

Geschäftsbericht 2014

Stuttgarter Straßenbahnen AG



SSB

SSB meisterlich meisterhaft

Weltmeisterschaftsjahr 2014 – die deutsche Nationalmannschaft überzeugte mit ihrer Leistung, wurde in Rio de Janeiro zum vierten Mal Weltmeister – und ganz Deutschland freute sich. Durch Leistung überzeugen war auch bei der SSB das Credo für 2014 und sie hat es selbstbewusst gelebt.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben dabei wieder voller Einsatzbereitschaft ihr Bestes gegeben, um ihr Unternehmen 2014 weiter voranzubringen.

So hat die SSB die sehr guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen genutzt, um neue Kunden zu gewinnen und das als „Stauhauptstadt Deutschlands“ bezeichnete Stuttgart vom Autoverkehr zu entlasten. Ein Übriges wird dazu eine innovative Mobilitätskarte beitragen: die Stuttgart Service Card. Unter dem Namen polygo bietet sie den Kunden der SSB eine neue Chance für eine andere Mobilität. 2014 bestand die Karte ihren ersten echten Test mit Bravour. Unter dem Aspekt Kundenfreundlichkeit hat die SSB am Hauptbahnhof SSB zudem ein weiteres attraktives Kundenzentrum eröffnet, damit wir in Zukunft noch näher an unsere Kunden herankommen.

Im Fokus stand 2014 der weitere Stadtbahnausbau. Beim U12-Tunnel Europaviertel und bei der Folgemaßnahme von Stuttgart 21 konnte der bergmännische Vortrieb abgeschlossen werden. Mit dem Tunnelanschlag startete Anfang 2014 der bergmännische Vortrieb für den Tunnel im U12-Abschnitt vom Hallschlag nach Münster. Die Vorarbeiten für die Strecke nach Dürrlewang kamen trotz schwieriger Rahmenbedingungen gut voran. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen beschäftigte die Planer ebenso wie die Gestaltung einer S-Bahn-Trasse nach Neuhausen. Im Rahmen einer städtebaulichen Maßnahme hat die SSB begonnen, die Endhaltestelle der U5 in Leinfelden-Echterdingen mit der S-Bahn-Haltestelle zusammenzulegen.

Ende 2014 waren alle 20 neuen Stadtbahnfahrzeuge des Typs DT 8.12 erfolgreich im Einsatz. Einige haben bereits 100.000 Kilometer auf dem Tacho. Zudem gingen vier Busse mit umweltfreundlicher Brennstoffzellen-Hybridtechnologie im Stuttgarter Süden und in Fellbach auf Linie.

So leistungsstark sich das Erscheinungsbild der SSB nach außen zeigte, so sorgenvoll war der Blick nach innen: Die finanziellen Rahmenbedingungen haben sich weiter verschlechtert, wegfallende Fördermittel, Preissteigerungen und kostenintensive Ersatzinvestitionen können den Nahverkehr bremsen. Auch darum haben wir zahlreiche komplexe Projekte zur wirtschaftlichen Optimierung von Geschäftsprozessen und Organisationsstrukturen gestartet und uns von nicht betriebsnotwendigen Immobilien getrennt, um Mittel für die kommenden Aufgaben zur Verfügung zu haben.

Dass in diesem schmalen Spielraum bei der Gestaltung des Nahverkehrs in Stuttgart engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unverzichtbar sind, die mit Motivation, Kompetenz und Mut die wichtigen Aufgaben anpacken, erklärt sich von selbst. Die SSB hat diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind die Voraussetzung, um auch 2015 erfolgreich die Herausforderungen zu bewältigen.



Wolfgang Arnold



Reinhold Bauer



auf einen Blick

Stand 31.12.		2014	Veränderung zum Vorjahr in %	2013	2012	2011	2010	2009
Jahresabschluss								
Bilanzsumme	Mio. €	659	2,5	643	609	589	602	607
Anlagevermögen	Mio. €	513	1,8	504	494	480	485	449
Investitionen brutto	Mio. €	100	12,2	90	51	50	109	101
Grundkapital und Rücklagen	Mio. €	185	20,1	154	152	152	152	152
Langfristige Verbindlichkeiten	Mio. €	180	1,7	177	167	145	141	132
Fahrgeldeinnahmen	Mio. €	224	4,7	214	206	197	187	180
Personalaufwand	Mio. €	166	4,4	159	157	157	144	146
Gesamterträge	Mio. €	350	9,7	319	299	303	297	286
Gesamtaufwand	Mio. €	344	1,8	338	317	321	316	305
Ausgleichsanspruch	Mio. €	0	-100,0	19	18	18	19	19
Leistungen								
Fahrten gesamt *	Mio	175	1,7	172	171	168	165	164
Platz-km gesamt	Mio	5.869	3,6	5.667	5.519	5.466	5.289	5.268
Personalstand								
(Inklusive Altersteilzeit und Auszubildende)		3.085	1,6	3.037	2.958	2.920	2.898	2.841
Linien								
Gesamt	Anzahl	72	0,0	72	72	72	72	72
• Schiene	Anzahl	17	0,0	17	17	17	17	16
• Bus	Anzahl	55	0,0	55	55	55	55	56
Linienlänge gesamt	km	898	-0,9	906	904	910	909	901
• Schiene	km	231	0,0	231	228	228	225	213
• Besonderer Bahnkörper einschl. Tunnelstrecke	km	221	0,0	221	217	217	216	204
• Bus	km	667	-1,2	675	676	682	684	688
Gleislänge gesamt	km	257	0,0	257	253	253	248	243
• Besonderer Bahnkörper einschl. Tunnelstrecke	km	241	0,0	241	237	237	233	228
Fahrzeuge								
Stadtbahnfahrzeuge	Anzahl	184	5,7	174	164	164	164	164
Busse	Anzahl	253	-2,7	260	267	261	279	276
Haltestellen	Anzahl	839	0,2	837	829	827	823	822
Fahrstromverbrauch	Mio.kWh	80,2	-1,6	81,5	79,5	78,5	79,4	78,1
Dieselmotorenverbrauch Bus	Mio.Liter	7,2	-4,0	7,5	7,5	7,7	8,0	8,1

* Systematik geändert, Vorjahre angepasst

Inhalt

Seite

01	Lagebericht	02
02	Bericht des Aufsichtsrats	12
03	Bericht des Vorstands	16
04	Vermögens- und Ertragslage	22
	• Bilanz- und Ergebnisvergleich	24
	• Cashflow-Rechnung	26
05	Personal- und Sozialbericht	28
06	Marketing und Vertrieb	36
07	Fahrgeldeinnahmen und Verkehrsleistungen	42
08	Betriebsleistungen	48
09	Betriebsanlagen und Infrastruktur	52
10	Umweltbericht und Nachhaltigkeit	58
11	Jahresabschluss	64
	• Bilanz zum 31. Dezember 2014	66
	• Gewinn- und Verlustrechnung	68
	• Anhang für 2014	70
	Anlage 1: Entwicklung des Anlagevermögens	76
	Anlage 2: Organe der Gesellschaft	78
12	Bestätigungsvermerk	80

01 Lagebericht





Grundlagen des Unternehmens // Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (kurz: SSB) erbringt als integriertes Tochterunternehmen (Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur) der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Stuttgart (kurz: SVV) und der Landeshauptstadt Stuttgart ÖPNV-Dienstleistungen in Stuttgart und Umgebung. Zum Unternehmenszweck zählen der Betrieb sowie das Bereitstellen und Instandhalten von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebs-eigenen Grundstücken. Finanzierungsquellen für die Geschäftstätigkeit bilden hauptsächlich Fahrgelderträge und Fördermittel der öffentlichen Hand. Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und die demografische Entwicklung im Verbundgebiet, von welchen insbesondere die Höhe der Fahrgastzahlen abhängt, bilden wesentliche exogene Einflussfaktoren für die Geschäftstätigkeit.

Zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB sind die Generierung von Fahrgeldmehreinnahmen sowie der Gewinn von zusätzlichen Fahrgästen, da die SSB Mehreinnahmen zur Deckung jährlich steigender operativer Aufwendungen benötigt. Diese ergeben sich vor allem aus Entgelttarif-erhöhungen, steigenden Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Angebotsausweitungen sowie der Inflation. Zur Dämpfung der Belastungen werden moderate an der Kostensteigerung orientierte jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs und Mengensteigerungen beim Fahrtenaufkommen angestrebt. Mit attraktiven Beförderung- und Einstiegsangeboten sollen neue Fahrgäste gewonnen und die Landeshauptstadt vom konventionellen motorisierten Individualverkehr entlastet werden.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen // Auch 2014 waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Verbundgebiet ähnlich positiv wie 2013. Im Jahresverlauf nahm die Arbeitslosenquote bezogen auf alle Erwerbspersonen in der Landeshauptstadt auf 5,4 % ab. In Baden-Württemberg lag die Quote Ende des Jahres 2014 bei 3,8 %. Der PKW-Bestand in der Landeshauptstadt veränderte sich mit 487 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner gegenüber 2013 nur geringfügig. Der im Vorjahresvergleich starke Preisrückgang von 12,6 % bei Superbenzin und 14,9 % beim Diesel führte auch 2014 nicht zu einer verringerten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen. Eine unverändert vitale Konjunktur, verbesserte Nahverkehrsangebote sowie zahlreiche Vertriebsaktivitäten ließen das periodisierte Fahrtenaufkommen im Gesamtverkehr im Verbundgebiet des VVS um 3,2 % im Vergleich zu 2013 steigen. Hier sind positive Sondereffekte aus Verbunderweiterungen in den Landkreis Göppingen und OstalbMobil enthalten, sodass sich 2014 insgesamt ein Zuwachs von 11,2 Mio. Fahrten ergab. Statistisch konnte der VVS rund 361 Mio. Fahrten mit Regionalbahnen, S-Bahn, Stadtbahnen und Bussen im Verbundgebiet verzeichnen, wovon rund 175 Mio. Fahrten in Verkehrsmitteln der SSB durchgeführt wurden (+1,5 % gegenüber Vorjahr). Sowohl der ÖPNV, der SPNV als auch der motorisierte Individualverkehr nahmen 2014 insbesondere in der Landeshauptstadt, aber auch in den Nachbarkreisen zu, was einem allgemeinen Trend den vielen deutschen Großstadtreionen entspricht. In der Landeshauptstadt waren Ende 2014 ca. 593.000 Einwohner gemeldet, dies bedeutete eine Zunahme um 6.900 im Vergleich zum Vorjahr. Dies führte zusätzlich zur erhöhten Nachfrage nach Beförderungsleistungen im ÖPNV.

