



2022

ZAHLENTEIL

Geschäftsbericht
des Stadtwerke-Konzerns
der Landeshauptstadt
Saarbrücken



22
20

Stadtwerke Saarbrücken Holding	3
Konzernbilanz	21
Konzerngewinn- und Verlustrechnung	23
Stadtwerke Saarbrücken Netz	24
Bilanz	35
Gewinn- und Verlustrechnung	37
Anhang	38
Saarbahn	44
Bilanz	45
Gewinn- und Verlustrechnung	46
Lagebericht	47
Saarbahn Netz	63
Bilanz	64
Gewinn- und Verlustrechnung	65
Lagebericht	66
Aufsichtsräte und Geschäftsführungen	83
Beteiligungen	94
Impressum	100



Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022

1. ANGABEN ZUR KONZERN- UND UNTERNEHMENSFÜHRUNG

1.1 Angaben zum Konzern

Die Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH (SW Holding GmbH) wurde im Jahr 1995 gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist das Halten der Beteiligungen der Landeshauptstadt Saarbrücken an der Stadtwerke Saarbrücken GmbH und an der Saarbahn Netz GmbH.

Die Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH ist gemäß § 290 HGB Mutterunternehmen für die nachfolgenden Gesellschaften:

- Stadtwerke Saarbrücken GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 100,0 %),
- Stadtwerke Saarbrücken Netz AG, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 80,0 %),
- Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal Aktiengesellschaft, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 90,0 %),

- Stadtwerke Saarbrücken Consulting GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 100,0 %),
- Stadtwerke Saarbrücken Beteiligungsgesellschaft mbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 100,0 %),
- Saarbahn Netz GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 100,0 %),
- Wasserwerk Blietal GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 87,0 %),
- co.met GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 100,0 %),
- Stadtwerke Saarbrücken Bäder GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 80,0 %),
- Saarbahn GmbH, Saarbrücken (Anteil des Mutterunternehmens: 100,0 %).

1.2 Gesellschafterstruktur und Konzerneinbindung

Die Anteile an der SW Holding GmbH wurden im Berichtsjahr wie im Vorjahr durchgängig von der Landeshauptstadt Saarbrücken (100 %) gehalten. Die SW Holding GmbH stellt als Mutterunternehmen den Konzernabschluss auf.

1.3 Beteiligungen der SW Holding GmbH

Die SW Holding GmbH hielt im Berichtsjahr wie im Vorjahr direkt oder indirekt Beteiligungen vor allem an der Stadtwerke Saarbrücken Netz AG (Anteil: 80%; SW Netz AG), an der Saarbahn Netz GmbH (Anteil: 60%; Saarbahn Netz), die wiederum 100% an der

Saarbahn GmbH (Saarbahn) hält, an der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG (Anteil: 90%; GSS), an der Wasserwerk Blietal GmbH (Anteil: 87%; WWB) und an der Stadtwerke Saarbrücken Bäder GmbH (Anteil: 80%; SW Bäder), der co.met GmbH (Anteil: 100%; co.met), der Stadtwerke Saarbrücken Beteiligungsgesellschaft mbH (Anteil: 100%; SW BG) sowie der Stadtwerke Saarbrücken Consulting GmbH (Anteil 100%; SW Consulting). Die SW Holding GmbH hält zudem indirekt über die Beteiligung der SW GmbH an der Energie SaarLorLux GbR (49%) eine Beteiligung an der Energie SaarLorLux AG (ESLL), in die die Vertriebsaktivitäten des Konzerns im Bereich Strom, Gas und Fernwärme ausgelagert wurden. Über die ESLL ist die SW Holding GmbH am Heizkraftwerk Römerbrücke beteiligt.

1.4 Corporate Governance

Die SW Holding GmbH hat einen Gesellschafterausschuss. Dieser umfasste auch im Berichtsjahr durchgängig 11 Mitglieder.

Entsprechend bildeten auch im Berichtsjahr die Geschäftsführung und der Gesellschafterausschuss eine zweistufige Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Gesellschafterausschuss überwacht die Geschäftsführungstätigkeit und ist unter anderem für die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung zuständig.

Im Jahr 2022 fanden eine außerordentliche sowie

drei ordentliche Sitzungen des Gesellschafterausschusses statt.

Die Geschäftsführung der SW GmbH bestand im Berichtsjahr durchgängig aus zwei Geschäftsführern. Zudem fand im Berichtsjahr eine Gesellschafterversammlung der SW Holding GmbH statt.

1.5 Geschäftsmodell und grundsätzliche strategische Ziele

Mit seinen rund 1.150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist der Saarbrücker Stadtwerke-Konzern einer der größten Arbeitgeber in der Region. Der Konzern übernimmt mit seinem breiten Angebot an Dienstleistungen rund um Energie, Wasser und Mobilität einen wesentlichen Teil der Daseinsvorsorge der Bürgerinnen und Bürger und damit der Lebensqualität der Landeshauptstadt und der angrenzenden Regionen.

Die Geschäftsaktivitäten des von der SW GmbH geführten SW Konzerns gliedern sich in die vier Geschäftsfelder Versorgung, Mobilität, Bäder und Dienstleistungen, denen die einzelnen Konzerngesellschaften zugeordnet sind. Hinzu kommen die Konzernleitungs- und Service-Funktionen der SW GmbH, die keinem Geschäftsfeld zugeordnet sind. Der Bereich Erzeugung der SW GmbH wird dem Geschäftsfeld Versorgung zugerechnet.

1.6 Steuerungssystem

Im Rahmen der strategischen Planung des Stadtwerke Konzerns werden für die einzelnen Gesellschaften die unternehmerischen Steuerungsgrößen die kurz- und mittelfristigen Zielwerte festgelegt. Der aktuellen Wirtschaftspläne der SW Konzern Gesellschaften umfassen den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2023 sowie die mittelfristige Finanzplanung bis 2027.

Die interne Steuerung der Gesellschaft erfolgte im Berichtsjahr wie in den Vorjahren maßgeblich über drei finanzielle Leistungsindikatoren:

- Umsatz: Umsatzerlöse aus dem operativen Geschäft
- Betriebsergebnis: Betriebsergebnis aus dem operativen Geschäft vor Finanzergebnis (inkl. Beteiligungsergebnis) und Steuern
- Jahresergebnis nach Steuern: Jahresergebnis nach Steuern vom Einkommen und Ertrag und nach sonstigen Steuern.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Entwicklung der SW Holding GmbH und ihrer Tochtergesellschaften ist zunächst einmal grundsätzlich vor dem Hintergrund der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung in

Deutschland zu sehen. Im Berichtsjahr war die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland geprägt von den Folgen des russischen Aggressionskriegs gegen die Ukraine und den damit verbundenen extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen zum Teil verschärfte Material- und Lieferengpässe, massiv steigende Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie der Fachkräftemangel und die andauernde, wenn auch im Jahresverlauf nachlassende COVID-Pandemie. Trotz dieser nach wie vor schwierigen Bedingungen hat die deutsche Wirtschaft gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Berichtsjahr nach Angaben des Statistischen Bundesamts einen Anstieg um 1,9 % verzeichnet (im Vorjahr: +2,9 %). Im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie, lag das BIP im Berichtsjahr um +0,7 % höher.

Die Wirtschaftsleistung wurde im Jahr 2022 von durchschnittlich 45,6 Mio. Erwerbstätigen mit Arbeitsort in Deutschland erbracht. Das waren +1,3 % oder +0,6 Mio. Erwerbstätige mehr als im Jahr zuvor und so viele wie noch nie in Deutschland. Der Anstieg der Verbraucherpreise in Deutschland, gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum, betrug +7,9 % (in 2021: +3,1 %). Maßgebliche Treiber für den historisch hohen Anstieg waren vor allem die extremen Preissteigerungen für Energieprodukte und Nahrungsmittel seit Beginn des Krieges gegen die Ukraine im Februar 2022.

Der deutliche Anstieg des VPI hat sich zudem bereits in den zwischenzeitlich im laufenden Geschäftsjahr 2023 erfolgten Tarifverhandlungen verschiedener Branchen in Form hoher Tarifabschlüsse widergespiegelt.

Nachdem im Berichtsjahr eine durchgängige Gültigkeit der für die SW Konzerngesellschaften relevanten Tarifverträge (Tarifvertrag TV Versorgungsunternehmen (TV-V), Tarifvertrag TV öffentlicher Dienst (TV-öD) und Tarifvertrag TV Nahverkehr Saar (TV-N Saar) mit der Gewerkschaft ver.di sowie der Lokomotivführertarifvertrag (Zug TV) mit der Gewerkschaft GDL) gegeben war, führen die jeweils im Mai 2023 erfolgten neuen Tarifabschlüsse für den TV-V (Laufzeit 01.01.2023 – 31.12.2024) sowie für den TV-N Saar (Laufzeit 01.06.2023 – 31.12.2023) zu deutlichen Mehrbelastungen im Personalaufwand für die Jahre 2023 ff. Gleiches ist auch mit Blick auf den erst für den Zeitraum ab 01.01.2024 neu zu verhandelnden Tarifvertrag mit der GDL zu erwarten.

Damit war das gesamtwirtschaftliche Umfeld im Berichtsjahr insgesamt eher ungünstig, da sich die Energiepreissteigerungen und Lieferengpässe sowie die diversen Preissteigerungen deutlich belastend auswirkten.

2.2 Entwicklung im relevanten Marktumfeld

Der Erdgasverbrauch in Deutschland sank – vor dem Hintergrund umfassender Einsparungsmaßnahmen mit Blick auf eine potenzielle Gasmangellage – im Jahr 2022 um -17,6 % auf 848 TWh. Der Gesamtstromverbrauch für die Bundesrepublik Deutschland sank ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr um -4 % auf 484 TWh.

Für den Bereich Erzeugung ist die Temperaturentwicklung im Jahresverlauf relevant. Dabei war das Jahr 2022 laut Deutschem Wetterdienst mit einem Temperatur-Jahresmittel von 10,5 °C wärmer als das Vorjahr und lag um +2,3 °C über dem Wert der international gültigen Referenzperiode 1961 bis 1990. Damit war das Berichtsjahr das zwölfte zu warme Jahr in Folge.

Im Berichtsjahr haben sich auf den Energiemärkten außerordentlich hohe Volatilitäten durch die Disruptionen und Preisentwicklungen bzw. Preissteigerungen in Folge des völkerrechtswidrigen Überfalls Russlands auf die Ukraine gezeigt. Dies hat sich auch im Bereich Erzeugung der SW GmbH in höheren Beschaffungsaufwendungen, aber auch höheren eigenen Umsatzerlösen widerspiegelt. Im Bereich der Eigenerzeugung konnte dabei ein deutlich positives Spartenergebnis erwirtschaftet werden.

Im Jahresverlauf hat die Sorge vor einer potenziellen Gasmangellage bundesweit übergreifend,

aber auch für die SW Konzerngesellschaften zu entsprechenden Überlegungen und Maßnahmenprogrammen im Rahmen der Gegensteuerung und Vorbereitung auf den Eintritt einer möglichen Gasmangellage geführt. Maßnahmen zur Energie- bzw. speziell Gaseinsparung zeigten sich beispielsweise sehr öffentlichkeitswirksam in der Absenkung der Wassertemperaturen bei den Bädern. Umfassend betroffen waren alle Wertschöpfungsstufen im Bereich des Geschäftsfelds Versorgung und innerhalb der SW GmbH damit entsprechend der Bereich Erzeugung.

Die Tochtergesellschaften in den Geschäftsfeldern Mobilität und Bäder waren seit dem Beginn der COVID-Pandemie im ersten Quartal 2020 in den letzten Jahren durchgängig mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert. Nachdem zunächst die COVID-Pandemie zu erheblichen Einschränkungen geführt hatte, die bis ins Jahr 2022 reichten, kamen im Berichtsjahr ab Februar 2022 die Folgen des Kriegs in der Ukraine und weitere Herausforderungen in Form insbesondere von Energiepreissteigerungen und Lieferkettenproblemen hinzu. Damit hielten die Herausforderungen für die Tochtergesellschaften in beiden Geschäftsfeldern im Berichtsjahr weiter an.

Für die Saarbahn fehlten im Berichtsjahr weiterhin Fahrgelderlöse in erheblichem Umfang, andererseits waren deutlich höhere Aufwendungen für den Betrieb insbesondere beim Energiebezug zu verzeichnen. Ein wichtiges Kernelement der Mobilitätswende ist auch die sogenannte Antriebswende,

d. h. die Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe in Form von Elektrobussen auf Basis von Batterien oder auf Basis von Brennstoffzellen bzw. als sogenannte Wasserstoff-Busse. Für die ÖPNV-Unternehmen bedeutet die Clean Vehicles Directive der EU, die in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt wurde, verpflichtende Mindestanteile in ihren Bus-Flotten für „saubere“ und „emissionsfreie“ Antriebe. Gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 1 b) SaubFahrzeugBeschG gilt bei der Beschaffung sauberer Busse der Fahrzeugklasse M3 im Zeitraum vom 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 (1. Beschaffungsperiode) ein Mindestanteil von 45 % sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften Busflotte. Gem. § 6 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG muss die Hälfte dieses Mindestziels durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden. Um diese Transformationsprozesse investiv stemmen zu können, sind die ÖPNV-Unternehmen auf entsprechende Förderprogramme der öffentlichen Hand angewiesen.

Vor dem Hintergrund der COVID-Pandemie war in den Vorjahren der sogenannte ÖPNV-Rettungsschirm implementiert worden, der das wirtschaftliche Überleben der ÖPNV-Unternehmen absichern sollte. Dieser ÖPNV-Rettungsschirm, der die erheblichen Einnahmenverluste während der COVID-Pandemie im Wesentlichen ausgeglichen hat, ist zum Jahresende 2022 ausgelaufen. Allerdings hat die Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. der Fahr-

gelderlöse bis zu diesem Zeitpunkt das Niveau des letzten Vor-Krisenjahres 2019 noch nicht wieder erreicht.

In den Sommermonaten 2022 stellte die auf drei Monate begrenzte Einführung des bundesweit gültigen 9 Euro-Tickets ein Novum für die gesamte Verkehrsbranche dar. Die Einführung war für zahlreiche Verbünde und ÖPNV-Unternehmen zunächst mit technischen Herausforderungen verbunden, stellte angesichts der bundesweiten Durchgängigkeit über alle Verbünde aber insgesamt ein sehr attraktives Angebot für bisherige sowie vor allem neue Nutzer des ÖPNV dar. Mit dem so deutlich einfacheren Zugang zum ÖPNV-System und dem erwartbaren Gewinn neuer Kunden werden erhebliche Beiträge zur Verkehrswende im Sinne einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in den ÖPNV erhofft. Auch aus Sicht des saarVV bzw. der Saarbahn war das 9 Euro-Tickets ein zielführender und attraktiver Testlauf für neue, bundesweit gültige Tarifangebote. Nach dem Auslaufen des 9 Euro-Tickets sind deshalb bereits im Berichtsjahr auf Ebene von Bund und Ländern zeitnah die politischen Weichen für eine dauerhafte Nachfolgelösung gestellt worden.

Diese ist zwischenzeitlich im laufenden Geschäftsjahr 2023 zum 01.05.2023 in Form des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets gestartet. Neben dem bundesweit einheitlichen Normal-Tarif von derzeit monatlich 49 € sind – in den einzelnen

Bundesländern bzw. Verbundregionen durchaus unterschiedlich – hieran angelehnte Tickets mit Ermäßigungen etabliert worden. Im Saarland ist eine entsprechende Überleitung für die normalen Monats-Abos auf das Deutschland-Ticket erfolgt, zugleich wurden auch entsprechende Überleitungen für Angebote im Bereich der Job-Tickets vorgenommen – sofern die Kunden nicht explizit widersprochen haben. Hinzu kommt im Saarland das attraktive Junge-Leute-Ticket, das an die Voraussetzung eines Wohnorts im Saarland geknüpft ist.

Parallel zur Diskussion um die Einführung des Deutschland-Tickets standen im Berichtsjahr Finanzierungsfragen zum Deutschland-Ticket bzw. des ÖPNV-Systems insgesamt in einem besonderen Fokus. Dem politischen Ziel der Mobilitätswende, die gleichzeitig eine finanzielle Absicherung der Bestandsverkehre, der Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe, des Deutschland-Tickets und darüber hinaus grundsätzlich auch des notwendigen weiteren Ausbaus des ÖPNV erfordert, steht unverändert eine bereits ab 2024 unzureichend in Höhe und Struktur geklärte bzw. abgesicherte Finanzierung des ÖPNV gegenüber. Insofern werden umfassende weitere Abstimmungen auf Ebene von Bund und Ländern zunächst für 2024, vor allem aber auch die mittel- und langfristige Perspektive für den ÖPNV, im laufenden Geschäftsjahr 2023 erwartet und notwendig sein.

Moderne und innovative Dienstleistungen bilden das Rückgrat für den wirtschaftlichen Erfolg des SW Konzerns. So wird beispielsweise dem Smart Metering in den nächsten Jahren angesichts der aktuellen Gesetzgebungen eine hohe strategische Bedeutung zukommen. Hierfür ist die co.met im Geschäftsfeld Dienstleistungen als auf den Aufgabenkomplex der Metering-Services spezialisierter Dienstleister gut positioniert.

2.3 Entwicklung der Rahmenbedingungen im Bereich Personal

Im Berichtsjahr waren angesichts der zunächst noch anhaltenden COVID-Pandemie zunächst weiterhin höhere Krankenstände zu verzeichnen. Hier wird erst im Verlauf des laufenden Geschäftsjahres 2023 mit einer Normalisierung gerechnet.

Soweit die Beschäftigten der SW GmbH in den Anwendungsbereich des Tarifvertrags fallen, gilt der Tarifvertrag TV Versorgung (TV-V) mit ver.di, der an den Tarifvertrag TV öffentlicher Dienst (TV-öD) angelehnt ist. Mit Wirkung zum 31.12. 2022 ist der im Berichtsjahr gültige TV-öD bzw. TV-V ausgelaufen. Die Verhandlungen zum TV-öD werden entsprechend übergreifend, d. h. „bundesweit“, geführt. Arbeitnehmerseitig sind in die Verhandlungen zum TV-öD Bund, Länder und Kommunen eingebunden. Die Einigungen zum TV-öD wirken dann auch auf den TV-V.

Die insbesondere durch den Krieg gegen die Ukraine ausgelösten Preissteigerungen und damit höheren Lebenshaltungskosten in Deutschland haben bereits im Berichtsjahr einen hohen Kostendruck im Personalaufwandsbereich für die Gebietskörperschaften (im TV-öD) bzw. die mit eingebundenen Unternehmen (für den SW Konzern über den TV-öD bzw. TV-V) erwarten lassen. Die Tarifverhandlungen wurden hier – wie auch in anderen Branchen – mit historisch außerordentlich hohen Forderungen seitens der Gewerkschaft gestartet. In mehreren intensiven Verhandlungsrunden und unter Einbindung einer Schlichterkommission konnten die Tarifverhandlungen mit einer vorläufigen Einigung im April 2023 und dann wirksamen Annahme seitens der Verhandlungsparteien im Mai 2023 abgeschlossen werden. Der neue Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 24 Monaten für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2024. Den (Vollzeit-)Beschäftigten wird gemäß TV-V unter anderem ein Inflationsausgleichsgeld von insgesamt 3.000 € (davon 2.560 € in 2023 und der Rest in 2024) gezahlt.

Zum 01.03.2024 wird dann eine deutliche tabellenwirksame Erhöhung der Löhne und Gehälter mit – durch den gewählten mehrstufigen Mechanismus – letztlich unterschiedlichen prozentualen Steigerungsraten für die verschiedenen Entgeltgruppen wirksam, wobei die Anstiege für viele Entgeltgruppen oberhalb von 10% liegen. Die Verhandlungen

Tarifvertrag TV Nahverkehr Saar (TV-N Saar) für den Zeitraum 01.06.-31.12.2023 konnten im Mai 2023 abgeschlossen werden. Den (Vollzeit-)Beschäftigten wird gemäß TV-N ein Inflationsausgleichsgeld von insgesamt 2.000 € während der Vertragslaufzeit gezahlt.

Eine Schlüsselherausforderung für den SW Konzern stellt die demographische Entwicklung in Deutschland dar. Entsprechend ist und bleibt eine quantitative und qualitativ gute Nachwuchsgewinnung ein zentraler Erfolgsfaktor für den Gesamtkonzern. Das Marktumfeld hat sich nachhaltig in Richtung „Arbeitnehmer-Markt“ verändert, d. h. anders als früher liegt die maßgebliche Entscheidung heute primär bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die unter vielfältigen Alternativen ihre Arbeitgeberwahl treffen können. Damit entscheiden neben den finanziellen Konditionen vor allem die persönlichen Entwicklungsperspektiven, die gelebten Werte und die Team- bzw. Unternehmenskultur maßgeblich darüber, ob die unternehmerische Zukunft auch zukünftig von der notwendigen Zahl motivierter und qualifizierter Kolleginnen und Kollegen getragen und gestaltet wird. Die bisherige Attraktivität des Stadtwerke-Konzerns stimmt dabei einerseits optimistisch, ist jedoch gleichzeitig auch Ansporn hier die Positionierung als Arbeitgeber nochmals weiter zu stärken.

3. GESCHÄFTSVERLAUF, ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

3.1 SW GmbH mit sehr gutem Ergebnis im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr haben sich bei der SW GmbH im Bereich Service (Service-Dienstleistungen für Konzerngesellschaften bzw. weitere Partnerunternehmen) keine relevanten Veränderungen ergeben.

Im Bereich Erzeugung der SW GmbH haben sich im Berichtsjahr die außerordentlich hohen Volatilitäten auf den Energiemärkten für in höheren Beschaffungsaufwendungen, aber auch höheren eigenen Umsatzerlösen widerspiegelt. Im Bereich der Eigenerzeugung konnte dabei ein deutlich positives Spartenergebnis erwirtschaftet werden.

Mit der Beendigung des sog. ZF-Modells, nach dem das HKW Süd im Berichtsjahr wie im Vorjahr von der ZF betrieben wurde, zum 31.12.2022 hat die SW GmbH die Betreibereigenschaft für das HKW-Süd gänzlich zurück übernommen. Hierauf hatte sich die SW GmbH im Jahresverlauf des Berichtsjahres gut vorbereitet, so dass der operative Start zum Jahresbeginn 2023 erfolgreich umgesetzt werden konnte. Die Rückübernahme des HKW Süd dabei in einem mehr als spannenden Marktumfeld, was konsequentes unternehmerisches Handeln erfordert und auch zu einer Weiterentwicklung der Hedging-Strategie geführt hat.

Der Eigenbetrieb des HKW Süd erfordert ein aktives Management für das Absatz-/Beschaffungsportfolio, bei der der erwartete Absatz von Strom und Fernwärme sowie die Beschaffung von Erdgas und CO₂-Zertifikaten in Einklang zu bringen sind. In diesem Zusammenhang werden Absicherungsgeschäfte zur Risikobegrenzung getätigt. Der Betrieb der Anlagen richtet sich primär an dem Wärmebedarf des Fernwärmeteilnetzes „Südschiene“ aus, zu dessen Versorgung die SW GmbH gemäß FW-Liefervertrag verpflichtet ist. Mit der täglichen Kraftwerkseinsatzplanung werden die zur Wärmeversorgung einzusetzenden Kraftwerksanlagen (GuD, Spitzenlastkessel, Wärmespeicher) festgelegt.

Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft wurde jedoch vor allem durch Einmaleffekte geprägt. So konnte durch ein gewonnenes Klageverfahren beim Finanzgericht des Saarlandes ein positiver Effekt aus Ertragssteuerrückzahlungen für das Jahr 2006 (inklusive Verzinsung) in Höhe von insgesamt 12,8 Mio. € vereinnahmt werden. Hinzu kamen positive Effekte im Bereich der Pensionsrückstellungen. Aufwandsseitig ist eine Sonderabschreibung auf die GuD zu nennen, die vor dem Hintergrund eines durch die Rückübernahme in den Eigenbetrieb veränderten Nutzungsprofils zu sehen ist.

3.2 SW Netz treibt ihre zukunftssichere Aufstellung voran

In 2022 betrug die im Netz der SW Netz durchgeleitete Strommenge 811 Mio. kWh. Sie liegt damit

um etwa 67 Mio. kWh unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Die Durchleitung von Fernwärme im Verteilnetz ist im Berichtsjahr um etwa 102 Mio. kWh auf nunmehr ca. 485 Mio. kWh gesunken. Mit 1.767 Mio. kWh wurde im Berichtsjahr etwa 285 Mio. kWh weniger Erdgas im Netz der Stadtwerke Saarbrücken durchgeleitet als im Vorjahr. Das Wasseraufkommen ist im Berichtszeitraum mit 11,716 Mio. m³ um 0,081 Mio. m³ im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Im Berichtsjahr hat die SW Netz ein Projekt zur Effizienzsteigerung mit Blick auf die zukünftigen Anforderungen gestartet. Hier ist die erste Analysephase im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen worden. Im laufenden Geschäftsjahr wird die weitere Detaillierung und der Start der Umsetzung erfolgen, um die Weiterentwicklung von Aufbau- und Ablauforganisation sowie zur weiteren Digitalisierung der Kundenschnittstellen und betrieblichen Prozesse voranzutreiben. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Frage der langfristigen Anforderungen an die einzelnen Netze und daraus die Ableitung der mittel- und langfristigen optimalen Investitions- und Instandhaltungsstrategie.

3.3 Saarbahn mit Verkehrsleistungssteigerung im Berichtsjahr

Die Verkehrsleistung der Saarbahn in den Bus- und Bahn-Verkehren insgesamt lag im Geschäftsjahr 2022 mit rund 40,1 Mio. beförderten Fahrgästen deutlich über dem Niveau des Vorjahres (34,7 Mio.

Fahrgäste). Hiervon entfielen insgesamt 28,0 Mio. Fahrgäste auf die Bus-Verkehre sowie 12,0 Mio. Fahrgäste auf den Bereich der Bahn-Verkehre. Die Verkehrsleistung im Berichtsjahr liegt damit allerdings immer noch um 1,8 Mio. Fahrgäste unterhalb des Niveaus im Vor-COVID-Jahr 2019.

Die Betriebsleistung der Saarbahn mit ihren Bus- und Bahn-Verkehren insgesamt lag im Berichtsjahr entsprechend der langjährigen Beauftragungen mit 9,50 Mio. Fahrzeug-Kilometern nur leicht über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 9,41 Mio. Fahrzeug-Kilometer). Die Betriebsleistung im Bus-Bereich übertraf mit 7,66 Mio. Bus-km leicht den Vorjahreswert (im Vorjahr: 7,58 Mio. Bus-km). Die Betriebsleistung im Bahn-Bereich auf der Strecke von Saargemünd (Sarreguemines) bis Lebach lag mit 1,84 Mio. Zug-km auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,83 Mio. Zug-km).

3.4 Saarbahn Netz hat Beschaffungsvertrag für neue TramTrain-Fahrzeuge unterzeichnet

Nach einer europaweiten Ausschreibung hat die SB Netz am 14. Januar 2022 gemeinsam mit dem Projektkonsortium (bestehend aus den Verkehrsbetriebsbetrieben Karlsruhe (VBK), der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Schiene Oberösterreich, dem Land Salzburg und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) Europas größten Auftrag zur Lieferung und Instandhaltung von bis zu 504 Tram

Train-Fahrzeugen erfolgreich vergeben. Den Zuschlag mit einem Gesamtvolumen von bis zu 4 Mrd. € hat die Firma Stadler mit Sitz im schweizerischen Bussnang erhalten. In den kommenden zwölf Jahren werden von Stadler die TramTrains im spanischen Valencia produziert. An diesem Standort hat sich Stadler auf die Fertigung von TramTrains spezialisiert. Der Rahmenvertrag für das Gesamtkonsortium umfasst dabei eine feste Bestellmenge von 246 Fahrzeugen vom Typ CITYLINK mit einem Volumen von rund 1,7 Mrd. € sowie optionale Bestellungen von insgesamt 258 Fahrzeugen.

Im Rahmen dieses Gesamtauftrags entfallen auf die SB Netz 28 Festbestellungen sowie 21 optionale Bestellungen. Die ersten vier Fahrzeuge werden gemäß des Lieferplanes als Vorserienfahrzeuge voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 an die SB Netz ausgeliefert. Insgesamt erhält die SB Netz dann ab 2025 weitere 24 TramTrains, die sukzessive in den Jahren 2025 bis 2027 die bisherigen Bestandsfahrzeuge ablösen sollen.

Die Vereinbarung mit Stadler umfasst neben der Fahrzeugentwicklung, -produktion, -inbetriebsetzung und -zulassung auch einen auf bis zu 32 Jahre (davon als Festbestellung 16 Jahre) angelegten anschließenden Instandhaltungsvertrag. Stadler wird hierfür wiederum die Werkstätten der Kooperationspartner als Subunternehmer mit der Instandhaltung beauftragen. Das Volumen der Instandhaltungsleistungen (für das Konsortium insgesamt)

beträgt rd. 4 Mrd. €. Die Instandhaltung der Fahrzeuge der SB Netz wird in der eigenen Werkstatt in Brebach erfolgen.

Die Finanzierung der 28 TramTrains der SB Netz erfolgt über die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen. Diese stellt – unter geplanter Einbindung der SaarLB – Finanzierungsmittel in Höhe von insgesamt 140 Mio. € zur Verfügung, die der SB Netz im Zeitraum 2022 bis 2027 über die Begebung von insgesamt sechs Namensschuldverschreibungen zufließen. Die Namensschuldverschreibung wird dabei ab dem Ausgabebetrag mit einem Zinssatz von 1,11 % p.a. auf den jeweils Ausstehenden Emissionsbetrag verzinst. Das Zinsfixing erfolgte am 14.01.2022 und ist über die gesamte Laufzeit bis zum Jahr 2052 festgeschrieben.

3.5 Qualitäts- und Managementsysteme

Die SW Konzerngesellschaften unterhalten ein Managementsystem nach DIN EN ISO 9001 sowie in Teilen nach DIN EN ISO 14001 und DIN EN 13816.

Die DIN EN ISO 9001 legt die Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem fest. Die Organisation legt ihre Fähigkeit dar, Produkte und/oder Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Kundenanforderungen und die gesetzlich/behördlichen Anforderungen erfüllen. Die DIN EN ISO 14001 legt die Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem

fest. Demnach legt die Organisation ihre Fähigkeit dar, Produkte und/oder Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Umweltaforderungen und die gesetzlich/behördlichen Anforderungen erfüllen. Die SW GmbH sowie die wesentlichen Tochtergesellschaften werden in das übergreifende Compliance-System des Gesamtkonzerns einbezogen. Im Jahre 2018 wurde für steuerliche Zwecke auf Ebene der SW GmbH, die ebenfalls steuerlicher Organträger des Konzerns ist, ein Tax Compliance Management System für den Gesamtkonzern eingeführt.

3.6 Weitere Verbesserungen der Leistungsqualität und Effizienz

Um einen leistungsstarken und kostengünstigen ÖPNV auch in Zukunft gewährleisten zu können, werden mehrere Maßnahmenbündel und Projekte durch Saarbahn und SB Netz verfolgt. Einerseits werden Betriebskostenoptimierungen durch Verbesserung der operativen Abläufe sowie durch geänderte Organisations- und Ablaufstrukturen in allen Bereichen des Unternehmens verfolgt, andererseits werden neue Dienstleistungen aufgebaut. Mit einem modernen Kundenzentrum, einem stringenten Markenauftritt, einer verbesserten Fahr- und Dienstplanung sowie einer nachhaltigen Modernisierungsstrategie der Schienenfahrzeuge sollen die eigenen Leistungen nicht nur effizienter erbracht werden, sondern zugleich die Qualität der Dienstleistungen und der seitens der Kunden erfahrbaren Qualität in Zukunft weiter gesteigert werden.

3.7 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

	2022 T€	2021 T€
Umsatzerlöse	274.104	249.920
Erhöhung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen	2.002	419
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.546	2.483
sonstige betriebliche Erträge	29.833	25.647
Summe Erträge	308.485	278.469
Materialaufwand	-144.974	-112.487
Personalaufwand	-76.887	-79.674
sonstige betriebliche Aufwendungen	-16.592	-22.571
Konzessionsabgaben	-10.577	-10.942
Abschreibungen	-50.271	-37.639
Summe Aufwendungen	-299.301	-263.312
Betriebsergebnis (= Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern)	+9.184	+15.156
Finanzergebnis	+8.725	+885
Ergebnis vor EE-Steuern	+17.909	+16.041
Steuern vom Einkommen und Ertrag	+5.785	-3.372
Ergebnis nach Steuern	+23.695	+12.669
Sonstige Steuern	-393	-415
Ausgleichszahlungen an andere Gesellschafter	-3.259	-3.008
Dividendengarantie	-13	-13
Jahresüberschuss	+20.029	+9.233
Bilanzverlust	-33.880	-53.908

Die **Umsatzerlöse** stiegen insbesondere in Zusammenhang mit höheren Vermarktungsentgelten im Strombereich auf 274,1 Mio. € (im Vorjahr: 249,9 Mio. €).

In den deutlich höheren **Materialaufwendungen** von -144,9 Mio. € (im Vorjahr: -112,5 Mio. €) wirkten sich gegenläufig die deutlich höheren Energie-Beschaffungskosten und die inflationsbedingten Preissteigerungen aus.

Hingegen verringerten sich die **Belastungen aus Personalaufwendungen** mit -76,8 Mio. € im Berichtsjahr im Vorjahresvergleich (im Vorjahr: -79,7 Mio. €).

Bei der Entwicklung der **Abschreibungen** in Höhe von -50,2 Mio. € (im Vorjahr: -37,6 Mio. €) wirkten sich im Wesentlichen Einmaleffekte aus. Maßgeblich ist hier vor allem die im Rahmen der Anpassung der Nutzungsdauer der GuD-Anlage auf die voraussichtlichen Betriebsstunden vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung (-9,9 Mio. €) bei der SW GmbH und die Anpassung der Nutzungsdauern des Altbestands der Busse der Saarbahn GmbH vorgenommene Abschreibung (-2,3 Mio. €).

Das **Betriebsergebnis** (vor Finanzergebnis und Steuern) lag mit +9,2 Mio. € im Berichtsjahr um -6,0 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: +15,2 Mio. €).

Im **Finanzergebnis** konnten Erträge aus assoziierten Unternehmen in Höhe von 8,0 Mio. € (im Vorjahr: 6,1 Mio. €) realisiert werden.

Die **Erträge aus Beteiligungen** lagen mit auf 1,5 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,5 Mio. €).

