die SSB ist wie andere Unternehmen stärker als zuvor von geopolitischen Risiken beeinflusst. Die Abfolge disruptiver Einzelereignisse, wie der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine, der Nahost-Konflikt, Zölle zwischen USA und Europa werden sich voraussichtlich in den kommenden Jahren fortsetzen.

Die Auswirkungen dieser Krisen werden in den kommenden Jahren weiter beobachtet und Maßnahmen abgeleitet, um auf die möglichen Auswirkungen bei der SSB vorbereitet zu sein. Die Sicherstellung der Lieferketten, die Entwicklung auf dem Rohstoffmarkt oder zu erwartende Preiserhöhungen müssen beachtet werden und in die Planungen miteinbezogen werden.

Top 5 globale Risiken (Quelle: World Economic Forum – Global Risk Report 2025):

- 1. Militärische Konflikte
- 2. Extremwetterereignisse
- 3. Geoökonomische Konflikte
- 4. Fehl- und Desinformation
- 5. Gesellschaftliche Polarisierung

Militärische Konflikte auf staatlicher Ebene werden als das größte unmittelbare Risiko für 2025 genannt, was die zunehmenden geopolitischen Spannungen und die globale Fragmentierung widerspiegeln. Fehl- und Desinformationen führen die kurzfristigen Risiken an, können Instabilität schüren und das Vertrauen in die Regierungsführung untergraben, was die dringend erforderliche Zusammenarbeit zur Bewältigung gemeinsamer Krisen erschwert.

Umweltrisiken, angeführt von extremen Wetterereignissen, dem Verlust der biologischen Vielfalt und dem Zusammenbruch von Ökosystemen, dominieren den Zehn-Jahres-Horizont.

Der Fachkräftemangel bleibt eine Herausforderung, während die Industrie durch Stellenabbau und fehlende Aufträge betroffen ist. Viele Unternehmen sind bei Neueinstellungen zurückhaltend, was die Gesamtlage belastet.

Die effiziente und sichere Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen in einer dynamischen und urbanen Umgebung stellt eine komplexe Herausforderung für die SSB dar.

Einen Überblick verschafft die grafische Darstellung der Ursachen der multiplen Krisen:



Das Chancen- und Risikomanagement ist ein präventiver Ansatz, um im Unternehmen Chancen und Risiken auch für Projekte und Prozesse zu identifizieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern.

Jede unternehmerische Tätigkeit der SSB ist mit Risiken verbunden. Diese können dazu führen, dass Ziele oder Aufgaben nicht vollständig oder gar nicht erreicht werden. Es handelt sich somit um eine zukünftige Abweichung von strategischen Unternehmenszielen. Risiken, die nicht rechtzeitig erkannt und bewältigt werden, gefährden den Erfolg der SSB, während Chancen das Ergebnis verbessern.

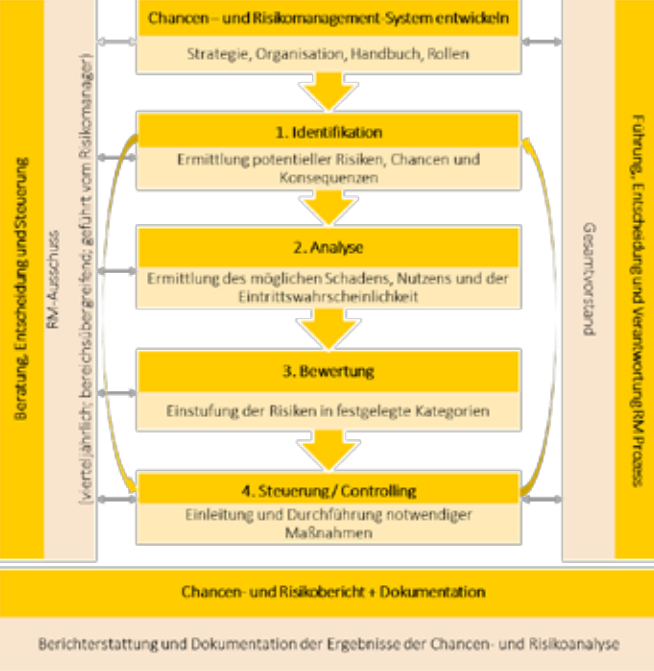
Der Gesamtvorstand der SSB trägt die Verantwortung für die Angemessenheit und Effektivität des Chancen- und Risikomanagementsystems. Die Steuerung von Chancen und Risiken ist ein integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Das Chancen- und Risikomanagement ist als unterstützende und koordinierende Organisationseinheit im „Zentralen kaufmännischen Bereich“ angesiedelt. Die Führungskräfte und Prozess- und Projektverantwortlichen sorgen im Rahmen ihrer Führungsaufgaben auch für die operative Einbindung der Mitarbeitenden in das Chancen- und Risikomanagementsystem.

Das Risiko- und Chancenmanagement unterstützt den Gesamtvorstand:

- einen strukturierten und dokumentierten Überblick über die bestehende Risiko- und Chancensituation der SSB zu gewinnen
- die Steuerung der kritischen Risiken transparent zu machen
- eine empfängerorientierte Chancen- und Risikoberichterstattung für den Aufsichtsrat und die Gesellschafter aufzubauen
- belastbare Aussagen zu Chancen und Risiken im Lagebericht zu ermöglichen.

Ziel der SSB ist es risikovermeidend bzw. risikominimierend zu agieren. Dabei werden grundsätzlich keine kritischen und bestandsgefährdenden Risiken für das Unternehmen akzeptiert. Somit müssen Risiken identifiziert und nach geeigneten Steuerungsmaßnahmen gesucht werden, sofern das Risiko im Einflussbereich der SSB liegt. Bei latenten Risiken hat die SSB nur die Möglichkeit Wirkungen aus dem Risiko zu minimieren, die Risikovermeidung ist bei diesen Risiken nicht möglich. Die Maßnahmen müssen nach Kosten- und Nutzenaspekten abgewogen werden.

Die folgende Übersicht stellt den gesamten Chancen- und Risikomanagementprozess einschließlich begleitender Gremien und Verfahren der SSB dar:



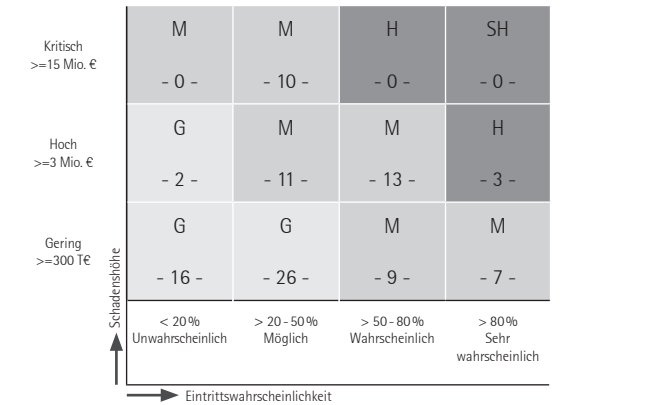
Chancen- und Risikomanagement Prozess

Zu Beginn müssen mögliche Chancen und Risiken systematisch identifiziert werden. Die Zielsetzung ist dabei, sämtliche Potenziale zu erfassen. Die anfallenden Chancen und Risiken sind durch den jeweils verantwortlichen Risikoeigner im standardisierten Risikomeldebogen (Inventarliste) vollständig zu erfassen. Die initiale Abfrage erfolgt im zweiten Quartal eines Jahres durch das zentrale Chancen- und Risikomanagement und in darauffolgenden Chancen- und Risikointerviews im dritten Quartal. Der jeweilige Fachbereich ist für die Fortschreibung und die regelmäßige Überprüfung der Angaben verantwortlich.