Im Vorjahr wurden die Bestimmungen der EU-Verordnung 1370/2007 mit dem überarbeiteten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in nationales Recht umgesetzt. Damit ist eine direkte Vergabe von Verkehrsdienstleistungen an einen internen Betreiber durch den Aufgabenträger unter bestimmten Bedingungen möglich. Der Aufgabenträger darf nach Ablauf einer dreimonatigen Frist einen öffentlichen gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungsauftrag vergeben. Verschiedene Details der rechtlichen Konstellationen müssen voraussichtlich noch durch Gerichte geklärt werden. Die bestehende Betrauung zwischen Aufgabenträger bzw. Eigentümer Stadt Stuttgart und dem Beteiligungsunternehmen SSB kann rechtssicher weitergeführt bzw. ab 2019 in eine Direktvergabe umgewandelt werden. Die Basis bilden die verbindliche Zusage des Gemeinderates 2002 sowie die 2009 abgegebene und 2018 ablaufende Eigentümererklärung. Die SSB kann auch ab 2019 integriertes Dienstleistungsunternehmen der Landeshauptstadt bleiben, wenn sie die in der EU-Verordnung 1370/2007 enthaltenen Kriterien inklusive der Bestimmungen des Anhangs erfüllt. Dazu sind verschiedene Anpassungsmaßnahmen bei der SSB erforderlich, die bereits 2014 mit externer Expertise vorbereitet wurden und rechtzeitig umgesetzt werden sollen. Hierzu wurde zu Beginn des Jahres 2015

eine Projektgruppe gebildet, die bis 2017 die erforderlichen strategischen, rechtlichen, leistungstechnischen, wirtschaftlichen und vertraglichen Voraussetzungen bei der SSB für eine Direktvergabe schafft, damit der Gesellschafter die erforderliche Zustimmung geben kann.

Geschäftsverlauf und Lage

Ertragslage // Zu Jahresbeginn 2014 wurde eine durchschnittliche Tarifierung um 2,8 % im VVS vorgenommen. Die Anpassung und verbesserte Verkehrs- und Tarifangebote brachten der SSB Fahrgeldmehreinnahmen im Linienverkehr (Verbundtarif, Schwerbehinderte, erhöhtes Beförderungsentgelt) in Höhe von netto 9,1 Mio. € bzw. 4,6 % gegenüber 2013 ein. Insgesamt wurden rund 208,4 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet. Das im Wirtschaftsplan 2014 vorgegebene Ertragsziel wurde knapp unterschritten.

Anteile der periodisierten Einnahmen und Fahrten der SSB in den Kundensegmenten des VVS-Regeltarif:

in %	2014		2013	
	Einnahmen	Fahrten	Einnahmen	Fahrten
Gelegenheitsverkehr	34,1	17,8	34,3	18,1
Zeitkarten:				
Berufsverkehr	35,9	33,6	35,1	33,0
Ausbildungsverkehr	25,6	40,7	26,3	41,4
SeniorenTickets	4,4	7,9	4,3	7,5

01 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

Im Jahr 2014 bildete der Berufsverkehr das umsatzstärkste Marktsegment, in dem 35,9 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif generiert wurden. Insbesondere aufgrund des anhaltenden Erfolgs des umgestellten Abos und der Weiterentwicklung des FirmenTickets (z. B. Einführung des FirmenTicket-Abo-Zuschussmodells) konnten Einnahmeverbesserungen in Höhe von 8,1 % gegenüber 2013 erreicht werden. Der Planwert für dieses Segment wurde um 2,3 % übertroffen, da u.a. auch die Anzahl der berufsbedingten Fahrten 2014 um 3,5 % zunahm. Damit wurde der Anteil des Berufsverkehrs strategiekonform ausgebaut. Im zweitgrößten Segment Gelegenheitsverkehr konnten 4,9 % mehr Umsatz generiert werden als 2013. Der Planwert wurde um 1,7 % überschritten, weil auch die EinzelTickets und TagesTickets vermehrt in Anspruch genommen wurden. Die Fahrten nahmen insgesamt in diesem Segment nur geringfügig zu (+0,3 %). Im mit 40,7 % weitaus fahrtenstärksten Segment Ausbildungsverkehr konnte der Umsatz um 3,3 % im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Der Planwert wurde um 1,0 % überschritten, wohingegen die Fahrten weitgehend stabil blieben. Im kleinsten Segment, dem Seniorenverkehr, wurden 8,1 % mehr Einnahmen (Fahrten +6,4 %) v.a. wegen netzweiter Gültigkeit des JahresTickets/Abos erwirtschaftet, jedoch blieb der Umsatz mit 2,8 % unter den Erwartungen. Abgeltungen und gesetzliche Ausgleichsmaßnahmen an die SSB blieben stabil oder stiegen im Rahmen der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen an, während Erstattungszahlungen im Rahmen der Härtefallregelung für die Beförderung von Schwerbehinderten vorerst um 2,1 Mio. € zurückgingen. Der Anspruch der SSB für 2014 wird erst Mitte 2015 durch das Regierungspräsidium Stuttgart beschieden.

Das Rohergebnis 2014 in Höhe von 251,2 Mio. € fiel bedingt durch größere Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge, insbesondere Buchgewinne aus Anlageabgängen durch den Verkauf nicht betriebsnotwendiger Immobilien, um 32,2 Mio. € höher aus als 2013. Der Personalaufwand nahm aufgrund von Entgelttarifsteigerungen und erforderlichem Personalmehrbedarf um etwa 7,1 Mio. € zu. Der Materialaufwand nahm im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Mio. € ab. Abschreibungen und sonstige Aufwendungen stiegen in Summe um 0,4 Mio. € an. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 6,6 Mio. € und der Jahresüberschuss in Höhe von 5,6 Mio. € (Vorjahr -18,5 Mio. €) lagen 2014 deutlich über dem ursprünglichen Planansatz in Höhe von 1,9 Mio. €. Damit betrug der Gesamtkostendeckungsgrad

im Berichtsjahr 101,6 % (Vorjahr: 94,5 %).

Die Abweichung des Ist-Ergebnisses vom Wirtschaftsplan 2014 ist ergebnisverbessernd auf den um rund 4,1 Mio. € geringeren Materialaufwand wegen verschobener Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und auf höhere sonstige Umsatzerlöse (3,0 Mio. €) und betriebliche Erträge (6,5 Mio. €) sowie aktivierte Eigenleistungen (1,9 Mio. €) zurückzuführen. Hingegen wirkte sich insbesondere der um rund 6,7 Mio. € erhöhte sonstige betriebliche Aufwand ergebnisverschlechternd aus.

Eine zentrale Steuerungsgröße der SSB ist die Begrenzung des Gesamtdefizits, wodurch der jährliche Ausgleich durch die Muttergesellschaft SVV in einem engen Korridor gehalten werden soll. Da im ÖPNV nur in geringem Umfang Potenziale für steigende Grenzerträge vorhanden sind, birgt jede weitere Angebotsausdehnung tendenziell das Risiko einer weiteren Erhöhung des Defizits. In diesem Kontext liefern die von der Stadt Stuttgart durchgeführten Bürgerumfragen und jährlichen Marktuntersuchungen durch das TNS-Institut wichtige Anhaltspunkte, um die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Leistung der öffentlichen Verkehrsmittel zu untersuchen. Im Jahr 2014 wurde keine Bürgerumfrage durchgeführt. Bei der Bürgerumfrage 2013 wurde die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mit 74 von maximal möglichen 100 Punkten auf den dritten Rang von 29 Lebensbereichen bewertet (76 im Jahr 2011) und die Qualität des ÖPNV wurde mit 11 Punkten nur als geringes Problem angesehen (13 im Jahr 2011).

Bei der 2014 von TNS Infratest durchgeführten Erhebung der Kundenzufriedenheit mit der Dienstleistungsqualität in sieben Kategorien gab es nur geringe Veränderungen gegenüber 2013. In Summe wurden 2014 1.000 Probanden in drei Wellen telefonisch befragt. Die Globalzufriedenheit lag im Jahresdurchschnitt bei 2,64 (2013: 2,62) auf einer Notenskala von 1 bis 5, der Anteil enttäuschter Kunden betrug 13,1 % (2013: 12,4 %). Wie im Vorjahr sind dahinter u.a. auch Ausstrahlungseffekte bezüglich der Leistungen der S-Bahn zu vermuten. In das deutschlandweit durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer zum Halbjahr 2014 flossen die Ergebnisse der ersten Befragungswelle ein. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsunternehmen schnitt die SSB wieder positiv ab und landete im Spitzenfeld (Platz 3).

Vermögenslage // Im Berichtsjahr 2014 investierte die SSB vor der Verrechnung von Zuschüssen insgesamt rund 100,4 Mio. € in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Hierzu zählten mit 68,4 Mio. € Maßnahmen an der Stadtbahninfrastruktur, z.B. die Verlängerung der Strecke der U12 nach Münster und Dürrolewang, sowie Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und an der Haltestelle Staatsgalerie im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. Die Folgepflichtmaßnahmen werden auf Grundlage von Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG vollständig ersetzt. 24,4 Mio. € wurden in neue Niederflerbusse sowie in zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge vom Typ DT 8.12 investiert. Sonstige Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände, Grundstücke und Gebäude sowie Baumaßnahmen für Dritte erforderten Investitionen in Höhe von insgesamt 8,2 Mio. €. 2014 erhielt die SSB insgesamt rund 42,0 Mio. € an Zuschüssen und Erstattungen, insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und teilweise aus anderen Fördertöpfen.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Bilanzsumme der SSB um rund 15,6 Mio. € auf 658,7 Mio. € zum 31. Dezember 2014. Diese Bilanzverlängerung ergab sich vor allem aus der weiteren Aufnahme von Fremdmitteln für den Ausbau der Stadtbahninfrastruktur und die Beschaffung von Bussen sowie einer Kapitalerhöhung aus den Buchgewinnen der Immobilienverkäufe. Das gezeichnete Kapital wurde 2014 durch Beschluss der 146. ordentlichen Hauptversammlung durch die Ausgabe neuer Aktien an die Muttergesellschaft SVV um 25,0 Mio. € auf insgesamt 167,0 Mio. € erhöht. Der 2014 realisierte Jahresüberschuss von 5,6 Mio. € wird in die Gewinnrücklagen (gesetzliche Rücklage) eingestellt. Dadurch erhöhte sich die Eigenkapitalquote auf insgesamt 184,6 Mio. € bzw. 28,0 % (Vorjahr 23,9 %).

Durch vorab erhaltene nicht-öffentliche Auslagensätze für Baumaßnahmen, die Kapitalerhöhung und einen infolge von verschobenen Busbeschaffungen verzögerten Mittelabfluss verzeichnete die SSB am Ende des Berichtsjahres einen Guthabenbestand von 107,1 Mio. € (Vorjahr 82,7 Mio. €). Durch Investitionen in neue Stadtbahnen und Busse sowie die Ausweitung des Netzes wird die Kapitalbindung steigen und eine weitere externe Finanzierung notwendig. Der Zusatzbedarf wird voraussichtlich durch einen weiteren 2015 geplanten Immobilien- und Grundstücksverkauf sowie ergänzende

Darlehensaufnahmen finanziert. Dadurch wird die Fremdfinanzierungsquote weiter deutlich steigen.

Zum Jahresende 2014 lag das Anlagevermögen um 9,4 Mio. € höher als 2013, was vor allem auf die Aktivierung zusätzlicher Stadtbahnen und die umfangreichen Stadtbahnbaumaßnahmen (Anlagen im Bau) zurückzuführen ist. Forderungen gegen verbundene Unternehmen gingen um 14,0 Mio. €, u.a. wegen des 2014 positiven Jahresergebnisses, zurück. Die sonstigen Rückstellungen nahmen hauptsächlich aufgrund der Inanspruchnahme für die Altersteilzeit und die Generalsanierung von Stadtbahnen planmäßig um 13,6 Mio. € ab. Insgesamt nahmen die Verbindlichkeiten 2014 um 1,7 Mio. € ab. Während die sonstigen Verbindlichkeiten insbesondere durch geringere Vorauszahlungen für bauliche Folgepflichtmaßnahmen und trotz steigender Verpflichtungen im Rahmen der sozialen Sicherheit (Darlehen der Zusatzversorgung) um 9,3 Mio. € abnahmen, stiegen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wegen allgemein verstärkter Baumaßnahmen um 5,9 Mio. € an.