Durch ein gewonnenes Klageverfahren beim Finanzgericht des Saarlandes konnte ein positiver Effekt aus Ertragsteuerrückzahlungen für das Jahr 2006 (inklusive Verzinsung) in Höhe von insgesamt 12,8 Mio. € vereinnahmt werden.

Durch die **Ertragssteuerrückzahlungen** wich die Ertragsteuer-Position mit +5,8 Mio. € deutlich vom Vorjahreswert ab (im Vorjahr: -3,4 Mio. €). Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich ebenfalls deutlich um +6,0 Mio. € auf -0,7 Mio. € (im Vorjahr: -68 Mio. €).

Insgesamt konnte damit im Berichtsjahr ein Jahresüberschuss von 20,0 Mio. € (im Vorjahr: +9,2 Mio. €) erzielt werden. Unter Berücksichtigung des Verlustvortrags (-53,9 Mio. €) ergibt sich für das Berichtsjahr ein **Bilanzverlust** in Höhe von -33,9 Mio. €.

3.8 Vermögenlage und Bilanzstruktur

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 lag die **Bilanzsumme** des SW Holding Konzern mit 602,2 Mio. € um +46,2 Mio. € über dem Vorjahreswert (per 31.12.2021: 556,0 Mio. €). Während sich das **Anlagevermögen** im Wesentlichen wegen der ersten Anzahlung für die Tramfahrzeuge der Saarbahn im Vergleich zum Vorjahreswert auf 513,7 Mio. € erhöhte (per 31.12.2021: 490,8 Mio. €), stieg das

Bilanzstruktur	2022	2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	85,3%	88,3%
Umlaufvermögen	14,5%	11,5%
Rechnungsabgrenzungsposten	0,2%	0,2%
	100,0%	100,0%
PASSIVA		
Eigenkapital	19,0%	17,0%
Sonderposten für Investitionszuschüsse / Empfangene Ertragszuschüsse	15,5%	17,7%
Rückstellungen	39,5%	40,0%
Verbindlichkeiten	25,9%	25,2%
	100,0%	100,0%
Bilanzsumme in T€	602.190	555.957

Umlaufvermögen deutlich um +23,2 Mio. € auf 87,2 Mio. € (per 31.12.2021: 64,0 Mio. €), wobei dieser Anstieg im Wesentlichen auf die zum Bilanzstichtag um 23,9 Mio. € höhere vorgehaltene Liquidität zurückzuführen ist.

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** lagen auf Vorjahresniveau (1,2 Mio. €; per 31.12.2021: 1,2 Mio. €).

Das **Eigenkapital** betrug zum Bilanzstichtag 114,6 Mio. €, wovon weiterhin 2,6 Mio. € auf das gezeichnete Kapital entfallen. Im Eigenkapital hat sich durch das positive Jahresergebnis ein deutlicher Anstieg zum Vorjahresstichtag ergeben (per 31.12.2021: 94,6 Mio. €). Somit ergibt sich unter Einbeziehung des Konzerneigenkapitals sowie 65 % des Sonderpostens abzüglich der Forderungen gegen die Landeshauptstadt Saarbrücken eine Eigenkapitalquote von insgesamt 28,9 % (per 31.12.2021: 28,1%).

Die **Rückstellungen** haben sich gegenüber dem Vorjahr erhöht und belaufen sich auf 237,8 Mio. € (per 31.12.2021: 222,2 Mio. €). Hierbei verringerten sich Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen mit 197,2 Mio. € (per 31.12.2021: 198,2 Mio. €). Die Steuerrückstellungen erhöhten sich auf 3,7 Mio. € (per 31.12.2021: 2,2 Mio. €) sowie die sonstigen Rückstellungen auf 36,9 Mio. € (per 31.12.2021: 21,8 Mio. €).

Die **Verbindlichkeiten** zum Bilanzstichtag (156,0 Mio. €; per 31.12.2021: 140,1 Mio. €) entfielen wie im Vorjahr überwiegend auf Finanzverbindlichkeiten, d. h. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (127,8 Mio. €; per 31.12.2021: 95,7 Mio. €). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich auf 9,4 Mio. €; (per 31.12.2021: 33,9 Mio. €).

Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich 15,4 Mio. € (per 31.12.2021: 7,3 Mio. €).

In der **Bilanzstruktur** haben sich beim Wachstum der Bilanzsumme vor allem auf der Aktivseite der Anstieg des Anlagevermögens und des Umlaufvermögens sowie auf der Passivseite das positive Jahresergebnis und die erhöhten Finanzverbindlichkeiten ausgewirkt.

3.9 Investitionen und Finanzierung

Aus dem **operativen Geschäft** wurde ein **operativer Cashflow** von +47,1 Mio. € verzeichnet. Der SW Konzern hat im Berichtsjahr Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 79,6 Mio. € vorgenommen. Im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von -39,4 Mio. € wirkten sich maßgeblich die Neuaufnahmen von Darlehen und die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten aus.

Die **Investitionen** entfielen im Berichtsjahr auf die erste Anzahlung für die Beschaffung der 28 neuen Tramfahrzeuge der Saarbahn Netz GmbH, die Investitionen der SW Netz AG in die verschiedenen Netze sowie auf immaterielle Vermögensgegenstände sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Investitionen in Finanzanlagen sind für den SW Konzern traditionell von geringerer Bedeutung, da die Konzernstruktur langjährig stabil ist.

Die **Finanzierung** des SW Konzerns basiert maßgeblich auf der Ausstattung mit Eigenkapital, lang-

Investitionen in T€	2022	2021
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	79.618	47.365
Investitionen in Finanzanlagen	63	205
Investitionen	79.681	47.569

fristige Fremdkapitalfinanzierungen, dem Cash Pooling im Stadtwerke-Konzern sowie dem positiven operativen Cashflow basierend auf positiven Betriebs- und Beteiligungsergebnissen.

Das **Cash Pooling** des Stadtwerke-Konzerns wird für die involvierten Gesellschaften auf Ebene der SW GmbH durchgeführt. Die entsprechenden Cash Pool-Konten der Konzerngesellschaften sind bei den Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen berücksichtigt. Das **Cash Pooling** erfolgt auf Basis von „Zero Balancing“. Die Verzinsung erfolgt täglich für positive bzw. für negative Salden mit dem von der Deutschen Bundesbank zum 1. des Folgemonats veröffentlichten Monatsdurchschnitt-Euribor-Zinssatzes für Monatsgeld zuzüglich eines marktüblichen Zuschlags.

Die **Zahlungsfähigkeit** des SW Konzerns war im Berichtsjahr sowie bis zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts jederzeit gegeben, d. h. die SW Konzerngesellschaften waren jederzeit in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen vollumfänglich nachzukommen.

3.10 Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten zur Risikobegrenzung

Im SW Konzern werden bei der SW GmbH derivative Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Preis- und Zinsrisiken eingesetzt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Termingeschäfte (Futures und Forwards), Optionen und Swaps. Im Bereich der Stromerzeugungsportfolios wurde ein erweiterter Saldierungsbereich (gemäß IDW RS ÖFA 3) aufgebaut. Dies betrifft die Erzeugung aus konzerneigenen Kraftwerken. Die zur Sicherung des Clean Spark Spread gebildeten Sicherungsbeziehungen setzen sich aus Derivaten zur Rohstoffpreissicherung gemeinsam mit dem Verkauf von Strom und dem höchstwahrscheinlichen Verkauf von Fernwärme zusammen.

Die Aufwendungen und Erträge aus dem erweiterten Saldierungsbereich werden zusammengefasst. Dieser erweiterte Saldierungsbereich erwirtschaftet einen positiven Deckungsbeitrag, so dass die Bildung einer Drohverlustrückstellung zum Bilanzstichtag

31. Dezember 2022 nicht gegeben ist. Für alle Handelsgeschäfte in den Bereichen Strom, Gas und CO₂ werden jeweils Portfolio-Hedges gebildet. Diese sind nach Laufzeitbändern unterteilt, in denen sich die gegenläufigen Wertänderungen bzw. Zahlungsströme ausgeglichen haben und künftig voraussichtlich ausgleichen werden.

Die Handelsgeschäfte waren zum Bilanzstichtag mit folgenden Beträgen in die Portfolio-Hedges einbezogen:

Portfolio-Hedge	Nominalvolumen	Abgesichertes Risiko
Erdgas	160 GWh	10,2 Mio. €
Strom	80 GWh	18,6 Mio. €
CO ₂	28.988 Stück	0,3 Mio. €

Der Bestand an derivativen Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente in Bewertungseinheiten dienen, setzte sich am Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Waretermingeschäfte		
Nominalvolumen	Derivate mit positivem Marktwert	Derivate mit negativem Marktwert
61,9 Mio. €	18,6 Mio. €	10,2 Mio. €

Die Hedgegeschäfte decken die genannten Risiken für einen vorlaufenden Zeitraum von 18 Monaten ab.

Bei den Sicherungsinstrumenten wird der Preisindex jeweils so gewählt, dass dieser möglichst mit dem Grundgeschäft übereinstimmt und die

Sicherungsinstrumente somit demselben Warenpreisrisiko unterliegen wie die Grundgeschäfte. Die in den Portfolio-Bewertungseinheiten zusammengefassten Grundgeschäfte weisen homogene Risiken auf. Zur quantitativen Ermittlung des Betrags der bisherigen Ineffektivität wird die Dollar-Offset-Methode in kumulierter Form angewendet.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die kumulierten Marktwertänderungen der Grundgeschäfte mit den kumulierten Marktwertänderungen der Sicherungsinstrumente ab dem Designationszeitpunkt in absoluten Geldbeträgen miteinander verglichen. Der Dollar-Offset-Test wird zu jedem Abschlussstermin durchgeführt.

Im Commodity-Bereich werden Ineffektivitäten erfasst, wenn sich aus den kumulierten Wertänderungen der Grundgeschäfte und den kumulierten Wertänderungen der Sicherungsinstrumente per saldo ein Nettoverlust ergibt. Im Zinssicherungsbereich werden Ineffektivitäten erfasst, sobald sich die kumulierten Wertänderungen des Grund- und Sicherungsgeschäfts nicht vollständig kompensieren. Zum Bilanzstichtag war keine Rückstellung für Ineffektivitäten bei Bewertungseinheiten zu bilanzieren.

Im Geschäftsjahr wurde zudem vier derivatives Finanzinstrumente (Zinssatzswaps) zur Absicherung künftiger Zahlungsströme aus variabel verzinslichen (EURIBOR) Darlehen verwendet.

Den Zinssatzswaps liegen jeweils ein Grundgeschäft mit vergleichbarem, gegenläufigem Risiko (Mikro-Hedge) zugrunde.

Der jeweilige Zinssatzswap bildet zusammen mit einem Darlehensgeschäft eine Bewertungseinheit. Mit dem Zinssatzswap werden zum Bilanzstichtag bei SW GmbH zinsvariable Verbindlichkeiten in Höhe von 12.199 T€, bei SW Netz 15.006 T€, in festverzinsliche Verbindlichkeiten getauscht. Die Darlehensverbindlichkeit der SW GmbH hat eine Laufzeit bis zum 30.06.2027, die Laufzeiten bei SW Netz enden am 30.11.2042, 28.06.2052 und 30.06.2052. Die Zinsswaps sind laufzeit- und fristenkongruent mit den zugrunde gelegten Darlehen. Die gegenläufigen Zahlungsstromänderungen gleichen sich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft demselben Risiko ausgesetzt sind. Grundlage für die Ermittlung der Wirksamkeit (Effektivität) der Bewertungseinheit ist die Übereinstimmung der bewertungsrelevanten Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft. Die Wirksamkeit wird prospektiv festgestellt.

Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente wurden durch die Vertragspartner mittels der Mark-to-Market Bewertungsmethode abgeleitet und geben die Werte unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen am Bewertungsstichtag wieder. Der Buchwert beträgt 0 T€.

3.11 Bewertungen der Entwicklung der wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zu der für das Berichtsjahr abgegebenen Prognose

Im Vergleich zur ursprünglichen Prognose haben sich die finanziellen Leistungsindikatoren im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

- Umsatz: Der Umsatz im Berichtsjahr (274,1 Mio. €) lag deutlich über dem Prognosewert für das Geschäftsjahr 2022.
- Betriebsergebnis: Das Betriebsergebnis im Berichtsjahr (+9,2 Mio. €) liegt im Rahmen der prognostizierten Erwartungen.
- Jahresüberschuss: Der Jahresüberschuss im Berichtsjahr (+20,0 Mio. €) lag deutlich über dem Prognosewert für das Geschäftsjahr 2022.

Insgesamt ist die Entwicklung im Berichtsjahr aus Sicht der Geschäftsführung damit im Vergleich zur ursprünglichen Prognose als ein sehr gutes Ergebnis anzusehen.

4. PERSONAL

Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gleicht mit 1.078 dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.078). Auch strukturell ergaben sich dabei keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich Vollzeit-Beschäftigten, in Teilzeit oder geringfügigen Beschäftigungsverhältnis-

sen angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf werden die beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Vollzeitbeschäftigte Personale (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Per 31.12.2022 beschäftigte der SW Konzern dabei umgerechnet 998 VZP. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte der SW Konzern dabei umgerechnet 994 VZP.

5. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

5.1 Wesentliche Merkmale des Chancen- und Risiken-Managements

Die SW GmbH hat für alle wesentlichen Konzerngesellschaften entsprechend dem KonTraG ein einheitliches, durchgängiges Chancen-/Risiken-Managementsystem eingerichtet. Für die Tochtergesellschaften Saarbahn und Saarbahn Netz umfasst dies auch die Risiken, die im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und dem damit entstandenen neuen Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr in Europa stehen.

Mit dem eingesetzten Instrumentarium der Risikoüberwachung und -steuerung werden nicht nur bestehende, sondern auch zukünftige Gefährdungen früh erkannt, analysiert und Gegenmaßnahmen

bestmöglich eingeleitet. Damit wird die Berichtsfunktion innerhalb der Gesellschaften ebenso gewährleistet, wie die Information der Aufsichtsratsgremien und der Gesellschafter. Dabei erfolgt eine Risikobeurteilung intern innerhalb des SW Konzerns zunächst an die SW GmbH sowie von der SW GmbH an ihre Gesellschafterin jeweils im Regelfall im Rahmen der Quartalsberichterstattung durch die Geschäftsführung. Für außerhalb dieses Berichtszyklus auftretende wesentliche Risiken besteht eine sofortige Berichtspflicht.

5.2 Wesentliche Chancen

Mittelfristige Ertragsstabilisierung im Bereich Erzeugung: Der Ausbau erzeugungsnaher Leistungen und die kontinuierliche Anpassung der Erzeugungsstrategien gemäß den wandelnden Anforderungen des Energiemarktes werden auch zukünftig Chancen zu Ergebnisverbesserungen bieten.

Interne Optimierungen, Effizienzsteigerungen und Digitalisierung: Es bestehen weiterhin für die SW Konzerngesellschaften Chancen aus der Weiterentwicklung der internen Strukturen und Prozesse, insbesondere auch hinsichtlich einer weiteren Digitalisierung. Dies ist ein aktuelles Schwerpunkt-Thema sowohl übergreifend wie in allen einzelnen Geschäftsfeldern.

Chancen im Geschäftsfeld Mobilität – Deutschland-Ticket und weiterer Ausbau des ÖPNV als Schlüsselement der Verkehrswende:

Mit der Einführung des Deutschland-Ticket ab dem 01.05.2023 besteht die Chance, neue Kundenpotentiale zu generieren und dauerhaft an den ÖPNV zu binden. Vor allem die preislich nochmal attraktiveren Angebote des Job-Tickets und des Junge-Leute-Tickets bieten einen wesentlichen Hebel, um die Kundenbindung an den saarVV bzw. die Saarbahn deutlich zu steigern. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets als digitalem, bundesweit einheitlichen Abo-Ticket erfolgt aktuell auch ein Digitalisierungsschub in der Branche. Dies bietet nicht nur die Möglichkeit die vertrieblichen Prozessabläufe zu optimieren, sondern auch die Chance durch plattformübergreifende, eng vernetzte Mobilitätsprojekte das Thema „Mobility-as-a-Service“ (MaaS) voranzutreiben. In diesem Zusammenhang gilt es auch, den Marktauftritt als Saarbahn bzw. im saarVV noch kundenorientierter zu gestalten.

Mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) des Saarlandes soll das Leistungsangebot des ÖPNV aber auch mittel- bis langfristig weiter verbessert und an aktuelle landesweite Entwicklungen angepasst werden. Für die Saarbahn wichtige Schwerpunktthema des VEP ÖPNV sind neben der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken die Überlegungen eines strategischen Ausbaus des vorhandenen Schienennetzes zu einem integrierten

S-Bahn-Netz Saarland. Nach Vorliegen der entsprechenden Studienergebnisse wird sich die Saarbahn konstruktiv in alle weiterführenden Überlegungen einbringen.

Chancen im Geschäftsfeld Bäder – Rück- und Neugewinnung von Kunden:

Mit dem Auslaufen der COVID-Pandemie besteht im laufenden Geschäftsjahr die Chance einer weiteren Rück- bzw. Neugewinnung von Kunden für die Bäder.

5.3 Wesentliche Risiken

Für den SW Konzern sind zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts insbesondere die folgenden Risikobereiche relevant:

Gesamtwirtschaftliche Lage: Die seit dem ersten Quartal 2022 eingetretenen Herausforderungen wirken sich für den SW Konzern insbesondere auf der Aufwandsseite aus. Die im Vergleich zu 2021 eingetretenen Preissteigerungen insbesondere im Bereich des Energiebezugs (Strom / Diesel) werden auch im Berichtsjahr weiter anhalten. Gleiches gilt für die höheren Preise für den übrigen Materialeinsatz, bezogene Leistungen oder investive Beschaffungsthemen. Gegenüber der im Prognosebericht genannten Ergebnisprognose werden aktuell aber keine weiteren relevanten Risikopotenziale gesehen, d. h. derzeit werden hier begrenzte Risiken gesehen.

Regulierung / Rechtliche Rahmenbedingungen:

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen könnten Auswirkungen auf das Geschäft der SW Konzerngesellschaften haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko könnten sich insofern Umsatz- wie Ergebnisrisiken ergeben. Entsprechend werden die rechtlichen Rahmenbedingungen einschließlich der Themen wie beihilferechtlich konformer Ausgestaltungen bzw. Anforderungen im Zusammenhang mit Investitionszuschüssen einem regelmäßigen und intensivem Monitoring unterzogen. Derzeit werden hier nur begrenzte Risiken gesehen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. Fahrgelderlöse im Geschäftsfeld Mobilität:

Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Kunden bleibt abzuwarten, ob sich die während der COVID-Pandemie veränderten Mobilitätsmuster mit beispielsweise einem deutlich höheren Anteil des mobilen Arbeitens bzw. Arbeiten im Home-Office nachhaltig verfestigen. Dies könnte sich perspektivisch deutlich negativ auf die Fahrgastzahlen, die Verkehrsleistung sowie die Fahrgelderlöse auswirken. Ebenfalls könnte die demografische Entwicklung rückläufige Fahrgastzahlen zur Folge haben. Derzeit werden hier nur begrenzte Risiken gesehen.

Qualifiziertes, motiviertes und ausreichendes Personal: Der Unternehmenserfolg für den SW Konzern steht und fällt mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Eine hohe Qualität für die Kun-

den und im Betriebsablauf basiert auf gut aus- und weitergebildeten sowie hoch motiviertem Teams in allen Konzerngesellschaften. Dabei besteht eine wesentliche Herausforderung darin, als attraktiver Arbeitgeber die entsprechenden Positionen durch Mitarbeitergewinnung wie -bindung kontinuierlich gut besetzt zu halten. Angesichts der Altersstruktur, der normalen Fluktuation oder besonderen Herausforderungen, z.B. durch einen erhöhten Krankenstand, setzen wir auf eine aktive Personalpolitik. Dies gilt hinsichtlich der Maßnahmen zur Stärkung der Gesundheit bzw. Prävention, die Rekrutierungsoffensiven, der Entwicklung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie hinsichtlich der bestmöglichen Zusammenarbeit im Zusammenspiel zwischen den einzelnen Konzerngesellschaften. Hinsichtlich des Gesundheitsstands der Belegschaft waren die Jahre 2020 bis 2022 durch die COVID-Pandemie und die damit verbundenen Krankenstände bzw. Quarantänezeiten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und den Mobilitätsbereich insgesamt außerordentlich anspruchsvoll. Für das Geschäftsjahr 2023 wird aktuell wieder eine gewisse Normalisierung erwartet. Ungeachtet dieser Herausforderungen hat der SW Konzern die bestmögliche Aus- und Weiterbildung der Belegschaft sowie eine sehr aktive Rekrutierung fortgesetzt. Für das Berichtsjahr und die mittelfristige Zukunft wird dieses Thema nochmals an Bedeutung gewinnen. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Unterbrechungen von Lieferketten und Materialengpässe:

Es gibt nach wie vor noch Störungen in den Lieferketten bzw. teilweise Materialengpässe bei Ersatzteilen aus den Nachwirkungen der Corona-Krise sowie des Ukraine-Kriegs. Grundsätzlich wird hier im Jahresverlauf 2023 mit einer weiteren Normalisierung gerechnet, allerdings sind hier durchaus auch länger anhaltende Störungen denkbar. Derzeit werden hier nur geringe bis mittlere Risiken gesehen.

Investitionszuschüsse: Für die Investitionsprojekte unter anderem im Mobilitätsbereich sind zum Teil in erheblichen Maße Investitionszuschüsse unter verschiedenen rechtlichen Regelungen wie zum Beispiel dem Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG) notwendig. Insofern bestehen immer die grundsätzlichen Risiken einer wirtschaftlich unzureichenden bzw. Nicht-Bezuschussung von Projekten, einem eventuell steigenden Eigenanteil bei Projektüberschreitungen (und diesbezüglich begrenzten Zuschüssen) oder in Sondersituationen zumindest theoretisch die Gefahr der Rückforderungen von Investitionszuschüssen. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen

Große Investitionsprojekte/Beschaffungsmaßnahmen:

Sowohl bei den laufenden oder zukünftig anstehenden Beschaffungsprojekten oder Investitionsprojekten sind Risiken in Form von zeitlichen Verzögerungen (z. B. aus Lieferkettenproblemen)

oder einem letztlich höheren Investitionsvolumen bzw. Aufwand oder Aufwendungen für Ersatzmaßnahmen bei verspäteten Umsetzungen nicht grundsätzlich auszuschließen. Die SW GmbH und ihre Tochtergesellschaften tragen dem mit einem konsequenten Projektmonitoring inkl. der jeweils notwendigen frühzeitigen Sensitivitätsanalysen und Entwicklung von Gegensteuerungsmaßnahmen Rechnung.

Zinsniveau für Neu- oder Anschlussfinanzierungen: Der SW Konzern ist angesichts des veränderten Zinsumfeldes dem Risiko höherer Finanzierungskosten bei Neu- und Anschlussfinanzierungen ausgesetzt.

Entscheidend für einen angemessenen Umgang mit den vorgenannten und hiermit verbundenen Risiken ist ein ganzheitlicher Ansatz auf organisatorischer wie persönlicher Ebene. Hinsichtlich der Mitarbeiterbindung und deren Mitwirkung im Unternehmensinteresse sind eine gute Unternehmenskultur, klare Regeln und die zielführende Einbindung der Führungskräfte bzw. aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die für die SW Konzerngesellschaften wesentlichen Erfolgsfaktoren.

Für die vorgenannten Risikobereiche sind die aktuellen Einschätzungen unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeiten und Gegensteuermöglichkeiten in bilanzielle Vorsorgen bzw. die Ergebnisprognose eingeflossen und insofern bereits berücksichtigt.

Zusätzliche signifikante Risiken für die prognostizierte Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 werden derzeit nicht gesehen.

5.4 Beurteilung der Risikosituation durch die Geschäftsführung

Für den SW Konzern sind aus Sicht der Geschäftsführung im Rahmen der Gesamtbetrachtung von Chancen, Risiken, möglichen Gegenmaßnahmen, Vorsorgen und der Einbindung in den Stadtwerke-Konzern sowohl zum Bilanzstichtag als auch für den Zeitraum bis zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar.

6. PROGNOSEBERICHT

6.1 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte und wesentlicher Rahmenbedingungen

Die verschiedenen Wirtschaftsinstitute sehen in ihren jüngsten Prognosen für das BIP-Wachstum in Deutschland im laufenden Geschäftsjahr in der Regel Wachstumsraten von nur 0% - 1%. Wie bekannt ist die Welt durch den Einmarsch der russischen Truppen in die Ukraine im Februar 2022 nachhaltig erschüttert worden. Angesichts der initiierten Sanktionen gegen Russland und Belarus, aber auch mit Blick auf potenzielle weitere Eskalationen des Kriegsgeschehens durch Russland, sind wirtschaft-

liche BIP-Prognosen für das aktuelle Geschäftsjahr wie bereits im Vorjahr immer unter dem Vorbehalt zu sehen, dass es nicht zu weiteren signifikanten Trendbrüchen kommt.

Die COVID-Pandemie hat in den Jahren 2020 bis 2022 unter anderem zu zeitweilig umfassenden Restriktionen geführt („Lock down“) und Einschränkungen für die persönliche Mobilität, aber auch für verschiedene Wirtschaftszweige bewirkt. Mit der Abschwächung bzw. dem allmählichen Auslaufen der COVID-Pandemie haben sich die Belastungen hieraus insgesamt im Wesentlichen abgebaut. Indirekte Auswirkungen bestehen unverändert noch hinsichtlich verschiedener Lieferketten.

6.2 Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2023

Unsere aktuelle Prognose für das Geschäftsjahr 2023 basiert vor allem auf den folgenden Annahmen:

SW GmbH mit stabilen Leistungen im Bereich der Services für die Konzerngesellschaften: Die Leistungen der SW GmbH für die Konzerngesellschaften werden im Geschäftsjahr 2023 grundsätzlich dem Leistungsumfang im Berichtsjahr entsprechen.

SW GmbH mit positivem Ergebnisbeitrag aus dem Bereich Erzeugung:

Nach der erfolgreichen Rückübernahme des Betriebs des HKW-Süd ist der Bereich Erzeugung seit dem 01.01.2023 leicht verändert aufgestellt. In einem unverändert volatilen Marktumfeld wird auch für das laufende Geschäftsjahr mit einem deutlich positiven Ergebnisbeitrag des Bereichs Erzeugung gerechnet.

Grundsätzliche Kontinuität der Geschäftsaktivitäten in den meisten Geschäftsfeldern / für die meisten Tochtergesellschaften:

Wir gehen für die Geschäftsfelder Versorgung, Bäder und Dienstleistungen von einer hohen Kontinuität im Vergleich zum Berichtsjahr aus. Im Geschäftsfeld Versorgung sollte sich die zwischenzeitlich eingetretene leichte Entspannung auf den Energiemärkten weiter fortsetzen. Im Geschäftsfeld Bäder rechnen wir mit einer weiteren Normalisierung nach den COVID-Jahren, d. h. die SW Bäder rechnen für das laufende Geschäftsjahr mit einem Zuwachs der Nutzerzahlen und damit Umsatzerlöse. Auf der Aufwandsseite werden übergreifend die im Berichtsjahr eingetretenen Aufwandssteigerungen im Wesentlichen weiter bestehen und entsprechend belastend wirken.

Deutschland-Ticket wird deutlichen Einfluss auf die ÖPNV-Branche haben:

Im Jahr 2023 wird das am 01.05.2023 gestartete Deutschland-Ticket die ÖPNV-Branche maßgeblich prägen und verändern. Hieran knüpfen sich große Hoffnungen hinsichtlich eines starken Zuwachses der Verkehrsleistungen im ÖPNV. Andererseits stellt es die Branche vor neue Herausforderungen hinsichtlich des Wettbewerbs der digitalen Vertriebsplattformen bzw. Apps und letztlich auch hinsichtlich nachfolgender notwendiger Kapazitätserweiterungen im ÖPNV. Anzumerken sind zudem die noch ausstehenden Klärungen hinsichtlich der zukünftigen konkreten Einnahmeaufteilung und der notwendigen Gesamtfinanzierung für den ÖPNV seitens Bund und Ländern in den Jahren ab 2024. Die Tochtergesellschaft Saarbahn rechnet für das laufende Geschäftsjahr bei im Vergleich zum Berichtsjahr stabiler Betriebsleistung mit einem Zuwachs in der Verkehrsleistung.

Höherer Personalaufwand aus den zwischenzeitlichen Tarifabschlüssen (TV-V und TV-N Saar):

Der Tarifabschluss zum TV-V wird sich in einem deutlich höheren Personalaufwand bei der SW GmbH sowie ihrer Tochtergesellschaften SW Netz und SW Bäder widerspiegeln. Der zwischenzeitlich im Mai 2023 ebenfalls erfolgte Tarifabschluss zum TV-N Saar, der für den Zeitraum vom 01.06.2023 bis zum 31.12.2023 gilt, wird bei der Saarbahn und der Saarbahn Netz ebenfalls zu einem deutlich höheren Personalaufwand führen.

Interne Optimierungen:

Wir planen auch für das laufende Geschäftsjahr die Fortsetzung für die SW Konzerngesellschaften die Fortsetzung des Kostenmanagements sowie die Umsetzung einzelner struktureller Anpassungen. Die Tochtergesellschaft SW Netz befindet sich in der weiteren Detaillierung und Umsetzung ihres Effizienzprogrammes, mit dem sie den wachsenden Anforderungen seitens der Kunden, aus den Rahmenbedingungen der Regulierungen und notwendigen Digitalisierung Rechnung trägt.

Auswirkungen Ukraine-Krieg:

Der Einmarsch der russischen Streitkräfte in die Ukraine am 24.02.2022 und das aktuelle Kriegsgeschehen stellen ein Ereignis dar, das erhebliche Auswirkungen auf die globale Wirtschaft sowie die Rohstoff-, Güter- und Finanzmärkte hatte und weiterhin hat und damit auch die wirtschaftliche Entwicklung des SW Konzerns beeinflussen kann. Dies gilt sowohl für Materialverfügbarkeit und -preise als auch die Zinsaufwendungen für Fremdkapitalfinanzierungen, was jeweils erhebliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage haben könnte. Für die aktuelle Geschäftsprognose wird dabei unterstellt, dass es im laufenden Geschäftsjahr keine zusätzlichen negativen Effekte aus der weiteren Entwicklung des Ukraine-Kriegs gibt.

Für das Geschäftsjahr 2023 geben wir für die finanziellen Leistungsindikatoren die nachfolgende Prognose ab:

Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren (in T€)	2022	2023
Umsatz	274.104	↗
Betriebsergebnis (= Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern)	+9.184	↗
Jahresüberschuss	+20.029	↘

Umsatz: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir im Vergleich zum Berichtsjahr mit einem höheren Umsatz.

Betriebsergebnis: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir im Vergleich zum Berichtsjahr (mit dem Sondereffekt einer hohen außerplanmäßigen Abschreibung) mit einem leicht besseren Betriebsergebnis.

Jahresüberschuss: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir beim Jahresüberschuss durch den Wegfall positiver Einmaleffekte und ein schwächeres Beteiligungsergebnis mit einer Verschlechterung.

Hinweis:

Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie wir sie beispielsweise in unserem Risikobericht beschrieben haben – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Einschätzungen abweichen. Die SW Holding GmbH übernimmt keine Verpflichtung, die in diesem Lagebericht enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Saarbrücken, 10. August 2023

AKTIVA

	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	2.406	2.701
2. Geleistete Anzahlungen	1.371	1.440
	3.777	4.141
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	63.430	54.484
2. Gleisanlagen	67.610	75.922
3. Streckenausrüstung	19.935	21.204
4. Fahrzeuge für den Personenverkehr	20.756	26.663
5. Technische Anlagen und Maschinen	252.061	251.709
6. Andere Anlage, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.093	8.704
7. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	46.803	17.639
	479.689	456.325
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	12.796	12.796
2. Beteiligungen an sonstigen Unternehmen	11.305	11.243
3. Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	2.965	2.965
4. Ausleihungen an Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	294	368
5. Sonstige Ausleihungen	2.922	2.927
	30.283	30.299
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.758	8.124
2. Fertige Erzeugnisse	4.005	2.004
3. unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.644	0
4. Wasservorräte	50	49
	15.457	10.177

AKTIVA

	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25.127	34.791
2. Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	29	29
3. Forderungen gegen sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.050	5.113
4. Forderungen gegenüber der Stadt Saarbrücken	2.006	2.944
5. Sonstige Vermögensgegenstände	12.290	10.614
	47.502	53.491
IV. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	24.239	302
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.244	1.222
	602.190	555.957

PASSIVA

	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	2.556	2.556
II. Kapitalrücklage	110.592	110.592
III. Gewinnrücklagen	11.887	11.887
IV. Bilanzverlust	-33.880	-53.908
VI. Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	23.458	23.458
	114.614	94.585
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	93.255	98.381
C. Empfangene Ertragszuschüsse	0	59
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	197.169	198.174
2. Steuerrückstellungen	3.726	2.218
3. Sonstige Rückstellungen	36.912	21.765
	237.806	222.157
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	127.786	95.733
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.364	33.865
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	3.282	3.055
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Saarbrücken	215	178
5. Sonstige Verbindlichkeiten	15.355	7.279
	156.002	140.110
F. Rechnungsabgrenzungsposten	513	665
	602.190	555.957

Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH, Saarbrücken
Konzerngewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022 T€	2021 T€
1. Umsatzerlöse	274.104	249.920
2. Erhöhung des Bestandes an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen	2.002	419
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.546	2.483
4. Sonstige betriebliche Erträge	29.832	25.647
	<u>308.485</u>	<u>278.469</u>
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilf- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-77.628	-50.550
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-67.346	-61.937
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-57.499	-55.417
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
davon für Altersversorgung TEUR 11.985 (VJ TEUR 11.844)	-19.388	-24.256
7. a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-40.034	-37.639
b) außerplanmäßige Abschreibungen	-10.236	0
8. Konzessionsabgabe	-10.577	-10.942
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-16.592	-22.571
davon Aufwendungen der Art 66 und 67 Abs.1-5 EGHGB (Übergangsvorschriften zum BilMoG) TEUR 997 (VJ TEUR 997)		
	<u>9.184</u>	<u>15.157</u>
10. Erträge aus Beteiligungen	1.491	1.501
11. Ergebnis assoziierte Unternehmen	7.951	6.096
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	40	48
13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5.743	239
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6.499	-6.999
davon Aufwendungen aus der Abzinsung TEUR 4.399 (VJ TEUR 5.038)		
	<u>8.725</u>	<u>885</u>
15. Steuern vom Einkommen und Ertrag	5.785	-3.372
16. Ergebnis nach Steuer	23.695	12.669
17. Sonstige Steuern	-394	-415
18. Ausgleichzahlungen an außenstehende Aktionäre	-3.259	-3.008
19. Dividentengarantie	-13	-13
	<u>20.029</u>	<u>9.233</u>
20. Konzernjahresgewinn		
21. Verlustvortrag	-53.908	-63.141
22. Bilanzverlust	-33.880	-53.908
	<u>-33.880</u>	<u>-53.908</u>

I. WIRTSCHAFTSBERICHT

1. ALLGEMEINES

Die Stadtwerke Saarbrücken Netz AG (SW Netz) ist im Wesentlichen als Wasserversorgungsunternehmen, als Verteilnetzbetreiber in den Sparten Strom, Gas und Fernwärme sowie als Dienstleistungsunternehmen tätig. Der SW Netz kommt in ihren zuständigen Betätigungsbereich als Netzbetreiber eine Schlüsselrolle hinsichtlich der langfristigen Umsetzung der klimapolitischen Dekarbonisierungsziele in Saarbrücken zu.