Nachfolgend die Aufstellung der erfassten Risiken:

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

Das Inventar teilt sich wie folgt in die unten näher erläuterten Risiko-
klassen auf:



- Risikoklasse H / SH: Diese Risiken werden nicht akzeptiert.
- Risikoklasse M: Diese Risiken werden nur mit Einschränkungen akzeptiert.
- Risikoklasse G: Diese Risiken werden akzeptiert.

Die verantwortlichen Mitarbeitenden der Fachbereiche haben insgesamt 97 Risiken seit Oktober 2024 zu einem Risikoinventar zusammengefasst. Die vorher bestehenden Risiken wurden analysiert, aktualisiert und durch neu identifizierte Risiken ergänzt. Dadurch wurden die Risiken insgesamt um 1 Risiko reduziert. Durch entsprechende Maßnahmen konnten diverse Risiken reduziert oder abgestuft werden.

Risiken, die den Bestand des Unternehmens gefährden könnten, liegen aktuell nicht vor.

Die nähere Erläuterung der Risiken ist unter der jeweiligen Risikokategorie (Hohe und bereichsübergreifende Risiken) ausgewiesen.

Die sechs im Vorjahr identifizierten und als „Hoch“ eingestuften Risiken haben sich in der Bewertung teilweise verändert, wodurch nur das

letzte Risiko „Tempo 30“ im Jahr 2025 als hohes Risiko aus dem Vorjahr erhalten blieb. Durch zwei neue Risiken aus dem aktuellen Geschäftsjahr verbleiben insgesamt 3 hohe Risiken für 2025.

Das Risiko „Finanzierung Umstellung Busflotte auf emissionsfreie Antriebe“ wird mittlerweile als Chance gesehen, weil dazu Fördermöglichkeiten bestehen und in Anspruch genommen werden. Das Risiko „Reduzierung von Fördermittel durch vereinbarte Zahlungsmodalitäten“ wurde als geringes Risiko eingestuft, da eine enge Abstimmung mit den Fördergebern zur optimalen Ausschöpfung von Fördermitteln erfolgt.

Die drei letzten Risiken „Geringerer Zuschuss bei Kostenerhöhungen durch Festbetragsförderung“, „Kürzung der Zuschusszahlungen / Fehlende Anerkennung zuwendungsfähiger Kosten / Rückzahlung an Zuwendungsgeber“ sowie „Kürzungen des Zuschussgebers bei der Schlussverwendungsprüfung“ wurden als mittleres Risiko eingestuft. Gründe dafür sind eine ausreichende Planungstiefe, genug Vorlaufzeit für die Kostenermittlung, eine lückenlose Dokumentation sowie eine schnellere Abrechnung der Projekte.

Insgesamt ergibt sich im Überblick folgendes Ergebnis:

Risiko- klasse	Anzahl Risiken 2022	Anzahl Risiken 2023	Anzahl Risiken 2024	Anzahl Risiken 2025	Δ Zahl
Hoch	4	8	6	3	-3
Mittel	57	55	51	50	-1
Gering	42	41	41	44	+3
Σ	103	104	98	97	-1

Hohe Risiken

Eine gesonderte Betrachtung erfolgt in der Berichterstattung zu den hohen Risiken. Hohe Risiken im Risikomanagement sind solche, die eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit und hohe Kritikalität aufweisen. Sie werden durch die Kombination von Häufigkeit einer Gefahr und der möglichen Schadenshöhe definiert und erfordern umfassende Gegenmaßnahmen, da sie die Erreichung von Zielen gefährden oder sogar existenzbedrohend sein können.

Nach detaillierter Analyse identifizieren wir hohe Risiken, die in der beigefolgten Tabelle ausgewiesen und Maßnahmen beschrieben sind.

Hohe Risiken 2025	Risiko Kategorie	Durchgeführte / geplante Maßnahmen
1. Einnahmerisiko durch Marktveränderung (Kunden/politisch determinierte Tarife) Beginnend mit der Tarifzonenreform und in gravierendem Ausmaß seit Einführung des DeutschlandTickets. Gleichzeitig hat durch politische Einflussnahme auf die Tarifgestaltung die Ertragskraft aus Fahrgeldeinnahmen signifikant abgenommen und die Ertragssicherung durch Kundenbindung wird sowohl durch Verhaltensänderung der Kunden als auch die vorgegebenen, die kurzfristige Kündigung begünstigenden Tarifbestimmungen deutlich erschwert. Insbesondere in den ertragsreichen Segmenten Berufsverkehr und Ausbildungsverkehr sinkt die Höhe der Fahrgeldeinnahmen und wird durch Ausgleichszahlungen ersetzt. Der im Wirtschaftsplan angestrebte Mengenzuwachs wird zwar durch die neuen, rabattierten Tarifangebote unterstützt, ermöglicht aber nur noch vergleichsweise niedrige Einnahmenzuwächse aufgrund der gesunkenen Ertragskraft der Tarifangebote. Diese Entwicklung ist mit dem Risiko behaftet, die unterstellten Zuwachsraten aufgrund der niedrigeren Ausgangsbasis nicht zu erreichen. 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 Soll-einnahmen tatsächliche Kostenanstiege der SSB nicht durch Einnahmesteigerungen refinanzieren zu können, da von einer Deckelung der umsetzbaren Tarifsteigerung im Bruttoregime auszugehen ist. Ebenfalls besteht das Risiko, 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 führt.	Hoch	Aktive Marktbearbeitung; Erlangung von Mitteln aus dem Nachteilsausgleich für 2023 ff. Politische Lobbyarbeit über den VDV und Beteiligung an den VDV- und landesweiten Arbeitsgruppen zur Einnahmeaufteilung des DeutschlandTickets.
2. Tempo 30 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.	Hoch	Aufnahme des finanziellen Risikos in den Wirtschaftsplan und Anpassung entsprechend Kenntnisfortschritt, was umgesetzt wird. Weitere Möglichkeiten seitens der LHS: geeignete Maßnahmen zum Erhalt der Fahrzeit (z.B. Busspuren, Entfall von Parkplätzen etc.).



Bereichsübergreifende Risiken

Bereichsübergreifende Risiken sind potenzielle Ereignisse, die nicht auf einen einzigen Bereich beschränkt sind, sondern sich über mehrere Abteilungen erstrecken und einen negativen Einfluss auf die Organisation haben. Sie entstehen durch die Wechselwirkungen

verschiedener Geschäftsprozesse, Systeme oder organisatorischer Einheiten und erfordern daher eine abteilungsübergreifende Zusammenarbeit und Analyse. Die Ursachen und Auswirkungen können vielschichtig sein und erfordern eine ganzheitliche Betrachtung.