Finanzlage // Im Geschäftsjahr 2014 betrug der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit rund -2,5 Mio. € (Vorjahr 15,9 Mio. €). Der Rückgang ist insbesondere auf den Buchgewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen sowie die Abnahme von sonstigen Verbindlichkeiten und anderer Passiva zurückzuführen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit lag bei -60,4 Mio. € (Vorjahr -83,7 Mio. €), da 2014 hohe Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen (Infrastrukturbaumaßnahmen, Stadtbahnbeschaffung) getätigt wurden, gleichzeitig aber auch hohe Einzahlungen, u.a. durch den Verkauf von Immobilien, erfolgten. Hingegen blieb der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit wegen der Kapitalerhöhung um 25,0 Mio. € mit 87,3 Mio. € weitgehend stabil (Vorjahr 88,0 Mio. €). Insgesamt stieg der Finanzmittelfonds zum Jahresende 2014 um 24,4 Mio. € auf 107,1 Mio. € an. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Bedienung aller Zahlungsverpflichtungen.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren // Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettofahrgelderträge und das Jahresergebnis vor Verlustübernahme. Es wurden 2014 rund 208,4 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet, dabei wurde das Planniveau um 0,2 % verfehlt. Das Gesamtergebnis in Höhe von 5,6 Mio. € lag mit 3,7 Mio. € besser als im ursprünglichen Planansatz in Höhe von 1,9 Mio. €.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl der Fahrten sowie die Kundenzufriedenheit. 2014 konnte die Anzahl der Fahrten gegenüber dem Vorjahr weiter gesteigert werden und die beauftragten Untersuchungen bewerteten den städtischen ÖPNV als gut. Er liegt damit im Bundesvergleich im Spitzensegment. Eine Verbesserung der Zufriedenheitswerte wird im Rahmen wirtschaftlich vertretbarer Maßnahmen weiter angestrebt.

Insgesamt hat sich das Geschäft im Jahr 2014 für die SSB günstig entwickelt.

Personal // Zum 31. Dezember 2014 waren bei der SSB teilzeitbereinigt 2.722 Personen (Vorjahr 2.690) beschäftigt, was einer Zunahme um 1,2 % gegenüber dem Vorjahr entsprach. Rund 43 % der Vollzeitkapazitäten erforderte der Fahrdienst Bus und Bahn. Der zusätzliche Anstieg der Beschäftigtenzahl wurde im Wesentlichen durch Leistungsausweitungen im Fahrdienst, Einstellungen für Bau- und Instandhaltungsprojekte und weitere Aufgabenfelder (u.a. neues Kundencenter, Umstellung auf elektronische Tickets) verursacht. Neue tarifvertragliche Regelungen (Feiertagsregelung im Fahrdienst, zusätzliche freie Tage im Rahmen der leistungsorientierten Bezahlung, zusätzliche Urlaubstage) kamen hinzu, die insbesondere im Fahrdienst einen Personalmehrbedarf erforderten. Ende des Jahres 2014 waren 92 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 90) bei der SSB in Ausbildung, sodass Ende 2014 teilzeitbereinigt in Summe 2.814 Mitarbeiter bei der SSB angestellt waren (Vorjahr 2.780). Durch die Zahl der Altersteilzeitmitarbeiter in der Aktivphase wurde die Beschäftigtenzahl statistisch um 4,4 erhöht. Gegenüber dem Plan blieben zum Jahresende 2014 rund 60 Stellen unbesetzt. Die SSB wird 2014 u.a. im Fahrdienstbereich weitere Einstellungen vornehmen.

Als Ergebnis der bundesweiten Verhandlungen um eine Anpassung des Entgelttarifvertrags wurden 2014 zwei lineare Tarifsteigerungen vereinbart. So wurde rückwirkend zum 1. März 2014 eine Entgeltanpassung um 3,0 % mit einem Mindestbetrag von 90 € sowie eine weitere Anpassung um 2,4 % zum 1. März 2015 wirksam. Diese tarifliche Vereinbarung gilt bis Ende Februar 2016. Dies wurde im Rahmen der Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Mögliche zusätzliche Steigerungen des Personalaufwands ergeben sich aus den Verhandlungen zur Regelung der Eingruppierung der Mitarbeiter in kommunalen

Verkehrsbetrieben in Baden-Württemberg (Entgeltordnung). Zum 1. Januar 2014 trat der bundesweite Tarifvertrag Demografie Nahverkehr in Kraft, der die Erhaltung der Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter bis zur Rente zum Ziel hat. Über die konkrete (finanzielle) Ausgestaltung wird bei der SSB derzeit verhandelt. Jedoch hat die SSB bereits viele Maßnahmen durch die Einführung von betrieblichem Gesundheitsmanagement, Arbeits- und Arbeitszeitgestaltung, Mitarbeiterqualifizierung und Absicherung im Alter und bei Berufsunfähigkeit umgesetzt.

Innovation und Nachhaltigkeit // Bis Jahresende 2014 wurden alle Stadtbahnfahrzeuge vom Typ DT 8.12 im Rahmen der Beschaffung von 20 Stadtbahnwagen bei der SSB in Dienst gestellt. Damit war das Jahr von Bauüberwachung, Inbetriebnahme und Test der neuen Stadtbahnen geprägt. Nach Abnahme durch die technische Aufsichtsbehörde gingen die Stadtbahnen in den Linienbetrieb. Die Generalüberholung von 76 Stadtbahnfahrzeugen der mittleren Generation wurde planmäßig fortgesetzt und Analysen des technischen Umfangs einer möglichen Generalsanierung der Fahrzeuge DT 8.10/8.11 durchgeführt. Hinsichtlich der 2016/17 geplanten Beschaffung von weiteren 20 Stadtbahnen vom Typ DT 8.14 wurden konstruktionstechnische Weiterentwicklungen erörtert. Darüber hinaus wurden die Versuche mit neuen Radwerkstoffen zur Bekämpfung der Lärmentwicklung der Stadtbahnfahrzeuge fortgeführt.

Im März und Juli 2014 wurden vier Brennstoffzellenhybridbusse auf den Linien 79 zum Flughafen und 67 nach Fellbach in Betrieb genommen. Betrieben wird die Linie 67 durch ein Auftragsunternehmen der SSB. Die Beschaffung und der Betrieb der Busse sind im Zusammenhang mit dem „Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ zu sehen, das die Praxiserprobung von wasserstoffbetriebenen Bussen bis Mitte 2016 zum Ziel hat. Dabei werden rund 50 % der Projektkosten inklusive der notwendigen Infrastruktur gefördert. Des Weiteren wurden die bestehenden zwölf Dieselhybridbusse überwiegend auf der Linie 43 eingesetzt. Zwei weitere Dieselhybridbusse wurden an den städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen ausgeliehen. 2015 sollen drei neue Dieselhybridbusse eines anderen Herstellers mit anteiliger Bezuschussung durch das Land Baden-Württemberg beschafft werden.

Am Projekt Stuttgart Services arbeiten unter Federführung der SSB seit Januar 2013 branchenübergreifend 23 Partner aus den Bereichen Mobilität, Industrie und Software, Wissenschaft und Consulting sowie Stadt und Region. Im Jahr 2014 konnten die Projektpartner vier Meilensteine planmäßig erreichen: die Entwicklung der innovativen Chipkartentechnologie, den Friendly-User-Feldtest und die Routenplanung im Serviceportal im Internet sowie das Grobkonzept zur Integration der urbanen Angebote. Ziel des Projekts ist es, durch die Kombination von Mobilität und Services den Nachhaltigkeitsverbund (zu Fuß, Fahrrad, Sharingkonzepte, ÖPNV und elektromobiler Individualverkehr) zu stärken und die Elektromobilität voranzubringen.

Beteiligungen: SSB Reisen GmbH // Im Reiseveranstaltergeschäft 2014 konnten die sehr hohen Umsätze des Vorjahres nur im Eigenvertrieb bestätigt werden. Die Agenturen hatten insbesondere im Sommer weniger Busreisen verkauft als im Vorjahr. Daraus resultierte ein Umsatzrückgang bei Katalogreisen von 3,7 %. Die Umsätze aus Busvermietungen generierten erneut Steigerungen, während im Reisevermittlungsgeschäft leichte Rückgänge verzeichnet wurden.

Der Überschuss vor Abführung an die Muttergesellschaft SSB lag am Ende des Jahres 2014 bei 129 T€ (Vorjahr 159 T€) und deutlich über den Planzahlen.

Nachtragsbericht // Es ergaben sich keine wesentlichen Erkenntnisse oder Entwicklungen nach dem Bilanzstichtag, die bedeutende Auswirkungen auf die aktuelle und künftige Lage der Gesellschaft haben.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikomanagement // Ein zentrales Steuerungssystem des Vorstands ist das Risiko- und Chancenmanagement der SSB. Die Identifikation und Analyse von Chancen und Risiken, deren Bewertung und Messung sowie das darauf aufbauende Berichtswesen, sind wesentliche Grundpfeiler zur Beurteilung der Risikotragfähigkeit auf Grundlage der Unternehmensziele und Risikostrategien. Es unterliegt einer regelmäßigen Prüfung durch die Interne Revision.

Der Unternehmensbereich Zentrale kaufmännische Services ist für die Organisation und Prozesssicherheit verantwortlich und stellt die planerische Berücksichtigung in

den Budgets bei der Wirtschaftsplanung sicher. Aktualisierte Dokumentationen zur Risikoidentifikation und die daraus folgende Festlegung der Verantwortlichkeiten im Unternehmen bei der Risikobearbeitung und -minimierung sowie Nutzung der Chancenpotenziale sichern den Prozess ab. Über hoch eingestufte Risikopositionen werden erweiterte Dokumentationen vorgenommen.

Zur Sicherstellung einer effektiven Risikoinventur wird eine vollständige Erfassung aller bestehenden und potenziellen Risiken des Unternehmens durchgeführt. Dies erfordert die Einbindung des Vorstands und aller Unternehmensbereiche. Die Quantifizierung der Risiken durch Bewertung bzw. Abschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie möglichen Auswirkungen wurde seit 2013 auf eine neue Bewertungssystematik umgestellt. Dabei sind wahrscheinliche oder sehr wahrscheinliche Risiken, wenn sie auf eine hohe Auswirkung treffen, als existenzielle Risiken eingestuft. Eine Übersicht der Risikoverteilung über alle Risiken hinweg verdeutlicht dem Vorstand die Gesamtsituation des Unternehmens. Ein wesentlicher Schwerpunkt des Chancenmanagements ist es, nicht erkannte oder falsch eingeschätzte Chancen und deren Ertragspotenziale für das Unternehmen zu verdeutlichen.

Zum weiteren Umfang des Risikomanagements zählt auch das Compliance Management. Darunter wird die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex, der Verhaltensrichtlinie und des Geschäftspartnerkodex verstanden. Alle Vorschriften sollen dazu beitragen, die gegenseitigen Erwartungen und Pflichten zu den Mitarbeitern, aber auch nach außen zu Kunden und Lieferanten zu konkretisieren. Eine Vielzahl der Erkenntnisse fließt im Rahmen des Risikohandlings in die operative und strategische Wirtschaftsplanung ein.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigt sich regelmäßig mit der Risikoinventur und den daraus resultierenden Aktivitäten zur Risikobegrenzung und Chancennutzung.