Herausfordernde Aufgaben können sich zudem in der Wasserversorgung aus den aktuellen klimatischen Veränderungen ergeben. Mit dem Betrieb der Fernwärmenetze leistet SW Netz auch zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur hocheffizienten und nachhaltigen Energieversorgung im Wärmesektor. Im Bereich der Strom- und Gasnetze werden die erzielbaren Erlöse von den Vorschriften der Entgeltregu-

lierung, insbesondere von der seit dem 01.01.2009 geltenden Anreizregulierungsverordnung (ARegV) bestimmt. Auf Basis von Kostenerhebungen werden von den zuständigen Regulierungsbehörden (Strom: Bundesnetzagentur, Gas: Regulierungskammer des Saarlandes) unter Festlegung unternehmensindividueller Effizienzwerte die Erlösobergrenzen vorgegeben. Durch die Systematik der Anreizregulierung lastet auch hier die fortwährende Aufgabe der Effizienzsteigerung auf den Netzbetreibern, um angemessene Unternehmensergebnisse nachhaltig abzusichern. Die Sicherstellung angemessener Unternehmensergebnisse ist aufgrund der zugestandenen Eigenkapitalverzinsung zunehmend herausfordernd. Die Bundesnetzagentur sieht nach langer Diskussion Handlungsbedarf und hat verschiedene Konsultationsverfahren zu notwendigen Anpassungen in der Anreizregulierungsverordnung gestartet.

Der Vertrieb von Strom, Fernwärme und Gas wurde im Zuge der Liberalisierung des Energiemarktes mit dem Jahr 2001 in die Gesellschaft Energie Saar-LorLux AG (ESLL) ausgegliedert. Die Muttergesellschaft der SW Netz, die Stadtwerke Saarbrücken GmbH (SW GmbH; Beteiligung an der SW Netz in Höhe von 80 %), ist an der ESLL mit 49 % beteiligt. 51 % der Anteile hält die Engie Deutschland AG (vormals GDF Suez Deutschland AG). Die gemeinsame Gesellschaft „Projecta 14 GmbH“, an der die VSE Aktiengesellschaft (VSE AG) und die Encero Deutschland GmbH jeweils 50 % der Anteile halten, hält 20 % der Anteile an der SW Netz.

Im Rahmen der sogenannten „Saarländischen Kooperation“ arbeiten die Unternehmen SW GmbH, SW Netz, Projecta 14 GmbH, VSE AG, VSE Verteilnetz GmbH, Encero Deutschland AG, energis GmbH und energis-Netzgesellschaft mbH zusammen mit dem Ziel, in den vereinbarten Kooperationsfeldern zu Effizienzsteigerungen bei den beteiligten Partnern beizutragen und zunehmend gemeinsame Kompetenzen im Kernbereich der Netzbetreiber zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen vorzuhalten.

2. GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE UND MARKTINFORMATION

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt der Bundesrepublik Deutschland sank 2022 im Vergleich zum Vorjahr von +2,6 % auf nunmehr +1,8 %. Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland war im Jahr 2022 geprägt von den Folgen des Kriegs in der Ukraine sowie den extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen verschärfte Material- und Lieferengpässe, massiv steigende Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie der Fachkräftemangel und die andauernde, wenn auch im Jahresverlauf nachlassende Corona-Pandemie.

Das Jahr 2022 war laut Deutschem Wetterdienst mit einem Temperatur-Jahresmittel von 10,5°C wärmer als das Vorjahr und lag insgesamt um 2,3°C über dem Wert der international gültigen Referenzperiode von 1961 bis 1990. 2022 war damit gemeinsam mit 2018 das wärmste Jahr seit Beginn der Klimaaufl-

Umsatzerlöse	2022	2021		
Auf- bzw. abgerundete Daten in:	Mio. €	Mio. €	Δ Mio.	Δ %
SW Netz	175,8	161,5	14,3	9
co.met	16,8	15,6	1,2	8
WWB	5,3	5,2	0,1	2
SW Bäder	2,4	1,8	0,6	33
Saarbahn	45,5	45,0	0,5	1
SB Netz	27,3	26,8	0,5	2
GSS	1,5	1,2	0,3	25
SW	52,0	35,5	16,5	46
SW Consulting	3,3	2,6	0,7	-
SW BG	0,2	0,2	0	0
SW Holding ³⁾	0,2	0,2	0	0
SW Konzern (nach Konsolidierung)	250,0	229,3	20,7	9

Unternehmensergebnis¹⁾	2022	2021		
Auf- bzw. abgerundete Daten in:	Mio. €	Mio. €	Δ Mio.	Δ %
SW Netz	15,9	22,4	-6,5	-29
co.met	0,4	1,1	-0,7	-64
WWB	0,9	0,7	0,2	29
SW Bäder	-2,9	-2,6	-0,3	-12
Saarbahn	-12,2	-9,6	-2,6	-27
SB Netz ²⁾	-14,9	-12,3	-2,6	-21
GSS	-0,7	-4,9	4,2	86
SW ⁴⁾	20,1	9,1	11	-121
SW Consulting	0,3	0,1	0,2	-200
SW BG	0,3	0,3	0	0
SW Holding	-0,1	-0,1	0	0
SW Konzern (nach Konsolidierung)	9,2	-3,6	12,8	356

1) Jahresüberschuss/-fehlbetrag bzw. Gewinnabführung/Verlustübernahme

2) Unternehmensergebnis inkl. Verlustübernahme Saarbahn

3) Umsätze zzgl. sonstiger betrieblicher Erträge

4) Inkl. Gewinnabführung bzw. Verlustübernahme von Konzerngesellschaften

zeichnungen. Der Erdgasverbrauch in Deutschland sank 2022 um 12,2 % auf 881 TWh. Ebenso sank der Gesamtstromverbrauch für die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 7,5 % auf 520 TWh. Hingegen stieg die deutsche Wasserabgabe im Jahr 2022 leicht.

Im Mittel wurde 2022 mit einem Trinkwasserverbrauch von ca. 129 Liter pro Kopf gerechnet, wobei aufgrund der klimatischen Unterschiede regional deutliche Unterschiede im Wasserverbrauch erkennbar sind.

3. TÄTIGKEIT DER ORGANE

Die Organe der SW Netz sind der Vorstand, der Aufsichtsrat sowie die Hauptversammlung. Im Jahr 2022 fanden drei ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates sowie zwei Hauptversammlungen statt. Vorstände der SW Netz waren im Berichtsjahr Herr Dipl.-Ing. (FH) Thomas Gebhart M. Eng und Herr Dipl.-Ing. (FH) Frank Ackermann MBA.

4. GESCHÄFTSVERLAUF

4.1 Geschäftsbereich Versorgung

Strom

In 2022 betrug die im Netz der Stadtwerke Saarbrücken durchgeleitete Strommenge 811 Mio. kWh. Sie liegt damit um etwa 67 Mio. kWh unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

Fernwärme

Die Durchleitung von Fernwärme durch das Netz der SW Netz fiel im Berichtsjahr um etwa 102 Mio. kWh auf nunmehr ca. 485 Mio. kWh.

Gas

Mit 1.767 Mio. kWh wurde im Berichtsjahr etwa 285 Mio. kWh weniger Erdgas durch das Netz der SW Netz durchgeleitet als im Vorjahr.

Wasser

Das Wasseraufkommen ist im Berichtszeitraum mit 11,716 Mio. m³ um 0,081 Mio. m³ im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunken.

Insgesamt ist der Geschäftsverlauf als gut zu beurteilen. Witterungs- aber auch preisbedingt war ein Mengenrückgang im Netzgeschäft festzustellen.

STROM	2022	2021
Durchleitung Mio. kWh	811	916
Hausanschlüsse in Stück	41.188	42.841
Zähler in Stück	130.776	130.645
Leitungslänge in km	2.254	2.300
Netzstationen in Stück	580	580
Höchste Tagesleistung in MW	198	185

FERNWÄRME	2022	2021
Durchleitung Mio. kWh	485	578
Hausübergabestationen in Stück	4.131	4.112
Anschlusswert in MW	551	553
Leitungslänge in km	186	185
Netzhöchstlast in MW	171	214

GAS	2022 Mio. kWh	2021 Mio. kWh
Durchleitung	1.770,00	2.065,00
Hausanschlüsse in Stück	30.023	29.967
Zähler in Stück	40.538	40.718
Leitungslänge in km	618	624
Gasdruckreglerstationen in Stück	534	522

WASSER	2022 Mio. m ³	in %	2021 Mio. m ³	in %
Aufkommen	11,716	100	11,797	100,0
- Eigen- förderung	4,768	40,7	4,458	37,0
- Bezug WWB	6,663	56,9	6,918	59,4
- Bezug Sonstige	0,442	3,8	0,421	3,6
Verkauf	10,350		10,533	
Hausanschlüsse in Stk.	39.019		40.055	
Wasserzähler in Stk.	42.201		42.188	
Leitungslänge in km	829		831	
	Mio. €		Mio. €	
Umsatzerlöse	29,326		29,553	
Investitionen	9,22		7,867	

FAHRGÄSTE	2022 Mio.	2021 Mio.
Fahrgäste gesamt	40,1	34,7
	davon in %	davon in %
Barfahrscheine	5,3	6,3
Allgemeine Zeitkarten	40,0	28,8
Vergünstigte Zeitkarten	49,3	57,3
Sonstige Karten	5,5	7,5

VERKEHRSEINNAHMEN	2022 Mio.	2021 Mio.
Gesamt	44,0	43,8
	davon in %	davon in %
Barfahrscheine	9,9	10,5
Allgemeine Zeitkarten	17,5	19,6
Vergünstigte Zeitkarten	23,3	25,4
Sonstige Karten	49,3	44,4

BETRIEBSLEISTUNGEN	2022 Mio.	2021 Mio.
Wagen-km gesamt	9,5	9,5
davon: - Bus	7,7	7,6
- Bahn	1,8	1,9
Platz-km gesamt	1.055	1.048
davon: - Bus	574	567
- Bahn	481	480

Leistungs- zahlen auf einen Blick		2022	2021
Strom	Durchleitung in Mio. kWh	811	916
Fernwärme	Durchleitung in Mio. kWh	485	578
Gas	Durchleitung in Mio. kWh	1.770,00	2.065,00
Wasser	Aufkommen in Mio. m ³	11,7	11,8
Nahverkehr	Wagenkilo- meter in Mio.	9,5	9,5
Fahrgäste	in Mio.	40,1	34,7
Bäderbetrieb	Badegäste in Tausend	120,0	120,0

4.2 Qualitätsmanagement und Compliance

Die SW Netz unterhält ein Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001, DIN EN ISO 14001 (Umwelt) sowie ein Energiemanagement nach DIN EN ISO 50001. Demnach weist die Organisation ihre Fähigkeit wiederholt nach, Produkte und Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Kundenanforderungen und die gesetzlichen/behördlichen Anforderungen erfüllen. Die Wirksamkeit des bestehenden integrierten Managementsystems wird durch kontinuierliche Überwachungsaudits bestätigt.

Die Gesellschaft ist in das Compliance-System des Gesellschafters SW GmbH einbezogen. Für steuerliche Zwecke ist auf Ebene des Gesellschafters, der ebenfalls steuerlicher Organträger des Konzerns ein Tax Compliance Management System für den Gesamtkonzern etabliert.

4.3 Technisches Sicherheitsmanagement

Die SW Netz ist in den Sparten Erdgas, Wasser, Fernwärme und Strom TSM (Technisches Sicherheitsmanagement) zertifiziert. TSM ist eine freiwillige Selbstkontrolle der technischen Sicherheitsorganisation, um die Arbeits-/Versorgungssicherheit und die Versorgungsqualität von technischen Dienstleistungen in der Energie- und Trinkwasserversorgung auf einem recht sicheren Niveau zu halten. Nur für die

Sparte Gas ist ein TSM in der Gashochdruckverordnung gefordert. Um ein eigenverantwortliches und rechtssicheres Handeln der Unternehmen sicherzustellen, ist eine transparente Darstellung und Dokumentation der Abläufe, Prozesse und Schnittstellen unabdingbar.

Mit Einführung der neuen Trinkwasserverordnung ab Mai 2023 führt die SW Netz das geforderte technische Risikomanagement ein.

5. VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Zum 31. Dezember 2022 betrug die Bilanzsumme 305,6 Mio. EUR. Sie ist gegenüber dem Vorjahr um 6,1 % gestiegen.

Das Anlagevermögen beläuft sich auf 275,4 Mio. EUR, was einem Anstieg zum Vorjahr von 9,9 % entspricht. Es macht damit 90,1 % der Bilanzsumme aus. Das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten) verringerte sich um 7,3 Mio. EUR auf 30,3 Mio. EUR.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bewegten sich mit 16,3 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres von 23,6 Mio. EUR. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sanken insgesamt um 0,1 Mio. EUR im Vergleich zum Wert des Vorjahres auf nunmehr 0,3 Mio. EUR. Die sonstigen Vermögensgegenstände verringerten sich von 6,6 Mio. EUR im

Vorjahr auf 2,8 Mio. EUR im Berichtsjahr. Die liquiden Mittel beliefen sich zum Abschlusstag auf 2,5 Mio. EUR und notieren damit 2,2 Mio. EUR höher als im Vorjahr.

Zum 31. Dezember 2022 zeigt die Passivseite eine Eigenkapitalausstattung von unverändert 107,4 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote hat sich ohne gesonderte Berücksichtigung der bilanzierten Ertragszuschüsse im Vergleich zum Vorjahr von 37,3 % auf 35,1 % verringert.

Der Betrag der Rückstellungen beläuft sich auf 106,5 Mio. EUR (Vj. 92,8 Mio. EUR), hiervon entfallen allein rd. 84,8 Mio. EUR (Vj. 84,7 Mio. EUR) auf Verpflichtungen aus Pensionszusagen.

Die Verbindlichkeiten stiegen um 3,9 Mio. EUR auf 91,8 Mio. EUR. Hierbei wurde der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Vorjahresvergleich um 21,3 Mio. EUR durch die Reduktion der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 21,0 Mio. EUR kompensiert, während die sonstigen Verbindlichkeiten um 6,3 Mio. EUR stiegen.

Die Liquidität der SW Netz war im Berichtszeitraum jederzeit gesichert. Der operative Cash-Flow betrug 36,8 Mio. EUR bei einem Gesamt-Cash-Flow von 2,2 Mio. EUR.

Den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegenen Umsatzerlösen von 175,8 Mio. EUR (Vj. 161,5 Mio. EUR), welche insbesondere auf im Vorjahresvergleich höhere Umsatzerlöse aus dem Bereich der Netzdurchleitungen zurückzuführen sind, ergänzt um Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige Erträge und Finanzerträge von insgesamt 10,6 Mio. EUR (Vj. 8,2 Mio. EUR) – stehen Aufwendungen (vor Ausgleichszahlung und Ergebnisabführung) in Höhe von 167,2 Mio. EUR (Vj. 144,2 Mio. EUR) gegenüber. Dieser Aufwand verteilt sich auf Personalaufwand (14,4 %), Materialaufwand (57,1%), Abschreibungen (9,1 %), Konzessionsabgabe (6,3 %), sonstige betriebliche Aufwendungen (10,6 %), Zinsaufwand (1,8 %) sowie auf Steuern (0,6 %).

Der Materialaufwand beträgt 95,5 Mio. EUR und ist im Vergleich zum Vorjahr (72,4 Mio. EUR) gestiegen. Der Personalaufwand bewegt sich mit 24,2 Mio. EUR mit 1,5 Mio. EUR unter Vorjahresniveau.

Nach Abführung der Konzessionsabgabe in Höhe von 10,6 Mio. EUR wurde von der SW Netz im Geschäftsjahr 2022 ein Jahresüberschuss von 19,1 Mio. EUR (Vj. 25,4 Mio. EUR) vor Ausgleichszahlung und Gewinnabführung erzielt.

Das prognostizierte Ergebnis von 20,2 Mio. EUR (vor Ergebnisabführung, Steuern und Ausgleichzah-

lungen) wurde mit einer Differenz von 0,2 Mio. EUR trotz eines größeren ausbleibenden Sonderertrags nur geringfügig unterschritten. Nach Abzug der vertraglich vereinbarten Ausgleichszahlung für die Beteiligung der Projecta 14 GmbH an der SW Netz AG (3,3 Mio. EUR) wird nach Steuern entsprechend dem mit der Stadtwerke Saarbrücken GmbH abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrag der verbleibende Jahresüberschuss über 15,9 Mio. EUR (Vj. 22,4 Mio. EUR) an die Muttergesellschaft abgeführt.

6. INVESTITIONEN

Das Investitionsvolumen der SW Netz lag im Berichtsjahr 2022 einschließlich Erschließungsmaßnahmen und Sonderprojekten bei 46,1 Mio. EUR (Vj. 36,1 Mio. EUR). Die vom Vorstand verfolgte Strategie, die Netz- und Anlageninvestitionen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen zu steigern, wurde erreicht.

Die Investitionen waren wesentlich geprägt durch:

- Erneuerung von Fernwärmenetzteilen
- Neubau eines Parkhauses und Beginn des Baus eines Verwaltungsgebäudes
- Neubau und Erneuerungen von Schaltanlagen
- Anschaffung von Anlagen zur Ersatzversorgung
- Ersatzerneuerungen von Wasserleitungen
- Ersatzerneuerungen im Nieder- und Mittelspannungsnetz
- Erwerb des „Haus der Zukunft“

7. PERSONAL

Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lag mit 274 auf fast gleichem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 273). Auch strukturell ergaben sich dabei keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich Vollzeit-Beschäftigten, in Teilzeit oder geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf werden die beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Vollzeitbeschäftigte Personale (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31.12.2022 beschäftigte die SW Netz AG dabei umgerechnet 263 VZP. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die SW Netz AG umgerechnet 265 VZP.

Mitarbeiter im Konzern Stand zum 31.12.2022

Gesellschaft	Mitarbeiter gesamt
Stadtwerke Saarbrücken GmbH	123
Stadtwerke Saarbrücken Netz AG	318
Stadtwerke Saarbrücken Bäder GmbH	33
Stadtwerke Saarbrücken Consulting GmbH	10
Stadtwerke Saarbrücken Beteiligungsgesellschaft mbh	2
co.met GmbH	119
Saarbahn GmbH	435
Saarbahn Netz GmbH	131
GESAMT	1.171

Gesellschaft	Stadtwerke Saarbrücken GmbH	Stadtwerke Saarbrücken Netz AG	Saarbahn GmbH	Saarbahn Netz GmbH
16-19 Jahre	2	16	5	0
20-29 Jahre	24	68	46	19
30-39 Jahre	25	55	68	30
40-49 Jahre	20	54	92	18
50-59 Jahre	35	76	135	46
60-63 Jahre	15	40	81	17
> 64 Jahre	2	9	8	1

II. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

1. RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Die SW Netz hat entsprechend dem KonTraG gemeinsam mit der SW GmbH ein einheitliches, durchgängiges Risikomanagementsystem eingerichtet.

Durch eine softwaregestützte Lösung werden Identifikation, Verarbeitung, Controlling sowie die Einleitung von Gegenmaßnahmen nicht nur zu bestehenden, sondern auch zukünftigen Gefährdungsrisiken automatisiert und einheitlich erfasst. Durch dieses System wird die Berichtsfunktion innerhalb der Gesellschaft ebenso gewährleistet, wie die Information der Aufsichtsgremien und des Gesellschafters.

Innerhalb des installierten Risikomanagementsystems sind die einzelnen Risikoarten und -klassen definiert und zum 31. Dezember 2022 hin aktualisiert. Dabei sind externe Risiken sowie Risiken in den Bereichen Unternehmenssteuerung, Ergebnis und Service dargestellt.

Als wesentliche Risiken sind hierbei zu nennen:

- Der gesetzlich vorgegebene Dekarbonisierungspfad im Gasverteilnetz, bis hin zu Stilllegung von Teilnetzen (trotz Gewährleistung des sicheren Netzbetriebes bis „2045“)
- Anhaltende rückläufige Entwicklung der Netznutzungsentgelte im Strom- und Gas-

bereich durch weiteres Absinken der Eigenkapitalverzinsung bei gleichzeitig steigendem Fremdkapitalzinssatz

- Ertragsrisiken durch stärkere regulatorische Vorgaben bzw. Eingriffe der Regulierungsbehörden und insbesondere die Übertragung zusätzlicher Aufgaben
- Die gesetzlichen Vorgaben einer Preisobergrenze für Messsysteme, bei gleichzeitig damit einhergehenden Investitionserfordernissen und zusätzlichem operativem Aufwand
- Operative Risiken im Rahmen des Betriebes bzw. des Ersatzes von Teilen der Netzinfrastruktur
- Eingeschränkte Realisierung weiterer geplanter Synergien aus der Kooperation mit der VSE Aktiengesellschaft, Saarbrücken (VSE), und Encero Deutschland GmbH, Saarbrücken
- Risiken durch die Umsetzung der nationalen und europäischen Klimaziele, die zu hohen Investitionsbedarfen in die Infrastruktur im Versorgungsbereich führen.

Im Geschäftsjahr wurden drei derivative Finanzinstrumente (Zinssatzswap) zur Absicherung künftiger Zahlungsströme aus variabel verzinslichen (EURIBOR) Darlehen verwendet. Den Zinssatzswaps liegen jeweils ein Grundgeschäft mit vergleichbarem, gegenläufigem Risiko (Mikro-Hedge) zugrunde.

Die Zinssatzswaps bilden zusammen mit einem jeweiligen Darlehensgeschäft eine Bewertungseinheit. Mit den Zinssatzswaps werden zum Bilanz-

stichtag zinsvariable Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 15.006 in festverzinsliche Verbindlichkeiten getauscht. Die Laufzeiten der Darlehensverbindlichkeiten entsprechen den Laufzeiten der Zinsswaps. Die Zinsswaps sind laufzeit- und fristenkongruent mit den zugrunde gelegten Darlehen. Die gegenläufigen Zahlungsstromänderungen gleichen sich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäfte demselben Risiko ausgesetzt sind. Grundlage für die Ermittlung der Wirksamkeit (Effektivität) der Bewertungseinheiten ist die Übereinstimmung der bewertungsrelevanten Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäften. Die Wirksamkeit wird prospektiv festgestellt.

Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente wurden durch die Vertragspartner mittels der Mark-to-Market Bewertungsmethode abgeleitet und gibt die Werte unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen am Bewertungsstichtag wieder. Der Buchwert beträgt TEUR 0.

Es wurden gegenwärtig keine Risiken identifiziert, die bestandsgefährdenden Charakter haben. Aktuell sind durch die Nachwirkungen der Corona-Pandemie aber auch insb. durch die Auseinandersetzungen i.R.d. Ukraine-Konfliktes Lieferketten eingeschränkt. Hierdurch können Materialengpässe und signifikante Verzögerungen entstehen. Weiterhin sehen sich Energieversorgungsunternehmen mit möglichen Engpässen einer Gaslieferung konfrontiert.

2. CHANCEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Effizienzsteigerung

Vor dem Hintergrund der bekannten Herausforderungen der Energiewende und des Netzbetriebes hat die Gesellschaft Mitte 2022 ein umfassendes Effizienzprojekt gestartet. Das Projekt verfolgt vor allem den Plan, die gesteckten Ziele bottom up mit den Mitarbeitern der Fachbereiche zu erarbeiten und gemeinsame Maßnahmen zu definieren sowie zu priorisieren, um die SW Netz gemäß der sich wandelnden Rahmenbedingungen neu auszurichten. Gegliedert ist das Projekt in die Teilprojekte

- TP 1 – effiziente Prozesse sowie tragfähige IT-Lösungen
- TP 2 – zukunftsfähige Organisationsstruktur
- TP 3 – Vorteile und Kostensenkungspotentiale im Rahmen einer kooperativen Lösung.

Eine Umsetzungsplanung zu den Themenfeldern erfolgt im Anschluss. Ziel ist kurz- und mittelfristig eine deutliche Verbesserung in Bearbeitungsqualität und -aufwand zu erreichen, auf einen erweiterten Kooperationsumfang vorbereitet zu sein und in einer schlanken Organisationsstruktur End-to-End ausgerichtet zusammenzuarbeiten.

Mit der Neuorganisation werden wesentliche Verbesserungen angestrebt. Die Führungs- und Berichtstruktur wird deutlich gestrafft, Arbeitsergeb-

nisse werden verdichtet und konzentriert. Zudem werden wesentliche Funktionen in zentralen Einheiten gebündelt, um agil und anforderungsorientiert die multilateralen Herausforderungen der Energiewende und des Netzbetriebes zukunftsfähig und effizient bewältigen zu können.

Kompetenzbündelung durch Kooperationen

In einem sich wandelnden Energiemarkt ist die Bündelung von energiewirtschaftlichen Kompetenzen über die eigenen Konzerngrenzen hinweg ein entscheidender Vorteil, leistungskritische und kosteneffiziente Dienstleistungen anbieten zu können. Die Stadtwerke Saarbrücken sind aufgrund der erzielten Erfolge der bestehenden Kooperationen interessiert, diese zu erhalten und auf weitere Bereiche auszudehnen.

Durch die Zusammenarbeit der VSE AG und der Encero Deutschland GmbH, die über die Projecta 14 GmbH an der SW Netz beteiligt sind, sowie dem Mehrheitsgesellschafter SW GmbH erwarten wir auch zukünftig Ergebnisverbesserungen.

Durch diese Kooperation konnten nachhaltige Kostensenkungen in wesentlichem Ausmaß realisiert werden bzw. werden auch zukünftig erwartet. Die Kooperationspartner untersuchen aktuell neue Kooperationspotentiale, um qualitativ hochwertige Dienstleistungen unter effizienten Gestehungskosten gemeinsam anbieten zu können. Gegenwärtig befinden sich die Partner in finalen Abstimmungen zur Fortführung und zum Ausbau der Kooperation.

Fernwärmeausbau

Im Zusammenhang mit dem Auslaufen der Wärmeversorgung auf fossiler Basis (Erdgasversorgung) bis 2045 verfügt die Fernwärme über ein großes Wachstumspotential.

III. PROGNOSEBERICHT

Die Ertragslage der SW Netz wird auch weiterhin entscheidend durch die Entwicklung der Strom- und Gasnetznutzungsentgelte beeinflusst. Die Entgelte für Netznutzung unterliegen

- bei Strom einer Regulierung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) und
- bei Gas einer Regulierung durch die saarländische Landesregulierungsbehörde.
- Bzgl. der Kostenprüfung Gas (3. RegP) und Strom (4. RegP) konnten nahezu alle direkten Kosten als anerkennungsfähig verhandelt werden.

Die derzeit regulatorisch festgelegte Herleitung des sogenannten EKI-Zinssatzes und die Festlegung der sogenannten Marktrisikoprämie wirken sich hierbei auf die langfristigen Erträge der Gesellschaft wesentlich aus.

Die Gesellschaft wird zudem langfristig einen ho-

hen Investitionsbedarf haben, um insbesondere die Anforderungen der Energiewende in den Bereichen Strom und Wärme umsetzen zu können. In der regulierten Sparte Strom führt dies zu einer Steigerung der Vermögensbasis und zu entsprechenden Ertragspotentialen. Allerdings ist die Finanzierung dieser Investitionsbedarfe von hoher Wichtigkeit. Unklar bleibt die mittelfristige Perspektive des Gasnetzes, welches aktuell ein wesentlicher Ertragspfeiler der Gesellschaft ist.

Weiterhin bleibt die Umsetzung von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung über alle Sparten prioritär.

Im Rahmen der Energiewende hin zu einer regenerativen Energieversorgung und der bevorstehenden Sektorkopplung wachsen insbesondere Verteilnetzbetreibern von Stromnetzen zusätzliche gesetzliche Aufgaben organisatorischer und technischer Ausprägung zu. Beispiele zu diesen kostenstei-

gernden Aufgaben sind etwa die Digitalisierung der Energiewende mit dem MsbG und die Einführung und das Unterhalten eines Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) zur sicheren Abwehr von Angriffen auf die IT-Infrastruktur der Netzbetreiber als Betreiber kritischer Infrastrukturen.

Eine weitere Herausforderung erwächst insbesondere den Verteilnetzbetreibern Strom aus dem sogenannten „Redispatch 2.0“ und in den nächsten Jahren aus den neuen Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (§ 14 a) für flexible netzdienliche Lasten in der Niederspannung.

Grundsätzlich können die Folgen der klimapolitischen Ziele und die sich wandelnden geopolitischen Rahmenbedingungen wesentliche Auswirkungen auf die Netzstrategie, die Ertragssituation sowie auch die Beschaffungssituation der Gesellschaft haben.

Die SW Netz evaluiert Ergebnisverbesserungen

in den bislang nicht regulierten Tätigkeitsfeldern Wasser und Fernwärme im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses und sucht Möglichkeiten, ihr Dienstleistungsportfolio außerhalb des klassischen Netzgeschäftes zu erweitern.

Von Bedeutung für die künftige Entwicklung der SW Netz ist weiterhin die erfolgreiche und nachhaltige Realisierung von Kostensenkungen, insbesondere gemeinsam mit den Partnern der „Saarländischen Kooperation“.

Der für 2023 beschlossene Wirtschaftsplan der SW Netz weist ein Jahresergebnis vor Ausgleichzahlungen an außenstehende Aktionäre und vor Ergebnisabführung von 14,5 Mio. EUR aus.

Saarbrücken, 7. Juni 2023

AKTIVA

	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.252.836,00	1.224
2. Geleistete Anzahlungen	1.042.176,74	960
	<u>2.295.012,74</u>	<u>2.184</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	19.811.242,64	11.845
2. Technische Anlagen und Maschinen	223.755.734,00	209.975
3. Andere Anlage, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.857.035,85	5.907
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.706.267,84	14.757
	<u>267.130.280,33</u>	<u>242.484</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.564,59	26
2. Beteiligungen	3.085.532,26	3.085
3. Sonstige Ausleihungen	2.826.270,93	2.830
	<u>5.937.367,78</u>	<u>5.941</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.124.969,98	2.427
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.799.123,46	1.791
3. Wasservorräte	42.238,54	41
	<u>7.966.331,98</u>	<u>4.259</u>

AKTIVA

	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.248.838,85	23.558
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	300.584,57	433
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	104.026,70	104
4. Forderungen gegenüber der Stadt Saarbrücken	146.928,98	2.118
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.796.503,23	6.570
	<u>19.596.882,33</u>	<u>32.783</u>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	2.452.737,03	284
	<u>30.015.951,34</u>	<u>37.326</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	247.092,64	234
	<u>305.625.704,83</u>	<u>288.169</u>

PASSIVA

	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	70.050.793,00	70.051
II. Kapitalrücklage	16.199.323,00	16.199
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	6.135.502,57	6.136
2. Andere Gewinnrücklagen	14.970.914,65	14.971
	<u>21.106.417,22</u>	<u>21.107</u>
	107.356.533,22	107.357
B. Empfangene Ertragszuschüsse	0,00	59
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	84.848.043,00	84.721
2. Steuerrückstellungen	762.762,28	385
3. Sonstige Rückstellungen	20.846.772,89	7.720
	<u>106.457.578,17</u>	<u>92.826</u>
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	52.778.663,42	31.507
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.542.481,18	25.504
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	18.944.526,88	21.862
4. Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern	3.270.740,71	3.044
5. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Saarbrücken	1.145,43	12
6. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 250.003,38 (Vj. TEUR 229) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 114.044,53 (Vj. TEUR 112)	12.271.139,84	5.997
	<u>91.808.697,46</u>	<u>87.926</u>
E. Rechnungsabgrenzungsposten	2.895,98	1
	<u>305.625.704,83</u>	<u>288.169</u>

Stadtwerke Saarbrücken Netz Aktiengesellschaft, Saarbrücken
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022 €	2022 €	2021 T€
1. Umsatzerlöse	175.761.026,43		161.521
2. Verminderung / Erhöhung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen	2.009.211,79		413
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.546.149,88		2.483
4. Sonstige betriebliche Erträge	5.359.583,91		4.549
		185.675.972,01	168.966
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilf- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	52.111.514,28		35.599
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	43.343.083,55		36.801
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	17.821.529,59		17.284
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 2.810.800,42 (Vj. TEUR 4.938)	6.334.318,99		8.378
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	15.242.960,93		14.399
8. Konzessionsabgabe	10.576.912,94		10.942
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Anwendung der Art. 66 und 67 Abs.1 bis 5 EGHGB EUR 430.891,47 (Vj. TEUR 431)	17.782.202,45		17.140
		163.212.522,73	140.543
10. Erträge aus Beteiligungen	393.138,78		489
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00		4
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 8.942,02 (Vj. TEUR 23)	262.402,89		291
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen, davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 1.582.537,10 (Vj. TEUR 1.895), davon aus verbundenen Unternehmen EUR 82.307,15 (Vj. TEUR 2)	3.091.887,00		2.970
		-2.436.345,33	-2.186
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		606.719,46	560
15. Ergebnis nach Steuern		19.420.384,49	25.677
16. Sonstige Steuern		282.947,94	305
17. Ausgleichszahlung an außenstehende Aktionäre		3.258.840,71	3.008
18. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn		15.878.595,84	22.364
19. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Stadtwerke Saarbrücken Netz AG, Anhang für 2022

I. Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des AktG aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften gemäß § 267 Abs. 3 und 4 HGB. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten gemacht.

Das gesetzliche Gliederungsschema wurde für die Bilanz um die Forderungen gegen die Stadt Saarbrücken und Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern und für die Gewinn- und Verlustrechnung um die Konzessionsabgabe und die Ausgleichszahlung an außenstehende Aktionäre erweitert.

Die Stadtwerke Saarbrücken GmbH (SW GmbH), Saarbrücken, ist mit Mehrheit (80,00 %) unmittelbar an der Stadtwerke Saarbrücken Netz AG beteiligt.