Bereichsübergreifende Risiken 2025	Risiko Kategorie	Durchgeführte / geplante Maßnahmen
1. Schwieriger Personalbeschaffungsmarkt Angespannte Arbeitsmarktsituation in Stuttgart – spezifisches Fachpersonal kann nicht im erforderlichen Umfang, zum benötigten Zeitpunkt oder in der erforderlichen Qualifikation beschafft werden, so dass die Kundenleistung nicht ausreichend erbracht werden kann.	Gering	Zweifelloos bleibt die Lage auf dem Arbeitsmarkt – insbesondere im Fahrdienst – angespannt. Das Recruiting-Konzept der SSB funktioniert sehr professionell und erfolgreich. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen konnten nahezu alle offenen Stellen besetzt werden, was die Wirksamkeit unserer Maßnahmen im Personalmarketing und Personalmanagement eindrucksvoll bestätigt. Ergebnis dieser aufgeführten Maßnahmen ist, dass sich das Risiko wesentlich vermindert hat und daher auf „gering“ herabgestuft werden kann.
2. Brand und Brandschutz Betrifft Brand in Anlagen der Technischen Infrastruktur, Brandfall insb. in Abstellhallen und Werkstätten oder Fahrzeugbrand im Fahrgasteinsatz oder während Abstellung.	Gering	Regelmäßige Überprüfung der Anlagen auf Brandlast und Nachrüstung der Anlagen bezüglich Brandschutzes. Brandschutzverordnungen und -bestimmungen (Normen, Richtlinien) für Fahrzeug werden eingehalten, Brandgutachten für Fahrzeug durch externen Sachverständigen, Regelmäßige Inspektionen und Wartungen, Sachallgefahrenversicherung für Gebäude und Fahrzeuge mit Nebenkosten besteht. SSB-Brandschutzbeauftragter ist installiert. Koordinierungsgruppe Brand wurde gebildet. In der Koordinierungsgruppe Brand (KGB) wird geprüft, was kann das Unternehmen im Vorfeld im Hinblick auf die Ertüchtigung z.B. in Abstellhallen bzw. -anlagen für Bahnen / Busse machen. Hierzu gibt es Vorschläge in Form von Konzepten bzw. Maßnahmenplänen, wie z.B. der Unterteilung der Abstellungen in Abschnitte und Installation von brandschutz-technischen Anlagen.
3. Datenschutzverletzungen, Cyberangriffe Schwemme von Cyberangriffen weltweit, daher werden die Daten verschlüsselt.	Mittel	Weitere kontinuierliche Überprüfung und Erweiterung zum Thema Datensicherheit z. B. Verschlüsselung von E-Mails; digitale Unterschriften. Kurze Lernfrequenzen zu bestimmten Datenschutz Themen werden produziert und auf der Intranetseite zur Verfügung gestellt; Neue Gadgets werden produziert und den Schulungsteilnehmern übergeben; Newsletter zu bestimmten Themen werden veröffentlicht; Berichte werden in der Zeitung veröffentlicht. Technisch organisatorische Maßnahmen sind jährlich aktualisiert worden; Multifaktor-Authentifizierung ist umgesetzt.
4. Beschaffung von kritischen Lagermaterialien Lieferverzögerungen bei Investitionsvorhaben, Abkündigung von Teilen und Baugruppen durch die Hersteller (Obsoleszenz-Problematik), Insolvenz Auftragnehmer oder Lieferant oder eingeschränkte Produktverfügbarkeit durch Unterbrechung der Lieferketten.	Mittel	Beschaffungsvorgang möglichst frühzeitig einleiten, ggf. Sondergenehmigung durch Vorstand einholen, im Bedarfsfall Material aus eigenem Lagerbestand zur Verfügung stellen, regelmäßige interne Abstimmungen. Entwicklung neuer Lieferanten und Herstellen offener Schnittstellen. Einkauf rekrutiert über EU-weite Ausschreibungen neue Lieferanten und hat dadurch eine bestimmte Markttransparenz. Allerdings ist eine Abhängigkeit von manchen Monopol-Lieferanten faktisch gegeben. Weiterer Ausbau des Obsoleszenz Management, präventive Erneuerung von Komponenten je Fahrzeugserie. Einholung von Referenzen bei Ausschreibung und Vergabe durch Einkauf und Bewertung durch technischen Verantwortlichen und Einkauf. Zusätzlich werden die kaufmännischen Hintergründe der Anbieter überprüft.

Chancen

Neben den Risiken ist die Früherkennung, Steuerung und Kommunikation von Chancen ein wesentlicher Baustein im Chancen- und Risikomanagement.

Im Risikomanagement sind Chancen positive potenzielle Ereignisse, Umstände oder externe Faktoren, die zu einem Vorteil für das Unternehmen führen können. Während das Risikomanagement primär auf die Vermeidung von Schäden abzielt, konzentriert sich das Chancenmanagement auf die proaktive Identifizierung und Nutzung dieser Gelegenheiten, um die Erreichung von Zielen zu unterstützen.

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

Chancen 2025	Kategorie	Maßnahmen
Aktualisierung der Datenschutzorganisation Reputationsgewinn für SSB. Funktionierender und transparenter Datenschutz	Mittel	Weiterer Ausbau der internen Serviceleistung und Kapazität. Steigerung des Knowhows und Professionalisierung der Organisation.
Finanzierung Umstellung Busflotte alternative Antriebe Für die Finanzierung emissionsfreier Busse wurde im Wirtschaftsplan kaufmännisch vorsichtig nur eine niedrige Förderquote angenommen (Annahme: nur ein Drittel der Förderanträge können in der Landesbusförderung berücksichtigt werden, aufgrund hoher Konkurrenz und nicht ausreichender Ausstattung der Landesförderung). Falls die Landesförderung aufgestockt werden sollte oder alternativ wieder ein Bundesförderprogramm aufgesetzt wird, gibt es eine Chance für eine erhöhte Förderung.	Hoch	Grundsätzlich werden immer Förderanträge für emissionsfreie Busse bei Bundesprogrammen (falls verfügbar) und Landesprogrammen gestellt, um möglichst alle Chancen offen zu halten. Zuletzt wurden im Landesförderprogramm 2025 alle 27 Förderanträge erfolgreich bewilligt. Ob die Landesförderung über das LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in den kommenden Jahren für die SSB ausreichend zur Verfügung steht oder ein neues Bundesprogramm aufgesetzt wird, ist unsicher. Deshalb weiterhin kaufmännisch vorsichtige Annahmen in der Zuschussplanung im Wirtschaftsplan. Parallel erfolgt Lobbyarbeit über Verbände.
Höhere LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) Zuschüsse durch Klimabonus Durch die erwartete Bestätigung des Klimamobilitätsplans der Landeshauptstadt durch das Land in Q2/2025 gibt es für die im KMP enthaltenen LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) -Zuschussmaßnahmen eine Chance für eine höhere Förderung (75% statt 50% Regelfördersatz). Dies betrifft u.a. die Vorhaben zur U 1-Hochbahnsteigverlängerung oder BF4. Da der LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) -Finanztopf im Land insgesamt aber nicht wächst und deshalb unsicher ist, ob es tatsächlich höhere Fördersätze („Klimabonus“) gewährt werden können, werden diese nicht fest in die Zuschussplanung im Wirtschaftsplan aufgenommen und nur als Chance verbucht.	Hoch	Bei Zuschussplanung im Wirtschaftsplan werden kaufmännisch vorsichtig niedrigere Förderquoten angenommen und Klimabonus als Chance vermerkt.

Ein transparentes Chancen- und Risikomanagement ist entscheidend zur Erfüllung der Verpflichtung gegenüber den Kunden und Stakeholdern, einen zuverlässigen und komfortablen Service zu bieten, während gleichzeitig die höchsten Standards in Bezug auf Sicherheit, Umweltschutz und Betriebseffizienz aufrechterhalten werden müssen. Daher wird das Chancen- und Risikomanagement kontinuierlich verbessert.

Die Sitzung des Risikoausschusses im Jahr 2025 wurde durchgeführt. Die Inventarliste wurde mit Ursache und Wirkung angepasst, eine weitere Risikokategorie wurde eingeführt (bestandsgefährdende Risiken, siehe Seite 26 Matrix Feld – sehr wahrscheinlich/sehr kritisch).