Chancen- und Risikobericht // Ein hohes Risiko wurde 2014 in dem nicht durchgängig vorhandenen Management bei IT-getriebenen Geschäftsprozessen gesehen. Damit besteht die Gefahr, dass durch die zunehmende fortschreitende Digitalisierung, die technische Komponenten- bzw. Programmvialfalt sowie Vernetzung eine Beeinträchtigung von Teilen des Betriebs nicht ausgeschlossen werden kann.

Dazu wurde ein bereichsübergreifendes Projekt aufgesetzt, das diese Systemabhängigkeiten transparent darlegt und mögliche Vermeidungsszenarien und Voraussetzungen durch ein entsprechendes Management aufzeigt, um diesbezügliche Störungsfälle in deren Auswirkungen zu minimieren.

Für Preisänderungsrisiken in der Beschaffung von wesentlichen Aufwandspositionen wie Strom und Diesel ist ein Großteil der Verbräuche durch langfristig abgesicherte Lieferpositionen in den kommenden Jahren risikoadäquat und kalkulationssicher minimiert. Damit sind aus heutiger Sicht für alle bekannten Risiken, auch unter Berücksichtigung ihrer kumulativen Wirkung, notwendige Maßnahmen ergriffen worden, um deren bestandsgefährdendes Potenzial zu minimieren. Finanzielle Chancen sind konsequent genutzt worden und in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen.

Ein mittel- bis langfristiges Risiko bildet das Auslaufen des Bundesprogramms mit Infrastrukturfördermitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bis Ende 2019. Derzeit existiert noch keine Nachfolgeregelung. Eine Folge wäre ein hoher Investitions- und Finanzierungsbedarf, bedingt durch Vor- und Komplementärfinanzierungen. Zudem besteht in den kommenden Jahren die Herausforderung, die Nachweise für die Erfüllung der Anforderungen der EU-Verordnung 1370/2007 für eine Direktvergabe durch die Landeshauptstadt Stuttgart im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erbringen. Andererseits ergibt sich aufgrund der hohen Wirtschaftskraft in der Region und des Anstiegs der Bevölkerungszahlen und des motorisierten Individualverkehrs ein hohes Chancenpotenzial bei der Fahrgastbeförderung.

Prognosebericht // Das Brutto-Investitionsvolumen (vor Verrechnung von Zuschüssen und Kostenerstattungen) wird sich 2015 auf 134,7 Mio. € belaufen. Der gesetzliche Zuschussanspruch sowie für Erstattungen für

Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich beträgt 62,4 Mio. €, wobei infolge fehlender Haushaltsmittel der öffentlichen Hand lediglich Zuschüsse in Höhe von maximal 31,0 Mio. € zu erwarten sind. Daraus ergibt sich eine rechnerische Vorfinanzierung durch die SSB in Höhe von 31,4 Mio. €. Ein Teil der Investitionen steht unter dem Vorbehalt abschließender vertraglicher Vereinbarungen durch Umlandgemeinden, sofern die Baumaßnahmen außerhalb der Gemarkung Stuttgart liegen. 75,1 Mio. € bzw. 55,8 % des Gesamtbudgets werden für Stadtbahnvorhaben, insbesondere den Neu- und Ausbau der Linie U12 nach Münster und Dürtlewang, und die Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und an der Haltestelle Staatsgalerie im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 konkretisiert. Die Kosten für diese Maßnahmen werden auf Grundlage der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG ersetzt. Hinzu kommen erste Maßnahmen im Zuge der Verlängerung der Linie U5 nach Leinfelden und der U6 zur Landesmesse. 36,5 Mio. € bzw. 27,1 % des Investitionsbudgets werden für den Kauf von 13 Solobussen und 20 Gelenkbussen und die Anzahlung für 20 zusätzliche Stadtbahnen des Typs DT 8.14 verwendet. Rund 23,1 Mio. € bzw. 17,1 % des Budgets erfordern vor allem Ersatzinvestitionen in Gleis- und elektrotechnische Anlagen, Grundstücke und Gebäude sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Im Jahr 2015 erwartet die SSB nach der durchschnittlichen Tarifierungsanpassung um 2,9 % zum 1. Januar 2015 Nettofahrgeldeinnahmen in Höhe von 214,6 Mio. €. Neben dem Preiseffekt geht die SSB auch von einem steigenden Mengeneffekt von geschätzt 0,5 % aus, wodurch insgesamt Steigerungen der Fahrgeldeinnahmen um 3,4 % zu erwarten sind. Voraussetzungen bilden jedoch eine gute Entwicklung der Nachfrage durch die neue Stadtbahnstrecke zum Hallschlag und die Taktverdichtungen im Spät- und Wochenendverkehr, die weiterhin positive Entwicklung der JahresTicket-Abonnements und Firmentickets, keine erheblichen strukturellen Effekte bei Schüler- und Studierendenzahlen, eine weiterhin stabile Konjunkturlage und keine wesentlichen Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl. Wegen der lediglich teilweisen Dynamisierung der Zahlungen der Landkreise und des Landes an die Landeshauptstadt Stuttgart werden vertraglich festgeschriebene Abgeltungs- und Ausgleichsleistungen 2015 geringfügig über dem Vorjahresniveau liegen. Aufgrund des Inflationseffekts werden diese jedoch relativ betrachtet wie jedes Jahr sinken. Die sonstigen betrieblichen Erträge werden 2015 voraussichtlich

47,4 Mio. € betragen, sodass mit Gesamterträgen in Höhe von 329,9 Mio. € gerechnet werden kann. In den sonstigen betrieblichen Erträgen ist die geplante Veräußerung von Immobilien bzw. Grundstücken in Höhe von netto 6,5 Mio. € enthalten. Durch die Auflösung der stillen Reserven sollen anstehende Investitionen in die Infrastruktur und neue Fahrzeuge finanziert werden. In Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart und der SVV wird zudem eine weitere Kapitalerhöhung um 6,5 Mio. € vorgenommen. Die Gesamtaufwendungen werden 2015 rund 347,0 Mio. € betragen. Diese sind hauptsächlich von Steigerungen des Personalaufwands wegen erforderlicher Neueinstellungen und Tarifabschlüssen der Vorjahre und von erhöhten Materialaufwendungen, u.a. wegen aufgebrauchter Rückstellungen für die Generalüberholung von Stadtbahnen, gekennzeichnet. Das Jahresergebnis für 2015 wird laut Plan bei -17,0 Mio. € liegen.

2015 ist eine Tilgung der vorhandenen Bankdarlehen um knapp 3,5 Mio. € vorgesehen. Dennoch wird durch erforderliche planerische Neuaufnahme von Krediten in Höhe von 35,5 Mio. € der Kreditbestand zum Jahresende auf 104,9 Mio. € steigen. Das zinslose Darlehen der SVV für die Vorfinanzierung der GVFG-Landesmittel für die ausgebaute Linie U6 zum Fasanenhof-Ost wird voraussichtlich bestehen bleiben, da bislang keine Informationen seitens des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vorliegen, wann eine Auszahlung an die SSB und damit eine Rückführung des Darlehens an die SVV möglich ist. Eine weitere Kreditaufnahme ist für 2015 voraussichtlich notwendig, jedoch hängt diese wie im Vorjahr vom Investitionsfortschritt sowie dem prognostizierten Zahlungseingang von Zuschüssen und Erstattungen ab. Da die entsprechenden Zuschusszuflüsse aufgrund vom Zuschussgeber jährlich gedeckelter Bewilligungsbeträge nicht zeitlich mit dem Zuschussanspruch zusammenfallen, resultieren daraus mehrmonatige Vorfinanzierungen der SSB im zweistelligen Millionenbereich. Die SSB wird in den nachfolgenden Jahren erhebliche weitere Fremdmittel aufnehmen müssen. Dies ist insbesondere der weiteren Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, z.B. den Stadtbahnausbauten der Linien U5, U6 und U12, geschuldet. Hinzu kommen Vorhaben, bei denen die SSB-Infrastruktur betroffen ist, wie der Bau des Rosenstein- bzw. Leuzetunnels, Folgemaßnahmen zu Stuttgart 21 oder der Bau der S-Bahn-Strecke der S2 nach Neuhausen. Allerdings werden Aufwendungen für diese Maßnahmen weitgehend von

den beteiligten Gebietskörperschaften und der Deutschen Bahn AG erstattet. Zudem erfordern die Beschaffung von 20 zusätzlichen Stadtbahnen 2016/17 und der Ersatzbedarf von 103 Linienbussen bis 2018 weitere Fremdmittel.

Eine Belastung ergibt sich aus der Absenkung des Zuschussanspruchs nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) von 75 % auf 50 % und aus der Tatsache, dass gleichzeitig die Fördertatbestände erweitert wurden, sodass künftig noch mehr Landesvorhaben um Fördergelder konkurrieren müssen. Auch 2015 wird es keine verbesserten Perspektiven für Neu- und Ersatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge aufgrund der öffentlichen Haushaltssituation geben. Darum hat die SSB 2015 ein benchmarkgestütztes Optimierungsprogramm mit Schwerpunkten auf der Ertrags- und Aufwandsseite gestartet, das strukturelle Belastungen verringern und auch neue Wachstumspotenziale generieren soll. Zudem wurden durch die Anfang 2015 fertiggestellte langfristige Planung des Finanzbedarfs bis 2030 und die Neuausrichtung des Wirtschaftsplanungsprozesses weitere Voraussetzungen geschaffen, um die künftigen wirtschaftlichen Herausforderungen zu bewältigen.

Stuttgart, den 31. März 2015

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Wolfgang Arnold

Reinhold Bauer



Tunnelanschlag für die U12

02 Bericht des Aufsichtsrats





02 Bericht des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat 2014 seine Aufgaben gemäß den gesetzlichen Vorschriften, der Satzung und der Geschäftsordnung sowie nach den Anforderungen des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart wahrgenommen.

Im Geschäftsjahr fanden vier ordentliche Sitzungen und eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats statt. Zusätzlich erfolgte eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren. In diesem Gremium wurde eine Vielzahl zustimmungspflichtiger Entscheidungsvorlagen behandelt sowie über strategische und operative Themen umfangreich informiert bzw. inhaltlich diskutiert.

Die jeweiligen Aufsichtsratssitzungen wurden in Gesprächen mit den Anteilseignern und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Die Aufsichtsratsmitglieder konnten sich auf die Beschlüsse und Tagesordnungspunkte regelmäßig anhand von rechtzeitig zugestellten Unterlagen des Vorstands vorbereiten. Dringende Themen wurden teilweise als Tischvorlagen zur Sitzung, oder in einem Fall über einen Umlaufbeschluss, eingebracht.

Die Themenschwerpunkte des Aufsichtsrats in 2014 waren die Wiederbesetzung von zwei Vorstandspostitionen, die Darstellung der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft, Kapitalerhöhungsmaßnahmen, Projektberichte, Immobilienangelegenheiten, Jahresabschluss, Unternehmensplanung, Infrastrukturvorhaben, Vertriebsaktivitäten, Tarifierhöhung, Organisationsveränderungen, Risiko- und Chancenmanagement sowie der Public Corporate Governance Kodex.