Die Ausweisstetigkeit wurde gewahrt.

Registerinformationen

Die Gesellschaft ist unter der Firma Stadtwerke Saarbrücken Netz AG mit Sitz in Saarbrücken in das Handelsregister des Amtsgerichts Saarbrücken unter der Nummer HRB 4853 eingetragen.

II. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens sind zu Anschaffungskosten bilanziert und werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige Abschreibungen vermindert.

Das **Sachanlagevermögen** ist zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und wird, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert. In die Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten und Eigenleistungen einbezogen.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Für Sachanlagen, die vor dem 1. Januar 2008 zugegangen sind, wird die degressive Abschreibungsmethode angewandt. Zur linearen Methode wird in dem Jahr, für welches

die lineare Methode erstmals zu höheren Jahresabschreibungsbeträgen führt, übergegangen. Die übrigen Anlagegüter werden linear abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Netto-Einzelwert von EUR 250,00 sind im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst worden; ihr sofortiger Abgang wurde unterstellt. Für Anlagegüter mit einem Netto-Einzelwert von mehr als EUR 250,00 bis EUR 1.000,00, wird das steuerliche Sammelpostenverfahren aus Vereinfachungsgründen auch in der Handelsbilanz angewandt. Der Sammelposten wird pauschalierend jeweils mit 20 % p.a. im Zugangsjahr und in den vier darauffolgenden Jahren abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden zeitanteilig vorgenommen.

Investitionszuschüsse wurden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt. Für die Darstellung im Anlagenspiegel werden sie dort jeweils in den Abschreibungen des laufenden Jahres ausgewiesen.

Bei den **Finanzanlagen** werden die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen zu Anschaffungskosten angesetzt und ggf. bei dauernder Wertminderung auf den niedrigeren beizulegenden Wert abgeschrieben. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen und an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, wurden mit dem Nennwert angesetzt.

Die **Vorräte** werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten bzw. zu den niedrigeren Tageswerten angesetzt.

Die **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen oder zu niedrigeren Tagespreisen am Bilanzstichtag aktiviert.

Die **unfertigen Erzeugnisse und Leistungen** sind auf der Basis von Einzelkalkulationen zu Herstellungskosten bewertet, wobei neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten, Fertigungslöhnen und Sondereinzelkosten auch Fertigungs- und Materialgemeinkosten berücksichtigt werden. In allen Fällen wurde verlustfrei bewertet, d. h. es wurden von den voraussichtlichen Verkaufspreisen Abschläge für noch anfallende Kosten vorgenommen.

Die **Wasservorräte** sind mit einem Mischsatz aus durchschnittlichen Bezugs- und Gewinnungskosten angesetzt.

Alle erkennbaren Risiken im **Vorratsvermögen**, die sich aus überdurchschnittlicher Lagerdauer, geminderter Verwertbarkeit und niedrigeren Wiederbeschaffungskosten ergeben, sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Liquide Mittel sind zum Nennwert angesetzt.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** werden bereits gezahlte, die Folgejahre betreffende Aufwendungen angesetzt.

Das **Eigenkapital** wird zum Nennwert ausgewiesen.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnung nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) unter Berücksichtigung der „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Für die Abzinsung wurde pauschal der durchschnittliche Marktzinssatz bei einer restlichen Laufzeit von 15 Jahren von 1,78 % (Vj. 1,87 %) gemäß der Rückstellungsabzinsungsverordnung vom 18. November 2009 verwendet. Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2 % (Vj. 2 %) und erwartete Rentensteigerungen mit 1 % (Vj. 1 %) berücksichtigt. Unter Inanspruchnahme des Wahlrechts nach Art. 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB wird der sich aus der Änderung der Rückstellungsbilanzierung nach §§ 249 Abs. 1 Satz 1, 253 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 HGB durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ergebende Zuführungsbetrag in Höhe von TEUR 6.463 über den Höchstzeitraum von 15 Jahren gleichmäßig verteilt. Die anteilige Zuführung des Berichtsjahres beträgt TEUR 431. Somit besteht zum 31. Dezember 2022 noch ein Restbetrag von TEUR 861.

Die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden abgezinst.

Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden nach Maßgabe des Blockmodells gebildet. Die Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit erfolgt unter Zugrundelegung eines Rechnungszinssatzes von 1,44 % p.a. (Vj. 1,35 %) und auf der Grundlage der „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck nach versicherungsmathematischen Grundsätzen. Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2 % (Vj. 2 %) berücksichtigt.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene und zukünftige potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft.

Die Bewertung der Rückstellung aus Verpflichtungen zur Zahlung von Jubiläumsgeldern erfolgt entsprechend den vorstehenden dargestellten Bewertungsgrundsätzen für Altersteilzeit.

Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Bedingt durch die steuerliche Verbundenheit mit der SW GmbH ist alleinige Steuerschuldnerin die Organträgerin, d. h. auch tatsächliche und latente Steuern der Stadtwerke Saarbrücken Netz AG sind vollständig in dem Jahresabschluss der SW GmbH auszuweisen, mit Ausnahme der Steuerbelastung auf die Ausgleichszahlungen an die Minderheitsgesellschaftler.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt.

Angaben zum Anteilsbesitz

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind zum Bilanzstichtag gekürzt um erhaltene Anzahlungen aus Abschlagszahlungen von Netzkunden in Höhe von TEUR 57.432 (Vj. TEUR 51.520). Bei Anwendung des sogenannten rollierenden Verfahrens erfolgt für jeden Kunden, für den im jeweiligen Geschäftsjahr noch keine Ablesung und Abrechnung durchgeführt wurde, eine systembasierte (SAP IS-U) bilanzielle Erlösabgrenzung zum Bilanzstichtag.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 301 (Vj. TEUR 345) und sonstige Forderungen in Höhe von TEUR 0 (Vj. TEUR 88).

	31.12.2022 in T€	31.12.2021 in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.249	23.558
davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	301	433
davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	104	104
davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
Forderungen gegen die Stadt Saarbrücken	147	2.118
davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	2.796	6.570
davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0	0
	19.597	32.783

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten, wie im Vorjahr, ausschließlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Rechnungsabgrenzungsposten

Es sind hauptsächlich Aufwendungen für Zusatzversorgungen von TEUR 240 (Vj. TEUR 232) abgegrenzt.

Aktive latente Steuern

Aufgrund des bestehenden Organschaftsverhältnisses werden latente Steuern im Jahresabschluss der Stadtwerke Saarbrücken GmbH ausgewiesen, mit der Ausnahme der Steuerbelastung auf die Ausgleichszahlung an den Minderheitsgesellschaftler. Die aktiven latenten Steuern resultieren aus Bilanzdifferenzen in den Beteiligungsansätzen, im Anlagevermögen, bei den Forderungen sowie den Rückstellungen für Pensionen, Jubiläen, Altersteilzeitverpflichtungen und drohende Verluste. Die aktiven latenten Steuern wurden nicht aktiviert

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen für vermiedene Netznutzungsentgelte aus Strom TEUR 6.007 (Vj. TEUR 720), ausstehende Rechnungen Mehrmengen TEUR 2.984 (Vj. TEUR 0), Kohleersatzbonus ESLL TEUR 6.527 (Vj. TEUR 0), Mehrerlöse Regulierungskonto Gas TEUR 1.937 (Vj. TEUR 2.773), ausstehende Rechnungen TEUR 368 (Vj. TEUR 368) sowie Verpflichtungen aus dem Personalbereich TEUR 1.935 (Vj. TEUR 1.992) gebildet.

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten und die Besicherung der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt. Dieser ist als gesonderte Anlage beigefügt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit TEUR 1.156 (Vj. TEUR 1.685) aus Lieferungen und Leistungen, mit TEUR 1.302 (Vj. TEUR 0) aus Cash-Pool Verbindlichkeiten, aus Verbindlichkeiten Umsatzsteuer 608 (Vj. TEUR 0) sowie mit TEUR 15.879 (Vj. TEUR 22.364) aus der Ergebnisabführung.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit TEUR 18.416 (Vj. TEUR 20.661) Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin SW GmbH.

Die Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern betreffen nahezu ausschließlich die aus dem Ergebnisabführungsvertrag resultierenden

Ausgleichszahlungen an außenstehende Aktionäre. Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind TEUR 15.404 durch Bürgschaften der Stadt Saarbrücken und TEUR 10.207 durch Grundschuld gesichert.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Aufgliederung der Umsatzerlöse

Im Berichtsjahr ist der Gesamtumsatz auf TEUR 175.761 (Vj. TEUR 161.521) gestiegen. Auf die Netzdurchleitungen Strom, Gas und Fernwärme entfallen insgesamt TEUR 96.397 (Vj. TEUR 88.651), auf den Wasserverkauf entfallen TEUR 29.327 (Vj. TEUR 29.553). Umsatzerlöse von TEUR 50.038 (Vj. TEUR 43.316) entfallen auf Messdienstleistungen, Schadensfälle und Installation in den Bereichen Strom, Gas, Wasser und Fernwärme sowie die Auflösung empfangener Ertragszuschüsse. Die Umsatzerlöse wurden fast ausschließlich im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Beträge i.H.v. TEUR 591 die im Wesentlichen auf die Verrechnung der Netzüberwachung 2019 bis 2021 (TEUR 209) sowie Erstattungen der Strom- und Energiesteuer 2021 (TEUR 146) und übrige Erlöse entfallen.

Sonstige betriebliche Erträge

Bei den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 1.958 enthalten. Diese betreffen mit TEUR 1.073 Erträge aus

Sachanlagenabgängen sowie mit TEUR 885 Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen.

Materialaufwand

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe beinhalten als wesentliche Posten die Strombezugs- und Nebenkosten sowie Kosten des Gas- und Wasserbezugs. Die bezogenen Leistungen setzen sich zum größten Teil aus Fremdleistungen für Rohr- und Kabelverlegungen, Planungsleistungen und Reparaturen zusammen.

Die Materialaufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen von TEUR 771. Sie betreffen Aufwendungen für Vorjahre aus EEG/KWK Umlagen.

Materialaufwand	2022 in T€	2021 in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	52.112	35.599
Aufwendungen für bezogene Leistungen	43.343	36.802
	95.455	72.401

Abschreibungen

Die Abschreibungen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von TEUR 10.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen aus Verlusten aus Sachanlagenabgängen in Höhe von TEUR 374 sowie Abschreibungen von Forderungen in Höhe von TEUR 81 enthalten.

Sonstige Angaben

Derivative Finanzinstrumente

Zinssatzswap

Im Geschäftsjahr 2022 wurden drei derivative Finanzinstrumente (Zinssatzswap) zur Absicherung künftiger Zahlungsströme aus variabel verzinslichen (EURIBOR) Darlehen verwendet. Den Zinssatzswaps liegen jeweils ein Grundgeschäft mit vergleichbarem, gegenläufigem Risiko (Mikro-Hedge) zugrunde.

Bewertungseinheiten

Art und Umfang, Laufzeit	Nominalvolumen 31.12.2022 TEUR	Zeitwerte TEUR
Zinssatzswap, bis 30.11.2042	8.000	864
Zinssatzswap, bis 28.06.2052	2.775	359
Zinssatzswap, bis 30.06.2052	4.231	228

Die Zinssatzswaps bilden zusammen mit einem jeweiligen Darlehensgeschäft eine Bewertungseinheit. Mit den Zinssatzswaps werden zum Bilanzstichtag zinsvariable Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 15.006 in festverzinsliche Verbindlichkeiten getauscht. Die Laufzeiten der Darlehensverbindlichkeiten entsprechen den Laufzeiten der Zinsswaps. Die Zinsswaps sind laufzeit- und fristenkongruent mit den zugrunde gelegten Darlehen. Die gegenläufigen Zahlungsstromänderungen gleichen sich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäfte demselben Risiko ausgesetzt sind. Grundlage für die Ermittlung der Wirksamkeit (Effektivität) der Bewertungseinheiten ist die Übereinstimmung der bewertungsrelevanten Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäften. Die Wirksamkeit wird prospektiv festgestellt.

Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente wurden durch die Vertragspartner mittels der Mark-to-Market Bewertungsmethode abgeleitet und gibt die Werte unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen am Bewertungsstichtag wieder. Der Buchwert beträgt TEUR 0.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus laufenden Miet- und Leasingverträgen bestehen jährliche Zahlungsverpflichtungen von TEUR 2.118.

Aus erteilten Investitionsaufträgen besteht am Stichtag ein Bestellobligo von TEUR 2.918.

Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Es wurden keine Geschäfte wesentlichen Umfangs mit verbundenen oder assoziierten Unternehmen der Stadtwerke Saarbrücken Netz AG zu nicht marktüblichen Bedingungen getätigt.

Ausschüttungssperre

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB aus der Passivierung von Pensionsrückstellungen beträgt TEUR 4.242 und unterliegt gemäß § 268 Abs. 8 HGB grundsätzlich einer Ausschüttungssperre. Die Ausschüttungssperre hat keine Auswirkung auf den im Rahmen der Organschaft abzuführenden Gewinn.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Bezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf TEUR 17.

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter betrug 274 (Vj. 273).

Konzernverhältnisse

Der Jahresabschluss der Stadtwerke Saarbrücken Netz AG, Saarbrücken, sowie die Abschlüsse ihrer in der Übersicht über den Anteilsbesitz aufgeführten Tochterunternehmen werden in den für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH, Saarbrücken, einbezogen.

Die Stadtwerke Saarbrücken Netz AG ist somit gemäß § 291 Abs. 1 HGB von der Erstellung eines eigenen Konzernabschlusses befreit.

Der Konzernabschluss der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Prüfungs- und Beratungsgebühren

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt für

	31.12.2022 in T€
Abschlussprüfungsleistungen	36
Steuerberatungsleistungen	4
Sonstige Leistungen	41
Gesamt	81

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, über die zu berichten wäre.

Gewinnverwendung/ Gewinnverwendungsvorschlag

Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Stadtwerke Saarbrücken GmbH.

Saarbrücken, 7. Juni 2023

AKTIVA

	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	66.166,00	73
II. Sachanlagen		
1. Fahrzeuge für den Personenverkehr	10.770.072,00	15.079
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	189.866,00	192
	10.959.938,00	15.271
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	23.000,01	23
	11.049.104,01	15.367
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	213.027,52	184
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.138.324,55	5.521
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13.595.374,85	9.069
3. Sonstige Vermögensgegenstände	95.542,69	115
	16.829.242,09	14.705
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	2.137,61	2
	17.044.407,22	14.891
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	30.928,00	0
	28.124.439,10	30.258

PASSIVA

	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	511.291,88	511
II. Kapitalrücklage	1.022.583,76	1.023
	1.533.875,64	1.534
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,0	123
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.841.592,00	10.133
2. Sonstige Rückstellungen	5.755.185,18	5.220
	14.596.777,18	15.353
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8.365.202,21	10.145
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.563.201,90	1.668
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.375.967,60	304
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 115.964,39 (Vj. TEUR 122)	179.400,57	591
	11.483.772,28	12.708
E. Rechnungsabgrenzungsposten	510.014,00	663
	28.124.439,10	30.258

Saarbahn GmbH, Saarbrücken
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022 €	2022 €	2021 T€
1. Umsatzerlöse	27.324.403,82		26.832
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	0,00		0
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.989.973,27		10.592
		38.314.377,09	37.424
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.999.330,43		6.417
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.198.147,19		4.981
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	6.594.738,95		6.537
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung			
davon für Altersversorgung EUR 55.286,64 (Vj. TEUR 51)	1.374.681,32		1.352
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	13.949.935,05		14.591
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.242.698,44		5.612
		40.359.531,38	39.490
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12.940,76		0
9. Aufwendungen aus Verlustübernahme	12.230.949,72		9.607
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	601.151,35		613
davon an verbundene Unternehmen EUR 387.882,83 (Vj. TEUR 347)			
davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 1.422,00 (Vj. TEUR 2)		-12.819.160,31	-10.220
11. Ergebnis nach Steuern		-14.864.314,60	-12.286
12. Sonstige Steuern		13.790,49	11
13. Erträge aus Verlustübernahme		14.878.105,09	12.297
14. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

1. ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT UND UNTERNEHMENSFÜHRUNG

1.1 Angaben zur Gesellschaft

Die Saarbahn GmbH (Saarbahn) wurde im Jahr 1996 gegründet und ist im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Regionalverband Saarbrücken und insbesondere der Landeshauptstadt Saarbrücken aktiv. Die Saarbahn ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach deutschem Recht. Sie ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des Handelsgesetzbuches (HGB) und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Saarbrücken unter HRB 10720 eingetragen. Das Stammkapital der Saarbahn zum Bilanzstichtag 31.12.2022 betrug unverändert umgerechnet 511.291,88 € (per 31.12.2021: 511.291,88 €).

Die Saarbahn bildet zusammen mit den Gesellschaften Saarbahn Netz GmbH (SB Netz), und der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG (GSS) das Geschäftsfeld Mobilität des Stadtwerke

Saarbrücken Konzerns. Dabei wird der Fahrbetrieb einschließlich der Linienkonzessionen von der Saarbahn und der Bereich Infrastruktur, Werkstätten und TramTrain-Flotte von der SB Netz wahrgenommen. Die GSS ist im Wesentlichen im Bereich des Immobilienmanagements tätig und übernimmt Funktionen in der Altersvorsorge für den Mobilitätsbereich. Im Gegensatz zur Saarbahn bzw. SB Netz hat die GSS keine eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Heute bilden Saarbahn und SB Netz mit zusammen über 600 Mitarbeitern und einem Außenumsatz von über 45 Mio. € im Geschäftsjahr 2022, d. h. im Berichtsjahr, das mit Abstand größte kommunale ÖPNV-Unternehmen im Saarland.

1.2 Gesellschafterstruktur und Konzerneinbindung

Die Anteile an der Saarbahn wurden im Berichtsjahr wie im Vorjahr durchgängig von der SB Netz (100,0%) gehalten.

Die Saarbahn wird in den Konzernabschluss der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH als vollkonsolidiertes Unternehmen einbezogen.

1.3 Beteiligungen der Saarbahn

Die Saarbahn hielt im Berichtsjahr wie im Vorjahr nur die Beteiligung an der Saar-Bus GmbH (in Liquidation).

1.4 Corporate Governance

Seit 1996 besteht für die Saarbahn ein Aufsichtsrat. Entsprechend bildeten auch im Berichtsjahr die Geschäftsführung und Aufsichtsrat eine zweistufige Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführungstätigkeit und ist unter anderem für die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung zuständig.

Der Aufsichtsrat der Saarbahn umfasste auch im Berichtsjahr durchgängig 21 Personen, von denen zwei Mitglieder die Arbeitnehmerseite vertreten. Im Jahr 2022 fanden drei ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt.

Die Geschäftsführung der Saarbahn bestand im Berichtsjahr durchgängig aus einem Geschäftsführer. Zudem fand im Berichtsjahr eine Gesellschafterversammlung der Saarbahn statt.

1.5 Geschäftsmodell und grundsätzliche strategische Ziele

Zunächst einmal stehen Saarbahn und SB Netz unter der Marke Saarbahn für das größte kommunale ÖPNV-Unternehmen im Saarland und damit zugleich für zahlreiche ÖPNV-Angebote (Bus und Bahn) für die Landeshauptstadt Saarbrücken und die Region einschließlich der deutsch-französischen Verbindung zwischen Saargemünd und Saarbrücken. Aus

Kundensicht werden die Leistungen der Saarbahn erfahrbar als Angebot im saarländischen Verkehrsverbund saarVV, in dem die Unternehmen eng abgestimmt und mit hoher Durchgängigkeit die Leistungen für die Fahrgäste erbringen. Entsprechend ist der Unternehmenserfolg – neben der engen Abstimmung mit dem Aufgabenträger – in hohem Maße von der guten Kooperation mit und im saarVV abhängig. Dies umfasst dabei neben den verkehrlichen Leistungen vor allem auch alle Themen im Rahmen der aktuell anstehenden Digitalisierung, die den bisherigen und potenziellen Kunden des ÖPNV einen möglichst einfachen Zugang zum ÖPNV ermöglichen sollen. Für dieses Zielbild stehen die bekannten Chipkarten-Tickets, verschiedene attraktive Abo-Optionen und aktuell insbesondere das bundesweit gültige Deutschland-Ticket bzw. die zunehmende Bedeutung von Handy-Tickets, wodurch sich die ÖPNV-Branche gerade in vielerlei Hinsicht verändert.

Bei all diesen Veränderungen ist es der Anspruch der Saarbahn, im lokalen und regionalen Umfeld neue Herausforderungen proaktiv aufzugreifen und die Veränderungen gemeinsam mit den übrigen Unternehmen und dem saarVV aktiv voranzutreiben und den ÖPNV der Zukunft zu gestalten.

Zugleich hat sich das Selbstverständnis des Unternehmens bereits in den letzten Jahren deutlich weiterentwickelt. Die Kernleistungen im ÖPNV waren, sind und bleiben essentiell. Heute und zukünftig gilt

es aber zugleich, den Kunden ein integriertes und reibungsloses Mobilitätsangebot zu unterbreiten bzw. zu einer bestmöglichen Vernetzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern beizutragen. Dies gilt sowohl für die Mitwirkung bzw. eine aktive Rolle im Bereich von Park&Ride-Konzepten als auch die Verbindung mit On Demand- oder Sharing-Angeboten. Während On Demand-Konzepte dabei im Verkehrsgebiet der Saarbahn über konzeptionelle Studien noch nicht hinausgekommen sind und hier vor allem Finanzierungsfragen zu klären sind, stellen Sharing-Konzepte (wie Car-Sharing, E-Scooter Sharing, Bike-Sharing) bereits heute in der Landeshauptstadt bekannte Mobilitätserfahrungen dar.

Hier kommt es auf eine bestmögliche Vernetzung entsprechend der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse an. Die Themen Mobility-as-a-Service, vernetzte Verkehre und Digitalisierung werden wesentliche Fokus-Themen für die Weiterentwicklung des Geschäftsfelds Mobilität sein. Ausbaupotenziale für die ÖPNV-Angebote sehen wir zudem in der Integration von On Demand-Verkehren sowie unverändert in Ausbauoptionen für die Saarbahn auf innerstädtischen Streckenabschnitten, aber auch darüber hinaus. Die letztgenannten Themen sind allerdings abhängig von Richtungsentscheidungen und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten auf Ebene des Aufgabenträgers sowie vor allem des Landes, das derzeit die Reaktivierung verschiedener Bahnstrecken im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft. Hier sehen wir ein hohes Potenzial für die Verkehrsver-

lagerung auf die Schiene, eine gute Anbindung von Stadt und Region und damit relevante Ausbauoptionen unseres Angebots.

Für den Erfolg des Unternehmens setzen wir seit Jahren auf eine starke Unternehmenskultur, die gute Zusammenarbeit im Team, verstärkt projektorientierte und agile Arbeitsformen sowie über alle Berufsgruppen auf eine konsequente Mitarbeiterbindung, -entwicklung und kontinuierliche -neugewinnung. Wir sind bereits heute ein attraktiver Arbeitgeber und werden unsere diesbezüglichen Aktivitäten im aktuellen Geschäftsjahr bzw. mittelfristig nochmals deutlich forcieren.

Eine besondere Stärke der Saarbahn und SB Netz liegt auch in ihrer offenen und integrativen Rolle auf dem Arbeitsmarkt. Bei der Saarbahn und SB Netz sind so aktuell Beschäftigte aus rund 20 verschiedenen Ländern angestellt. Unsere Kampagne „Wir heißt Alle!“ im Stadtwerke Konzern bzw. bei der Saarbahn ist ein deutliches Indiz dafür, dass wir in gelebter Vielfalt eine besondere Stärke sehen.

Unsere unternehmerische Ausrichtung ist eingebettet in die Nachhaltigkeitsstrategie des Stadtwerke-Konzerns und die Nachhaltigkeitsstrategie der Landeshauptstadt Saarbrücken. Sowohl unternehmerisch wie für die Landeshauptstadt Saarbrücken steht im Jahr 2023 eine Aktualisierung und Fortschreibung der entsprechenden Strategien an. Über die Ziele und Beiträge zur Verkehrswende und

damit substanziellen CO₂-Reduktionen (aus der Verkehrsverlagerung in den ÖPNV und der Antriebswende bei den eingesetzten Bussen) gilt es hier übergreifend, alle unternehmerischen Prozesse auf Nachhaltigkeit sowie bestmöglich ressourcenschonende Ausrichtung und Umsetzung zu überprüfen.

Im laufenden Geschäftsjahr steht dabei über alle Ebenen, d. h. für Saarbahn/SB Netz, den Stadtwerke Konzern und dessen Beiträge für die Nachhaltigkeit von Stadt und Region, eine Überprüfung und Weiterentwicklung an.

1.6 Steuerungssystem

Im Rahmen der strategischen Planung der Saarbahn werden für die unternehmerischen Steuerungsgrößen die kurz- und mittelfristigen Zielwerte festgelegt. Der aktuelle Wirtschaftsplan der Saarbahn umfasst den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2023 sowie die mittelfristige Finanzplanung bis 2027.

Die interne Steuerung der Gesellschaft erfolgte im Berichtsjahr wie in den Vorjahren maßgeblich über drei wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren:

- **Umsatz:** Umsatzerlöse aus dem operativen Geschäft
- **Betriebsergebnis:** Betriebsergebnis aus dem operativen Geschäft vor Finanzergebnis (inkl. Beteiligungsergebnis) und Steuern

- **Jahresergebnis vor Ergebnisübernahme:** Ergebnis vor Ergebnisübernahme gemäß dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der SB Netz.

Hinzu kamen im Berichtsjahr wie in den Vorjahren maßgeblich die zwei nicht-finanziellen Leistungsindikatoren:

- **Verkehrsleistung:** Bei der Verkehrsleistung beziehen wir uns aktuell auf die Zahl der beförderten Fahrgäste
- **Betriebsleistung:** Die Betriebsleistung entspricht der durch die Busse und Bahnen erbrachten Kilometerleistung für die entsprechenden Verkehre.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Entwicklung der Saarbahn ist zunächst einmal grundsätzlich vor dem Hintergrund der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung in Deutschland zu sehen.

Im Berichtsjahr war die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland geprägt von den Folgen des russischen Aggressionskriegs gegen die Ukraine und den damit verbundenen extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen zum Teil verschärfte Material- und Lieferengpässe, massiv steigende Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie der

Fachkräftemangel und die andauernde, wenn auch im Jahresverlauf nachlassende COVID-Pandemie. Trotz dieser nach wie vor schwierigen Bedingungen hat die deutsche Wirtschaft gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Berichtsjahr nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts einen Anstieg um 1,9 % verzeichnet (im Vorjahr: +2,6 %). Im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie, lag das BIP im Berichtsjahr um +0,7 % höher.

Die Wirtschaftsleistung wurde im Jahr 2022 von durchschnittlich 45,6 Mio. Erwerbstätigen mit Arbeitsort in Deutschland erbracht. Das waren +1,3 % oder +0,6 Mio. Erwerbstätige mehr als im Jahr zuvor und so viele wie noch nie in Deutschland. Der Anstieg der Verbraucherpreise in Deutschland, gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum, betrug +7,9 % (in 2021: +3,1 %). Maßgebliche Treiber für den historisch hohen Anstieg waren vor allem die extremen Preissteigerungen für Energieprodukte und Nahrungsmittel seit Beginn des Krieges gegen die Ukraine im Februar 2022.

Der deutliche Anstieg des VPI hat sich zudem bereits in den zwischenzeitlich im laufenden Geschäftsjahr 2023 erfolgten Tarifverhandlungen verschiedener Branchen in Form hoher Abschlüsse widerspiegelt bzw. lässt dies auch für die noch anstehenden Tarifverhandlungen für den ÖPNV im Saarland und damit für die Saarbahn erwarten.

Damit war das gesamtwirtschaftliche Umfeld im Berichtsjahr insgesamt eher ungünstig, da sich die Energiepreissteigerungen und Lieferengpässe sowie die diversen Preissteigerungen deutlich belastend auswirkten. Die Saarbahn konnte ihre Aufwandssteigerungen entsprechend der Regelungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie der Tarifentwicklung im saarVV nicht entsprechend auf der Umsatzseite weitergeben.

2.2 Entwicklung im relevanten Marktumfeld

Seit dem Beginn der COVID-Pandemie im ersten Quartal 2020 befindet sich der ÖPNV in einer ausgesprochen schwierigen Situation. Nachdem zunächst die COVID-Pandemie zu erheblichen Einschränkungen geführt hatte, die bis ins Jahr 2022 reichten, kamen im Berichtsjahr ab Februar 2022 die Folgen des Kriegs in der Ukraine und weitere Herausforderungen in Form insbesondere von Energiepreissteigerungen und Lieferkettenproblemen hinzu. Damit halten die Herausforderungen für die Branche weiter an. Einerseits fehlten im Berichtsjahr weiterhin Fahrgelderlöse in erheblichem Umfang, andererseits waren deutlich höhere Aufwendungen für den Betrieb insbesondere beim Energiebezug zu verzeichnen. Auf den Beschaffungsmärkten stieg der Preis für elektrischen Strom aus Börsennotierungen laut Statistischem Bundesamt im durchschnittlichen Jahresvergleich von 2021 auf 2022 um rund 195 % und der Dieselpreis um rund 45%.

Ein wichtiges Kernelement der Mobilitätswende ist auch die sogenannte Antriebswende, d. h. die Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe in Form von Elektrobussen auf Basis von Batterien oder auf Basis von Brennstoffzellen bzw. als sogenannte Wasserstoff-Busse. Für die ÖPNV-Unternehmen bedeutet die Clean Vehicles Directive der EU, die in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt wurde, verpflichtende Mindestanteile in ihren Bus-Flotten für „saubere“ und „emissionsfreie“ Antriebe. Gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 1b) SaubFahrzeugBeschG gilt bei der Beschaffung sauberer Busse der Fahrzeugklasse M3 im Zeitraum vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 (1. Beschaffungsperiode) ein Mindestanteil von 45 % sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften Busflotte. Gem. § 6 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG muss die Hälfte dieses Mindestziels durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden. Um diese Transformationsprozesse investiv stemmen zu können, sind die ÖPNV-Unternehmen auf entsprechende Förderprogramme der öffentlichen Hand angewiesen.

Vor dem Hintergrund der COVID-Pandemie war in den Vorjahren der sogenannte ÖPNV-Rettungsschirm implementiert worden, der das wirtschaftliche Überleben der ÖPNV-Unternehmen absichern sollte. Dieser ÖPNV-Rettungsschirm, der die erheblichen Einnahmenverluste während der COVID-Pandemie im Wesentlichen ausgeglichen hat, ist zum Jahresende 2022 ausgelaufen. Allerdings hatte die

Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. der Fahrgelderlöse bis zu diesem Zeitpunkt das Niveau des letzten Vor-Krisenjahres 2019 noch nicht wieder erreicht.

2.3 Neue attraktive und bundesweit gültige Tickets im ÖPNV

In den Sommermonaten 2022 stellte die auf drei Monate begrenzte Einführung des bundesweit gültigen 9 Euro-Tickets ein Novum für die gesamte Verkehrsbranche dar. Die Einführung war für zahlreiche Verbände und ÖPNV-Unternehmen zunächst mit technischen Herausforderungen verbunden, stellte angesichts der bundesweiten Durchgängigkeit über alle Verbände aber insgesamt ein sehr attraktives Angebot für bisherige sowie vor allem neue Nutzer des ÖPNV dar. Mit dem so deutlich einfacheren Zugang zum ÖPNV-System und dem erwartbaren Gewinn neuer Kunden werden erhebliche Beiträge zur Verkehrswende im Sinne einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in den ÖPNV erhofft. Auch aus Sicht des saarVV bzw. der Saarbahn war das 9 Euro-Tickets ein zielführender und attraktiver Testlauf für neue, bundesweit gültige Tarifangebote.

Nach dem Auslaufen des 9 Euro-Tickets sind deshalb bereits im Berichtsjahr auf Ebene von Bund und Ländern zeitnah die politischen Weichen für eine dauerhafte Nachfolgelösung gestellt worden. Diese ist zwischenzeitlich im laufenden Geschäftsjahr 2023

zum 01.05.2023 in Form des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets gestartet. Neben dem bundesweit einheitlichen Normal-Tarif von derzeit monatlich 49 € sind – in den einzelnen Bundesländern bzw. Verbundregionen durchaus unterschiedlich – hieran angelehnte Tickets mit Ermäßigungen etabliert worden. Im Saarland ist eine entsprechende Überleitung für die normalen Monats-Abos auf das Deutschland-Ticket erfolgt, zugleich wurden auch entsprechende Überleitungen für Angebote im Bereich der Job-Tickets vorgenommen – beides jeweils sofern die Kunden nicht explizit widersprochen haben. Hinzu kommt im Saarland das attraktive Junge Leute Ticket, das an die Voraussetzung eines Wohnorts im Saarland geknüpft ist.

2.4 Finanzierung des ÖPNV

Parallel zur Diskussion um die Einführung des Deutschland-Tickets standen im Berichtsjahr Finanzierungsfragen zum Deutschland-Ticket bzw. des ÖPNV-Systems insgesamt in einem besonderen Fokus. Neben den notwendigen verschiedenen Förderprogrammen für die Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge lagen die großen Weichenstellungen in der Frage der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel sowie der Finanzierung des Deutschland-Tickets in Form einer Aufteilung auf Bund und Länder.

Dabei stellen die steigenden Betriebsaufwendungen bereits ohne die Umstellung auf das Deutschland-Ticket einen erheblichen Mehrbedarf der

ÖPNV-Branche zur Absicherung der Bestandsverkehre dar, die grundsätzlich primär durch die Regionalisierungsmittel finanziert werden. Die Einführung des Deutschland-Tickets erfordert angesichts der hiermit verbundenen Rabattierungen bzw. Tarifabsenkungen für bestimmte Nutzergruppen eine zusätzliche Finanzierung. Hierzu ist die notwendige Einigung auf Ebene von Bund und Ländern spät erst Anfang 2023 erfolgt. Die bisher gefundene Einigung deckt zunächst auch nur das Jahr 2023 ab. Für das Jahr 2024 und die Folgejahre stehen wesentliche Einigungen bzw. Absicherungen der für den ÖPNV nachhaltig notwendigen Finanzmittel noch aus.

Dem politischen Ziel der Mobilitätswende, die gleichzeitig eine finanzielle Absicherung der Bestandsverkehre, der Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe, des Deutschland-Tickets und des notwendigen weiteren Ausbaus des ÖPNVs erfordert, steht unverändert eine bereits ab 2024 unzureichend in Höhe und Struktur geklärte bzw. abgesicherte Finanzierung des ÖPNV gegenüber.