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

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



Prognosebericht

In der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2026 ist eine nominelle Erhöhung des Fahrgeldtarifs um 3,0% ab dem 1. September 2026 vorgesehen. Zum Zeitpunkt der Planung waren die Beschlüsse der VVS-Gremien hierzu noch nicht final gefasst worden. Für das DeutschlandTicket wurde in der Verkehrsministerkonferenz am 19. September 2025 eine Preisanpassung in Höhe von 8,6% auf 63 EUR zum 1. Januar 2026 beschlossen. Dieser Beschluss floss in die Planung der SSB-Fahrgeldeinnahmen ein. Die Beschlüsse zum DeutschlandTicket-Preis wirken sich auch auf das DeutschlandTicket JugendBW, dem bezuschussten DeutschlandTicket für junge Menschen in Baden-Württemberg aus. Land und Kommunen haben eine Preisanpassung auf 45 EUR (+14,2%), ebenfalls zum 1. Januar 2026 beschlossen. Die in der Planung unterstellten Mengenziele in Höhe von 1,2% sind höher als das lang-jährige Mittel der letzten Jahre. Aufgrund der deutlichen Preisanpassungen im DeutschlandTicket-Sortiment sind diese ambitionierten Mengenziele nur mit zielgerichteten und umfassenden Marktbearbeitungs- und Kundenbindungsmaßnahmen zu erreichen. In Zukunft werden die Preise für das DeutschlandTicket im Rahmen eines bundesweit einheitlichen Verfahrens zur Preisfortschreibung auf Basis von Branchenkostenindizes weiterentwickelt. Die Beschlussfassung ist in der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 geplant.

Für das Jahr 2026 sind Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 204,0 Mio. EUR eingeplant. Der Nachteilsausgleich für das DeutschlandTicket in Höhe von 88,0 Mio. EUR sowie die Ausgleichszahlung für die Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen geplant. Das bisherige Förderregime des Nachteilsausgleichs auf Basis fortgeschriebener Solleinnahmen wird ab 2026 nicht mehr angewendet, sondern durch eine Pauschalierung der Förderbeträge ersetzt. Maßgeblich hierfür ist die Fördermittelhöhe eines jeden Aufgabenträgers aus dem Jahr 2025. Das bedeutet, dass die tatsächlich erzielten Fahrgeldeinnahmen keine Rolle mehr für die Höhe des Nachteilsausgleichs spielen. Aufgrund des Paradigmenwechsels bei der Gewährung der Ausgleichszahlungen für das DeutschlandTicket liegen zukünftig Erlösriskiken und -chancen beim DeutschlandTicket wieder voll bei der SSB. Zudem ist bisher keine Fortschreibung des Nachteilsausgleichs aufgrund der laufenden Kostensteigerung vorgesehen. Für das DeutschlandTicket JugendBW wird weiterhin eine Tarifauffüllung pro Stück auf den Preis des DeutschlandTickets erwartet, die in den Fahrgeldeinnahmen enthalten ist.

In Summe ergeben sich für die Ansätze im SSB-Wirtschaftsplan 2026 Einnahmen in Höhe von 307,6 Mio. EUR netto (VJ: 299,7 Mio. EUR).

Der Personalaufwand wird geplant mit 29,2 Mio. EUR um + 9,7% im Jahr 2026 ansteigen. Die Steigerung im Jahr 2026 resultiert mit 15,7 Mio. EUR überwiegend aus nicht beeinflussbaren externen Effekten, wie der Tarifierhöhung, den Effekten aus dem Manteltarifvertrag oder der Anhebung der Sozialversicherungsbeiträge. Die Tarifierhöhung verursacht Kosten in Höhe von rund 8,0 Mio. EUR jährlich. Weitere Erhöhungen der Sozialversicherungsbeiträge sind zu erwarten und im Plan berücksichtigt.

Auch in der aktuellen Wirtschafts- und Mittelfristplanung lassen sich die Auswirkungen der Inflation nur schwer verlässlich prognostizieren. Dies führt hauptsächlich in den Aufwandspositionen zu einem Risiko für die SSB. Verschiedene Themen aus vielen Bereichen sind durch die inflationsbedingten Unsicherheiten betroffen wie z.B. Preissteigerung

von Versicherungen und Sicherheitsdiensten, steigende Strom- und Energiekosten sowie wachsende Lizenz- u. Wartungsgebühren.

Für das Jahr 2026 sind Investitionen in Höhe von 243,5 Mio. EUR angesetzt. Der Fokus im Planjahr 2026 liegt noch auf der Kategorie Erneuerung und Ausbau. Dazu zählen insbesondere die Grunderneuerung der Stadtbahninfrastruktur sowie der geplante Start der Serienmodernisierung der Stadtbahnfahrzeuge DT8.10/11. Nach Abzug der Zuschüsse liegt der Eigenanteil bei 129,5 Mio. EUR.

Im Jahr 2026 sind weitere Abrufe aus den genannten Rahmenkreditverträgen geplant. Ein erster Abruf daraus in Höhe von 28,5 Mio. EUR erfolgte im Januar 2026. Weitere Abrufe sind im Laufe des laufenden Geschäftsjahres geplant. Hierzu werden regelmäßig Gespräche mit Banken geführt. Da sich der ÖPNV-Markt von anderen Märkten dahingehend unterscheidet, dass er im Regelfall nicht kostendeckend aber im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge unverzichtbar ist, wurde die SSB per ÖDLA mit der Erbringung ihrer Leistungen betraut. Der ÖDLA ist für die Dauer seiner Laufzeit bis 31. Dezember 2040 sowohl für den Auftraggeber als auch für die Kunden die Garantie für wirtschaftlich qualitativ hochwertige ÖPNV-Leistungen.

Aufgrund der aus den Marktbesonderheiten resultierenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen wird die SSB auch weiterhin negative Ergebnisse (vor Ergebnisabführung) ausweisen. Für die Planung des Geschäftsjahres 2026 geht sie von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 132,3 Mio. EUR aus. Die Defizitsteigerung wird maßgeblich beeinflusst durch die Effekte im Personalaufwand sowie der steigenden Abschreibungshöhe.

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. Aufgrund der zunehmenden Mittelausschöpfung (steigende Defizite SSB wie auch Stadtwerke Stuttgart) der SVV Fonds auch in 2025 sind im Rahmen der nächsten wirtschaftlichen Ergebnisentwicklungen Lösungen für die Verlustfinanzierung der kommenden Geschäftsjahre wie auch möglicher Ergebnisverbesserungen zu erarbeiten.

Im kommenden Geschäftsjahr verfolgt die SSB das Ziel, die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren wie Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit mindestens auf dem Niveau des Vorjahres zu stabilisieren und im Idealfall zu steigern.