Aufgrund der Ergebnisse der Gemeinderatswahl am 25. Mai 2014 ergaben sich Veränderungen bei den städtischen Vertretern im Aufsichtsrat. Mit Wirkung zum 24. Juli 2014 verließen Frau Dr. Roswitha Blind sowie die Herren Dr. Michael Kienzle, Robert Kauderer, Dr. Günter Stübel und Alexander Kotz das Gremium. Als neue Mitglieder wurden ab dem 29. Juli 2014 Frau Rose von Stein und die Herren Dr. Klaus Nopper, Gangolf Stocker, Martin Körner und Bernd Klingler gewählt.

Die personellen Veränderungen können der Übersicht der Organe entnommen werden.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung am 10. November 2014 wurde das Grundkapital von 142.000.000 € auf 167.001.964 € durch Ausgabe neuer Aktien erhöht und die entsprechende Änderung der Satzung beschlossen.

Nach der in der Sitzung vom 1. Juli 2014 getroffenen Entscheidung des Aufsichtsrats, die Amtszeit des Personalvorstands Herrn Reinhold Bauer um drei Monate bis zum 30. September 2015 zu verlängern, ergab sich durch das Ausscheiden des kaufmännischen Vorstands, Herrn Meier-Berbereich, zum 31. Dezember 2014 die Notwendigkeit, diese Positionen neu zu besetzen. Der Personalausschuss bereitete die Entscheidung in vier Sitzungen und den Vermittlungsausschuss in einer Sitzung vor. In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 15. Dezember 2014 wurden Frau Dr. Sabine Groner-Weber zur neuen Arbeitsdirektorin und Frau Stefanie Haaks zur neuen kaufmännischen Vorständin gewählt.

Neben dem Personalausschuss wurde die Arbeit des Aufsichtsrats auch durch Sitzungen weiterer Ausschüsse unterstützt. Über die Ergebnisse und Beschlussempfehlungen an den Aufsichtsrat haben die Vorsitzenden der Ausschüsse im Gesamtgremium berichtet.

Im Geschäftsjahr fand eine Sitzung des Restrukturierungsausschusses statt, in der zukünftige Möglichkeiten zur Ertrags- und Aufwandsoptimierung sowie Finanzsituation der SSB auch im Vergleich zum ÖPNV-Städtebenchmark erörtert wurden. Der Prüfungsausschuss tagte zweimal. Dabei wurden insbesondere die Themenkomplexe Jahresabschluss, Wirtschaftsplan, Finanzierungssituation bis zum Jahr 2030, Risikomanagement, Public Corporate Governance Kodex und Rohwarentermingeschäfte behandelt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 wurde nach der Hauptversammlung am 29. Juli 2014 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Stadt Stuttgart veröffentlicht. Der Jahresabschluss 2014 wurde rechtzeitig aufgestellt und ging nach den Vorschriften des § 170 AktG unmittelbar danach dem Aufsichtsrat, vorbehaltlich der späteren Feststellung, zu. In der Hauptversammlung am 29. Juli 2014 wurde Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2014 und der besonderen

Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt. Sie hat den Jahresabschluss und den Lagebericht zum 31. Dezember 2014 eingehend geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats übergeben und im Prüfungsausschuss sowie in der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juni 2015 in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers erörtert und diskutiert. Wesentliche Einwendungen ergaben sich dabei nicht. Der Aufsichtsrat hat sich den Empfehlungen des Prüfungsausschusses angeschlossen und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2014. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2014 festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Führungskräften und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den ausgeschiedenen Aufsichtsräten für deren Einsatz im und außerhalb des Gremiums bei der Sicherstellung eines ausgezeichneten öffentlichen Personennahverkehrs in Stuttgart und im Umland.

Stuttgart, im Juni 2015

Fritz Kuhn
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



-
-
-

03 Bericht des Vorstands





03 Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2014 mit einem in ihrer jüngeren Geschichte einmaligen Ergebnis abgeschlossen. Zum ersten Mal seit 1959 fällt das Jahresergebnis positiv aus. Aufgrund des Ergebnisses in Höhe von 5,6 Mio. € ist von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft in diesem Jahr kein Defizit der SSB auszugleichen. Ein Gewinn konnte jedoch ausschließlich aufgrund von Sondereffekten erzielt werden. Dazu gehören insbesondere Immobilienverkäufe, deren Buchgewinne für eine Kapitalerhöhung von 25 Mio. € verwendet werden. Auch der Überschuss des Jahres 2014 soll für eine weitere Kapitalerhöhung genutzt werden.

Wie auch schon in den Vorjahren konnten Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen erneut gesteigert werden.

Die finanzielle Situation der SSB wird sich trotz dieser erfreulichen Entwicklung zukünftig deutlich verschlechtern, da höhere Aufwendungen in die Instandhaltung der Infrastruktur und Investitionen in die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen notwendig werden. Die Fördersituation ist nach wie vor ungewiss: Das Bundes-GVFG läuft 2019 aus. Ein dringend benötigtes Nachfolgegesetz, mit dem dann hoffentlich auch Instandhaltungsmaßnahmen gefördert werden, ist trotz intensiver Lobbyarbeit durch die Verbände noch nicht absehbar. Außerdem wurde 2014 der Zuschussanspruch für Landesvorhaben von 75 auf 50 % gekürzt und die Förderkriterien erweitert, ohne dass sich die Mittelausstattung verändert hat. Dies steht im Widerspruch zu stetig steigenden Ansprüchen von Kunden und Politik an den Nahverkehr.

Große Veränderungen stehen im Vorstand der SSB an: Der Aufsichtsrat der SSB entschied im Dezember 2014 über die Nachfolge der beiden SSB-Vorstände Jörn Meier-Berberich und Reinhold Bauer. Erstmals werden zukünftig zwei von drei Vorstandssitzen mit Frauen besetzt. Frau Stefanie Haaks übernahm ab dem 1. April 2015 die kaufmännische Vorstandsfunktion und Frau Dr. Sabine Groner-Weber wird ab dem 1. Oktober 2015 Vorstandsmitglied und neue Arbeitsdirektorin der SSB.

Strategische Steuerung und wirtschaftliche Optimierung // Im Jahr 2014 wurde die Aktualisierung der Unternehmensstrategie vorangetrieben. Die Strategie der SSB steht dabei im Spannungsfeld zwischen Kunden-/Marktorientierung, Eigentümer-/Kostenorientierung und Mitarbeiterorientierung. Im Kern der Strategie stehen fünf Unternehmensziele, die von drei Leitplanken

(Nachhaltigkeit, Direktvergabe und Gesamtinteresse) flankiert werden. Die Unternehmensstrategie fließt nun in die Strategien der Bereiche ein.

Vor dem Hintergrund der Strategie wurden wichtige Projekte gestartet. Dazu gehört auch das Projekt „Direktvergabe“. Dort werden gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart die Voraussetzungen für eine rechtssichere Direktvergabe im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 durch die Landeshauptstadt Stuttgart an die SSB ab 2019 geprüft und soweit erforderlich geschaffen.

Die „weitere wirtschaftliche Optimierung“, die ebenfalls gestartet wurde, ist als dauerhafter Prozess angelegt. Damit soll auch künftig eine beständige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der SSB erreicht werden. Innerhalb dieses Prozesses werden fortlaufend Themen identifiziert, bei denen Optimierungspotenzial besteht. Die ersten Themen, die vertieft untersucht werden, sind die IT, der Betriebszweig Bus, die Logistik und die Immobilien- und Flächenbewirtschaftung. Schwerpunkt der Betrachtungen werden die Prozesse und Abläufe sein.

Im Projekt „Organisation“, das schon seit mehreren Jahren läuft, wurden 2014 weitere Prüft Themen bearbeitet und einer Entscheidung zugeführt. Mittlerweile wurden insgesamt 17 Prüft Themen bearbeitet und abgeschlossen. Einige befinden sich noch im Umsetzungsprozess. Im Jahr 2015 werden weitere organisatorische Themenfelder bearbeitet.

Tarifliche Angebotserweiterungen und vertriebliche Projekte // Die seit einigen Jahren konsequent verfolgte Abonnement-Strategie zeigte 2014 erneut deutliche Erfolge. Beim JahresTicket-Abonnement konnte ein Zuwachs der Kundenzahl von 10 % erreicht werden. Das FirmenTicket-Abonnement ist auf Erfolgskurs und die Zahl der Abonnenten verdoppelte sich hier. Insgesamt konnte die Abo-Kundenzahl sogar um über 30 % gesteigert werden, nachdem im April 2014 das „Zuschussmodell“ mit der Beantragung eines Arbeitgeberzuschusses eingeführt worden war. Hohe Zuwächse erzielte zudem das Seniorenticket, das seit Januar 2014 als JahresTicket und im Abonnement generell im gesamten VVS-Netz gilt. Im Segment des Gelegenheitsverkehrs entwickelte sich das HandyTicket besonders erfolgreich: Insgesamt wurden 1,5 Millionen Tickets auf diesem Weg verkauft. Außerdem wurden 2014 die Vorbereitungen zur Einführung des in den städtischen Gremien beschlossenen SozialTickets getroffen.

03 Bericht des Vorstands

Außerdem wurde im Jahr 2014 die Fahrzeugflotte der SSB erweitert und ihre Modernisierung vorangetrieben. Bereits 61 von den 76 geplanten Stadtbahnfahrzeugen der ersten Serien haben die Generalsanierung durchlaufen und sind nun wieder im Fahrgastbetrieb. Außerdem sind alle 20 Fahrzeuge der ersten Tranche des neuen Stadtbahnwagens DT8.12 abgenommen und werden erfolgreich im Netz der SSB eingesetzt. Die Vorbereitungen für den Produktionsbeginn von weiteren 20 Neufahrzeugen der zweiten Serie laufen.

Diese neuen Fahrzeuge müssen jedoch auch untergebracht werden können. Auf den Betriebshöfen stößt die SSB an ihre Kapazitätsgrenzen, der Neubau eines zusätzlichen Betriebshofs ist kurzfristig nicht darstellbar. Deshalb wurde 2014 ein Konzept entwickelt, das eine dauerhafte Nutzung der Anlage am Neckarpark für die Abstellung von Stadtbahnen vorsieht. Weiterhin ist eine neue provisorische Abstellanlage in der Südschleife des Betriebshofs Möhringen in Planung. Insgesamt werden damit 38 zusätzliche Abstellplätze geschaffen, wobei die vorhandenen Betriebshofs-, Werkstatt- und Stellwerksinfrastrukturen genutzt werden und kurze Wege für den Linieneinsatz möglich sind. Der Aufsichtsrat stimmte dem Konzept im Juli 2014 zu und gab grünes Licht für die Umsetzung.

Beim Bus ging die Erprobung neuer Antriebstechnologien weiter: Der vierte Brennstoffzellenbus im Liniennetz der SSB ging auf der Linie 67 in Fellbach in Betrieb. Dieser wird von einem Auftragsunternehmer betrieben und von der SSB technisch betreut und gewartet. Damit verkehren zusammen mit den Brennstoffzellenbussen, die bereits auf der Linie 79 zwischen Plieningen und Flughafen unterwegs sind, im Netz der SSB vier dieser umweltfreundlichen, innovativen Fahrzeuge.

Auch der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen kommt voran. Sechs weitere Haltestellen sind nun barrierefrei, zwei weitere Baumaßnahmen befinden sich in Umsetzung. Bis 2017 ist geplant, 27 weitere Haltestellen umzubauen.