Dass die Regionalisierungsmittel nachhaltig steigen müssen, war auf Bundesebene frühzeitig im Koalitionsvertrag hinterlegt. Was als eine ausreichende Finanzierungsbasis für die Mobilitätswende betrachtet werden muss, hat die Unternehmensberatung Roland Berger bereits im Jahr 2021, d. h. vor der zusätzlichen Finanzierungsnotwendigkeit aus dem Deutschland-Ticket, im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) errechnet.

Bereits bei dieser Analyse wurde für den ÖPNV für das Referenzjahr 2030 ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 11 Mrd. € zusätzlicher öffentlicher Mittel identifiziert. Die im Jahr 2022 ausgelösten Entwicklungen bzw. Preissteigerungen für den Energieeinsatz und andere Materialien, die absehbaren neuen Tarifabschlüsse sowie die Einführung des Deutschland-Tickets lassen den Zusatzbedarf nochmals deutlich ansteigen.

Insofern werden umfassende weitere Abstimmungen auf Ebene von Bund und Ländern zunächst für 2024 sowie vor allem aber auch die mittel- und langfristige Perspektive für den ÖPNV, im laufenden Geschäftsjahr 2023 erwartet und notwendig sein.

2.5 Entwicklung der Rahmenbedingungen im Bereich Personal

Im Berichtsjahr 2022 sind keine für die Saarbahn relevanten Tarifverträge ausgelaufen, so dass der hier erwartbare Kostendruck sich erst mit den im laufenden Geschäftsjahr 2023 anstehenden Tarifverhandlungen manifestieren wird. Im Personalaufwand des Berichtsjahres waren aber angesichts der zunächst noch anhaltenden COVID-Pandemie höhere Krankenstände relevant.

Eine Schlüsselherausforderung für den ÖPNV – wie auch für andere Branchen – stellt die demographische Entwicklung in Deutschland dar. Entsprechend ist und bleibt eine quantitative und qualitativ

gute Nachwuchsgewinnung ein zentraler Erfolgsfaktor für die Branche bzw. Saarbahn und SB Netz. Das Marktumfeld hat sich nachhaltig in Richtung „Arbeitnehmer-Markt“ verändert, d. h. anders als früher liegt die maßgebliche Entscheidung heute primär bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die unter vielfältigen Alternativen ihre Arbeitgeberwahl treffen können. Damit entscheiden neben den finanziellen Konditionen vor allem die persönlichen Entwicklungsperspektiven, die gelebten Werte und die Team- bzw. Unternehmenskultur entscheidend darüber, ob die unternehmerische Zukunft auch zukünftig von der notwendigen Zahl motivierter und qualifizierter Kolleginnen und Kollegen im Team von Saarbahn bzw. SB Netz getragen und gestaltet wird. Die bisherige Attraktivität des Unternehmens stimmt dabei einerseits optimistisch, ist jedoch gleichzeitig auch Ansporn hier die Positionierung als Arbeitgeber nochmals weiter zu stärken.

3. GESCHÄFTSVERLAUF, ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

3.1 Verkehrsleistung

Die **Verkehrsleistung** der Saarbahn in den Bus- und Bahn-Verkehren insgesamt lag im Geschäftsjahr 2022 mit rund 40,1 Mio. beförderten Fahrgästen deutlich über dem Niveau des Vorjahres (34,7 Mio. Fahrgäste). Hiervon entfielen insgesamt 28,1 Mio. Fahrgäste auf die Bus-Verkehre sowie 12,0 Mio. Fahrgäste auf den Bereich der Bahn-Verkehre. Die Verkehrsleistung im Berichtsjahr liegt damit aller-

dings immer noch um 1,8 Mio. Fahrgäste unterhalb des Niveaus im Vor-COVID-Jahr 2019.

3.2 Betriebsleistung

Die **Betriebsleistung** der Saarbahn mit ihren Bus- und Bahn-Verkehren insgesamt lag im Berichtsjahr entsprechend der langjährigen Beauftragungen mit 9,50 Mio. Fahrzeug-Kilometern nur leicht über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 9,41 Mio. Fahrzeug-Kilometer):

- Die **Betriebsleistung im Bus-Bereich übertraf** mit 7,66 Mio. Bus-km leicht den Vorjahreswert (im Vorjahr: 7,58 Mio. Bus-km).
- Die **Betriebsleistung im Bahn-Bereich** auf der Strecke von Saargemünd (Sarreguemines) bis Lebach lag mit 1,84 Mio. Zug-km auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,83 Mio. Zug-km).

3.3 Unsere Busflotte

Im Berichtsjahr waren im Busbetrieb in den Verkehrsspitzenzeiten durchschnittlich 148 Busse (davon 114 der Saarbahn) im Einsatz. Der Fahrzeugbestand der Saarbahn zum Stichtag 31.12.2022 betrug 138 Busse (per 31.12.2021: 138 Busse).

Im Berichtsjahr wurden keine Busse neu beschafft. Grundsätzlich erfüllen alle in jüngerer Vergangenheit angeschafften Busse die Abgasnorm Euro 6, also den gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse und Lkws, und sind mit Fahrgastklimaanlagen, behindertengerechter

Niederflurtechnik, Absenkvorrichtungen und Rollstuhlrampen ausgestattet. Das Durchschnittsalter der Busflotte liegt insgesamt bei 8,4 Jahren (im Vorjahr: 7,4 Jahre).

3.4 Unsere Bahnen

Im Bereich der Bahnen setzt die Saarbahn über einen abgeschlossenen Nutzungsvertrag die von der SB Netz angemieteten Fahrzeuge ein. Diese können in der dualen Auslegung als TramTrains sowohl unter dem Regime nach BoStrab als auch auf der normalen Eisenbahn-Infrastruktur nach EBO fahren. Der Fahrzeugbestand der SB Netz zum 31.12.2022 betrug 28 Bahnen, hiervon ist eine TramTrain aufgrund eines größeren Schadens aktuell längerfristig nicht einsetzbar. Für die täglichen Betriebsleistungen werden regelmäßig 22 Bahnen eingesetzt. Die übrigen Fahrzeuge dienen als Betriebs- und Instandhaltungsreserve. Das Durchschnittsalter der TramTrain-Flotte liegt insgesamt bei 24 Jahren (im Vorjahr: 23 Jahre).

Nach einer europaweiten Ausschreibung hat die SB Netz im Januar 2022 gemeinsam mit dem Projekt-konsortium (bestehend aus den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK), der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Schiene Oberösterreich, dem Land Salzburg und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) Europas größten Auftrag zur Lieferung und Instandhaltung von bis zu 504 Tram Train-Fahrzeugen erfolgreich vergeben. Den Zuschlag mit einem Gesamtvolumen von bis zu 4 Mrd. € hat die Firma Stadler mit Sitz im schweizerischen Bussnang

erhalten. In den kommenden zwölf Jahren werden von Stadler die TramTrains im spanischen Valencia produziert. An diesem Standort hat sich Stadler auf die Fertigung von TramTrains spezialisiert. Der Rahmenvertrag für das Gesamtkonsortium umfasst dabei eine feste Bestellmenge von 246 Fahrzeugen vom Typ CITYLINK mit einem Volumen von rund 1,7 Mrd. € sowie optionale Bestellungen von insgesamt 258 Fahrzeugen.

Im Rahmen dieses Gesamtauftrags entfallen auf die SB Netz 28 Festbestellungen sowie 21 optionale Bestellungen. Die ersten vier Fahrzeuge werden gemäß des Lieferplans als Vorserienfahrzeuge voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 an die SB Netz ausgeliefert. Insgesamt erhält die SB Netz dann ab 2025 weitere 24 TramTrains, die sukzessive in den Jahren 2025 bis 2027 die bisherigen Bestandsfahrzeuge ablösen sollen.

Die Vereinbarung mit Stadler umfasst neben der Fahrzeugentwicklung, -produktion, -inbetriebsetzung und -zulassung auch einen auf bis zu 32 Jahre (davon als Festbestellung 16 Jahre) angelegten anschließenden Instandhaltungsvertrag. Stadler wird hierfür wiederum die Werkstätten der Kooperationspartner als Subunternehmer mit der Instandhaltung beauftragen. Das Volumen der Instandhaltungsleistungen (für das Konsortium insgesamt) beträgt rd. 4 Mrd. €. Die Instandhaltung der Fahrzeuge der SB Netz wird in der eigenen Werkstatt in Brebach erfolgen.

Die Finanzierung der 28 TramTrains der SB Netz erfolgt über die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen. Diese stellt - unter geplanter Einbindung der SaarLB-Finanzierungsmittel in Höhe von insgesamt 140 Mio. € zur Verfügung, die der SB Netz GmbH im Zeitraum 2022 bis 2027 über die Begebung von insgesamt sechs Namensschuldverschreibungen zufließen. Die Namensschuldverschreibung wird dabei ab dem Ausgabebetrag mit einem Zinssatz von 1,11 % p.a. auf den jeweils Ausstehenden Emissionsbetrag verzinst. Das Zinsfixing erfolgte am 14.01.2022 und ist über die gesamte Laufzeit bis zum Jahr 2052 festgeschrieben.

3.5 Unsere Qualitäts- und Managementsysteme

Saarbahn und SB Netz unterhalten ein Managementsystem nach DIN EN 13816 und DIN EN ISO 9001 sowie in Teilen nach DIN EN ISO 14001.

Die DIN EN 13816 ist die europaweit gültige Norm für den Nachweis der Qualitätsfähigkeit von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr. Ziel der Norm ist es, die Qualitätsphilosophie zu fördern und sich auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden zu fokussieren.

Die DIN EN ISO 9001 legt die Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem fest. Die Organisation legt ihre Fähigkeit dar, Produkte und/oder Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Kundenanfor-

derungen und die gesetzlich/behördlichen Anforderungen erfüllen. Die DIN EN ISO 14001 legt die Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest. Demnach legt die Organisation ihre Fähigkeit dar, Produkte und/oder Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Umweltaforderungen und die gesetzlich/behördlichen Anforderungen erfüllen.

Mit der neuen Definition des „übergeordneten Netz“ fällt auch die Saarbahn unter die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 38 Abs. 5 b eine Sicherheitsbescheinigung benötigen. Mit dem Bescheid vom 29.10.2020 des Eisenbahn-Bundesamtes hat die Saarbahn die Sicherheitsbescheinigung gemäß §7a AEG erhalten. Diese hat eine Gültigkeit bis 28.10.2025 und muss dann wieder neu beantragt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt ist verpflichtet, im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) das Vorliegen und Funktionieren der Verfahren und Prozesse im SMS zu überprüfen. Die erneute Überprüfung hat im Juli 2022 stattgefunden. Es wurden hierbei weder Abweichungen festgestellt, noch wurden Verbesserungen empfohlen.

In den kontinuierlich durchgeführten Rezertifizierungsaudits wurde die Wirksamkeit des bestehenden integrierten Managementsystems bei Saarbahn und SB Netz wiederholt bestätigt und der Nachweis für ein funktionierendes Managementsystem im Berichtszeitraum erbracht.

Saarbahn und SB Netz sind in das Compliance-System des Stadtwerke Saarbrücken-Konzerns einbezogen. Im Jahre 2018 wurde für steuerliche Zwecke auf Ebene des mittelbaren Gesellschafters Stadtwerke Saarbrücken GmbH, der ebenfalls steuerlicher Organträger des Konzerns ist, ein Tax Compliance Management System für den Gesamtkonzern eingeführt.

3.6 Weitere Verbesserungen der Leistungsqualität und Effizienz

Um einen leistungsstarken und kostengünstigen ÖPNV auch in Zukunft gewährleisten zu können, werden mehrere Maßnahmenbündel und Projekte durch die Saarbahn und SB Netz verfolgt. Einerseits werden Betriebskostenoptimierungen durch Verbesserung der operativen Abläufe sowie durch geänderte Organisations- und Ablaufstrukturen in allen Bereichen des Unternehmens verfolgt, andererseits werden neue Dienstleistungen aufgebaut. Mit einem modernen Kundenzentrum, einem stringenten Markenauftritt, einer verbesserten Fahr- und Dienstplanung sowie einer nachhaltigen Modernisierungsstrategie der Schienenfahrzeuge sollen die eigenen Leistungen nicht nur effizienter erbracht werden, sondern zugleich die Qualität der Dienstleistungen und der seitens der Kunden erfahrbaren Qualität in Zukunft weiter gesteigert werden.

3.7 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

	2022 T€	2021 T€
Umsatzerlöse	45.471	44.962
sonstige betriebliche Erträge	6.800	7.513
Summe Erträge	52.271	52.475
Materialaufwand	-35.109	-35.085
Personalaufwand	-21.492	-20.978
sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.290	-3.583
Abschreibungen	-4.412	-2.179
Summe Aufwendungen	-64.303	-61.825
Betriebsergebnis (= Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern)	-12.032	-9.350
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme	-12.231	-9.607

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich im Berichtsjahr nur leicht auf 45.471 T€ (im Vorjahr: 44.962 T€). Im Vergleich zum Vorjahr waren die belastenden Effekte aus der Corona-Krise deutlich rückläufig und es konnten mit steigender Verkehrsleistung einhergehend auch die Umsatzerlöse gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Tarife im saarVV dabei stabil geblieben.

In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 6.800 T€ (im Vorjahr: 7.513 T€) sind Billigkeitsleistungen für pandemiebedingte Schäden und die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets in Höhe von 6.291 T€ (im Vorjahr: 5.856 T€) enthalten.

Die **Verkehrseinnahmen** in Form von Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen (d. h. unter Einbeziehung der gewährten Billigkeitsleistungen im Zuge des Mindereinnahmen-ausgleichs der COVID-Schäden und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket) lagen mit 50.250 T€ über dem Vorjahresniveau von rund 49.625 T€. Die Verkehrseinnahmen vor sonstigen Zuschüssen und Verbundaufteilung in Höhe von 43.959 T€ (im Vorjahr: 43.769 T€) entfallen zu 76,8 % auf den Busbetrieb und zu 23,2 % auf den Bahnbetrieb.

Während der **Materialaufwand** (-35.109 T€; im Vorjahr: -35.085 T€) annähernd auf Vorjahresniveau lag,

insbesondere aufgrund bestehender Energielieferverträge mit Preisbindung bis zum Bilanzstichtag, waren im **Personalaufwand** Mehrbelastungen zu verzeichnen (-21.492 T€; im Vorjahr: -20.978 T€). Die merklich höheren Aufwendungen resultieren primär aus dem Abschluss der Mantel- und Entgelttarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am 19. 01.2022. Auch der Abschluss des Manteltarifvertrages des TV-N Saar vom 3. September 2021 und die bereits in der Vergangenheit fixierten Entgeltsteigerungen des TV-N wirken sich entsprechend aufwandsteigernd aus.

In den **Abschreibungen** (-4.412 T€; im Vorjahr: -2.179 T€) führte ein Sondereffekt aus einer einmaligen Anpassung der Abschreibungsdauern im Busbereich zu einem deutlichen Mehraufwand.

Die **betrieblichen Aufwendungen** betragen im Berichtsjahr insgesamt -64.303 T€. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Mehraufwand in Höhe von -2.478 T€.

Die Aufwandsentwicklung schlug entsprechend auch im **Betriebsergebnis** (vor Finanzergebnis und Steuern) durch, das sich um -2.682 T€ auf -12.032 T€ im Berichtsjahr verschlechterte.

Unter Berücksichtigung des **Finanzergebnisses** in Höhe von -195 T€ (im Vorjahr: -254 T€) und sonstiger Steuern von 4 T€ (im Vorjahr 3 T€) weist die Saarbahn für das Berichtsjahr insgesamt einen **Jahresfehlbe-**

trag vor Verlustübernahme von -12.231 T€ aus (im Vorjahr: -9.607 T€).

Der Jahresfehlbetrag wird entsprechend dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der SB Netz übernommen.

3.8 Vermögenslage und Bilanzstruktur

Bilanzstruktur	2022	2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	39,3%	50,8%
Umlaufvermögen	60,6%	49,2%
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1%	0,0%
	100,0%	100,0%
PASSIVA		
Eigenkapital	5,5%	5,1%
Rückstellungen	51,9%	50,7%
Verbindlichkeiten	40,8%	42,0%
Rechnungsabgrenzungsposten	1,8%	2,2%
	100,0%	100,0%
Bilanzsumme in T€	28.124	30.258

Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 lag die **Bilanzsumme** mit 28.124 T€ um -7,1 % unter dem Vorjahreswert (per 31.12.2021: 30.258 T€). Maßgeblich ist hier das geringere Anlagevermögen, in dem sich Sonderabschreibungen (Anpassung der Abschreibungsdauern der Busse) auswirkten.

Von den Aktiva entfielen deshalb zum Bilanzstichtag auf das **Anlagevermögen** nur noch 11.049 T€ bzw. 39,3 % (per 31.12.2021: 15.367 T€ bzw. 50,8 %). Hingegen erhöhte sich das **Umlaufvermögen** auf 17.044 T€ (per 31.12.2021: 14.891 T€); entsprechend stieg der Anteil von 49,2 % auf 60,6 %. Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten hatte mit 31 T€ im Berichtsjahr wie in den Vorjahren keinen relevanten Anteil (0,1 %; im Vorjahr 0,0 %).

Das **Eigenkapital** betrug zum Bilanzstichtag 1.534 T€, wovon weiterhin 511 T€ auf das Stammkapital entfallen; hier haben sich nicht zuletzt durch den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag keine Veränderungen zum Vorjahresstichtag ergeben. Die leichte Erhöhung der Eigenkapitalquote auf 5,5 % (per 31.12.2021: 5,1 %) resultiert aus der rückläufigen Bilanzsumme. Im leichten Rückgang der **Rückstellungen** auf 14.597 T€ (per 31.12.2021: 15.353 T€) wirkt sich insbesondere der Rückgang der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen mit 8.842 T€ (per 31.12.2021: 10.133 T€) aus.

In den **Verbindlichkeiten** in Höhe von 11.483 T€ (per 31.12.2021: 12.708 T€) entfiel wie im Vorjahr der überwiegende Teil auf Finanzverbindlichkeiten, d. h. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (8.365 T€; per 31.12.2021: 10.145 T€). Hinzu kommen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die annähernd auf Vorjahreshöhe lagen (1.563 T€; per 31.12.2021: 1.668 T€), rückläufige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (1.376 T€; per 31.12.2021: 304 T€) sowie in erneut geringerem Umfang sonstige Verbindlichkeiten (179 T€; per 31.12.2021: 591 T€). Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten betragen 510 T€ (per 31.12.2021: 663 T€).

In der **Bilanzstruktur** hat auf der Aktivseite angesichts des rückläufigen Anlagevermögens der Anteil des Umlaufvermögens zugenommen. Auf der Passivseite war die Struktur im Wesentlichen unverändert.

3.9 Investitionen und Finanzierung

Aus dem **operativen Geschäft** wurde ein **operativer Cashflow** von -8.739 T€ verzeichnet. Die Gesellschaft hat zudem im Berichtsjahr in begrenztem Umfang weitere Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 104 T€ vorgenommen, wobei das Investitionsvolumen deutlich unter dem Vorjahresniveau lag. Im Bereich des Cashflow aus Finanzierungstätigkeit wirkt sich maßgeblich die Verlustübernahme durch die SB Netz angesichts der Beherrschungs- und Ergebnisausgleichsverein-

barung aus, hinzu kommen die Veränderungen der Finanzverbindlichkeiten sowie die auf diese entfallenden Zinszahlungen.

Investitionen in T€	2022	2021
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	103	5.823
Investitionen in Finanzanlagen	-	-
Investitionen	103	5.823

Die Investitionen in **Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen** betragen im Berichtsjahr 104 T€ (im Vorjahr: 5.823 T€) und fielen im Berichtsjahr im Wesentlichen für Tablets für den Fahrdienst an. Investitionen in Busse wurden im Berichtsjahr anders als im Vorjahr nicht vorgenommen. Im Berichtsjahr entstanden wie im Vorjahr keine Investitionen in Finanzanlagen.

Die **Finanzierung** der Saarbahn basiert maßgeblich auf der Ausstattung mit Eigenkapital, langfristige Fremdkapitalfinanzierungen, die Einbeziehung in das Cash Pooling im Stadtwerke Saarbrücken Konzern sowie der Ergebnisübernahme im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags mit der SB Netz.

In das **Cash Pooling** im Stadtwerke Saarbrücken Konzern ist die Saarbahn seit dem 01.01.2009 ein-

bezogen. Das Cash Pooling erfolgt auf Basis von „Zero Balancing“. Die Verzinsung erfolgt täglich für positive bzw. für negative Salden mit dem von der Deutschen Bundesbank zum 1. des Folgemonats veröffentlichten Monatsdurchschnitt-Euribor-Zinssatzes für Monatsgeld zuzüglich eines marktüblichen Zuschlags.

Die **Zahlungsfähigkeit** der Saarbahn war im Berichtsjahr sowie bis zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts jederzeit gegeben, d. h. die Saarbahn war jederzeit in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen vollumfänglich nachzukommen.

3.10 Bewertungen der Entwicklung der wesentlichen finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zur Planung

Im Vergleich zur ursprünglichen Planung haben sich die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

- **Betriebsleistung:** Die Betriebsleistung im Berichtsjahr entsprach den entsprechenden Beauftragungen und damit auch dem Prognosewert für das Geschäftsjahr 2022.
- **Verkehrsleistung:** Vor dem Hintergrund der zum Zeitpunkt der Aufstellung der Planung für das Geschäftsjahr unklaren Entwicklungen angesichts der Corona-Krise gab es für die Verkehrsleistung keinen Prognosewert.

Im Vergleich zur ursprünglichen Planung haben sich die finanziellen Leistungsindikatoren im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

- **Umsatz:** Der Umsatz im Berichtsjahr (45.471 T€) lag unter dem Prognosewert für das Geschäftsjahr 2022 (46.093 T€).
- **Betriebsergebnis:** Das Betriebsergebnis im Berichtsjahr (-12.031 T€) ist nicht zuletzt durch negative Einmaleffekte schlechter als die abgegebene Prognose (-11.236 T€) für das Geschäftsjahr 2022 ausgefallen.
- **Jahresfehlbetrag vor Verlustausgleich:** Der Jahresfehlbetrag vor Verlustausgleich (-12.231 T€) ist durch die Entwicklung im Betriebsergebnis schlechter als die für das Geschäftsjahr 2022 abgegebene Prognose (-11.430 T€) ausgefallen.

Aus Sicht der Geschäftsführung ist die Entwicklung im Berichtsjahr, unter Berücksichtigung des Sondereffektes aus der Abschreibung, im Vergleich zur ursprünglichen Prognose als ein noch gutes Ergebnis anzusehen.

4. PERSONAL

Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lag mit 423 nur leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 432). Auch strukturell ergaben sich dabei keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich Vollzeit-Beschäftigten, in Teilzeit oder geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen angestellten Mitarbeiterinnen

und Mitarbeiter. Für eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf werden die beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Vollzeit-Beschäftigte umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Per 31. 12. 2022 beschäftigte die Saarbahn dabei umgerechnet 420 Vollzeit-Beschäftigte (per 31.12.2021: umgerechnet 433 Vollzeit-Beschäftigte). Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Saarbahn dabei umgerechnet 426 Vollzeit-Beschäftigte (im Vorjahr: umgerechnet 430 Vollzeit-Beschäftigte).

Bei der Saarbahn und der SB Netz galten im Berichtsjahr der mit der Gewerkschaft ver.di vereinbarte Tarifvertrag Nahverkehr Saar (TV-N Saar), sowie bei der Saarbahn zudem der mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) vereinbarte Lokomotivführertarifvertrag (Zug TV). Für den TV-N Saar ist der Entgelttarifvertrag (TV-N Saar EntgeltTV) zum 31.05.2023 ausgelaufen. Für den Zeitraum vom 01.06.2023 bis zum 31.12.2023 ist der entsprechende neue Tarifabschluss im Mai 2023 erfolgt. Der Zug TV mit der GDL hat aktuell eine Laufzeit bis zum 31.12.2023. Die Verhandlungen zum TV-N Saar (EntgeltTV sowie dann auch TV-N Saar MantelTV) sowie zum Zug TV für den Zeitraum ab dem 01.01.2024 sollen bestmöglich bereits im zweiten Halbjahr 2023 geführt und abgeschlossen werden.

5. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

5.1 Wesentliche Merkmale des Chancen- und Risiken-Managements

Die Saarbahn wie auch die SB Netz haben entsprechend dem KonTraG gemeinsam mit der Stadtwerke Saarbrücken GmbH ein einheitliches, durchgängiges Chancen-/Risiken-Managementsystem eingerichtet. Dies umfasst auch die Risiken, die im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und dem damit entstandenen neuen Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr in Europa stehen. Mit dem eingesetzten Instrumentarium der Risikoüberwachung und -steuerung werden nicht nur bestehende, sondern auch zukünftige Gefährdungen früh erkannt, analysiert und Gegenmaßnahmen bestmöglich eingeleitet.

Damit wird die Berichtsfunktion innerhalb der Gesellschaft ebenso gewährleistet, wie die Information der Aufsichtsratsgremien und des Gesellschafters. Dabei erfolgt eine Risikobeurteilung intern sowie an die Gesellschafter jeweils im Regelfall im Rahmen der Quartalsberichterstattung durch die Geschäftsführung. Für außerhalb dieses Berichtszyklus auftretende wesentliche Risiken besteht eine sofortige Berichtspflicht

5.2 Wesentliche Chancen

Mit der Einführung des Deutschland-Ticket ab dem 01.05.2023 besteht die Chance, neue Kundenpotentiale zu generieren und dauerhaft an den ÖPNV

zu binden. Vor allem die preislich nochmal attraktiveren Angebote des Job-Tickets und des Junge-Leute-Tickets bieten einen wesentlichen Hebel, um die Kundenbindung an den saarVV bzw. die Saarbahn deutlich zu steigern. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets als digitalem, bundesweit einheitlichen Abo-Ticket erfolgt aktuell auch ein Digitalisierungsschub in der Branche. Dies bietet nicht nur die Möglichkeit die vertrieblichen Prozessabläufe zu optimieren, sondern auch die Chance durch plattformübergreifende, eng vernetzte Mobilitätsprojekte das Thema „Mobility-as-a-Service“ (MaaS) voranzutreiben. In diesem Zusammenhang gilt es auch, den Marktauftritt als Saarbahn bzw. im saarVV noch kundenorientierter zu gestalten.

Mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) des Saarlandes soll das Leistungsangebot des ÖPNV aber auch mittel- bis langfristig weiter verbessert und an aktuelle landesweite Entwicklungen angepasst werden. Für die Saarbahn wichtige Schwerpunktthema des VEP ÖPNV sind neben der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken die Überlegungen eines strategischen Ausbaus des vorhandenen Schienennetzes zu einem integrierten S-Bahn-Netz Saarland. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Szenarien der Linienführung, Infrastruktur und Investitionskosten auf Landesebene geprüft und bewertet. Bei den Reaktivierungs- bzw. Neubauüberlegungen könnten insbesondere die Streckenabschnitte, Rosseltalbahn (Saarbrücken – Großrosseln), Bis-

talbahn (Fürstenhausen – Überherrn) und der Neubau einer Saarbahnlinie nach Forbach gute Nutzen-Kosten-Verhältnisse ergeben und damit Basis für einen weiteren Ausbau des Saarbahn-Angebots sein. Die Ausbauüberlegungen in Richtung eines integrierten S-Bahn-Netzes könnten zu neuen Verknüpfungspunkten mit der Saarbahn führen. Nach Vorliegen der entsprechenden Studienergebnisse wird sich die Saarbahn konstruktiv in alle weiterführenden Überlegungen einbringen.

5.3 Wesentliche Risiken

Für die Saarbahn und SB Netz sind nach unserer Einschätzung zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts insbesondere die folgenden Risikobereiche relevant:

Gesamtwirtschaftliche Lage: Die seit dem ersten Quartal 2022 eingetretenen Herausforderungen wirken sich für Saarbahn und SB Netz insbesondere auf der Aufwandsseite aus. Die im Vergleich zu 2021 eingetretenen Preissteigerungen insbesondere im Bereich des Energiebezugs (Strom/Diesel) werden auch im Berichtsjahr weiter anhalten. Gleiches gilt für die höheren Preise für den übrigen Materialeinsatz, bezogene Leistungen oder investive Beschaffungsthemen. Gegenüber der im Prognosebericht genannten Ergebnisprognose werden aktuell aber keine weiteren relevanten Risikopotenziale gesehen, d. h. derzeit werden hier begrenzte Risiken gesehen.

Regulierung/Rechtliche Rahmenbedingungen:

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen könnten Auswirkungen auf das Geschäft der Saarbahn wie SB Netz haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko könnten sich insofern Umsatz- wie Ergebnisrisiken ergeben. Entsprechend werden die rechtlichen Rahmenbedingungen einschließlich der für den ÖPNV relevanten Themen wie beihilferechtlich konformer Ausgestaltungen bzw. Anforderungen im Zusammenhang mit Investitionszuschüssen einem regelmäßigen und intensivem Monitoring unterzogen. Derzeit werden hier nur begrenzte Risiken gesehen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. Fahrgelderlöse:

Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Kunden bleibt abzuwarten, ob sich die während der COVID-Pandemie veränderten Mobilitätsmuster mit beispielsweise einem deutlich höheren Anteil des mobilen Arbeitens bzw. Arbeiten im Home Office nachhaltig verfestigen. Dies könnte sich perspektivisch deutlich negativ auf die Fahrgastzahlen, die Verkehrsleistung sowie letztlich die Fahrgelderlöse auswirken. Ebenfalls könnte die demografische Entwicklung rückläufige Fahrgastzahlen zur Folge haben.

Qualifiziertes, motiviertes und ausreichendes Personal:

Der Unternehmenserfolg von Saarbahn und SB Netz steht und fällt mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unsere hohe Qualität für die Kunden und im Betriebsablauf basiert auf dem

gut aus- und weitergebildeten sowie hoch motiviertem Team der Saarbahn wie SB Netz und der engen Zusammenarbeit zwischen beiden Unternehmen. Dabei besteht eine wesentliche Herausforderung darin, als attraktiver Arbeitgeber die entsprechenden Positionen durch Mitarbeitergewinnung wie -bindung kontinuierlich gut besetzt zu halten. Angesichts der Altersstruktur, der normalen Fluktuation oder besonderen Herausforderungen, z. B. durch einen erhöhten Krankenstand, setzen wir auf eine aktive Personalpolitik. Dies gilt hinsichtlich der Maßnahmen zur Stärkung der Gesundheit bzw. Prävention, die Rekrutierungsoffensiven, der Entwicklung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie hinsichtlich der bestmöglichen Zusammenarbeit im Zusammenspiel von Saarbahn und SB Netz. Hinsichtlich des Gesundheitsstands der Belegschaft waren die Jahre 2020 bis 2022 durch die COVID-Pandemie und die damit verbundenen Krankenstände bzw. Quarantänezeiten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und den Mobilitätsbereich insgesamt außerordentlich anspruchsvoll. Für das Geschäftsjahr 2023 wird aktuell wieder eine gewisse Normalisierung erwartet. Ungeachtet dieser Herausforderungen haben Saarbahn und SB Netz die bestmögliche Aus- und Weiterbildung der Belegschaft sowie eine sehr aktive Rekrutierung fortgesetzt. Für das Berichtsjahr und die mittelfristige Zukunft wird dieses Thema nochmals an Bedeutung gewinnen. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Unterbrechungen von Lieferketten und Materialengpässe: Es gibt nach wie vor noch Störungen in den Lieferketten bzw. teilweise Materialengpässe bei Ersatzteilen aus den Nachwirkungen der Corona-Krise sowie des Ukraine-Kriegs. Grundsätzlich wird hier im Jahresverlauf 2023 mit einer weiteren Normalisierung gerechnet, allerdings sind hier durchaus auch länger anhaltende Störungen denkbar. Derzeit werden hier nur geringe bis mittlere Risiken gesehen.

Investitionszuschüsse: Für die Investitionsprojekte im Mobilitätsbereich sind zum Teil in erheblichen Maße Investitionszuschüsse unter verschiedenen rechtlichen Regelungen wie zum Beispiel dem Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG) notwendig. Insofern bestehen immer die grundsätzlichen Risiken einer wirtschaftlich unzureichenden bzw. Nicht-Bezuschussung von Projekten, einem eventuell steigender Eigenanteil bei Projektüberschreitungen (und diesbezüglich begrenzten Zuschüssen) oder in Sondersituationen zumindest theoretisch die Gefahr der Rückforderungen von Investitionszuschüssen. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Erreichung von Zielen unter dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA): Es besteht grundsätzlich die Gefahr der Nichterreichung der im Zusammenhang mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verpflichtenden Rahmenvorgaben. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Große Investitionsprojekte/insbesondere Modernisierung der Bus- bzw. TramTrain-Flotte: Sowohl bei den laufenden oder zukünftig anstehenden Beschaffungsprojekten zur Modernisierung der Bus-/Bahn-Flotte sind Risiken in Form zeitlicher Verzögerungen (z. B. aus Lieferkettenproblemen) oder einem letztlich höheren Investitionsaufwand (z. B. aus Anpassungen/Preissteigerungen während der Beschaffungsphase) oder Aufwendungen für Ersatzmaßnahmen bei verspäteten Zugängen von Neufahrzeugen nicht grundsätzlich auszuschließen. Saarbahn und SB Netz tragen dem mit einem konsequenten Projektmonitoring inkl. der jeweils notwendigen frühzeitigen Sensitivitätsanalysen und Entwicklung von Gegensteuerungsmaßnahmen Rechnung. Dies gilt analog auch für Investitions- und Beschaffungsprojekte, die die Infrastruktur bzw. Werkstätten betreffen.

Zinsniveau für Neu- oder Anschlussfinanzierungen: Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sind Saarbahn und SB Netz Zinsänderungsrisiken durch Neu- und Anschlussfinanzierungen ausgesetzt. Anziehende Teuerungsraten und die zunehmende kontraktive Geldpolitik verschlechtern die Finanzierungsbedingungen für die Saarbahn sowie SB Netz und schränken die finanzielle Tragfähigkeit notwendiger Transformationsprojekte weiter ein.

Entscheidend für einen angemessenen Umgang mit den vorgenannten und hiermit verbundenen Risiken ist ein ganzheitlicher Ansatz auf organisatorischer wie persönlicher Ebene. Hinsichtlich der Mitarbeiterbindung und deren Mitwirkung im Unternehmensinteresse sind eine gute Unternehmenskultur, klare Regeln und die zielführende Einbindung der Führungskräfte bzw. aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die für die Saarbahn bzw. SB Netz wesentlichen Erfolgsfaktoren.