Stuttgart, den 31. März 2026

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Matthias Hüske

Thomas Moser

Annette Schwarz

Bilanz zum 31. Dezember 2025

	31.12.2025	31.12.2024
Aktiva	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	6.982.072,00	6.900.816,00
2. Geleistete Anzahlungen	1.258.683,02	1.904.765,34
	8.240.755,02	8.805.581,34
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	242.176.811,55	254.523.410,79
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	211.414.991,00	202.031.905,00
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	242.181.137,00	248.379.909,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	7.984.046,00	7.864.602,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.246.551,00	31.862.093,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	372.207.406,06	206.709.465,80
	1.106.210.942,61	951.371.385,59
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	195.400,32	65.400,32
	581.352,47	451.352,47
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	25.838.852,52	25.236.245,03
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	0,00	0,00
3. Waren	463.326,56	413.561,80
4. Geleistete Anzahlungen	3.725.315,37	4.089.685,68
	30.027.494,45	29.739.492,51
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27.536.794,13	15.157.093,72
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	106.636.437,61	53.287.519,45
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.811.554,35	555.151,29
4. Sonstige Vermögensgegenstände	30.023.712,99	34.128.300,92
	171.008.499,08	103.128.065,38
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	73.643.248,79	126.042.732,66
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	9.871.360,60	2.999.091,20
	1.399.583.653,02	1.222.537.701,15

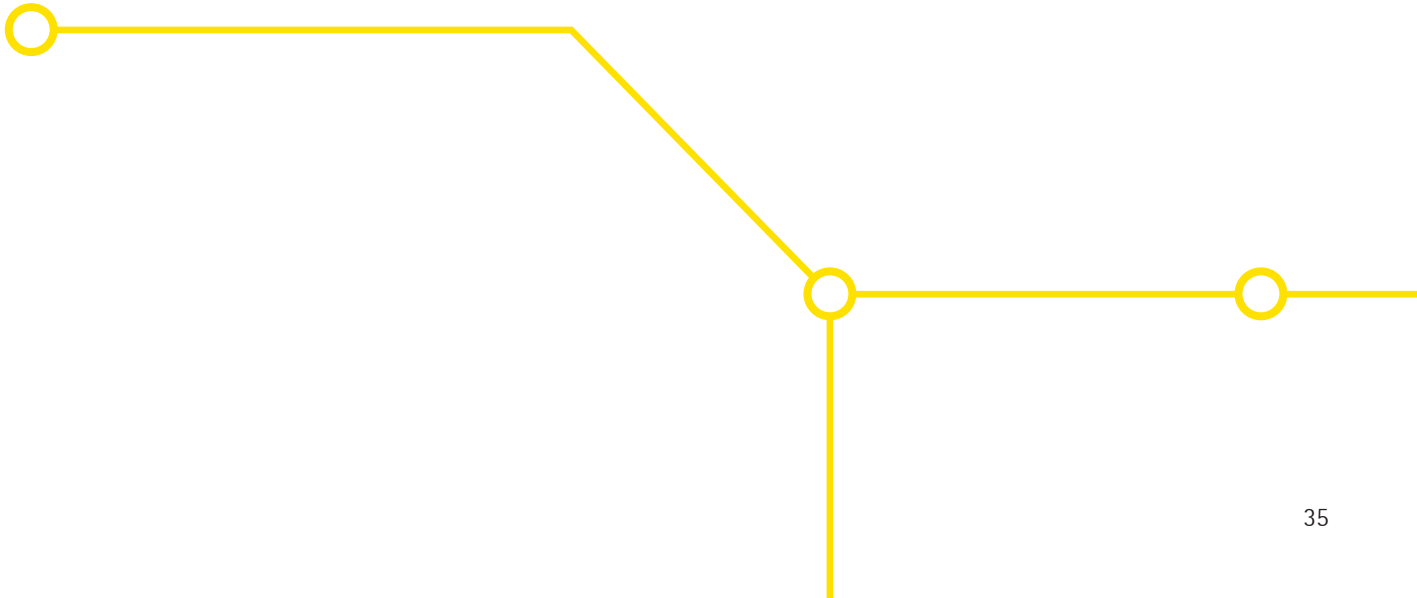
	31.12.2025	31.12.2024
Passiva	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	194.440.785,17	194.440.785,17
B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen	176.828.393,12	164.435.657,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	162.535.309,02	162.102.931,93
2. Steuerrückstellung	57.433,46	82.483,00
3. Sonstige Rückstellungen	75.239.340,42	60.091.144,07
	237.832.082,90	222.276.559,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	337.833.272,26	238.735.562,96
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	171.612,87	171.612,87
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.039.330,63	33.713.948,99
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	42.410.578,55	41.422.376,03
5. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	1.675,52	4.498,20
6. Sonstige Verbindlichkeiten	393.604.070,36	324.728.757,47
	788.060.540,19	638.776.756,52
E. Rechnungsabgrenzungsposten	2.421.851,64	2.607.943,46
	1.399.583.653,02	1.222.537.701,15



Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

	31.12.2025	31.12.2024
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	311.321.889,38	286.495.541,82
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	11.954.362,70	9.812.312,85
3. Sonstige betriebliche Erträge	155.758.103,45	175.122.127,72
4. Betriebsleistung	479.034.355,53	471.429.982,39
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	38.461.040,98	32.501.775,72
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	105.963.372,83	98.322.344,38
	144.424.413,81	130.824.120,10
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	229.949.116,34	204.053.217,26
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 21.133.016,94 Euro	71.806.286,12	64.886.423,90
	301.755.402,46	268.939.641,16
7. Abschreibungen	55.141.838,76	51.594.005,44
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	50.489.182,54	48.359.362,93
9. Erträge aus Beteiligungen, davon aus verbundenen Unternehmen 90,00 Euro	90,00	90,00
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.261.439,86	1.599.708,03
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.251.295,62	1.089.841,65
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen, davon aus verbundenen Unternehmen 1.140.000,00 Euro	14.252.659,41	11.490.597,85
13. Ergebnis nach Steuern	-86.018.907,21	-39.267.788,71
14. sonstige Steuern	614.407,21	825.703,19
15. Erträge aus Verlustübernahme	86.633.314,42	40.093.491,90
16. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00



Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2025

1. Allgemeine Angaben

Angaben zur Form und Darstellung

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

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

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung wurden 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

Der vorliegende Jahresabschluss wurde entsprechend den im Vorjahr angewandten Grundsätzen ermittelt und bewertet. Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen die folgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

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

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

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

Nach dem 31.12.2020 werden alle auf das Anlagevermögen gewährten Zuschüsse als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung

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

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

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

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten, vermindert um Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt nach der Methode des gleitenden Durchschnitts unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, indem Bewertungsabschläge auf Basis eines Marktpreisvergleiches und Gängigkeitsabschläge berücksichtigt werden. Die Waren wurden zu den tatsächlichen Anschaffungskosten bewertet.

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit den bis zum Bilanzstichtag angefallenen Herstellungskosten bewertet.

Die geleisteten Anzahlungen werden zu ihrem Nennwert dargestellt.

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

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

Das gezeichnete Kapital wird zum Nennwert bilanziert.

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen unterschiedliche Leistungspläne zugrunde. Sie werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Anwartschaftsbarwertmethode bzw. dem modifizierten Teilwertverfahren nach Prof. Neuburger unter Verwendung der „Heubeck-Richttafeln 2018 G“ ermittelt. Sie werden pauschal mit dem von der deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt (2,06 %, Vj. 1,90 %). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden bei der laufenden Entgeltumwandlung

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

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt zum 31.12.2025 -1.030 TEUR (Vj. -389 TEUR). Positive Unterschiedsbeträge unterliegen einer Ausschüttungssperre.