Betrieb // Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde der 10-Minuten-Takt in die Abendstunden verlängert. Diese Angebotsverbesserung erhöht die Attraktivität der Dienstleistung für die Kunden weiter. Auch die Zuverlässigkeit der SSB konnte im Jahr 2014 weiter gesteigert werden. So ist sowohl die Anzahl der

Störungen an Fahrzeugen und Anlagen als auch die Anzahl der damit verbundenen Fahrtausfälle zurückgegangen. Damit konnte auch eine Verbesserung bei der Einhaltung von geplanten Anschlüssen erreicht werden. Und dies, obwohl wegen zunehmender Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatz- und Sonderverkehren die Fahrzeugreserve der SSB im Bahnbereich immer häufiger an eine kritische Grenze kommt.

Die dynamischen Veränderungen in der Stadt wirken sich ebenfalls auf die SSB aus. So hat die Eröffnung des neuen Einkaufszentrums „Milaneo“ im Europaviertel die Fahrgastzahlen an der Haltestelle Stadtbibliothek (Milaneo) innerhalb kürzester Zeit vervielfacht. Hier hat die SSB unter anderem mit der Aufstellung zusätzlicher Ticketautomaten reagiert.

Der Evangelische Kirchentag wird 2015 in Stuttgart stattfinden und hat im Jahr 2014 seine Schatten schon vorausgeworfen. So wurden bereits Betriebskonzepte erstellt, mit denen die Besucher dann wie gewohnt sicher und komfortabel zu und von den Veranstaltungen gebracht werden können. Dabei helfen die Erfahrungen vergangener Großveranstaltungen.

Stuttgart 21 // Weit fortgeschritten sind die Baumaßnahmen an der Folgemaßnahme Heilbronner Straße: Der Tunneldurchschlag der beiden Tunnelröhren am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz fand am 18. Oktober 2014 statt. Dieser markierte das Ende der bergmännischen Tunnelausbrucharbeiten. Gleichzeitig konnte der bestehende Tunnel vom Hauptbahnhof kommend freigelegt werden. Dies ist die Voraussetzung für den Anschluss des neuen Tunnels an das Bestandsbauwerk, wobei die Seitenwände entfernt werden müssen. An der zweiten Anschlussstelle vor der Haltestelle Stadtbibliothek konnte das Entfernen der Seitenwände unter Betrieb bereits erfolgreich umgesetzt werden.

Bei der Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie sind die planrechtlichen Voraussetzungen seit September bzw. November gegeben und die Deutsche Bahn hat mit den arrondierenden Arbeiten im Umfeld der Haltestelle begonnen. Der Auftrag für die Rohbauarbeiten wurde vergeben und erste Baumaßnahmen in der Willy-Brandt-Straße wurden durchgeführt. Zwei Betriebskonzepte für die beiden Bauphasen wurden erstellt und abgestimmt. Ziel ist es, Beeinträchtigungen für die Fahrgäste während der Bauzeit so gering wie

möglich zu halten. Die Konzepte werden zur Zeit weiter verfeinert und dann rechtzeitig im Rahmen einer Informationskampagne veröffentlicht.

Liegenschaften // Arbeitsschwerpunkte im Immobilienbereich waren 2014 die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Immobilienstrategie für betrieblich genutzte und vermietete Immobilien. Mit der Veräußerung der komplexen Immobilie in der Alb-/Schöttlestraße in Degerloch und dem Verkauf der unbebauten Grundstücke am Bahnhof in Möhringen wurde ein erheblicher Beitrag zum positiven Jahresergebnis und zur Stabilisierung der Liquidität geleistet. Die Buchgewinne werden zur Erhöhung des Eigenkapitals verwendet.

Vorbereitungen für den Umbau bzw. die Sanierung des ehemaligen Depots Ostendzentrum wurden getroffen und die Sanierung des denkmalgeschützten Straßenbahndepots in Bad Cannstatt vollendet.

Aktivitäten zum verschobenen Projekt „Revitalisierung des Verwaltungsgebäudes“ beschäftigten den Unternehmensbereich Liegenschaften weiterhin. Die bisher aufgelaufenen Kosten wurden ermittelt und notwendige Brandschutzmaßnahmen werden zur Zeit geprüft. Eine reaktive Instandhaltungsstrategie wurde für das Bestandsgebäude erarbeitet.

Zur Optimierung der Nutzung aller Flächen der SSB wurde außerdem weiter an dem „Flächenverwendungstool“ gearbeitet.



Personalwirtschaft und Unternehmenskultur //

Die Personalstärke der SSB ist im Jahr 2014 weiter angestiegen. Mit Stand vom 31. Dezember 2014 sind 2.993 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 95 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Dies bedeutet ein Plus von 155 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. 34 Auszubildende erhielten 2014 für kaufmännische und gewerbliche Ausbildungsberufe einen Ausbildungsvertrag.

Die weitere Steigerung der Attraktivität der SSB als Arbeitgeber steht unverändert im Mittelpunkt vieler Aktivitäten im Personalbereich. So wurde für verschiedene Zielgruppen ein Imagefilm gedreht und der Öffentlichkeit vorgestellt. Um die jüngere Zielgruppe gezielt anzusprechen, wurde der Film im SSB-Youtube-Kanal und auf der SSB-Homepage veröffentlicht. Außerdem läuft der Film im Vorprogramm in den Stuttgarter Kinos. Auch an Hochschul- und Berufsmessen präsentierte sich die SSB als attraktiver Arbeitgeber.

Im Jahr 2014 fanden mehrere Verhandlungsrunden zur Umsetzung des Tarifvertrags Demografie statt, der am 1. Januar 2014 in Kraft trat. Bislang konnten sich die Tarifparteien noch nicht auf eine betriebliche Lösung verständigen. Unabhängig vom weiteren Verhandlungsverlauf werden bei der SSB – wie bisher auch – Maßnahmen durchgeführt, die der Bewältigung der demografischen Entwicklung, beispielsweise im Rahmen des Gesundheitsmanagements, dienen.



U12-Tunnel und S21-FolgebmaÙnahme, Tunnelpatinnen Veronika Kienzle und Andrea Krueger // Bürogebäude in Degerloch verkauft

04 Vermögens- und ertragslage





04 Vermögens- und ertragslage

Vermögenslage	31.12.2014		31.12.2013		Veränderung	
	T€	%	T€	%	T€	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	4.030	0,6	4.653	0,7	-623	-13,4
Sachanlagen	508.570	77,2	498.498	77,5	10.072	2,0
Finanzanlagen	614	0,1	690	0,1	-76	-11,0
Anlagevermögen	513.214	77,9	503.841	78,3	9.373	1,9
Vorräte	20.270	3,1	21.114	3,3	-844	-4,0
Liefer- und Leistungsforderungen	4.599	0,7	4.162	0,7	437	10,5
Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Beteiligungsunternehmen	5.941	0,9	20.164	3,1	-14.223	-70,5
Übrige Aktiva	7.596	1,1	11.112	1,7	-3.516	-31,6
Flüssige Mittel	107.066	16,3	82.688	12,9	24.378	29,5
Umlaufvermögen	145.472	22,1	139.240	21,7	6.232	4,5
Aktiva	658.686	100,0	643.081	100,0	15.605	2,4

Eigenkapital	184.571	28,0	153.927	23,9	30.644	19,9
Pensionsrückstellungen	139.438	21,2	137.492	21,4	1946	1,4
Langfristige Rückstellungen	21.875	3,3	28.292	4,4	-6.417	-22,7
Langfristige Bankverbindlichkeiten	55.869	8,5	55.547	8,6	322	0,6
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	139.518	21,2	135.407	21,1	4.111	3,0
Langfristiges Fremdkapital	356.700	54,2	356.738	55,5	-38	0,0
Rückstellungen	34.411	5,2	41.570	6,5	-7159	-17,2
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	3.449	0,5	2.003	0,3	1446	72,2
Verbindlichkeiten Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	27.929	4,2	22.036	3,4	5.893	26,7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen	13.702	2,1	13.730	2,1	-28	-0,2
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	37.924	5,8	53.077	8,3	-15.153	-28,5
Kurzfristiges Fremdkapital	117.415	17,8	132.416	20,6	-15.001	-11,3
Passiva	658.686	100,0	643.081	100,0	15.605	2,4

Ertragslage	2014		2013		Veränderung	
	T€	%	T€	%	T€	%
Erlöse Linienverkehr	208.356	66,1	199.275	64,6	9.081	4,6
Zuwendungen	45.987	14,6	45.476	14,7	511	1,1
Ausgleichszahlungen	18.202	5,8	18.202	5,9	0	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	13.060	4,1	12.341	4,0	719	5,8
Umsatzerlöse	285.605	90,6	275.294	89,2	10.311	3,7
Bestandsveränderung	-614	-0,2	225	0,1	-839	-372,9
Aktivierte Eigenleistungen	4.496	1,4	2.618	0,8	1.878	71,7
Andere laufende betriebliche Erträge	25.935	8,2	30.584	9,9	-4.649	-15,2
Betriebsleistung	315.422	100,0	308.721	100,0	6.701	2,2
Materialaufwand	98.694	31,3	99.920	32,4	-1.226	-1,2
Personalaufwand	166.457	52,8	157.380	51,0	9.077	5,8
Planmäßige Abschreibungen	35.251	11,2	37.102	12,0	-1.851	-5,0
Verwaltungsaufwendungen	14.535	4,6	13.972	4,5	563	4,0
Übriger Betriebsaufwand	19.050	6,0	19.544	6,3	-494	-2,5
Betriebsergebnis (EBIT)	-18.565	-5,9	-19.197	-6,2	632	-3,3
Beteiligungsergebnis	17	0,0	-184	-0,1	201	
Finanzergebnis	-6.833	-2,2	-6.151	-2,0	-682	
Neutrales Ergebnis	31.023	9,9	7.006	2,3	24.017	
Jahresergebnis	5.642	1,8	-18.526	-6,0	24.168	

Q4 Vermögens- und ertragslage

Finanzlage	2014 T€	2013 T€
Periodenergebnis	5.642	-18.526
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	35.251	37.102
Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-8.334	-10.325
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	1094	0
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-26.168	-5.260
Zunahme/Abnahme der Vorräte	844	-783
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.222	-3.204
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-9.568	16.864
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-2.461	15.868
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	39.918	6.020
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-100.439	-89.823
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	76	127
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-60.445	-83.676
Einzahlung aus der Kapitalerhöhung	25.002	1.800
Einzahlung aus der Verlustübernahme	18.526	18.474
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	3.791	27.960
Auszahlungen zur Tilgung von (Finanz-)Krediten	-2.028	-1.864
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	41.988	41.643
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	87.279	88.013
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	24.373	20.205
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	82.688	62.483
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	107.061	82.688



05 Personal- und Sozialbericht





05 Personal- und Sozialbericht

Auch im Jahr 2014 vielfältige Arbeitgeberaktivitäten // Der SSB gelang es auch im Jahr 2014, sich auf dem regionalen Arbeitsmarkt im starken Wettbewerb um Arbeitskräfte bzw. Auszubildende als Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb erfolgreich zu behaupten.

Arbeitsplätze // Das Jahr 2014 war erneut von einer hohen Anzahl an externen Einstellungen geprägt. In fast allen Bereichen konnten geeignete Bewerber gefunden werden, wobei die positive gesamtwirtschaftliche Situation und die starke Nachfrage nach qualifizierten Kräften in der Region Stuttgart im Einzelfall zu Problemen bzw. längeren Besetzungsprozessen führten.