Für die vorgenannten Risikobereiche sind die aktuellen Einschätzungen unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeiten und Gegensteuerungsmöglichkeiten in bilanzielle Vorsorgen bzw. die Ergebnisprognose eingeflossen und insofern bereits berücksichtigt. Zusätzliche signifikante Risiken für die prognostizierte Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 werden derzeit nicht gesehen.

5.4 Beurteilung der Risikosituation durch die Geschäftsführung

Für die Saarbahn sind aus Sicht der Geschäftsführung im Rahmen der Gesamtbetrachtung von Chancen, Risiken, möglichen Gegenmaßnahmen, Vorsorgen und der Einbindung in den Stadtwerke-Konzern sowohl zum Bilanzstichtag als auch für den Zeitraum bis zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar.

6. PROGNOSEBERICHT

6.1 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte und wesentlicher Rahmenbedingungen

Die verschiedenen Wirtschaftsinstitute sehen in ihren jüngsten Prognosen für das BIP-Wachstum in Deutschland im laufenden Geschäftsjahr in der Regel Wachstumsraten von nur 0% - 1%. Wie bekannt ist die Welt durch den Einmarsch der russischen Truppen in die Ukraine im Februar 2022 nachhaltig erschüttert worden. Angesichts der initiierten Sanktionen gegen Russland und Belarus, aber auch mit Blick auf potenzielle weitere Eskalationen des Kriegsgeschehens durch Russland, sind wirtschaftliche BIP-Prognosen für das aktuelle Geschäftsjahr wie bereits im Vorjahr immer unter dem Vorbehalt zu sehen, dass es nicht zu weiteren signifikanten Trendbrüchen kommt.

Angesichts der COVID-Pandemie wurden in den Jahren 2020 bis 2022 unter anderem zeitweilig umfassende Restriktionen verordnet („Lock down“) und Einschränkungen verschiedener Art für die persönliche Mobilität, aber auch für verschiedene Wirtschaftszweige beschlossen. Diese sind zwischenzeitlich ausgelaufen, so dass sich die Belastungen hieraus insgesamt im Wesentlichen abgebaut haben. Indirekte Auswirkungen bestehen unverändert noch hinsichtlich verschiedener Lieferketten.

Im Jahr 2023 wird die ÖPNV-Branche das am 1. Mai 2023 gestartete Deutschland-Ticket maßgeblich prägen und verändern. Hieran knüpfen sich große Hoffnungen hinsichtlich eines starken Zuwachses der Verkehrsleistungen im ÖPNV. Andererseits stellt es die Branche vor neue Herausforderungen hinsichtlich des Wettbewerbs der digitalen Vertriebsplattformen bzw. Apps und letztlich auch hinsichtlich nachfolgender notwendiger Kapazitätserweiterungen im ÖPNV. Anzumerken sind zudem die noch ausstehende Klärungen hinsichtlich der zukünftigen konkreten Einnahmeaufteilung und der notwendigen Gesamtfinanzierung für den ÖPNV seitens Bund und Ländern in den Jahren ab 2024.

6.2 Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2023

Unsere aktuelle Prognose für das Geschäftsjahr 2023 basiert vor allem auf den folgenden Annahmen:

Stabile Betriebsleistung und höhere Verkehrsleistung: Die Betriebsleistung wird im Wesentlichen durch die langjährige stabile Beauftragung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags definiert. Vor diesem Hintergrund werden sich für das Jahr 2023 keine relevanten Veränderungen im Angebot der Saarbahn mit ihren Bus- und Bahn-Verkehren geben und entsprechend die Betriebsleistung auf dem Niveau des Berichtsjahres bleiben. In der Verkehrsleistung hingegen werden sich die weitere Rückkehr zur Normalität nach der

COVID-Krise sowie ab dem 1. Mai 2023 die attraktiven Angebote in Form des Deutschland-Tickets sowie des Junge-Leute-Tickets in einer deutlich stärkeren Nutzung des ÖPNV spürbar auswirken.

Veränderte Tarifstrukturen durch das Deutschland-Ticket: Strukturell werden die Einführung des Deutschland-Tickets sowie des Junge-Leute-Tickets erhebliche Auswirkungen sowohl auf die verkaufte Ticket-Struktur als auch die Kasseneinnahmen der Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Kaufentscheidungen der Kunden haben, da ein bundesweiter Erwerb möglich ist und insofern auch Fahrgäste im Saarland ihre Tickets bei Verbänden oder Unternehmen außerhalb des Saarlands erwerben können. Aus heutiger Sicht wird mit einer weitgehend vollständigen Überleitung der bisherigen Abo-Bestandskunden auf das neue Deutschland-Ticket sowie einer dem Bundesdurchschnitt im Wesentlichen vergleichbaren Neugewinnquote gerechnet. Für das Jahr 2023 gilt zudem eine Bund-Länder-Vereinbarung, die für die ÖPNV-Unternehmen eine angemessene Anpassung hinsichtlich der Effekte des Deutschland-Tickets und damit letztlich Erlössicherung bewirken soll. In der Tarifstruktur des saarVV gibt es für das Jahr 2023 keine Veränderungen im Vergleich zum Berichtsjahr.

Höherer Aufwand durch höhere Energiekosten und allgemeine Preissteigerungen für bezogene Materialien und Leistungen: Im Aufwand

werden sich die seit Anfang 2022 deutlich höheren Energiebezugskosten, aber auch das insgesamt deutlich höhere Niveau im Materialaufwand im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen.

Höherer Aufwand aus anstehenden Tarifabschlüssen: Mit Blick auf die anstehenden Tarifabschlüsse rechnen wir mit einem deutlich höheren Personalaufwand im laufenden Geschäftsjahr.

Interne Optimierungen: Wir planen auch für das laufende Geschäftsjahr die Fortsetzung des konsequenten Kostenmanagements sowie die Umsetzung einzelner struktureller Anpassungen.

Auswirkungen Ukraine-Krieg: Der Einmarsch der russischen Streitkräfte in die Ukraine am 24.02.2022 und das aktuelle Kriegsgeschehen stellen ein Ereignis dar, das erhebliche Auswirkungen auf die globale Wirtschaft sowie die Rohstoff-, Güter- und Finanzmärkte hatte und weiterhin hat und damit auch die wirtschaftliche Entwicklung der Saarbahn beeinflussen kann. Dies gilt sowohl für Materialverfügbarkeit und -preise als auch die Zinsaufwendungen für Fremdkapitalfinanzierungen, was jeweils erhebliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens-, Finanzlage haben könnte. Für die aktuelle Geschäftsprognose wird dabei unterstellt, dass es im laufenden Geschäftsjahr keine zusätzlichen negativen Effekte aus der weiteren Entwicklung des Ukraine-Kriegs gibt.

Für das Geschäftsjahr 2023 geben wir für die nicht-finanziellen bzw. die finanziellen Leistungsindikatoren die nachfolgende Prognose ab:

Betriebsleistung: Im Geschäftsjahr 2023 wird die Betriebsleistung entsprechend der langjährigen Beauftragung im öDA sowohl für die Bus- wie auch für die Bahn-Verkehre auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

Verkehrsleistung: Im Geschäftsjahr 2023 erwarten wir durch Normalisierung nach der COVID-Pandemie sowie die positiven Anreize durch das Deutschland Ticket bzw. das Junge Leute Ticket einen weiteren erkennbaren Anstieg.

Umsatz: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir im Umsatz leicht oberhalb des Berichtsjahres.

Betriebsergebnis: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir im Betriebsergebnis mit einer Verschlechterung gegenüber dem Berichtsjahr aus dem Wegfall positiver einmaliger Sondereffekte sowie deutlicher Mehrbelastungen im Personalaufwand.

Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir beim Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme entsprechend der Entwicklung im Betriebsergebnis mit einer deutlichen Verschlechterung.

Entwicklung der nicht-finanziellen Leistungsindikatoren	2022	2023
Betriebsleistung Bahn (in Mio. Bus-km)	7,66	➔
Betriebsleistung Bahn (in Mio. Zug-km)	1,84	➔
Verkehrsleistung (in Mio. Fahrgästen)	40,1	↗
Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren (in T€)	2022	2023
Umsatz	45.471	↗
Betriebsergebnis (= Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern)	-12.032	↘
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme	-12.231	↘

Hinweis:

Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie wir sie beispielsweise in unserem Risikobericht beschrieben haben – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Einschätzungen abweichen. Die SW Holding GmbH übernimmt keine Verpflichtung, die in diesem Lagebericht enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Saarbrücken, den 27. Juni 2023



Saarbahn
Netz



AKTIVA

	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erwobene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	137.524,00	209
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	26.637.578,62	26.250
2. Gleisanlagen	67.610.414,00	75.922
3. Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	19.935.036,00	21.204
4. Fahrzeuge für Personenverkehr	9.986.323,00	11.583
5. Technische Anlagen und Maschinen	676.938,00	794
6. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.109.297,70	1.209
7. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	28.183.848,76	1.821
	154.139.436,08	138.783
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.549.286,39	1.549
2. Beteiligungen	15.000,00	15
	155.826.246,47	140.541
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.639.358,94	4.770
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	702.349,78	310
2. Sonstige Vermögensgegenstände	786.051,70	365
	1.488.401,48	675
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	2.209,76	3
	6.129.970,18	5.448
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	64.457,67	77
	162.020.674,32	146.066

PASSIVA

	31.12.2022 €	31.12.2021 T€
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	818.067,01	818
II. Kapitalrücklage	1.738.392,40	1.738
	2.556.459,41	2.556
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	93.255.205,95	98.381
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.171.203,00	6.758
2. Sonstige Rückstellungen	2.319.890,21	1.674
	8.491.093,21	8.432
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	37.871.980,36	13.819
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	702.291,08	2.640
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	19.052.597,27	20.153
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 90.980,34 (Vj. TEUR 84)	91.047,04	85
	57.717.915,75	36.697
	162.020.674,32	146.066

Saarbahn Netz GmbH, Saarbrücken
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022 €	2022 €	2021 T€
1. Umsatzerlöse	27.324.403,82		26.832
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	0,00		0
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.989.973,27		10.592
		38.314.377,09	37.424
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.999.330,43		6.417
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.198.147,19		4.981
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	6.594.738,95		6.537
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 55.286,64 (Vj. TEUR 51)	1.374.681,32		1.352
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	13.949.935,05		14.591
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.242.698,44		5.612
		40.359.531,38	39.490
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12.940,76		0
9. Aufwendungen aus Verlustübernahme	12.230.949,72		9.607
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 387.882,83 (Vj. TEUR 347) davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 1.422,00 (Vj. TEUR 2)	601.151,35		613
		-12.819.160,31	-10.220
11. Ergebnis nach Steuern		-14.864.314,60	-12.286
12. Sonstige Steuern		13.790,49	11
13. Erträge aus Verlustübernahme		14.878.105,09	12.297
14. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

1. ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT UND UNTERNEHMENSFÜHRUNG

1.1 Angaben zur Gesellschaft

Die Saarbahn Netz GmbH (SB Netz) wurde im Jahr 1992 gegründet und ist im Öffentlichen Personenahverkehr (ÖPNV) im Regionalverband Saarbrücken und insbesondere der Landeshauptstadt Saarbrücken aktiv. Die SB Netz ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach deutschem Recht. Sie ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des Handelsgesetzbuches (HGB) und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Saarbrücken unter HRB 9731 eingetragen. Das Stammkapital der SB Netz zum Bilanzstichtag 31.12.2022 betrug unverändert umgerechnet 818.067,01 € (per 31.12.2021: 818.067,01 €).

Die SB Netz bildet zusammen mit den Gesellschaften Saarbahn GmbH (Saarbahn), und der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG (GSS) das Geschäftsfeld Mobilität des Stadtwerke Saar-

brücken Konzerns. Dabei wird der Fahrbetrieb einschließlich der Linienkonzessionen von der Saarbahn und der Bereich Infrastruktur, Werkstätten und TramTrain-Flotte von der SB Netz wahrgenommen. Die GSS ist im Wesentlichen im Bereich des Immobilienmanagements tätig und übernimmt Funktionen in der Altersvorsorge für den Mobilitätsbereich. Im Gegensatz zur Saarbahn bzw. SB Netz hat die GSS keine eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Heute bilden SB Netz und Saarbahn mit zusammen über 600 Mitarbeitern und einem Außenumsatz von über 45 Mio. € im Geschäftsjahr 2022, d. h. im Berichtsjahr, das mit Abstand größte kommunale ÖPNV-Unternehmen im Saarland.

1.2 Gesellschafterstruktur und Konzerneinbindung

Die Anteile an der SB Netz GmbH wurden im Berichtsjahr wie im Vorjahr durchgängig von der Stadtwerke Saarbrücken GmbH (60,0 %) und der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH (40,0 %) gehalten.

Die SB Netz wird in den Konzernabschluss der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH als vollkonsolidiertes Unternehmen einbezogen.

1.3 Beteiligungen der Saarbahn Netz GmbH

Die SB Netz hielt im Berichtsjahr wie im Vorjahr nur die Beteiligungen an der Saarbahn (100 %) mit

Sitz in Saarbrücken und an der Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS; 30 %) mit Sitz in Völklingen.

1.4 Corporate Governance

Seit 1992 besteht für die SB Netz ein Aufsichtsrat. Entsprechend bildeten auch im Berichtsjahr die Geschäftsführung und Aufsichtsrat eine zweistufige Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführungstätigkeit und ist unter anderem für die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung zuständig.

Der Aufsichtsrat der SB Netz umfasste auch im Berichtsjahr durchgängig 21 Personen, von denen zwei Mitglieder die Arbeitnehmerseite vertreten. Im Jahr 2022 fanden drei ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt.

Die Geschäftsführung der SB Netz bestand im Berichtsjahr durchgängig aus einem Geschäftsführer. Zudem fand im Berichtsjahr eine Gesellschafterversammlung der SB Netz statt.

1.5 Geschäftsmodell und grundsätzliche strategische Ziele

Zunächst einmal stehen Saarbahn und SB Netz unter der Marke Saarbahn für das größte kommunale

ÖPNV-Unternehmen im Saarland und damit zugleich für zahlreiche ÖPNV-Angebote (Bus und Bahn) für die Landeshauptstadt Saarbrücken und die Region einschließlich der deutsch-französischen Verbindung zwischen Saargemünd und Saarbrücken. Aus Kundensicht werden die Leistungen der Saarbahn erfahrbar als Angebot im saarländischen Verkehrsverbund saarVV, in dem die Unternehmen eng abgestimmt und mit hoher Durchgängigkeit die Leistungen für die Fahrgäste erbringen. Entsprechend ist der Unternehmenserfolg – neben der engen Abstimmung mit dem Aufgabenträger – in hohem Maße von der guten Kooperation mit und im saarVV abhängig. Dies umfasst dabei neben den verkehrlichen Leistungen vor allem auch alle Themen im Rahmen der aktuell anstehenden Digitalisierung, die den bisherigen und potenziellen Kunden des ÖPNV einen möglichst einfachen Zugang zum ÖPNV ermöglichen sollen. Für dieses Zielbild stehen die bekannten Chipkarten-Tickets, verschiedene attraktive Abo-Optionen und aktuell insbesondere das bundesweit gültige Deutschland-Ticket bzw. die zunehmende Bedeutung von Handy-Tickets, wodurch sich die ÖPNV-Branche gerade in vielerlei Hinsicht verändert.

Bei all diesen Veränderungen ist es der Anspruch der Saarbahn, im lokalen und regionalen Umfeld neue Herausforderungen proaktiv aufzugreifen und die Veränderungen gemeinsam mit den übrigen Unternehmen und dem saarVV aktiv voranzutreiben und den ÖPNV der Zukunft zu gestalten.

Zugleich hat sich das Selbstverständnis des Unternehmens bereits in den letzten Jahren deutlich weiterentwickelt. Die Kernleistungen im ÖPNV waren, sind und bleiben essentiell. Heute und zukünftig gilt es aber zugleich, den Kunden ein integriertes und reibungsloses Mobilitätsangebot zu unterbreiten bzw. zu einer bestmöglichen Vernetzung von Verkehren und Verkehrsträgern beizutragen. Dies gilt sowohl für die Mitwirkung bzw. eine aktive Rolle im Bereich von Park&Ride-Konzepten als auch die Verbindung mit On Demand- oder Sharing-Angeboten. Während On Demand-Konzepte dabei im Verkehrsgebiet der Saarbahn über konzeptionelle Studien noch nicht hinausgekommen sind und hier vor allem Finanzierungsfragen zu klären sind, stellen Sharing-Konzepte (wie Car-Sharing, E-Scooter Sharing, Bike-Sharing) bereits heute in der Landeshauptstadt bekannte Mobilitätserfahrungen dar.

Hier kommt es auf eine bestmögliche Vernetzung entsprechend der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse an. Die Themen Mobility-as-a-Service, vernetzte Verkehre und Digitalisierung werden wesentliche Fokus-Themen für die Weiterentwicklung des Geschäftsfelds Mobilität sein. Ausbaupotenziale für die ÖPNV-Angebote sehen wir zudem in der Integration von On Demand-Verkehren sowie unverändert in Ausbauoptionen für die Saarbahn auf innerstädtischen Streckenabschnitten, aber auch darüber hinaus. Die letztgenannten Themen sind allerdings abhängig von Richtungsentscheidungen und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten auf Ebene des Aufga-

benährers sowie vor allem des Landes, das derzeit die Reaktivierung verschiedener Bahnstrecken im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft. Hier sehen wir ein hohes Potenzial für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, eine gute Anbindung von Stadt und Region und damit relevante Ausbauoptionen unseres Angebots.

Für den Erfolg des Unternehmens setzen wir seit Jahren auf eine starke Unternehmenskultur, die gute Zusammenarbeit im Team, verstärkt projektorientierte und agile Arbeitsformen sowie auf über alle Berufsgruppen auf eine konsequente Mitarbeiterbindung, -entwicklung und kontinuierliche -neugewinnung. Wir sind bereits heute ein attraktiver Arbeitgeber und werden unsere diesbezüglichen Aktivitäten im aktuellen Geschäftsjahr bzw. mittelfristig nochmals deutlich forcieren.

Eine besondere Stärke der Saarbahn und SB Netz liegt auch in ihrer offenen und integrativen Rolle auf dem Arbeitsmarkt. Bei der Saarbahn und SB Netz sind so aktuell Beschäftigte aus rund 20 verschiedenen Ländern angestellt. Unsere Kampagne „Wir heißt Alle!“ im Stadtwerke Konzern bzw. bei der Saarbahn ist ein deutliches Indiz dafür, dass wir in gelebter Vielfalt eine besondere Stärke sehen.

Unsere unternehmerische Ausrichtung ist eingebettet in die Nachhaltigkeitsstrategie des Stadtwerke-Konzerns und die Nachhaltigkeitsstrategie der Landeshauptstadt Saarbrücken. Sowohl unterneh-

merisch wie für die Landeshauptstadt Saarbrücken steht im Jahr 2023 eine Aktualisierung und Fortschreibung der entsprechenden Strategien an. Über die Ziele und Beiträge zur Verkehrswende und damit substanziellen CO₂-Reduktionen (aus der Verkehrsverlagerung in den ÖPNV und der Antriebswende bei den eingesetzten Bussen) gilt es hier übergreifend, alle unternehmerischen Prozesse auf Nachhaltigkeit sowie bestmöglich ressourcenschonende Ausrichtung und Umsetzung zu überprüfen.

Im laufenden Geschäftsjahr steht dabei über alle Ebenen, d. h. für Saarbahn/Saarbahn Netz, den Stadtwerke Konzern und dessen Beiträge für die Nachhaltigkeit von Stadt und Region, eine Überprüfung und Weiterentwicklung an.

1.6 Steuerungssystem

Im Rahmen der strategischen Planung der SB Netz werden für die unternehmerischen Steuerungsgrößen die kurz- und mittelfristigen Zielwerte festgelegt. Der aktuelle Wirtschaftsplan der SB Netz umfasst den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2023 sowie die mittelfristige Finanzplanung bis 2027.

Die interne Steuerung der Gesellschaft erfolgte im Berichtsjahr wie in den Vorjahren maßgeblich über drei wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren:

- **Umsatz:** Umsatzerlöse aus dem operativen Geschäft

- **Betriebsergebnis:** Betriebsergebnis aus dem operativen Geschäft vor Finanzergebnis (inkl. Beteiligungsergebnis) und Steuern
- **Jahresergebnis vor Ergebnisübernahme:** Ergebnis vor Ergebnisübernahme gemäß dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der Stadtwerke Saarbrücken GmbH.

Für die Saarbahn Netz waren im Berichtsjahr wie in den Vorjahren zudem zwei eigene nicht-finanziellen Leistungsindikatoren relevant:

- **Fahrzeugverfügbarkeit:** Bei der Fahrzeugverfügbarkeit wird aktuell auf die notwendige Anzahl der Fahrzeuge im Spitzeneinsatz (HVZ) abgestellt.
- **Verfügbarkeit der Schienen-Infrastruktur für die Bahn-Verkehre der Saarbahn:** Hier stellen wir auf eine angemessene Verfügbarkeit der Infrastruktur ab, d. h. auf eine im Wesentlichen uneingeschränkte Verfügbarkeit unter Berücksichtigung normaler, lokaler Instandhaltungsmaßnahmen gemäß unserem Instandhaltungsprogrammen.

Darüber hinaus waren angesichts der Bedeutung der Tochtergesellschaft Saarbahn indirekte im Berichtsjahr wie in den Vorjahren maßgeblich deren zwei nicht-finanziellen Leistungsindikatoren relevant:

- **Verkehrsleistung:** Bei der Verkehrsleistung beziehen wir uns aktuell auf die Zahl der beförderten Fahrgäste

- **Betriebsleistung:** Die Betriebsleistung entspricht der durch die Busse und Bahnen erbrachten Kilometerleistung für die entsprechenden Verkehre.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Entwicklung der SB Netz und ihrer maßgeblichen Tochtergesellschaft Saarbahn ist zunächst einmal grundsätzlich vor dem Hintergrund der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung in Deutschland zu sehen.

Im Berichtsjahr war die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland geprägt von den Folgen des russischen Aggressionskriegs gegen die Ukraine und den damit verbundenen extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen zum Teil verschärfte Material- und Lieferengpässe, massiv steigende Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie der Fachkräftemangel und die andauernde, wenn auch im Jahresverlauf nachlassende COVID-Pandemie. Trotz dieser nach wie vor schwierigen Bedingungen hat die deutsche Wirtschaft gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Berichtsjahr nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts einen Anstieg um 1,9 % verzeichnet (im Vorjahr: +2,9 %). Im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie, lag das BIP im Berichtsjahr um +0,7 % höher.

Die Wirtschaftsleistung wurde im Jahr 2022 von durchschnittlich 45,6 Mio. Erwerbstätigen mit Arbeitsort in Deutschland erbracht. Das waren +1,3 % oder +0,6 Mio. Erwerbstätige mehr als im Jahr zuvor und so viele wie noch nie in Deutschland. Der Anstieg der Verbraucherpreise in Deutschland, gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum, betrug +7,9 % (in 2021: +3,1 %). Maßgebliche Treiber für den historisch hohen Anstieg waren vor allem die extremen Preissteigerungen für Energieprodukte und Nahrungsmittel seit Beginn des Krieges gegen die Ukraine im Februar 2022.

Der deutliche Anstieg des VPI hat sich zudem bereits in den zwischenzeitlich im laufenden Geschäftsjahr 2023 erfolgten Tarifverhandlungen verschiedener Branchen in Form hoher Abschlüsse widerspiegelt bzw. lässt dies auch für die noch anstehenden Tarifverhandlungen für den ÖPNV im Saarland und damit für die SB Netz und die Saarbahn erwarten.

Damit war das gesamtwirtschaftliche Umfeld im Berichtsjahr insgesamt eher ungünstig, da sich die Energiepreissteigerungen und Lieferengpässe sowie die diversen Preissteigerungen deutlich belastend auswirkten. Die SB Netz konnte ihre erhöhten Aufwendungen zwar entsprechend der vertraglichen Regelungen an die Saarbahn weiterbelasten. Die Saarbahn hingegen konnte ihre Aufwandssteigerungen entsprechend der Regelungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie der Tarifent-

wicklung im saarVV nicht entsprechend auf der Umsatzseite an ihre Kunden bzw. Aufgabenträger weitergeben.

2.2 Entwicklung im relevanten Marktumfeld

Seit dem Beginn der COVID-Pandemie im ersten Quartal 2020 befindet sich der ÖPNV in einer ausgesprochen schwierigen Situation. Nachdem zunächst die COVID-Pandemie zu erheblichen Einschränkungen geführt hatte, die bis ins Jahr 2022 reichten, kamen im Berichtsjahr ab Februar 2022 die Folgen des Krieges in der Ukraine und weitere Herausforderungen in Form insbesondere von Energiepreissteigerungen und Lieferkettenproblemen hinzu. Damit halten die Herausforderungen für die Branche weiter an. Einerseits fehlten im Berichtsjahr weiterhin Fahrgelderlöse in erheblichem Umfang, andererseits waren deutlich höhere Aufwendungen für den Betrieb insbesondere beim Energiebezug zu verzeichnen. Auf den Beschaffungsmärkten stieg der Preis für elektrischen Strom aus Börsennotierungen laut Statistischem Bundesamt im durchschnittlichen Jahresvergleich von 2021 auf 2022 um rund 195 % und der Dieselpreis um rund 45 %.

Ein wichtiges Kernelement der Mobilitätswende ist auch die sogenannte Antriebswende, d. h. die Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe in Form von Elektrobussen auf Basis von Batterien oder auf Basis von Brennstoffzellen bzw. als sogenann-

te Wasserstoff-Busse. Für die ÖPNV-Unternehmen bedeutet die Clean Vehicles Directive der EU, die in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt wurde, verpflichtende Mindestanteile in ihren Bus-Flotten für „saubere“ und „emissionsfreie“ Antriebe. Gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 1 b) SaubFahrzeugBeschG gilt bei der Beschaffung sauberer Busse der Fahrzeugklasse M3 im Zeitraum vom 02. 08.2021 bis 31.12.2025 (1. Beschaffungsperiode) ein Mindestanteil von 45 % sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften Busflotte. Gem. § 6 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG muss die Hälfte dieses Mindestziels durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden. Um diese Transformationsprozesse investiv stemmen zu können, sind die ÖPNV-Unternehmen auf entsprechende Förderprogramme der öffentlichen Hand angewiesen.

Vor dem Hintergrund der COVID-Pandemie war in den Vorjahren der sogenannte ÖPNV-Rettungsschirm implementiert worden, der das wirtschaftliche Überleben der ÖPNV-Unternehmen absichern sollte. Dieser ÖPNV-Rettungsschirm, der die erheblichen Einnahmenverluste während der COVID-Pandemie im Wesentlichen ausgeglichen hat, ist zum Jahresende 2022 ausgelaufen. Allerdings hatte die Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. der Fahrgelderlöse bis zu diesem Zeitpunkt das Niveau des letzten Vor-Krisenjahres 2019 noch nicht wieder erreicht.

2.3 Neue attraktive und bundesweit gültige Tickets im ÖPNV

In den Sommermonaten 2022 stellte die auf drei Monate begrenzte Einführung des bundesweit gültigen 9 Euro-Tickets ein Novum für die gesamte Verkehrsbranche dar. Die Einführung war für zahlreiche Verbände und ÖPNV-Unternehmen zunächst mit technischen Herausforderungen verbunden, stellte angesichts der bundesweiten Durchgängigkeit über alle Verbände aber insgesamt ein sehr attraktives Angebot für bisherige sowie vor allem neue Nutzer des ÖPNV dar. Mit dem so deutlich einfacheren Zugang zum ÖPNV-System und dem erwartbaren Gewinn neuer Kunden werden erhebliche Beiträge zur Verkehrswende im Sinne einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in den ÖPNV erhofft. Auch aus Sicht des saarVV bzw. der Saarbahn war das 9 Euro-Ticket ein zielführender und attraktiver Testlauf für neue, bundesweit gültige Tarifangebote.

Nach dem Auslaufen des 9 Euro-Tickets sind deshalb bereits im Berichtsjahr auf Ebene von Bund und Ländern zeitnah die politischen Weichen für eine dauerhafte Nachfolgelösung gestellt worden. Diese ist zwischenzeitlich im laufenden Geschäftsjahr 2023 zum 1. Mai 2023 in Form des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets gestartet. Neben dem bundesweit einheitlichen Normal-Tarif von derzeit monatlich 49 € sind – in den einzelnen Bundesländern bzw. Verbundregionen durchaus unterschiedlich – hieran angelehnte Tickets mit Ermäßigungen

etabliert worden. Im Saarland ist eine entsprechende Überleitung für die normalen Monats-Abos auf das Deutschland-Ticket erfolgt, zugleich wurden auch entsprechende Überleitungen für Angebote im Bereich der Job-Tickets vorgenommen – beides jeweils sofern die Kunden nicht explizit widersprochen haben. Hinzu kommt im Saarland das attraktive Junge Leute Ticket, das an die Voraussetzung eines Wohnorts im Saarland geknüpft ist.

2.4 Finanzierung des ÖPNV

Parallel zur Diskussion um die Einführung des Deutschland-Tickets standen im Berichtsjahr Finanzierungsfragen zum Deutschland-Ticket bzw. des ÖPNV-Systems insgesamt in einem besonderen Fokus. Neben den notwendigen verschiedenen Förderprogrammen für die Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge lagen die großen Weichenstellungen in der Frage der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel sowie der Finanzierung des Deutschland-Tickets in Form einer Aufteilung auf Bund und Länder.

Dabei stellen die steigenden Betriebsaufwendungen bereits ohne die Umstellung auf das Deutschland-Ticket einen erheblichen Mehrbedarf der ÖPNV-Branche zur Absicherung der Bestandsverkehre dar, die grundsätzlich primär durch die Regionalisierungsmittel finanziert werden. Die Einführung des Deutschland-Tickets erfordert angesichts der hiermit verbundenen Rabattierungen

bzw. Tarifabsenkungen für bestimmte Nutzergruppen eine zusätzliche Finanzierung. Hierzu ist die notwendige Einigung auf Ebene von Bund und Ländern spät erst Anfang 2023 erfolgt. Die bisher gefundene Einigung deckt zunächst auch nur das Jahr 2023 ab. Für das Jahr 2024 und die Folgejahre stehen wesentliche Einigungen bzw. Absicherungen der für den ÖPNV nachhaltig notwendigen Finanzmittel noch aus.

Dem politischen Ziel der Mobilitätswende, die gleichzeitig eine finanzielle Absicherung der Bestandsverkehre, der Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe, des Deutschland-Tickets und darüber hinaus grundsätzlich auch des notwendigen weiteren Ausbaus des ÖPNV erfordert, steht unverändert eine bereits ab 2024 unzureichend in Höhe und Struktur geklärte bzw. abgesicherte Finanzierung des ÖPNV gegenüber.

Dass die Regionalisierungsmittel nachhaltig steigen müssen, war auf Bundesebene frühzeitig im Koalitionsvertrag hinterlegt. Was als eine ausreichende Finanzierungsbasis für die Mobilitätswende betrachtet werden muss, hat die Unternehmensberatung Roland Berger bereits im Jahr 2021, d.h. vor der zusätzlichen Finanzierungsnotwendigkeit aus dem Deutschland-Ticket, im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) errechnet. Bereits bei dieser Analyse wurde für den ÖPNV für das Referenzjahr 2030 ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 11 Mrd. € zusätz-

licher öffentlicher Mittel identifiziert. Die im Jahr 2022 ausgelösten Entwicklungen bzw. Preissteigerungen für den Energieeinsatz und andere Materialien, die absehbaren neuen Tarifabschlüsse sowie die Einführung des Deutschland-Tickets lassen den Zusatzbedarf nochmals deutlich ansteigen.

Insofern werden umfassende weitere Abstimmungen auf Ebene von Bund und Ländern zunächst für 2024 sowie vor allem aber auch die mittel- und langfristige Perspektive für den ÖPNV, im laufenden Geschäftsjahr 2023 erwartet und notwendig sein.

2.5 Entwicklung der Rahmenbedingungen im Bereich Personal

Im Berichtsjahr 2022 sind keine für die SB Netz relevanten Tarifverträge ausgelaufen, so dass der hier erwartbare Kostendruck sich erst mit den im laufenden Geschäftsjahr 2023 anstehenden Tarifverhandlungen manifestieren wird. Im Personalaufwand des Berichtsjahres waren aber angesichts der zunächst noch anhaltenden COVID-Pandemie höhere Krankenstände relevant.

Eine Schlüsselherausforderung für den ÖPNV – wie auch für andere Branchen – stellt die demographische Entwicklung in Deutschland dar. Entsprechend ist und bleibt eine quantitative und qualitativ gute Nachwuchsgewinnung ein zentraler Erfolgsfaktor für die Branche bzw. Saarbahn und SB Netz. Das Marktumfeld hat sich nachhaltig in Rich-

tung „Arbeitnehmer-Markt“ verändert, d. h. anders als früher liegt die maßgebliche Entscheidung heute primär bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die unter vielfältigen Alternativen ihre Arbeitgeberwahl treffen können. Damit entscheiden neben den finanziellen Konditionen vor allem die persönlichen Entwicklungsperspektiven, die gelebten Werte und die Team- bzw. Unternehmenskultur entscheidend darüber, ob die unternehmerische Zukunft auch zukünftig von der notwendigen Zahl motivierter und qualifizierter Kolleginnen und Kollegen im Team von Saarbahn bzw. SB Netz getragen und gestaltet wird. Die bisherige Attraktivität des Unternehmens stimmt dabei einerseits optimistisch, ist jedoch gleichzeitig auch Ansporn hier die Positionierung als Arbeitgeber nochmals weiter zu stärken.

3. GESCHÄFTSVERLAUF, ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

3.1 Verkehrsleistung

Die **Verkehrsleistung** der Saarbahn in den Bus- und Bahn-Verkehren insgesamt lag im Geschäftsjahr 2022 mit rund 40,1 Mio. beförderten Fahrgästen deutlich über dem Niveau des Vorjahres (34,7 Mio. Fahrgäste). Hiervon entfielen insgesamt 28,1 Mio. Fahrgäste auf die Bus-Verkehre sowie 12,0 Mio. Fahrgäste auf den Bereich der Bahn-Verkehre. Die Verkehrsleistung im Berichtsjahr liegt damit allerdings immer noch um 1,8 Mio. Fahrgäste unterhalb des Niveaus im Vor-COVID-Jahr 2019.