Für Verpflichtungen aus mittelbar erteilten Zusagen für laufende Pensionen oder Anwartschaften auf Pensionen wird gemäß Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB das Passivierungswahlrecht von der SSB dahingehend ausgeübt, dass die Verpflichtungen lediglich teilweise bilanziert werden. Die SSB hat eine anteilige Rückstellung für mittelbare Verpflichtungen in Höhe von unverändert 122.904 TEUR gebildet. Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem modifizierten Teilwertverfahren nach Prof. Neuburger unter Verwendung der „Heubeck-Richttafeln 2018 G“. Der zugrunde gelegte Zinssatz wurde analog zu den unmittelbaren Verpflichtungen ermittelt. Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % berücksichtigt, eine Rentensteigerung von 1,0 %. Eine Fluktuation wird ebenso nicht berücksichtigt. Ein Fehlbetrag aus mittelbaren Altersversorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB ergibt sich aus der Differenz zwischen dem notwendigen Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen und dem beizulegenden Zeitwert des Vermögens der Versorgungseinrichtung. Dieser beläuft sich nach Abzug des bei der SSB gebildeten Rückstellungsbetrages auf 216.400 TEUR (Vj. 211.881 TEUR).

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

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

Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und 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.

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

Die Gesellschaft hat im Jahr 2023 einen Zinsswap über anfänglich 68.099 TEUR (Sicherungsgeschäft) mit einer Laufzeit bis 30. Juni 2043 zusammen mit einem variablen Bankdarlehen abgeschlossen. Der Zinsswap dient der Absicherung des Zinsänderungsrisikos aus den Grundgeschäften (cashflow hedge). Zum 31.12.2025 betrug die variable Darlehensverbindlichkeit 68.099 TEUR. Durch den Zinsswap wird eine variable Zinszahlungsverpflichtung in eine fixe Zinszahlungsverpflichtung getauscht. Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein weiterer Zinsswap über anfänglich 21.109 TEUR mit einer Laufzeit bis 30.06.2044 zusammen mit einem variablen Bankdarlehen geschlossen. Zum 31.12.2025 betrug die variable Darlehensverbindlichkeit 21.109 TEUR.

Der Marktwert der Zinsswaps auf Basis einer Marktbewertung nach anerkannten Bewertungsmodellen beträgt zum Stichtag 251 TEUR.

Das Grundgeschäft bildet jeweils zusammen mit dem entsprechenden Sicherungsgeschäft in Höhe von 68.099 TEUR bzw. 21.109 TEUR eine Bewertungseinheit (Mikro-Hedge), mit der Folge, dass der (negative) Marktwert des Swaps durch die Wertminderung (Werterhöhung) des Grundgeschäfts ausgeglichen wird und § 249 Abs. 1 HGB insoweit nicht zur Anwendung kommt. Der Betrag des abgesicherten Risikos entspricht somit dem beizulegenden Wert des Zinsswaps. Zur Ermittlung der (prospektiven) Wirksamkeit des Mikro-Hedges wurde die Critical Term Match-Methode herangezogen.



ROSENSTEIN.

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die gesondert dargestellte Entwicklung des Anlagevermögens und die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten ist dem Anhang als Anlage beigegefügt.

(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 2025 TEUR
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart*	100	758	-1.251
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Stuttgart	26	165	1.297

* Mit der SSB Reisen GmbH besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Das dargestellte Ergebnis versteht sich vor Verlustübernahme.

Die Angaben bzgl. des Ergebnisses 2025 für den VVS sind vorläufig.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2025 TEUR	2024 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27.537	15.157
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	106.636	53.288
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	6.812	555
Sonstige Vermögensgegenstände	30.023	34.128
Gesamt	171.008	103.128

Die Forderungen aus Lieferung und Leistung enthalten Forderungen gegen den Gesellschafter (LHS) in Höhe von 2.049 TEUR (Vj. 6.693 TEUR). Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Forderungen gegen den Gesellschafter (SVV) in Höhe von 106.592 TEUR (Vj. 53.241 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 797 TEUR (Vj. 862 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 26 TEUR (Vj. 19 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

(4) Liquide Mittel

	2025 TEUR	2024 TEUR
1. Kassenbestand	2.099	2.041
2. Guthaben bei Kreditinstituten	71.544	124.002
Gesamt	73.643	126.043

(5) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 161 TEUR (Vj. 2.355 TEUR), Rückstellungen für Überzeitguthaben in Höhe von 11.633 TEUR (Vj. 11.267 TEUR), Urlaubsrückstellung 3.893 TEUR (Vj. 2.947 TEUR), für Jubiläen von 2.766 TEUR (Vj. 2.683 TEUR), für Beiträge zur Berufsgenossenschaft 567 TEUR (Vj. 555 TEUR) und für tarifvertragliche Verpflichtungen in Höhe von 5.135 TEUR (Vj. 5.094 TEUR).

Weitere Rückstellungen bestehen für Umlagen des Haftpflichtverbands 3.634 TEUR (Vj. 5.767 TEUR), für ausstehende Rechnungen 16.492 TEUR (Vj. 6.483 TEUR), für Altlastensanierung von 3.482 TEUR (Vj. 3.510 TEUR), für Verpflichtungen aus der Prüfung des Fremdpersonaleinsatzes 3.242 TEUR (Vj. 5.479 TEUR), eine Rückstellung aus zu viel erhaltenem Zuschuss zum Nachteilsausgleich DeutschlandTicket 9.227 TEUR (Vj. 7.718 TEUR) sowie einer Rückstellung für die Rückzahlung aus der Vertriebsersparnis des DeutschlandTickets 2.600 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 31.12.2025 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 18.133 TEUR (Vj. 16.605 TEUR). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2025 beträgt 20.926 TEUR (Vj. 19.400 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet. Zum 31.12.2025 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 2.793 TEUR (Vj. 2.795 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 315 TEUR (Vj. 216 TEUR) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

Für die Rückstellung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde ebenfalls eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2025 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 418 TEUR (Vj. 1.002 TEUR). Die Rückstellung der Altersteilzeitverpflichtungen zum 31.12.2025 beträgt 580 TEUR (Vj. 3.357 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet. Zum 31.12.2025 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 161 TEUR (Vj. 2.355 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 11 TEUR werden mit Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen in Höhe von 11 TEUR saldiert.

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

(6) Verbindlichkeiten

	31.12.2025				31.12.2024			
	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*	14.410	86.414	237.009	337.833	8.830	57.701	172.205	238.736
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellung	171	0	0	171	171	0	0	171
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.039	0	0	14.039	33.714	0	0	33.714
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.411	0	40.000	42.411	1.422	0	40.000	41.422
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	0	0	2	5	0	0	5
6. Sonstige Verbindlichkeiten	222.235	0	171.369	393.604	156.877	0	167.852	324.729
davon aus Steuern	4.765	0	0	4.765	4.307	0	0	4.307
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	190	0	171.369	171.559	451	0	167.852	168.303

* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i. H. v. 8.781 TEUR (Vj. 16.163 TEUR), eine Buchgrundschuld i. H. v. 10.662 TEUR (Vj. 12.132 TEUR)

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaftern (LHS) in Höhe von 1.768 TEUR (Vj. 1.635 TEUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten (Darlehen) gegenüber Gesellschaftern (SVV) in Höhe von 40.000 TEUR (Vj. 40.000 TEUR).

(7) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 2.381 TEUR (Vj. 2.605 TEUR), die das Jahr 2026 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Linienverkehr	202.565	189.391
Sonderverkehr	1.018	1.021
Ausgleichszahlungen gem. §§ 15, 16 ÖPNVG	21.691	21.792
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	47.804	47.110
Vermietung und Verpachtung	12.356	11.330
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.693	2.787
Sonstige Umsatzerlöse	23.195	13.065
Gesamt	311.322	286.496

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 2.302 TEUR (Vj. 2.173 TEUR) aus Vermietung und Verpachtung enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Zuschüsse ohne direkte Gegenleistungsverpflichtung in Höhe von 118.045 TEUR (Vj. 115.067 TEUR), welche Zuschüsse für das DeutschlandTicket 92.303 TEUR abzüglich der Rückzahlung der Vertriebsersparnis durch das DeutschlandTicket 2.600 TEUR beinhalten.