Um dieser Entwicklung aktiv entgegenzuwirken, wurden die Möglichkeiten der qualifizierten Ansprache von potenziellen Bewerbern insbesondere auf Arbeitgeber- und Bewerbermessen sowie bei weiteren spezifischen Arbeitgeberveranstaltungen intensiviert. Darüber hinaus werden die Stellenbesetzungen durch die Übernahme der eigenen Auszubildenden nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung unterstützt.

Ausbildung // Die SSB ist sich ihrer besonderen Verantwortung für die Berufsausbildung und die Absolventen aller Schularten bewusst. Deshalb wurde die Zahl der Ausbildungsplätze erneut erhöht und die Berufsbilder im Hinblick auf ihren Beitrag zur Aufgabenerfüllung der SSB sowie auf die Beschäftigungsfähigkeit der Auszubildenden hin überprüft. Ab 2014 werden ein neuer kaufmännischer und zwei neue technische Ausbildungsberufe angeboten: Kauffrau/-mann für Dialogmarketing, Fahrzeuglackierer/-in sowie Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/-in, Fachrichtung Karosserieinstandsetzungstechnik. Außerdem ist die SSB in drei technische Studiengänge der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) mit dem Abschluss Bachelor of Engineering eingestiegen: Elektrotechnik mit Schwerpunkt Elektrische Energietechnik, Nachrichtentechnik mit der Fachrichtung Kommunikationstechnik für Verkehrssysteme sowie Bauwesen, Fachrichtung Projektmanagement.

Projekte // Nach dem Abschluss des Projekts „Bewerbermanagement“ zur Optimierung der Bewerbungsprozesse und deren elektronischer Abwicklung wird dieses Tool erfolgreich angewandt. Hinzu kam im Jahr 2014 die Weiterentwicklung des Online-Weiterbildungsmanagements „SSB-Akademie“.

Der Wissenstransfer beim Wechsel von Führungs- und weiteren Schlüsselpositionen gewinnt ebenfalls zunehmend an Bedeutung und wird bei der SSB durch den Bereich Personalentwicklung strukturiert vorbereitet und durchgeführt.

Außerdem beteiligt sich die SSB im Rahmen der „Initiative neue Qualität der Arbeit (INQA)“ am Projekt MIGEMA (Moderne Personalführung in Verkehrsunternehmen – wertschöpfend und gesund für Mitarbeiter/-innen und Betriebe) mit dem Teilprojekt „Führen in Teilzeit“ bis 2017.

Führungskräfteentwicklung // Das Führungsnachwuchsprogramm „Führen lernen“ wird kontinuierlich weiterentwickelt und regelmäßig durchgeführt, indem in kürzeren Abständen – allerdings weiterhin abhängig vom voraussichtlichen Führungskräftebedarf – Assessment Center zur Ermittlung des Führungspotenzials und darauf aufbauend ein Entwicklungsprogramm durchgeführt werden.

Betriebliches Gesundheitsmanagement // Das Betriebliche Gesundheitsmanagement der SSB „Linie G“ wird erfolgreich umgesetzt und erweitert. Die Gesundheitstage greifen jeweils aktuelle Themen auf, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die eigene Gesundheit zu sensibilisieren. Im Herbst 2014 und aufgrund der großen Nachfrage auch zu Beginn des Jahres 2015 wurden zur Vorsorge gegen Hautkrebs Hautscreenings durchgeführt. Mit der Verleihung des Exzellenz-Siegels im Rahmen des „Corporate Health Award“ wurde das Betriebliche Gesundheitsmanagement der SSB in besonderem Maße deutschlandweit hervorgehoben. Diese Auszeichnung ist zunächst bis Ende 2015 wirksam.

Beruf und Familie // Die betrieblichen Angebote zur Absicherung in besonderen familiären Situationen wurden im Jahr 2014 ebenfalls weiterentwickelt.

So bestehen betriebsinterne und externe Beratungsmöglichkeiten zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf mit dem Schwerpunkt Kinderbetreuung, Beratung in Überschuldungssituationen sowie Hilfen bei sozialen und psychischen Problemen. Aber auch die Thematik der Pflege von Angehörigen wird in den kommenden Jahren für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine zunehmend wichtigere Rolle spielen, was durch entsprechende Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung unterstrichen wird. Dem wurde insbesondere durch interne Informationen und

das Angebot der Beratung durch einen professionellen externen Partner Rechnung getragen.

Die SSB hat sich in diesem Selbstverständnis auch dem „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung gestellt und darlegen können, dass sie neben bereits vorhandenen vielfältigen Angeboten im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses auch in Zukunft gewillt ist, die damit verbundenen verschiedenen Facetten zu bearbeiten. Die von der SSB abgeschlossene Zielvereinbarung fordert vom Unternehmen proaktives Handeln, um die vereinbarten konkreten Ziele und Maßnahmen mit Umsetzungsschritten zu belegen und nach drei Jahren das Zertifikat bestätigt zu bekommen. Der Zwischenbericht für das Jahr 2014 erfüllte die Anforderungen auf dem Weg zur Re-Auditierung.

Tarifliche Entwicklung // Das Jahr 2014 war geprägt von der Umsetzung tarifvertraglicher Ergebnisse sowie von weiteren tariflichen Verhandlungen. Dabei stand die Implementierung der Ergebnisse der Vorjahre in praktikable betriebliche Regelungen, insbesondere bei der Thematik Arbeitszeit, im Vordergrund.

Die Verhandlungen für die zukünftigen Eingruppierungs- und Tätigkeitsmerkmale, die sogenannte Entgeltordnung, für die Beschäftigten des Nahverkehrs wurden intensiv fortgeführt. Die äußerst schwierigen Tarifverhandlungen auf Bundesebene über einen Demografie-Tarifvertrag wurden erfolgreich abgeschlossen und müssen ab 2014 auf betrieblicher Ebene umgesetzt werden. Gemeinsame Intention und Aufgabe der Tarifpartner des Nahverkehrs war es, durch zukunftsfähige Rahmenregelungen eine vorausschauende und nachhaltige Personalpolitik zu ermöglichen. Diese soll zum einen die Bedürfnisse der Unternehmen nach leistungsfähigen Personalstrukturen, die Interessen der Beschäftigten nach alters- und leistungsgerechten Arbeitsbedingungen sowie die Beschäftigungsfähigkeit bis zum Rentenalter zum Vorteil beider Seiten berücksichtigen. Mehrere Bausteine des Tarifvertrages werden bereits seit längerem durch die SSB bearbeitet. Der Tarifvertrag bietet allerdings nochmals die Notwendigkeit und Chance einer Gesamtschau, um gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung eine priorisierte Vorgehensweise im Rahmen des verfügbaren Budgets voranzutreiben.



Girlsday 2014 // Arbeitskampf 2014 – Einigung nach zwei Warnstreiktagen

05 Personal- und Sozialbericht

Mitarbeiteranzahl und -struktur (ohne Auszubildende)	31.12.2014	31.12.2013
Arbeitnehmer/-innen insgesamt	2.993	2.947
• davon Frauen	483	473
• davon Arbeitnehmer/-innen in Teilzeitarbeit	241	223
• davon Arbeitnehmer/-innen in Altersteilzeitarbeit	194	236
• darunter in Freizeitphase	192	181
In Jahren	2014	2013
Ø Lebensalter aller Beschäftigten	45,7	45,9
Ø Dienstalter	16,4	16,4
Arbeitsjubilare	96	107

Durch den Anstieg der Betriebsleistung, vielfältige neue Aufgaben und Projekte, z.B. bei der Infrastruktur, stieg auch die Mitarbeiterzahl weiterhin planmäßig an.

Im Jahr 2014 konnten beim Stammpersonal 155 Neueinstellungen realisiert werden, außerdem wurden 27 Auszubildende in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Zusätzliche Einstellungsaktivitäten waren bei Aushilfen (z.B. für Fahrgastzählungen), Praktikanten und Auszubildenden zu verzeichnen. Durch die Vielzahl von neuen Mitarbeitenden ging das Durchschnittsalter leicht zurück auf 45,7 Jahre.

Bedingt durch das Auslaufen der klassischen Altersteilzeitregelungen ist die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Altersteilzeitarbeit weiterhin rückläufig. Fast alle Beschäftigten mit dieser Regelung befinden sich nun in der Freizeitphase.

Entgeltsumme in Mio. €	2014	2013
Arbeitsentgelte ohne Zusatzversorgung	122,2	114,2

Im April 2014 einigten sich die Tarifvertragsparteien u.a. auf lineare Tarifierhöhungen für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes von Bund und kommunalen Arbeitgebern. Die Tabellenentgelte erhöhten sich ab März 2014 um 3,0 % linear, jedoch mindestens um einen Garantiebetrug von 90 € (bezogen auf Vollzeitbeschäftigung). Im März 2015 erfolgte eine weitere Erhöhung um 2,4 % ohne Garantiebetrug. Die Laufzeit bis Frühjahr 2016 erhöhte die Planungssicherheit für die Wirtschaftsplanung.

Allerdings ist festzustellen, dass ein Tarifabschluss oberhalb der Planungswerte zu konstatieren war. Der Personalaufwand erhöhte sich somit deutlich um 8,0 Mio. € bzw. 7,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Dies resultiert aus verschiedenen Effekten: die genannten Tarifsteigerungen, weiterhin stufenweise wirkende Änderungen im Manteltarifvertrag, Nachzahlungen für den Vordereinstieg sowie eine durchschnittlich höhere Mitarbeiterzahl (+38 Personen). Demgegenüber wirken die Rückstellungen für Altersteilzeitarbeit und die langfristigen Struktureffekte des Spartentarifvertrages kostenbegrenzend.

Zusatzversorgung	2014	2013
Aufwand in Mio. €	16,8	16,7
Versorgungsempfänger insgesamt	2.223	2.217
Empfänger Hinterbliebenenversorgung	759	765

Die Zusatzversorgungsleistungen der Rentner wurden – wie gesetzlich vorgeschrieben – ab Januar 2014 um 1,0 % dynamisiert. Trotz dieser Rentensteigerung blieb bei einer nahezu stabilen Empfängeranzahl die tatsächliche Aufwandssteigerung unterproportional. Die langfristigen Struktureffekte der in den letzten Jahren erfolgten Reformen wirken weiterhin. Bezogen auf die Entgeltsumme ist die Belastung durch die Rentenzahlungen seit Jahren deutlich rückläufig.

Die Thematik des gesunkenen Referenzzinssatzes setzt sich in diesem Jahr fort und wird auch die nächsten Jahre bestimmen. Auch tarifliche Steigerungen und die Erhöhung der Mitarbeiterzahl bewirkten eine Steigerung des Wertes der Verpflichtungen. Die Deckungslücke ist insbesondere durch den Zinseffekt angestiegen, es wurde in diesem Jahr auf eine Zuführung zu Pensionsrückstellungen verzichtet.