3.2 Betriebsleistung

Die **Betriebsleistung** der Saarbahn mit ihren Bus- und Bahn-Verkehren insgesamt lag im Berichtsjahr entsprechend der langjährigen Beauftragungen mit 9,50 Mio. Fahrzeug-km nur leicht über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 9,41 Mio. Fahrzeug-km):

- **Die Betriebsleistung im Bus-Bereich** übertraf mit 7,66 Mio. Bus-km leicht den Vorjahreswert (im Vorjahr: 7,58 Mio. Bus-km).
- Die **Betriebsleistung im Bahn-Bereich** auf der Strecke von Saargemünd (Sarreguemines) bis Lebach lag mit 1,84 Mio. Zug-km auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,83 Mio. Zug-km).

3.3 Unsere Busflotte

Die SB Netz verantwortet die Instandhaltung der Bus-Flotte der Saarbahn. Im Berichtsjahr waren im Busbetrieb der Saarbahn in den Verkehrsspitzenzeiten durchschnittlich 148 Busse (davon 114 der Saarbahn) im Einsatz. Der Fahrzeugbestand der Saarbahn zum Stichtag 31.12. 2022 betrug 138 Busse (per 31.12.2021: 138 Busse).

Im Berichtsjahr wurden keine Busse neu beschafft. Grundsätzlich erfüllen alle in jüngerer Vergangenheit angeschafften Busse die Abgasnorm Euro 6, also den gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse und Lkws, und sind mit Fahrgastklimaanlagen, behindertengerechter Niederflurtechnik, Absenkvorrichtungen und Rollstuhlrampen ausgestattet. Das Durchschnittsalter der Busflotte liegt insgesamt bei 8,4 Jahren (im Vorjahr: 7,4 Jahre).

3.4 Unsere Bahnen

Im Bereich der Bahnen setzt die Saarbahn über einen abgeschlossenen Nutzungsvertrag die von der SB Netz angemieteten Fahrzeuge ein. Diese können in der dualen Auslegung als TramTrains sowohl unter dem Regime nach BoStrab als auch auf der normalen Eisenbahn-Infrastruktur nach EBO fahren. Der Fahrzeugbestand der SB Netz zum Stichtag 31.12.2022 betrug 28 Bahnen, hiervon ist eine TramTrain aufgrund eines größeren Schadens aktuell längerfristig nicht einsetzbar. Für die täglichen Betriebsleistungen werden regelmäßig 22 Bahnen eingesetzt. Die übrigen Fahrzeuge dienen als Betriebs- und Instandhaltungs-reserve. Das Durchschnittsalter der TramTrain-Flotte liegt insgesamt bei 24 Jahren (im Vorjahr: 23 Jahre).

Nach einer europaweiten Ausschreibung hat die SB Netz im Januar 2022 gemeinsam mit dem Projektkonsortium (bestehend aus den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK), der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Schiene Oberösterreich, dem Land Salzburg und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) Europas größten Auftrag zur Lieferung und Instandhaltung von bis zu 504 Tram Train-Fahrzeugen erfolgreich vergeben. Den Zuschlag mit einem Gesamtvolumen von bis zu 4 Mrd. € hat die Firma Stadler mit Sitz im schweizerischen Bussnang erhalten. In den kommenden zwölf Jahren werden von Stadler die TramTrains im spanischen Valencia produziert. An diesem Standort hat sich Stadler auf die Fertigung von TramTrains spezialisiert. Der Rah-

menvertrag für das Gesamtkonsortium umfasst dabei eine feste Bestellmenge von 246 Fahrzeugen vom Typ CITYLINK mit einem Volumen von rund 1,7 Mrd. € sowie optionale Bestellungen von insgesamt 258 Fahrzeugen.

Im Rahmen dieses Gesamtauftrags entfallen auf die SB Netz 28 Festbestellungen sowie 21 optionale Bestellungen. Die ersten vier Fahrzeuge werden gemäß des Lieferplans als Vorserienfahrzeuge voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 an die SB Netz ausgeliefert. Insgesamt erhält die SB Netz dann ab 2025 weitere 24 TramTrains, die sukzessive in den Jahren 2025 bis 2027 die bisherigen Bestandsfahrzeuge ablösen sollen.

Die Vereinbarung mit Stadler umfasst neben der Fahrzeugentwicklung, -produktion, -inbetriebsetzung und -zulassung auch einen auf bis zu 32 Jahre (davon als Festbestellung 16 Jahre) angelegten anschließenden Instandhaltungsvertrag. Stadler wird hierfür wiederum die Werkstätten der Kooperationspartner als Subunternehmer mit der Instandhaltung beauftragen. Das Volumen der Instandhaltungsleistungen (für das Konsortium insgesamt) beträgt rd. 4 Mrd. €. Die Instandhaltung der Fahrzeuge der SB Netz wird in der eigenen Werkstatt in Brebach erfolgen.

Die Finanzierung der 28 TramTrains der SB Netz erfolgt über die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen. Diese stellt - unter geplanter Einbindung der

SaarLB-Finanzierungsmittel in Höhe von insgesamt 140 Mio. € zur Verfügung, die der SB Netz GmbH im Zeitraum 2022 bis 2027 über die Begebung von insgesamt sechs Namensschuldverschreibungen zufließen. Die Namensschuldverschreibung wird dabei ab dem Ausgabebetrag mit einem Zinssatz von 1,11 % p.a. auf den jeweils Ausstehenden Emissionsbetrag verzinst. Das Zinsfixing erfolgte am 14. 01. 2022 und ist über die gesamte Laufzeit bis zum Jahr 2052 festgeschrieben.

3.5 Unsere Qualitäts- und Managementsysteme

Saarbahn und SB Netz unterhalten ein Managementsystem nach DIN EN 13816 und DIN EN ISO 9001 sowie in Teilen nach DIN EN ISO 14001.

Die DIN EN 13816 ist die europaweit gültige Norm für den Nachweis der Qualitätsfähigkeit von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr. Ziel der Norm ist es, die Qualitätsphilosophie zu fördern und sich auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden zu fokussieren.

Die DIN EN ISO 9001 legt die Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem fest. Die Organisation legt ihre Fähigkeit dar, Produkte und/oder Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Kundenanforderungen und die gesetzlich/behördlichen Anforderungen erfüllen. Die DIN EN ISO 14001 legt die Anforderungen an ein Umweltmanagementsy-

stem fest. Demnach legt die Organisation ihre Fähigkeit dar, Produkte und/oder Dienstleistungen bereitzustellen, welche die Umweltaforderungen und die gesetzlich/behördlichen Anforderungen erfüllen.

Mit der neuen Definition des „übergeordneten Netz“ fällt auch die Saarbahn unter die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 38 Abs. 5 b eine Sicherheitsbescheinigung benötigen. Mit dem Bescheid vom 29.10.2020 des Eisenbahn-Bundesamtes hat die Saarbahn die Sicherheitsbescheinigung gemäß §7a AEG erhalten. Diese hat eine Gültigkeit bis 28.10.2025 und muss dann wieder neu beantragt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt ist verpflichtet im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) das Vorliegen und Funktionieren der Verfahren und Prozesse im SMS zu überprüfen. Die erneute Überprüfung hat im Juli 2022 stattgefunden. Es wurden hierbei weder Abweichungen festgestellt, noch wurden Verbesserungen empfohlen.

In den kontinuierlich durchgeführten Rezertifizierungsaudits wurde die Wirksamkeit des bestehenden integrierten Managementsystems bei Saarbahn und SB Netz wiederholt bestätigt und der Nachweis für ein funktionierendes Managementsystem im Berichtszeitraum erbracht.

Saarbahn und SB Netz sind in das Compliance-System des Stadtwerke Saarbrücken-Konzerns einbezogen. Im Jahre 2018 wurde für steuerliche Zwecke auf Ebene des mittelbaren Gesellschafters Stadtwerke Saarbrücken GmbH, der ebenfalls steuerlicher Organträger des Konzerns ist, ein Tax Compliance Management System für den Gesamtkonzern eingeführt.

3.6 Weitere Verbesserungen der Leistungsqualität und Effizienz

Um einen leistungsstarken und kostengünstigen ÖPNV auch in Zukunft gewährleisten zu können, werden mehrere Maßnahmenbündel und Projekte durch Saarbahn und SB Netz verfolgt. Einerseits werden Betriebskostenoptimierungen durch Verbesserung der operativen Abläufe sowie durch geänderte Organisations- und Ablaufstrukturen in allen Bereichen des Unternehmens verfolgt, andererseits werden neue Dienstleistungen aufgebaut. Mit einem modernen Kundenzentrum, einem stringenten Markenauftritt, einer verbesserten Fahr- und Dienstplanung sowie einer nachhaltigen Modernisierungsstrategie der Schienenfahrzeuge sollen die eigenen Leistungen nicht nur effizienter erbracht werden, sondern zugleich die Qualität der Dienstleistungen und der seitens der Kunden erfahrbaren Qualität in Zukunft weiter gesteigert werden.

3.7 Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich im Berichtsjahr nur leicht auf 27.324 T€ (im Vorjahr: 26.832 T€). Die Position beinhaltet insbesondere die Umsätze aus der Infrastrukturverrechnung und den Trassen- und Stationsentgelte an die Saarbahn.

In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 10.990 T€ (im Vorjahr: 10.592 T€) ist im Wesentlichen die Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse in Höhe von 9.685 T€ (im Vorjahr: 10.076 T€) enthalten.

Im **Materialaufwand** (-13.197 T€; im Vorjahr -11.398 T€) sind deutliche Mehrbelastungen zu verzeichnen, während die Personalaufwendungen annähernd auf dem Vorjahresniveau lagen (-7.969 T€; im Vorjahr: -7.889 T€). Die Abschreibungen verringerten sich gegenüber dem Vorjahresniveau (-13.950 T€; im Vorjahr: -14.591 T€)

Die insgesamt höheren Erträge, die geringeren Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben die deutlich gestiegenen Materialaufwendungen kompensiert, so dass sich das **Betriebsergebnis** (vor Finanzergebnis und Steuern) gegenüber dem Vorjahr (-2.066 T€) um 21 T€ auf -2.045 T€ im Berichtsjahr verbessert hat.

Unter Berücksichtigung des **Finanzergebnisses** in Höhe von -12.819 T€ (im Vorjahr: -10.220 T€) und sonstiger Steuern von -14 T€ (im Vorjahr -11 T€) weist die SB Netz für das Berichtsjahr insgesamt einen **Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme** von - 14.878 T€ aus (im Vorjahr: -12.297 T€).

Der Jahresfehlbetrag wird entsprechend dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadtwerke Saarbrücken GmbH übernommen.

3.8 Vermögenlage und Bilanzstruktur

Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 lag die **Bilanzsumme** mit 162.020 T€ um 10,9 % über dem Vorjahreswert (per 31.12.2021: 146.066 T€).

Maßgeblich hierfür ist die erste Anzahlungstranche für die neuen TramTrain-Fahrzeuge in Höhe von 26.498 T€, die sich in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau widerspiegeln.

Von den Aktiva entfielen zum Bilanzstichtag 31.12.2022 auf das **Anlagevermögen** 155.826 T€ bzw. 96,2% (per 31.12.2021: 140.541 T€ bzw. 96,2 %). Hingegen erhöhte sich das Umlaufvermögen minimal auf 6.129 T€ (per 31.12.2021: 5.448 T€); entsprechend stieg der Anteil von 3,7 % auf 3,8 %. Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** hatte mit 65 T€ im Berichtsjahr wie in den Vorjahren keinen relevanten Anteil (0,0 %; im Vorjahr 0,1 %).

	2022 T€	2021 T€
Umsatzerlöse	27.324	26.832
sonstige betriebliche Erträge	10.990	10.592
Summe Erträge	38.314	37.424
Materialaufwand	-13.197	-11.398
Personalaufwand	-7.969	-7.889
sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.243	-5.612
Abschreibungen	-13.950	-14.591
Summe Aufwendungen	-40.359	-39.490
Betriebsergebnis (= Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern)	-2.045	-2.066
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme	-14.878	-12.297

Das **Eigenkapital** betrug zum Bilanzstichtag 2.556 T€, wovon weiterhin 818 T€ auf das Stammkapital entfallen; hier haben sich nicht zuletzt durch den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag keine Veränderungen zum Vorjahresstichtag ergeben. Die leichte Reduzierung der Eigenkapitalquote auf 1,6 % (per 31.12.2021: 1,7 %) resultiert aus der Erhöhung der Bilanzsumme.

Die **Sonderposten für Investitionszuschüsse** haben sich im Zuge der ertragswirksamen Auflösung über die (Rest-)Nutzungsdauer auf 93.255 T€ reduziert (per 31.12.2021: 98.381 T€).

Die **Rückstellungen** bleiben gegenüber dem Vorjahr annähernd unverändert und belaufen sich auf 8.491 T€ (per 31.12.2021: 8.432 T€). Der Rückgang der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen mit 6.171 T€ (per 31.12.2021: 6.758 T€) wird durch die höheren sonstigen Rückstellungen mit 2.320 T€ (per 31.12.2021: 1.674 T€) kompensiert.

In den **Verbindlichkeiten** in Höhe von 57.718 T€ (per 31.12.2021: 36.697 T€) entfällt wie im Vorjahr der überwiegende Teil auf Finanzverbindlichkeiten, d.h. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (37.872 T€; per 31.12.2021: 13.819 T€).

Bilanzstruktur	2022	2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,2%	96,2%
Umlaufvermögen	3,8%	3,7%
Rechnungsabgrenzungs- posten	0,0%	0,1%
	100,0%	100,0%
PASSIVA		
Eigenkapital	1,6%	1,7%
Rückstellungen	57,6%	67,4%
Verbindlichkeiten	5,2%	5,8%
Rechnungsabgrenzungs- posten	35,6%	25,1%
	100,0%	100,0%
Bilanzsumme in T€	162.020	146.066

Der deutliche Anstieg der Finanzverbindlichkeiten resultiert dabei aus der Begebung der ersten Namensschuldverschreibungen in Höhe von 26.498 T€ zur Finanzierung der neuen TramTrain Fahrzeuge. Hinzu kommen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unter der Vorjahreshöhe lagen (702 T€; per 31.12.2021: 2.640 T€), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (19.053 T€; per 31.12.2021: 20.153 T€) sowie sonstige Verbindlichkeiten (91 T€; per 31.12.2021: 85 T€).

In der **Bilanzstruktur** haben sich beim Wachstum der Bilanzsumme vor allem auf der Aktivseite die geleisteten Anzahlungen für die neuen TramTrain Fahrzeuge sowie auf der Passivseite entsprechend die erhöhten Finanzverbindlichkeiten ausgewirkt.

3.9 Investitionen und Finanzierung

Aus dem **operativen Geschäft** wurde ein **operativer Cashflow** von -2.408 T€ verzeichnet. Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 29.250 T€ vorgenommen, wobei das Investitionsvolumen deutlich über dem Vorjahresniveau lag. Im Bereich des Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit wirkt sich maßgeblich die Begebung der ersten Namensschuldverschreibung aus. Hinzu kommen die Verlustübernahme durch die Stadtwerke Saarbrücken GmbH angesichts der Beherrschungs- und Ergebnisausgleichsvereinbarung, hinzukommen die Veränderungen der Finanzverbindlichkeiten sowie die auf diese entfallenden Zinszahlungen.

Investitionen in T€	2022	2021
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	29.250	2.000
Investitionen in Finanzanlagen	-	-
Investitionen	29.250	2.000

Die Investitionen entfallen im Wesentlichen mit 26.498 T€ auf die erste Anzahlungstranche für Beschaffung der neuen Tram-Fahrzeuge mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 140.000 T€. Darüber hinaus betreffen die Investitionen hauptsächlich den Bau des P+R Parkdecks in Brebach (667 T€), die Erneuerung von 70 Fahrgastanzeigern (578 T€), die Einführung einer APP-Lösung für sehingeschränkte Menschen (283 T€) sowie die Ertüchtigung der Bahnfahrzeuge und sonstige Anlagegegenstände (1.224 T€).

Die **Finanzierung** der SB Netz basiert maßgeblich auf der Ausstattung mit Eigenkapital, langfristige Fremdkapitalfinanzierungen, die Einbeziehung in das Cash Pooling im Stadtwerke Saarbrücken Konzern sowie der Ergebnisübernahme im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags mit der Stadtwerke Saarbrücken GmbH.

In das **Cash Pooling** im Stadtwerke Saarbrücken Konzern ist die SB Netz seit dem 01.01. 2009 einbezogen. Das Cash Pooling erfolgt auf Basis von „Zero Balancing“. Die Verzinsung erfolgt täglich für positive bzw. für negative Salden mit dem von der Deutschen Bundesbank zum 1. des Folgemonats veröffentlichten Monatsdurchschnitt-Euribor-Zinssatzes für Monatsgeld zuzüglich eines marktüblichen Zuschlags.

Die **Zahlungsfähigkeit** der SB Netz war im Berichtsjahr sowie bis zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts jederzeit gegeben, d. h. die SB Netz war jederzeit in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen vollumfänglich nachzukommen.

3.10 Bewertungen der Entwicklung der wesentlichen finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zur Planung

Im Vergleich zur ursprünglichen Prognose haben sich die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

- **Fahrzeugverfügbarkeit:** Bei der Fahrzeugverfügbarkeit konnte die notwendige Anzahl der Fahrzeuge im Spitzeneinsatz (HVZ) im Wesentlichen durchgehend gesichert werden. Die Fahrzeugverfügbarkeit lag damit annähernd auf dem prognostizierten Niveau.
- **Verfügbarkeit der Schienen-Infrastruktur für die Bahn-Verkehre der Saarbahn:** Im Bereich der Schienen-Infrastruktur lag die Verfügbarkeit auf dem prognostizierten Niveau, d. h. es gab keine außerplanmäßigen Einschränkungen.

Im Vergleich zur ursprünglichen Prognose haben sich die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren der Tochtergesellschaft Saarbahn im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

- **Betriebsleistung:** Die Betriebsleistung im Berichtsjahr entsprach den entsprechenden Beauftragungen und damit auch dem Prognosewert für das Geschäftsjahr 2022.
- **Verkehrsleistung:** Vor dem Hintergrund der zum Zeitpunkt der Aufstellung der Planung für das Geschäftsjahr unklaren Entwicklungen angesichts der Corona-Krise gab es für die Verkehrsleistung keinen Prognosewert.

Im Vergleich zur ursprünglichen Prognose haben sich die finanziellen Leistungsindikatoren im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

- **Umsatz:** Der Umsatz im Berichtsjahr (27.324 T€) lag über dem Prognosewert für das Geschäftsjahr 2022.
- **Betriebsergebnis:** Das negative Betriebsergebnis im Berichtsjahr (-2.045 T€) ist deutlich besser als der ursprünglich prognostizierte Betrag (-3.020 T€).
- **Jahresfehlbetrag vor Verlustausgleich:** Der Jahresfehlbetrag vor Verlustausgleich im Berichtsjahr (-14.878 T€) ist wesentlich durch das Beteiligungsergebnis der Tochtergesellschaft Saarbahn geprägt und ist im Vergleich zur abgegebenen Prognose (-15.231 T€) deutlich besser ausgefallen.

Insgesamt ist die Entwicklung im Berichtsjahr aus Sicht der Geschäftsführung damit im Vergleich zur ursprünglichen Prognose als ein gutes Ergebnis anzusehen.

4. PERSONAL

Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lag mit 129 nur leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 132). Auch strukturell ergaben sich dabei keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich Vollzeit-Beschäftigten, in Teilzeit oder geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Für eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf werden die beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Vollzeitbeschäftigte Personale (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Per 31.12.2022 beschäftigte die SB Netz dabei umgerechnet 126 VZP (per 31.12.2021: 130 VZP). Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Saarbahn Netz dabei umgerechnet 128 VZP (im Vorjahr: 131 VZP).

Bei der Saarbahn und der SB Netz galten im Berichtsjahr der mit der Gewerkschaft ver.di vereinbarte Tarifvertrag Nahverkehr Saar (TV-N Saar), sowie bei der Saarbahn zudem der mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) vereinbarte Lokomotivführertarifvertrag (Zug TV). Für den TV-N Saar ist der Entgelttarifvertrag (TV-N Saar EntgeltTV) zum 31.05.2023 ausgelaufen. Für den Zeitraum vom 01.06.2023 bis zum 31.12.2023 ist der entsprechende neue Tarifabschluss im Mai 2023 erfolgt. Der Zug TV mit der GDL hat aktuell

eine Laufzeit bis zum 31.12.2023. Die Verhandlungen zum TV-N Saar (EntgeltTV sowie dann auch TV-N Saar MantelTV) sowie zum Zug TV für den Zeitraum ab dem 01.01.2024 sollen bestmöglich bereits im zweiten Halbjahr 2023 geführt und abgeschlossen werden.

5. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

5.1 Wesentliche Merkmale des Chancen- und Risiken-Managements

Die Saarbahn wie auch die SB Netz haben entsprechend dem KonTraG gemeinsam mit der Stadtwerke Saarbrücken GmbH ein einheitliches, durchgängiges Chancen-/Risiken-Managementsystem eingerichtet. Dies umfasst auch die Risiken, die im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und dem damit entstandenen neuen Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr in Europa stehen. Mit dem eingesetzten Instrumentarium der Risikoüberwachung- und -steuerung werden nicht nur bestehende, sondern auch zukünftige Gefährdungen früh erkannt, analysiert und Gegenmaßnahmen bestmöglich eingeleitet.

Damit wird die Berichtsfunktion innerhalb der Gesellschaft ebenso gewährleistet, wie die Information der Aufsichtsratsgremien und des Gesellschafters. Dabei erfolgt eine Risikobeurteilung intern sowie an die Gesellschafter jeweils im Regelfall im Rahmen der Quartalsberichterstattung durch die

Geschäftsführung. Für außerhalb dieses Berichtszyklus auftretende wesentliche Risiken besteht eine sofortige Berichtspflicht.

5.2 Wesentliche Chancen

Mit der Einführung des Deutschland-Tickets ab dem 1. Mai 2023 besteht die Chance, neue Kundenpotentiale zu generieren und dauerhaft an den ÖPNV zu binden. Vor allem die preislich nochmal attraktiveren Angebote des Job-Tickets und des Junge-Leute-Tickets bieten einen wesentlichen Hebel, um die Kundenbindung an den saarVV bzw. die Saarbahn deutlich zu steigern. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets als digitalem, bundesweit einheitlichen Abo-Ticket erfolgt aktuell auch ein Digitalisierungsschub in der Branche. Dies bietet nicht nur die Möglichkeit die vertrieblichen Prozessabläufe zu optimieren, sondern auch die Chance durch plattformübergreifende, eng vernetzte Mobilitätsprojekte das Thema „Mobility-as-a-Service“ (MaaS) voranzutreiben. In diesem Zusammenhang gilt es auch, den Marktauftritt als Saarbahn bzw. im saarVV noch kundenorientierter zu gestalten.

Mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) des Saarlandes soll das Leistungsangebot des ÖPNV aber auch mittel- bis langfristig weiter verbessert und an aktuelle landesweite Entwicklungen angepasst werden. Für die Saarbahn wichtige Schwerpunktthema des VEP ÖPNV sind neben der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

cken die Überlegungen eines strategischen Ausbaus des vorhandenen Schienennetzes zu einem integrierten S-Bahn-Netz Saarland. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Szenarien der Linienführung, Infrastruktur und Investitionskosten auf Landesebene geprüft und bewertet. Bei den Reaktivierungs- bzw. Neubauüberlegungen könnten insbesondere die Streckenabschnitte, Rosseltalbahn (Saarbrücken – Großrosseln), Bistalbahnhof (Fürstenhausen – Überherrn) und der Neubau einer Saarbahnlinie nach Forbach gute Nutzen-Kosten-Verhältnisse ergeben und damit Basis für einen weiteren Ausbau des Saarbahn-Angebots sein. Die Ausbauüberlegungen in Richtung eines integrierten S-Bahn-Netzes könnten zu neuen Verknüpfungspunkten mit der Saarbahn führen. Nach Vorliegen der entsprechenden Studienergebnisse wird sich die Saarbahn konstruktiv in alle weiterführenden Überlegungen einbringen.

5.3 Wesentliche Risiken

Für die Saarbahn und SN Netz sind zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts insbesondere die folgenden Risikobereiche relevant:

Gesamtwirtschaftliche Lage: Die seit dem ersten Quartal 2022 eingetretenen Herausforderungen wirken sich für Saarbahn und Saarbahn Netz insbesondere auf der Aufwandsseite aus. Die im Vergleich zu 2021 eingetretenen Preissteigerungen insbesondere im Bereich des Energiebezugs

(Strom/Diesel) werden auch im Berichtsjahr weiter anhalten. Gleiches gilt für die höheren Preise für den übrigen Materialeinsatz, bezogene Leistungen oder investive Beschaffungsthemen. Gegenüber der im Prognosebericht genannten Ergebnisprognose werden aktuell aber keine weiteren relevanten Risikopotenziale gesehen, d. h. derzeit werden hier begrenzte Risiken gesehen.

Regulierung/Rechtliche Rahmenbedingungen: Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen könnten Auswirkungen auf das Geschäft der Saarbahn wie SB Netz haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko könnten sich insofern Umsatz- wie Ergebnisrisiken ergeben. Entsprechend werden die rechtlichen Rahmenbedingungen einschließlich der für den ÖPNV relevanten Themen wie beihilferechtlich konformer Ausgestaltungen bzw. Anforderungen im Zusammenhang mit Investitionszuschüssen einem regelmäßigen und intensivem Monitoring unterzogen. Derzeit werden hier nur begrenzte Risiken gesehen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. Fahrgelderlöse: Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Kunden bleibt abzuwarten, ob sich die während der COVID-Pandemie veränderten Mobilitätsmuster mit beispielsweise einem deutlich höheren Anteil des mobilen Arbeitens bzw. Arbeiten im Home Office nachhaltig verfestigen. Dies könnte sich perspektivisch deutlich negativ auf die Fahrgastzahlen, die Verkehrsleistung sowie letztlich

die Fahrgelderlöse auswirken. Ebenfalls könnte die demografische Entwicklung rückläufige Fahrgastzahlen zur Folge haben.

Qualifiziertes, motiviertes und ausreichendes Personal: Der Unternehmenserfolg von Saarbahn und SB Netz steht und fällt mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unsere hohe Qualität für die Kunden und im Betriebsablauf basiert auf dem gut aus- und weitergebildeten sowie hoch motiviertem Team der Saarbahn wie SB Netz und der engen Zusammenarbeit zwischen beiden Unternehmen. Dabei besteht eine wesentliche Herausforderung darin, als attraktiver Arbeitgeber die entsprechenden Positionen durch Mitarbeitergewinnung wie -bindung kontinuierlich gut besetzt zu halten. Angesichts der Altersstruktur, der normalen Fluktuation oder besonderen Herausforderungen, z. B. durch einen erhöhten Krankenstand, setzen wir auf eine aktive Personalpolitik. Dies gilt hinsichtlich der Maßnahmen zur Stärkung der Gesundheit bzw. Prävention, die Rekrutierungsoffensiven, der Entwicklung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie hinsichtlich der bestmöglichen Zusammenarbeit im Zusammenspiel von Saarbahn und Saarbahn Netz. Hinsichtlich des Gesundheitsstands der Belegschaft waren die Jahre 2020 bis 2022 durch die COVID-Pandemie und die damit verbundenen Krankenstände bzw. Quarantänezeiten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und den Mobilitätsbereich insgesamt außerordentlich anspruchsvoll. Für das Geschäftsjahr 2023 wird aktuell wieder

eine gewisse Normalisierung erwartet. Ungeachtet dieser Herausforderungen haben Saarbahn und SB Netz die bestmögliche Aus- und Weiterbildung der Belegschaft sowie eine sehr aktive Rekrutierung fortgesetzt. Für das Berichtsjahr und die mittelfristige Zukunft wird dieses Thema nochmals an Bedeutung gewinnen. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Unterbrechungen von Lieferketten und Materialengpässe: Es gibt nach wie vor noch Störungen in den Lieferketten bzw. teilweise Materialengpässe bei Ersatzteilen aus den Nachwirkungen der Corona-Krise sowie des Ukraine-Kriegs. Grundsätzlich wird hier im Jahresverlauf 2023 mit einer weiteren Normalisierung gerechnet, allerdings sind hier durchaus auch länger anhaltende Störungen denkbar. Derzeit werden hier nur geringe bis mittlere Risiken gesehen.

Investitionszuschüsse: Für die Investitionsprojekte im Mobilitätsbereich sind zum Teil in erheblichen Maße Investitionszuschüsse unter verschiedenen rechtlichen Regelungen wie zum Beispiel dem Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG) notwendig. Insofern besteht immer die grundsätzlichen Risiken einer wirtschaftlich unzureichenden bzw. Nicht-Bezuschussung von Projekten, einem eventuell steigender Eigenanteil bei Projektüberschreitungen (und diesbezüglich begrenzten Zuschüssen) oder in Sondersituationen zumindest theoretisch die Gefahr der Rückforde-

rungen von Investitions-zuschüssen. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Erreichung von Zielen unter dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA): Es besteht grundsätzlich die Gefahr der Nichterreichung der im Zusammenhang mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verpflichtenden Rahmenvorgaben. Derzeit werden hier nur geringe Risiken gesehen.

Große Investitionsprojekte/insbesondere Modernisierung der Bus- bzw. TramTrain-Flotte: Sowohl bei den laufenden oder zukünftig anstehenden Beschaffungsprojekten zur Modernisierung der Bus-/Bahn-Flotte sind Risiken in Form zeitlicher Verzögerungen (z. B. aus Lieferkettenproblemen) oder einem letztlich höheren Investitionsaufwand (z. B. aus Anpassungen/Preissteigerungen während der Beschaffungsphase) oder Aufwendungen für Ersatzmaßnahmen bei verspäteten Zugängen von Neufahrzeugen nicht grundsätzlich auszuschließen. Saarbahn und SB Netz tragen dem mit einem konsequenten Projektmonitoring inkl. der jeweils notwendigen frühzeitigen Sensitivitätsanalysen und Entwicklung von Gegensteuerungsmaßnahmen Rechnung. Dies gilt analog auch für Investitions- und Beschaffungsprojekte, die die Infrastruktur bzw. Werkstätten betreffen.

Zinsniveau für Neu- oder Anschlussfinanzierungen: Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sind Saarbahn und SB Netz Zinsänderungsrisiken durch Neu- und Anschlussfinanzierungen ausgesetzt. Anziehende Teuerungsraten und die zunehmende kontraktive Geldpolitik verschlechtern die Finanzierungsbedingungen für die Saarbahn sowie SB Netz und schränken die finanzielle Tragfähigkeit notwendiger Transformationsprojekte weiter ein.

Entscheidend für einen angemessenen Umgang mit den vorgenannten und hiermit verbundenen Risiken ist ein ganzheitlicher Ansatz auf organisatorischer wie persönlicher Ebene. Hinsichtlich der Mitarbeiterbindung und deren Mitwirkung im Unternehmensinteresse sind eine gute Unternehmenskultur, klare Regeln und die zielführende Einbindung der Führungskräfte bzw. aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die für die Saarbahn bzw. SB Netz wesentlichen Erfolgsfaktoren.

Für die vorgenannten Risikobereiche sind die aktuellen Einschätzungen unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeiten und Gegensteuermöglichkeiten in bilanzielle Vorsorgen bzw. die Ergebnisprognose eingeflossen und insofern bereits berücksichtigt. Zusätzliche signifikante Risiken für die prognostizierte Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 werden derzeit nicht gesehen.

5.4 Beurteilung der Risikosituation durch die Geschäftsführung

Für die SB Netz, aber auch die Tochtergesellschaft Saarbahn, sind aus Sicht der Geschäftsführung im Rahmen der Gesamtbetrachtung von Chancen, Risiken, möglichen Gegenmaßnahmen, Vorsorgen und der Einbindung in den Stadtwerke-Konzern sowohl zum Bilanzstichtag als auch für den Zeitraum bis zum Aufstellungszeitpunkt dieses Berichts **keine bestandsgefährdenden Risiken** erkennbar.

6. PROGNOSEBERICHT

6.1 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte und wesentlicher Rahmenbedingungen

Die verschiedenen Wirtschaftsinstitute sehen in ihren jüngsten Prognosen für das BIP-Wachstum in Deutschland im laufenden Geschäftsjahr in der Regel Wachstumsraten von nur 0% - 1%. Wie bekannt ist die Welt durch den Einmarsch der russischen Truppen in die Ukraine im Februar 2022 nachhaltig erschüttert worden. Angesichts der initiierten Sanktionen gegen Russland und Belarus, aber auch mit Blick auf potenzielle weitere Eskalationen des Kriegsgeschehens durch Russland, sind wirtschaftliche BIP-Prognosen für das aktuelle Geschäftsjahr wie bereits im Vorjahr immer unter dem Vorbehalt zu sehen, dass es nicht zu weiteren signifikanten Trendbrüchen kommt.

Angesichts der COVID-Pandemie wurden in den Jahren 2020 bis 2022 unter anderem zeitweilig umfassende Restriktionen verordnet („Lock down“) und Einschränkungen verschiedener Art für die persönliche Mobilität, aber auch für verschiedene Wirtschaftszweige beschlossen. Diese sind zwischenzeitlich ausgelaufen, so dass sich die Belastungen hieraus insgesamt im Wesentlichen abgebaut haben. Indirekte Auswirkungen bestehen unverändert noch hinsichtlich verschiedener Lieferketten.

Im Jahr 2023 wird die ÖPNV-Branche das am 01.05.2023 gestartete Deutschland-Ticket maßgeblich prägen und verändern. Hieran knüpfen sich große Hoffnungen hinsichtlich eines starken Zuwachses der Verkehrsleistungen im ÖPNV. Andererseits stellt es die Branche vor neue Herausforderungen hinsichtlich des Wettbewerbs der digitalen Vertriebsplattformen bzw. Apps und letztlich auch hinsichtlich nachfolgender notwendiger Kapazitätserweiterungen im ÖPNV. Anzumerken sind zudem die noch ausstehende Klärungen hinsichtlich der zukünftigen konkreten Einnahmeaufteilung und der notwendigen Gesamtfinanzierung für den ÖPNV seitens Bund und Ländern in den Jahren ab 2024.

6.2 Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2023

Unsere aktuelle Prognose für das Geschäftsjahr 2023 basiert vor allem auf den folgenden Annahmen:

Stabile Betriebsleistung und höhere Verkehrsleistung der Saarbahn: Die Betriebsleistung wird im Wesentlichen durch die langjährige stabile Beauftragung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags definiert. Vor diesem Hintergrund werden sich für das Jahr 2023 keine relevanten Veränderungen im Angebot der Saarbahn mit ihren Bus- und Bahn-Verkehren geben und entsprechend die Betriebsleistung auf dem Niveau des Berichtsjahres bleiben. In der Verkehrsleistung hingegen werden sich die weitere Rückkehr zur Normalität nach der COVID-Krise sowie ab dem 1. Mai 2023 die attraktiven Angebote in Form des Deutschland-Tickets sowie des Junge-Leute-Tickets in einer deutlich stärkeren Nutzung des ÖPNV spürbar auswirken.