Darüber hinaus gab es Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 5.738 TEUR (Vj. 3.432 TEUR) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von 20.707 TEUR (Vj. 8.417 TEUR). Hier sind Zuweisungen des Corona-Rettungsschirms aus dem Jahr 2021 in Höhe von 8.048 TEUR und aus dem Jahr 2022 in Höhe von 6.203 TEUR sowie Erträge aus Linienverlängerungen 2022 bis 2024 in Höhe von 1.868 TEUR enthalten.

Ebenso beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge auch Erträge aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern in Höhe von 2.842 TEUR (Vj. 28.293 TEUR). Im Vorjahr waren darin unter anderem ein Ertragszuschuss der SVV in Höhe von 25.000 TEUR enthalten, der im Geschäftsjahr 2025 nicht erneut angefallen ist.

Im Vorjahr wurden darüber hinaus in den sonstigen betrieblichen Erträgen außerordentliche Erträge aus Versicherungsentschädigungen in Höhe von 13.622 TEUR vereinnahmt, die im Geschäftsjahr 2025 ebenfalls nicht mehr angefallen sind.

(3) Materialaufwand

	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	38.461	32.502
Aufwendungen für bezogene Leistungen	105.963	98.322
Gesamt	144.424	130.824

(4) Personalaufwand

	2025 in TEUR	2024 in TEUR
a) Löhne und Gehälter	229.949	204.053
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	71.806	64.887
- davon für Altersversorgung	21.133	22.017
Gesamt	301.755	268.940

	2025	2024
Durchschnittlicher Personalbestand		
Mitarbeiter/innen	3.776*	3.521
Auszubildende	121	108
Aushilfen	18	39
Gesamt	3.915	3.668

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

(5) Abschreibungen

Die Abschreibungen der Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr enthalten außerplanmäßige Abschreibungen i.S.v. § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von 3.515 TEUR (Vj. 1.837 TEUR).

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.803 TEUR (Vj. 7.840 TEUR), wovon 29 TEUR (Vj. 1.816 TEUR) Aufwendungen aus der Zuführung von Einzelwertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen. Ebenfalls enthalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Verluste aus Anlagenabgängen in Höhe von 1.378 TEUR (Vj. 2.183 TEUR).

(7) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 327 TEUR (Vj. 238 TEUR) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben und Altersteilzeit sowie 1.116 TEUR (Vj. 563 TEUR) aus der Abzinsung der Pensionsrückstellungen und 172 TEUR (Vj. 83 TEUR) aus der Abzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

(8) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 769 TEUR (Vj. 719 TEUR) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 71 TEUR (Vj. 78 TEUR) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

Außergewöhnliches Ereignis

Durch den Großbrand auf dem Bus-Betriebshof Gaisburg am 30. September 2021 ergaben sich im Vorjahr Erträge in Höhe von 12.922 TEUR aus Vorauszahlungen der Versicherung sowie Erträge in Höhe von 700 TEUR aus Vorauszahlungen der Versicherung aus dem Brand der Abstellhalle in Möhringen am 30. Juli 2024, welche in den Wiederaufbau des Bus-Betriebshofs bzw. der Abstellhalle fließen. Im Jahr 2025 ergaben sich keine weiteren Effekte.

4. Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus Bestellobligos in Höhe von 553.607 TEUR, aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen sowie sonstigen Verträgen in Höhe von 85.858 TEUR.

Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 255 TEUR. Bei den Haftungsverhältnissen in Form der Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.

Konzernabschluss

Mutterunternehmen der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, ist die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, mit der ein Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung besteht.

Der Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen, dem die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft als Tochterunternehmen angehört, wird ebenfalls von der Stuttgarter Versorgungs und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, aufgestellt.

Der von der Pflicht zur Aufstellung eines Teilkonzernabschlusses befreiende Konzernabschluss und Lagebericht gemäß § 291 HGB, in den die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, mit einbezogen wird, wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Frank Nopper
Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart (Vorsitzender)

Thomas Fuhrmann
Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart

Oliver Heisel
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Axel Brodbeck
Landwirt, Stuttgart

Björn Peterhoff
Referent Rad- und Fußverkehr

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

Thomas Rossbacher
Kfz-Sachverständiger

Leonard Rzymann
Rechtsreferendar

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

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

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

Platon Karipidis
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Thorsten Rump
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Lucia Schanbacher
Wissenschaftliche Mitarbeiterin Bundestag

Andrea Krammer
Gewerkschaftspolitische Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

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

Sidar Carman
Gewerkschaftssekretärin, Verdi

Hannes Rockenbauch
Campaigner beim BUND Landesverband

Nils Himmelmann
Unternehmensbereichsleiter Betrieb, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Steve Schröder
Gewerkschaftssekretär, Verdi

Mitglieder des Vorstands

Mathias Hüske
Kaufmännischer Vorstand

Thomas Moser
Technischer Vorstand

Annette Schwarz
Personalvorständin

Abschlussprüferhonoreare

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 102 TEUR, wovon 77 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und 25 TEUR auf andere Beratungs- und Bestätigungsleistungen entfallen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betrugen 975 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
Mathias Hüske	312	0	1
Thomas Moser	363	0	7
Annette Schwarz	300	0	7

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 46 TEUR (Vj. 54 TEUR).

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebenen wurden insgesamt 680 TEUR (777 TEUR) gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 8.024 TEUR (8.646 TEUR) und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 525 TEUR (77 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 86.633 TEUR wird im Rahmen des Organvertrags mit einer Ergebnisabführungsvereinbarung vom 26. Juli 2016 von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart übernommen.

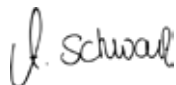
Stuttgart, den 31. März 2026

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand


Mathias Hüske


Thomas Moser


Annette Schwarz



Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2025

	Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten 01.01.2025 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten 31.12.2025 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Software und sonstige Rechte	39.757.230,58	2.274.258,58	47.861,02	1.428.598,66	43.412.226,80
2. Geleistete Anzahlungen	1.904.765,34	803.532,62	131.477,01	-1.318.137,93	1.258.683,02
Summe I.	41.661.995,92	3.077.791,20	179.338,03	110.460,73	44.670.909,82
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*)	460.353.800,82	1.156.952,00	221.532,93	-7.101.670,97	454.187.548,92
*) davon:					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	184.655.934,17	989.842,50	134.284,33	393.481,94	185.904.974,28
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	253.942.140,33	167.109,50	87.248,60	-7.495.152,91	246.526.848,32
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	322.602.968,32	18.786.612,23	1.476.911,91	5.441.456,04	345.354.124,68
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	631.989.777,47	11.099.331,46	7.365.457,55	6.491.899,34	642.215.550,72
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	20.721.392,04	992.253,23	55.497,16	19.562,50	21.677.710,61
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	100.211.182,98	4.488.435,83	2.765.695,92	1.303.561,40	103.237.484,29
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	206.709.465,80	171.764.877,33	1.668,03	-6.265.269,04	372.207.406,06
Summe II.	1.742.588.587,43	208.288.462,08	11.886.763,50	-110.460,73	1.938.879.825,28
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	130.000,00	0,00	0,00	195.400,32
Summe III.	451.352,47	130.000,00	0,00	0,00	581.352,47
Summe Anlagevermögen	1.784.701.935,82	211.496.253,28	12.066.101,53	0,00	1.984.132.087,57

Abschreibungen kumuliert 01.01.2025 €	Zugänge €	Abgänge €	Abschreibungen kumuliert 31.12.2025 €	Zuschreibungen des Geschäftsjahres €	Buchwert 31.12.2025 €	Buchwert 31.12.2024
32.856.414,58	3.621.601,24	47.861,02	36.430.154,80	0,00	6.982.072,00	6.900.816,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.258.683,02	1.904.765,34
32.856.414,58	3.621.601,24	47.861,02	36.430.154,80	0,00	8.240.755,02	8.805.581,34
205.830.390,03	6.314.631,67	134.284,33	212.010.737,37	0,00	242.176.811,55	254.523.410,79
125.326.161,17	2.562.514,44	134.284,33	127.754.391,28	0,00	58.150.583,00	59.329.773,00
75.800.741,95	3.150.224,68	0,00	78.950.966,63	0,00	167.575.881,69	178.141.398,38
120.571.063,32	14.274.349,09	906.278,73	133.939.133,68	0,00	211.414.991,00	202.031.905,00
383.609.868,47	22.696.732,80	6.272.187,55	400.034.413,72	0,00	242.181.137,00	248.379.909,00
12.856.790,04	892.371,73	55.497,16	13.693.664,61	0,00	7.984.046,00	7.864.602,00
68.349.089,98	7.342.152,23	2.700.308,92	72.990.933,29	0,00	30.246.551,00	31.862.093,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	372.207.406,06	206.709.465,80
791.217.201,84	51.520.237,52	10.068.556,69	832.668.134,42	0,00	1.106.210.942,61	951.371.385,59
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	195.400,32	65.400,32
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	581.352,47	451.352,47
824.073.616,42	55.141.838,76	10.116.417,71	869.099.037,47	0,00	1.115.033.050,10	960.628.319,40

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen handelsrechtlichen 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 und
 - vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung

der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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



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

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

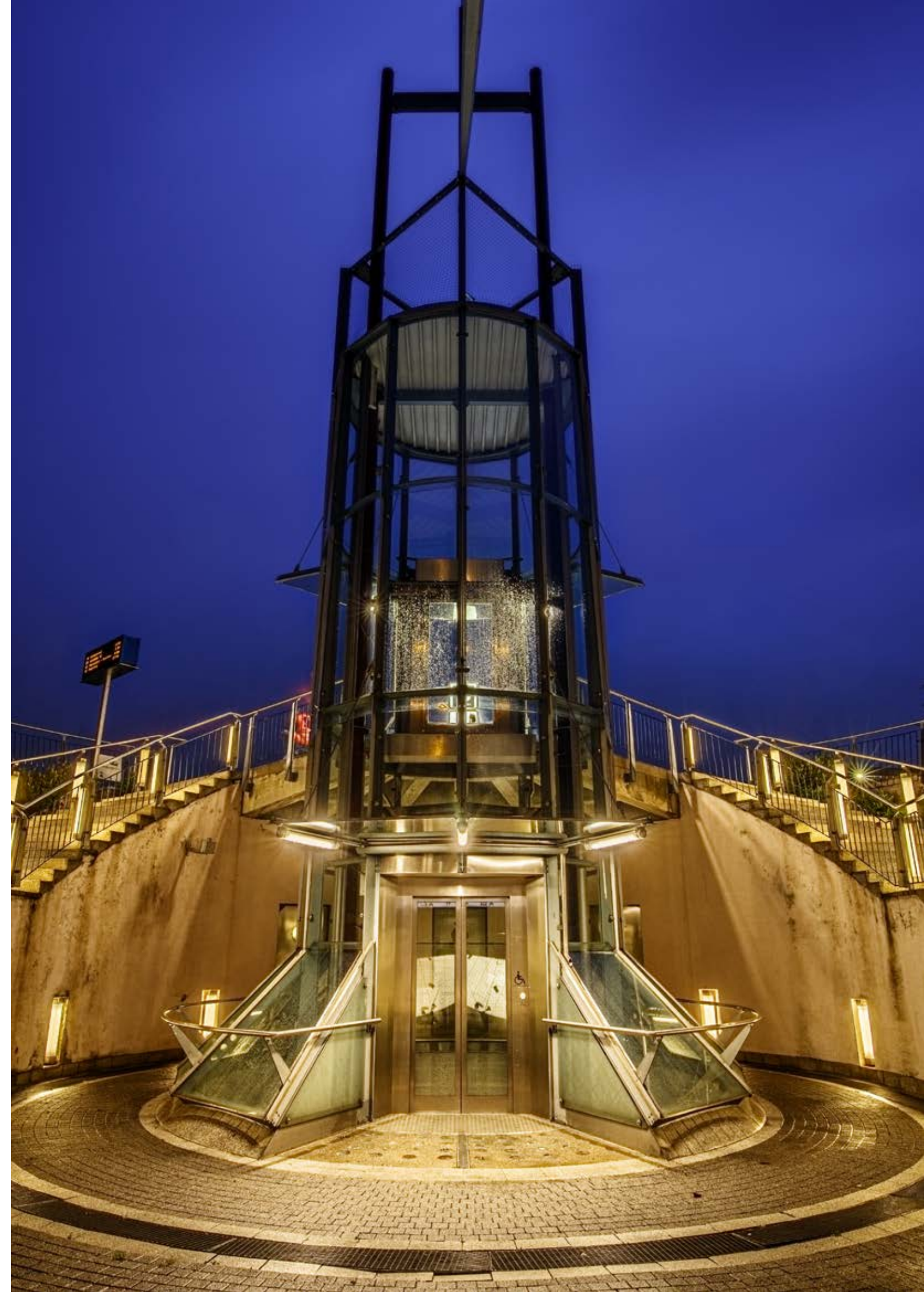
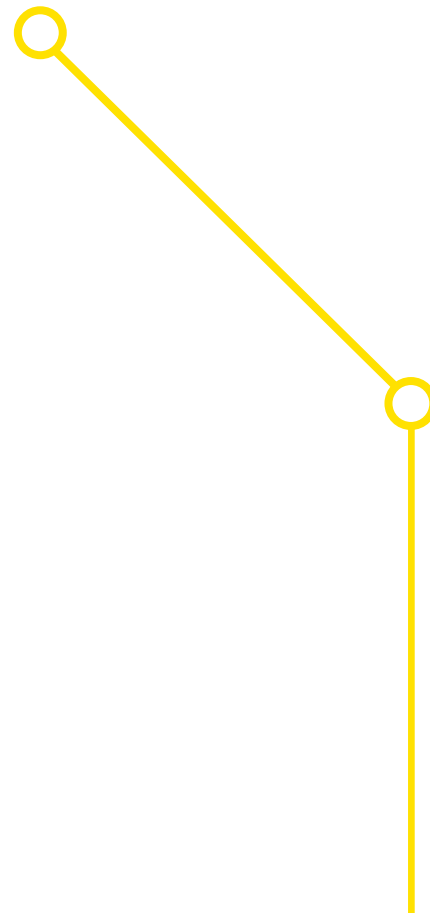
- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Stuttgart, den 21. April 2026

BANSBACH GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft





Stuttgarter Straßenbahnen AG

Haben Sie noch Fragen? Wir beraten Sie gern.

SSB-Kundenservice

Telefon: 0711.7885-3333

www.ssb-ag.de



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



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



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



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



100 % Recyclingpapier