Veränderte Tarifstrukturen durch das Deutschland-Ticket: Strukturell werden die Einführung des Deutschland-Tickets sowie des Junge-Leute-Tickets erhebliche Auswirkungen sowohl auf die verkaufte Ticket-Struktur als auch die Kasseneinnahmen der Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Kaufentscheidungen der Kunden haben, da ein bundesweiter Erwerb möglich ist und insofern auch Fahrgäste im Saarland ihre Tickets bei Verbänden

oder Unternehmen außerhalb des Saarlands erwerben können. Aus heutiger Sicht wird mit einer weitgehend vollständigen Überleitung der bisherigen Abo-Bestandskunden auf das neue Deutschland-Ticket sowie einer dem Bundesdurchschnitt im Wesentlichen vergleichbaren Neugewinnquote gerechnet. Für das Jahr 2023 gilt zudem eine Bund-Länder-Vereinbarung, die für die ÖPNV-Unternehmen eine angemessene Anpassung hinsichtlich der Effekte des Deutschland-Tickets und damit letztlich Erlössicherung bewirken soll. In der Tarifstruktur des saarVV gibt es für das Jahr 2023 keine Veränderungen im Vergleich zum Berichtsjahr.

Höherer Aufwand durch höhere Energiekosten und allgemeine Preissteigerungen für bezogen Materialien und Leistungen: Im Aufwand werden sich die seit Anfang 2022 deutlich höheren Energiebezugskosten, aber auch das insgesamt deutlich höhere Niveau im Materialaufwand im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen.

Höherer Aufwand aus anstehenden Tarifabschlüssen: Mit Blick auf die anstehenden Tarifabschlüssen rechnen wir mit einem deutlich höheren Personalaufwand im laufenden Geschäftsjahr.

Interne Optimierungen: Wir planen auch für das laufende Geschäftsjahr die Fortsetzung des konsequenten Kostenmanagements sowie die Umsetzung einzelner struktureller Anpassungen.

Auswirkungen Ukraine-Krieg: Der Einmarsch der russischen Streitkräfte in die Ukraine am 24. Februar 2022 und das aktuelle Kriegsgeschehen stellen ein Ereignis dar, das erhebliche Auswirkungen auf die globale Wirtschaft sowie die Rohstoff-, Güter- und Finanzmärkte hatte und weiterhin hat und damit auch die wirtschaftliche Entwicklung der Saarbahn beeinflussen kann. Dies gilt sowohl für Materialverfügbarkeit und -preise als auch die Zinsaufwendungen für Fremdkapitalfinanzierungen, was jeweils erhebliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens-, Finanzlage haben könnte. Für die aktuelle Geschäftsprognose wird dabei unterstellt, dass es im laufenden Geschäftsjahr keine zusätzlichen negativen Effekte aus der weiteren Entwicklung des Ukraine-Kriegs gibt.

Für das Geschäftsjahr 2023 geben wir für die nicht-finanziellen bzw. die finanziellen Leistungsindikatoren die nachfolgende Prognose ab:

Verfügbarkeit der Fahrzeuge: Im Geschäftsjahr 2023 erwarten wir einen weiteren Rückgang des Instandhaltungsstaus bei den Bahnen und damit eine nochmals leicht verbesserte Verfügbarkeit der Fahrzeuge.

Verfügbarkeit der Schienen-Infrastruktur: Im Geschäftsjahr 2023 erwarten wir erneut eine durchgängig gute Verfügbarkeit der Schienen-Infrastruktur.

Entwicklung der nicht-finanziellen Leistungsindikatoren	2022	2023
Verfügbarkeit der Fahrzeuge	gut	↗
Verfügbarkeit der Schienen-Infrastruktur	gut	→
Entwicklung der nicht-finanziellen Leistungsindikatoren	2022	2023
Betriebsleistung Bahn (in Mio. Bus-km)	7,66	→
Betriebsleistung Bahn (in Mio. Zug-km)	1,84	→
Verkehrsleistung (in Mio. Fahrgästen)	40,1	↗
Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren (in T€)	2022	2023
Umsatz	27.324	↗
Betriebsergebnis (= Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern)	-2.045	↘
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme	-14.878	↘

Betriebsleistung (Saarbahn): Im Geschäftsjahr 2023 wird die Betriebsleistung entsprechend der langjährigen Beauftragung im öDA sowohl für die Bus- wie auch für die Bahn-Verkehre auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

Verkehrsleistung (Saarbahn): Im Geschäftsjahr 2023 erwarten wir durch Normalisierung nach der COVID-Pandemie sowie die positiven Anreize durch das Deutschland Ticket bzw. das Junge Leute Ticket einen weiteren erkennbaren Anstieg.

Umsatz: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir mit einem Umsatz oberhalb des Berichtsjahres.

Betriebsergebnis: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir im Betriebsergebnis mit einer Verschlechterung gegenüber dem Berichtsjahr aus dem Wegfall positiver einmaliger Sondereffekte sowie deutlicher Mehrbelastungen im Personalaufwand.

Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme: Im Geschäftsjahr 2023 rechnen wir im Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme, entsprechend der erwarteten Entwicklung des Betriebsergebnisses und vor allem des Beteiligungsergebnisses, mit einer Verschlechterung.

Hinweis:

Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie wir sie beispielsweise in unserem Risikobericht beschrieben haben – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Einschätzungen abweichen. Die SW Holding GmbH übernimmt keine Verpflichtung, die in diesem Lagebericht enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Saarbrücken, den 27. Juni 2023



AUFSICHTSRÄTE UND GESCHÄFTSFÜHRUNGEN



STADTWERKE SAARBRÜCKEN HOLDING GMBH

Geschäftsführung

Ass. jur. Peter Edlinger
(bis 31.12.2022)

Dipl.-Ing. (FH)
Franz-Josef Johann

Dipl.-Ökonom Karsten Nagel
(seit 01.01.2023)

Gesellschafterausschuss

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender

Sascha Zehner
Stadtverordnete
stellv. Vorsitzende

Mirco Bertucci
Stadtverordneter

Susanne Commerçon-Mohr
Stadtverordnete

Gabriele Herrmann
Stadtverordnete

Alexander Keßler
Stadtverordneter

Susanne Nickolai
Stadtverordnete

Claudia Schmelzer
Stadtverordnete

Philipp Schneider
Stadtverordneter

Claus Schrick
Stadtverordneter bis 19.07.2022

Dr. Gerd Bauer
Stadtverordneter seit 19.07.2022

Stand: 24.04.2023

STADTWERKE SAARBRÜCKEN GMBH

Geschäftsführung

Ass. jur. Peter Edlinger
(bis 31.12.2022)

Dipl.-Ing. (FH)
Franz-Josef Johann

Dipl.-Ökonom Karsten Nagel
(seit 01.01.2023)

Aufsichtsrat

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender

Sascha Zehner
Stadtverordneter
Stellv. Vorsitzender

BG Patrick Berberich
Beigeordneter

Alexander Bersin
Stadtverordneter

Mirco Bertucci
Stadtverordneter

Margret Berwian
Stadtverordneter

Thomas Brass
Stadtverordneter
seit 30.09.2022

Frank Durst
Stadtverordneter
bis 09.12.2022

Xenia Forsch-Löckmann
Stadtverordneter
bis 09.12.2022

Gabriele Herrmann
Stadtverordneter

Hermann Hoffmann
Stadtverordneter

Christine Jung
Stadtverordneter

Dr. Jérôme Lange
Stadtverordneter
bis 30.09.2022 und
seit 09.12.2022

Susanne Nickolai
Stadtverordneter

Dominique Pegoraro
Stadtverordneter seit
09.12.2022

Philipp Schneider
Stadtverordneter

Frank Blanck
AN-Vertreter

Frank Büchy
AN-Vertreter
stellv. Vorsitzender
seit 24.03.2023

Volker Hanauer
AN-Vertreter

Alwin Kleinbauer
Betriebsratsvorsitzender
der Stadtwerke
Saarbrücken
Netz AG bis 31.12.2022
AN-Vertreter
stellv. Vorsitzender

Andreas Lorang
AN-Vertreter

Thomas Schmidt
Betriebsratsvorsitzender
Saarbahn GmbH

Hagen Trier
AN-Vertreter

Stand: 24.04.2023

STADTWERKE SAARBRÜCKEN NETZ AG

Vorstand

**Dipl.-Ing. (FH)
Frank Ackermann**

**Dipl.-Ing. (FH)
Thomas Gebhart
Vorstandsvorsitzender**

Aufsichtsrat

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender

Michael Bleines
Stadtverordneter
bis 25.05.2022

Yvonne Brück
Stadtverordnete

Susanne Commerçon-Mohr
Stadtverordnete

Sascha Haas
Stadtverordneter

Alexander Keßler
Stadtverordneter

Axel Klaus
Stadtverordneter
seit 25.05.2022

Dr. Jérôme Lange
Stadtverordneter
bis 24.03.2023

Susanne Nickolai
Stadtverordnete

Philipp Schneider
Stadtverordneter

Claus Schrick
Stadtverordneter
seit 24.03.2023

Dr. Daniel Turchi
Stadtverordneter

Sascha Zehner
Stadtverordneter

Jens Apelt
Vertreter der
Gesellschafterin

Dr. Gabriël Clemens
Vertreter der
Gesellschafterin
bis 24.04.2022
stellv. Vorsitzender

Oleg Klotchkov
Vertreter der
Gesellschafterin

Dr. Stephan Tenge
Vertreter der
Gesellschafterin
seit 25.05.2022
Stellvertr. Vorsitzender
seit 22.07.2022

Alwin Kleinbauer
Betriebsratsvorsitzender
der Stadtwerke
Saarbrücken
Netz AG bis 30.06.2022
AN-Vertreter
stellv. Vorsitzender

Michael Blug
AN-Vertreter
bis 31.12.2022

Volker Hanauer
Stellvertr. Vorsitzender
seit 22.07.2022
AN-Vertreter

Dietmar Jeske
AN-Vertreter

Ingrid Jung
AN-Vertreterin

Peter Kihl
AN-Vertreter

Frank-Uwe Kloos
AN-Vertreter

Katharina Moritz
AN-Vertreterin

Klaus Schneider
AN-Vertreter

Stand: 24.04.2023

WASSERWERK BLIESTAL GMBH

Geschäftsführung

Dipl.-Kfm. Matthias Büchler

Dipl.-Ing. (FH)

Corinna Schenkelberger

Aufsichtsrat

Tobias Raab
Beigeordneter
Vorsitzender

Dr. Theophil Gallo
Landrat
stellv. Vorsitzender

Karin Altmeyer
Stadtverordnete

Alexander Bersin
Stadtverordneter

Yvonne Brück
Stadtverordnete

Jeanne Dillschneider
Stadtverordnete
bis 14.06.2022

Claudia Kohde-Kilsch
Stadtverordnete

Patricia Schumann
Stadtverordnete seit
14.06.2022

Bernd Weber
Stadtverordneter

Dr. Christel Weins
Stadtverordnete

Michael Clivot
Bürgermeister
Vertreter des
Saarpfalzkreises

Roland Engel
Mitglied des Kreistages
Vertreter des
Saarpfalzkreises

Bernd Hertzler
Bürgermeister
Vertreter des
Saarpfalzkreises

Charlotte Mast
Mitglied des Kreistages
Vertreterin des
Saarpfalzkreises

Carolin Reinhard
Vertreterin des
Saarpfalzkreises

Volker Hanauer
AN-Vertreter

Peter Kihl
AN-Vertreter

Stand: 24.04.2023

STADTWERKE SAARBRÜCKEN BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT MBH

Geschäftsführung

Dr. Falk Ihrig

Aufsichtsrat

Dr. Daniel Turchi
Stadtverordneter
Vorsitzender

Claudia Schmelzer
Stadtverordnete
stellv. Vorsitzende

Karin Altmeyer
Stadtverordnete
seit 24.10.2022

Florian Bauer
Stadtverordneter

Alexander Bersin
Stadtverordneter
seit 24.10.2022

Susanne Commerçon-Mohr
Stadtverordnete

Sascha Haas
Stadtverordneter

Dr. Helmut Isringhaus
Stadtverordneter
bis 24.10.2022

Alexander Keßler
Stadtverordneter

Claudia Kohde-Kilsch
Stadtverordnete

Wofgang Ost
Stadtverordneter
bis 24.10.2022

Patricia Schumann
Stadtverordnete

Bernd Weber
Stadtverordneter

Volker Hanauer
Betriebsratsvorsitzender der
Stadtwerke Saarbrücken Netz
AG seit 01.07.2022
AN-Vertreter

Andreas Lorang
Betriebsratsvorsitzender
der Stadtwerke Saarbrücken
GmbH
AN-Vertreter

Alwin Kleinbauer
Betriebsratsvorsitzender
der Stadtwerke Saarbrücken
Netz AG bis 30.06.2022
AN-Vertreter

Stand: 24.04.2023

STADTWERKE SAARBRÜCKEN BÄDER GMBH

Geschäftsführung

**Dipl.-Kffr.
Gabriele Scharenberg-Fischer**

Aufsichtsrat

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender

Wolfgang Ost
Stadtverordneter
stellv. Vorsitzender

Dr. Daniel Turchi
Stadtverordneter
stellv. Vorsitzender

Karin Altmeyer
Stadtverordnete

Florian Bauer
Stadtverordneter

Frank Durst
Stadtverordneter

Ralf-Peter Fritz
Bezirksbürgermeister

Thomas Kruse
Stadtverordneter

Manfred Meinerzag
Stadtverordneter
seit 04.10.2022

Claus Schrick
Stadtverordneter
bis 04.10.2022

Dr. Christel Weins
Stadtverordnete

Bärbel Zimmer
Assistentin der GF
AN-Vertreterin

Stand: 24.04.2023

GESELLSCHAFT FÜR STRASSENBAHNEN IM SAARTAL AG

Vorstand

Ass. jur. Peter Edlinger
(bis 31.12.2022)

Dipl.-Ing. (FH)
Franz-Josef Johann

Aufsichtsrat

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender

Claus Schrick
Stadtverordneter
stellv. Vorsitzender

Dr. Christel Weins
Stadtverordnete
stellv. Vorsitzende

Patrick Berberich
Beigeordneter

Thomas Brass
Stadtverordneter
bis 25.05.2022

Frank Durst
Stadtverordneter

Christine Jung
Stadtverordnete

Axel Klaus
Stadtverordneter von
25.05.2022 bis 18.11.2022

Patrick Kratz
Stadtverordneter
seit 18.11.2022

Dr. Georg Nienaber
Stadtverordneter

Dr. Sirin Özfiat
Stadtverordnete

Bernd Weber
Stadtverordneter
bis 18.11.2022

Mirko Wirschum
Stadtverordneter
seit 18.11.2022

Stand: 24.04.2023

Ass. jur. Peter Edlinger
(bis 31.12.2022)

Dipl.-Ökonom Karsten Nagel
(seit 01.01.2023)

Aufsichtsrat

Barbara Meyer
Bürgermeisterin
Vorsitzende, besondere
Vertreterin des Oberbürger-
meisters in Elternzeit vom
25.06.2021-05.01.2022

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender
bis 05.01.2022

Rainer Ritz
Stadtverordneter
stellv. Vorsitzender

Anja Wagner
Stadtverordnete
stellv. Vorsitzende

Dr. Gerd Bauer
Stadtverordneter

Margret Berwian
Stadtverordnete seit
06.03.2022

Britta Blau
Stadtverordnete

Michael Bleines
Stadtverordneter
seit 24.10.2022

Yvonne Brück
Stadtverordnete
seit 14.06.2022

Heiner Engelhardt
Stadtverordnete

Hermann Hoffmann
Stadtverordneter
bis 06.03.2023

Christine Jung
Stadtverordnete

Patrick Kratz
Stadtverordneter
seit 30.03.2023

Thomas Kruse
Stadtverordneter

Manfred Meinerzag
Stadtverordneter
bis 24.10.2022

Susanne Nickolai
Stadtverordnete
bis 30.03.2022

Dr. Georg Nienaber-Malter
Stadtverordneter

Wolfgang Ost
Stadtverordneter

Philipp Schneider
Stadtverordneter

Patricia Schumann
Stadtverordnete
seit 24.10.2022

Reiner Schwarz
Bezirksbürgermeister a.D.
Stadtverordneter

Hermann Simon
Stadtverordneter
bis 24.10.2022

Tim Vollmer
Stadtverordneter
bis 14.06.2022

Ina Weißmann
Stadtverordnete

Klauspeter Brill
Bürgermeister
Vertreter der
Stadt Lebach

Ass. jur. Peter Edlinger
(bis 31.12.2022)

Aufsichtsrat

Barbara Meyer
Bürgermeisterin
Vorsitzende, besondere
Vertreterin des Oberbürger-
meisters in Elternzeit vom
25.06.2021-05.01.2022

Uwe Conradt
Oberbürgermeister
Vorsitzender
bis 05.01.2022

Yvonne Brück
Stadtverordnete
stellv. Vorsitzende

Hermann Hoffmann
Stadtverordneter
stellv. Vorsitzender

Britta Blau
Stadtverordnete

Jeanne Dillschneider
Stadtverordnete
bis 20.06.2022

Edith Eckert
Stadtverordnete

Willi Edelbluth
Stadtverordneter

Heiner Engelhardt
Stadtverordnete

Christine Jung
Stadtverordnete

Axel Klaus
Stadtverordnetervon
09.05.2022 bis 24.10.2022

Patrick Kratz
Stadtverordneter
seit 24.10.2022

Thomas Kruse
Stadtverordneter

Susanne Nickolai
Stadtverordnete
bis 13.02.2023

Dr. Georg Nienaber-Malter
Stadtverordneter

Dr. Sirin Özfiat
Stadtverordnete

Thomas Redelberger
Bürgermeister

Torsten Reif
Stadtverordneter
bis 09.05.2022

Philipp Schneider
Stadtverordneter

Patricia Schumann
Stadtverordnete
seit 20.06.2022

Reiner Schwarz
Bezirksbürgermeister a.D.
Stadtverordneter

Anke Schwindling
Stadtverordnete

Hermann Simon
Stadtverordneter

Anja Wagner
Stadtverordnete
seit 13.02.2023

Frank Blanck
AN-Vertreter
bis 09.05.2022

Kai-Uwe Falk
AN-Vertreter
seit 09.05.2022

Markus Morsing
Betriebsratsvorsitzender
Saarbahn GmbH
seit 09.05.2022
AN-Vertreter

Thomas Schmidt
Betriebsratsvorsitzender
Saarbahn GmbH
bis 09.05.2022
AN-Vertreter

Stand: 24.04.2023

Geschäftsführung

Guido Becker

Corinna Schenkelberger
(bis 30.03.2022)

Christian Wunn
(seit 13.05.2022)

Aufsichtsrat

Udo Recktenwald
Landrat
Vorsitzender

Patrick Berberich
Beigeordneter
stellv. Vorsitzender

Karin Altmeyer
Stadtverordnete

Martin Backes

Dr. Franz-Josef Barth
Bürgermeister

Dr. Andreas Feld
Bürgermeister

Sascha Hilpüsch
Bürgermeister

Peter Klär
Bürgermeister

Michael Klein

Dr. Volker Krämer
Stadtverordneter

Andreas Maldener
Bürgermeister
seit 01.07.2022

Gerhard Mellinger

Sören Meng
Landrat

Stephan Rausch
Bürgermeister

Holger Schäfer
Bürgermeister

Karl-Josef Scheer
Bürgermeister

Hermann Josef Schmidt
Bürgermeister
bis 30.06.2022

Anke Schwindling
Stadtverordnete seit
24.10.2022

Andreas Veit
Bürgermeister

Anja Wagner
Stadtverordnete bis
24.10.2022

Peter Wagner

Bernd Weber
Stadtverordneter

Volker Weber
Bürgermeister

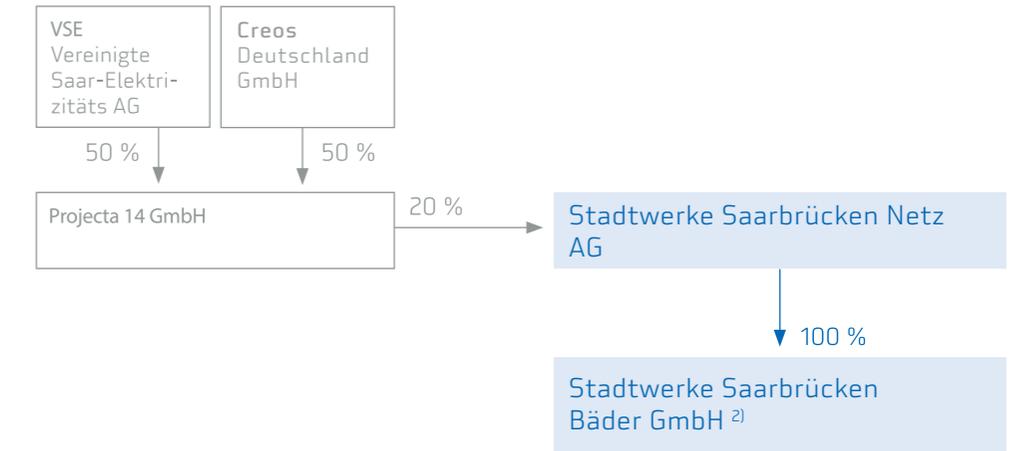
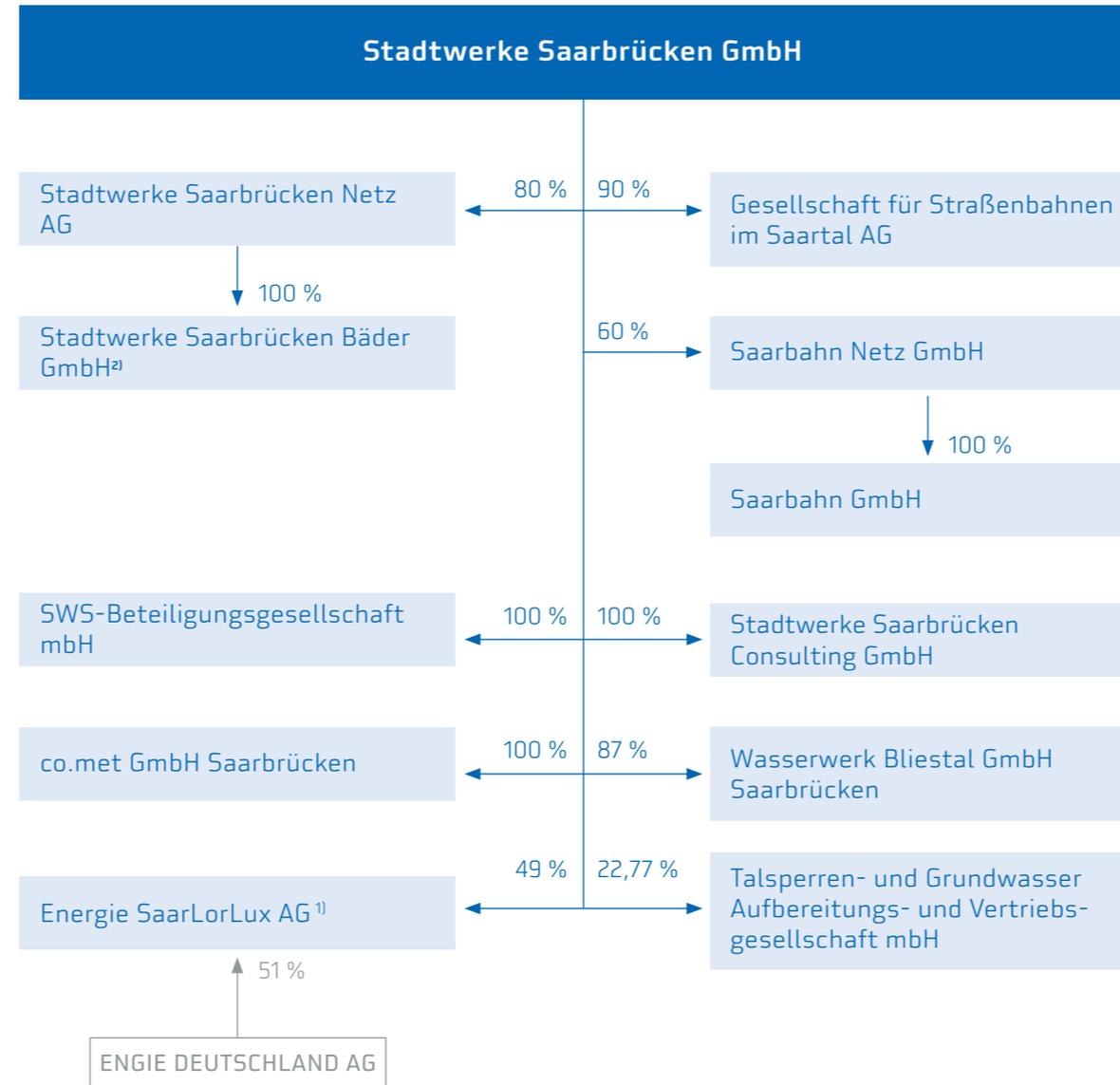
Jörg Wilhelm
Betriebswirt (M.A.)

Stand: 24.04.2023

BETEILIGUNGEN

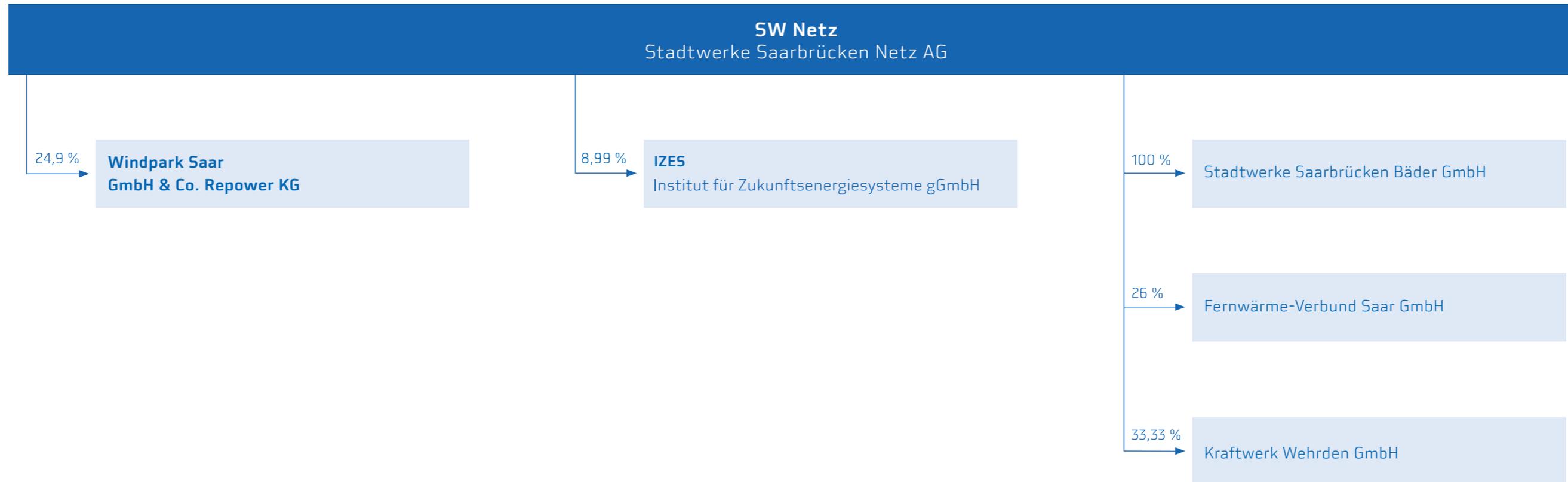


Der Saarbrücker Stadtwerke-Konzern

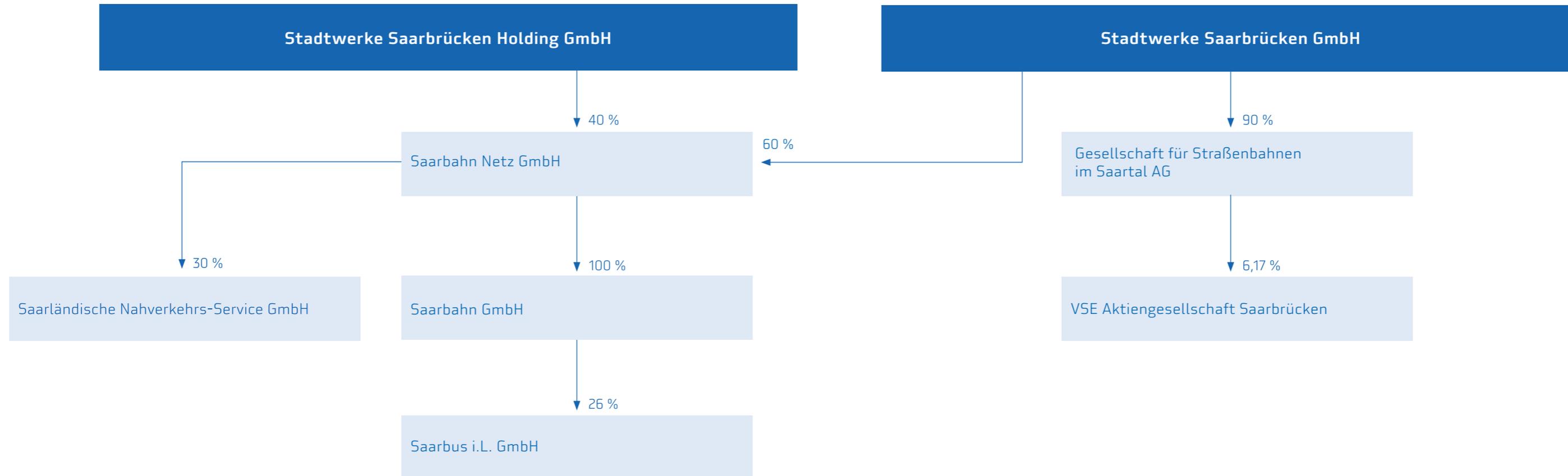


1) indirekte Beteiligung über ESLL GbR
 2) EAV und Beherrschungsvertrag mit Stadtwerke Saarbrücken GmbH

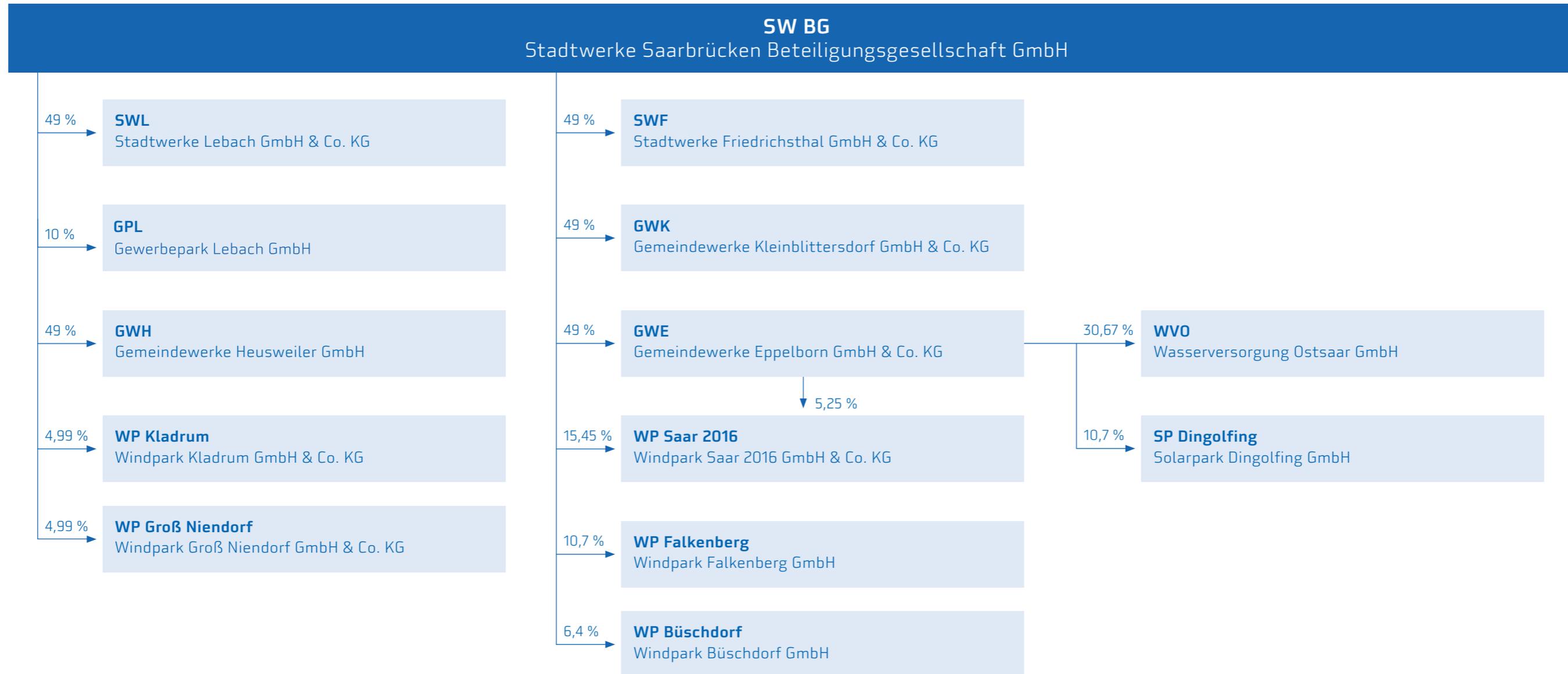
Die Beteiligungen der Stadtwerke Saarbrücken Netz AG



Verkehrsbereich



Die Beteiligungen der Stadtwerke Saarbrücken



Hinweis zum Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers und zur Aufstellung des Konzernabschlusses

Mit Datum 10. August 2023 hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Dornbach, Saarbrücken, den Konzernabschluss der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH, Saarbrücken, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) - bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022 und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalpiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus wurde der Konzernlagebericht der Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH, Saarbrücken, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022.

Saarbrücken, 10. August 2023

Der Konzernlagebericht vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.



Herausgeber:

Stadtwerke Saarbrücken Holding GmbH
Hohenzollernstraße 104 - 106
66117 Saarbrücken
Telefon 0681 587-0
E-Mail info@sw-sb.de
www.sw-sb.de

Fachliche Vorbereitung:

Abteilungen:
Finanzen (KFB)
Unternehmenscontrolling (KUC)
Personal und Arbeitsrecht (VP)
Unternehmensstrategie (VSS)
Gremienmanagement (KSG)
Unternehmenskommunikation (KSK)

Redaktion

Unternehmenskommunikation (KSK)