Zusatzversorgung in Mio. €	2014	2013
Wert der Verpflichtungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen des Vereins Zusatzversorgung	310,0	293,3
Passivierte Rückstellungen	122,9	122,9
Vermögen der Zusatzversorgung	143,3	135,3
Deckungslücke	43,8	35,1



Junge Gesichter mit viel Erfahrung – Jubilärfest 2014 mit den Vorständen Arnold und Bauer

05 Personal- und Sozialbericht

Aus- und Fortbildung

Ausbildung	31.12.2014	31.12.2013
Auszubildende/ Praktikanten gesamt	95	94
	Geschäfts- jahr 2014	Geschäfts- jahr 2013
Neue Ausbildungsverträge	34	30
Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung	28	23

Die SSB legt weiterhin Wert auf ein fundiertes Ausbildungsangebot in einer Vielzahl von Ausbildungsberufen. Im Hinblick auf die Altersstruktur, die demografische Entwicklung und den schwierigen Arbeitsmarkt in Stuttgart bildet die betriebliche Ausbildung einen wesentlichen Stützpfiler der Personalstrategie.

Fortbildung (ohne Fahrdienst und gesetzlich vorgeschrie- bene Weiterbildung)	2014	2013
Fortbildungsaufwand (ohne Arbeitszeit) in T€	1.476	1.208

Auch im Jahr 2014 wurde in erheblichem Maße in die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investiert. Fachliche Fortbildungen, auch bezogen auf die sich wandelnden Anforderungen, wurden flankiert durch Maßnahmen in den Bereichen der Persönlichkeitsentwicklung, Teambildung und Zusammenarbeit. Der Abschluss des bundesweiten Demografie-Tarifvertrages im Nahverkehr mit deutlichen Akzenten in diesem Handlungsfeld verdeutlicht die branchenweite Notwendigkeit der Bildungsinvestitionen.

Betriebliche Ausbildung (Fahrdienst)	2014	2013
Ausbildung Busfahrer	45	55
Ausbildung Schienenfahrer	122	107
Ausbildung Fahrausweisprüfer	7	10
Gesamt	174	172

In den betriebseigenen Fahrschulen für Bus und Schiene wird der Nachwuchs für den Fahrdienst ausgebildet. Die Ausbildungs- und Fortbildungskapazitäten sind auf den Personalbedarf der nächsten Jahre abgestimmt, um die Herausforderungen durch neue Linien, die Leistungsausweitung im bestehenden Netz und die Altersfluktuation abdecken zu können.

Betriebliches Vorschlagswesen	2014	2013
Angenommene Vorschläge	241	248
Berechnete Einsparungen in T€	130	101
Prämien in T€	46	35

Das Betriebliche Vorschlagswesen ist ein wichtiger Aspekt der Mitarbeiterbeteiligung im Unternehmen. Das bei den Mitarbeitenden vorhandene betriebliche Know-how stellt einen wesentlichen Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses in allen Unternehmensbereichen dar, u.a. deshalb wurde das Vorschlagswesen neu gestaltet und aktuell prototypisch getestet.

Wohnraumversorgung, Soziale Dienste

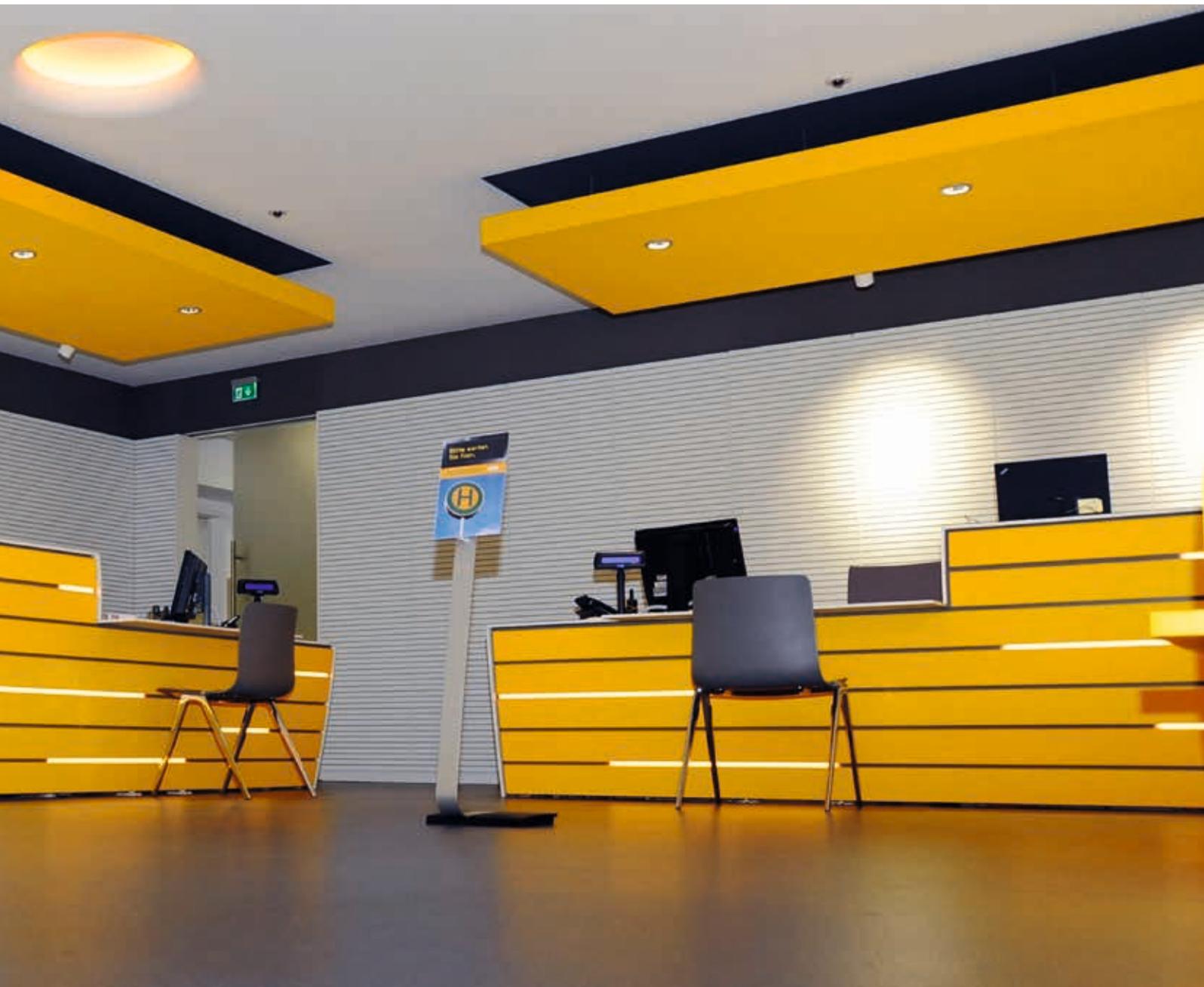
Wohnungswesen	2014	2013
Wohnungsbestand	474	474
Neuvermietungen an Mitarbeiter/-innen	13	16

Weiterhin attraktiv ist die Möglichkeit der Wohnraumversorgung für vorhandene und neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Rahmen der Immobilienstrategie werden auch die Wirtschaftlichkeit und die Zukunftsfähigkeit des bestehenden Angebots berücksichtigt.



06 marketing und Vertrieb





06 marketing und Vertrieb

-
-
- **Berufsverkehr: Abo und FirmenTicket //** Auch im Jahr 2014 hielt die positive Entwicklung bei JahresTicket- und FirmenTicket-Abonnements an. Im vierten Jahr in Folge legte die Zahl der JahresTicket-Abonnenten deutlich zu: Mit einer Steigerung um 10 % wurden zum Jahresende gut 49.000 Abonnenten erreicht. Dazu trug vor allem das Seniorenticket bei, das seit dem 1. Januar 2014 als JahresTicket generell netzweit gültig ist. Bestehende Abonnenten des Seniorentickets wurden das gesamte Jahr über mit individuellen Briefmailings auf das neue Produkt umgestellt. Darüber hinaus waren auch beim Jedermann- und beim 9-Uhr-UmweltTicket weitere Zuwächse zu verzeichnen. Einen Beitrag dazu leistete erneut die offensive Kommunikation der Vorteile eines Abonnements, die mit einer Briefmailingkampagne im Frühsommer unterstützt wurde.
-

Einen ganz erheblichen Zuwachs von 33 % gegenüber Ende 2013 auf nun fast 29.000 Abonnenten erzielte das FirmenTicket. Grundlage dieser Entwicklung war die Einführung des „Zuschussmodells“: Wenn das Unternehmen seinen Mitarbeitern einen Zuschuss von mindestens 10 € pro Monat zum FirmenTicket zahlt, steigt der Rabatt für den Kunden gegenüber dem JedermannTicket von 5 auf 10 %. Außerdem wurde der Zugang für kleinere Firmen erleichtert. Mit mehr als 160 neu abgeschlossenen Vereinbarungen konnte die Zahl der Firmen im FirmenTicket-Verfahren nahezu vervierfacht werden. Maßgeblichen Anteil am hohen Zuwachs hat das Engagement der Landeshauptstadt Stuttgart, die für Mitarbeiter in der

Verwaltung und den Eigenbetrieben sowie beim Klinikum Stuttgart einen Zuschuss von rund 27 € zahlt. Diese Vorreiterrolle beim Engagement für die Attraktivität als Arbeitgeber und für eine ökologische Mobilität der Mitarbeiter wurde mit mehr als 4.500 neuen FirmenTicket-Abonnenten belohnt.

Gelegenheitskunden: Vorteilskommunikation und HandyTicket // Nach 2013 konnte der Absatz im Segment der Gelegenheitskunden 2014 erneut gesteigert werden. Wie bereits im Vorjahr wurde dieses Segment in den Fokus der Flächenkommunikation gestellt. Nach einer Testimonialkampagne 2013 wurde dabei 2014 ein neues Konzept eingesetzt. Wichtigstes und wiederkehrendes Stilelement ist hierbei die Abbildung eines Anzeigers der dynamischen Fahrgastinformation, der die Bildüberschrift trägt. Auch 2014 wurden wieder Produktvorteile der SSB wie Pünktlichkeit, Takt oder Komfort in den Fokus der Flächenkommunikation gestellt. Mit einer starken Plakatpräsenz im Stuttgarter Stadtgebiet konnte erneut eine hohe Aufmerksamkeit der Zielgruppe erreicht werden. Um die Kampagne darüber hinaus weiterentwickeln zu können, wurden verschiedene Evaluierungen durchgeführt, deren Erkenntnisse sich in der Kampagne des Jahres 2015 wiederfinden werden.

Die Nutzung des HandyTickets legte 2014 – dem dritten Jahr dieses Angebots – weiter spürbar zu. Mit insgesamt rund 1,5 Mio. verkauften Tickets und Spitzenwerten von 190.000 Tickets im Monat wurden die Vorjahreswerte



nochmals deutlich übertroffen. Damit werden bereits 10 % der Tickets des Gelegenheitsverkehrs über das HandyTicket verkauft. Die Ausweitung des angebotenen Ticketsortiments auf Wochen- und MonatsTickets ist zurzeit in Vorbereitung.

Ausbildungsverkehr: Scool-Abo und StudiTicket online //

Trotz rückläufiger Schülerzahlen konnten die Verkäufe bei den MonatsTickets für Schüler und Auszubildende leicht zulegen, was insbesondere auf die Schließung von Tarifrücken zu Nachbarverbänden zurückzuführen ist. Für das Scool-Abo für Stuttgarter Schüler wurde im Sommer eine Bestellmöglichkeit über das Internet neu eingeführt, um für die starke Nachfragespitze zu Beginn des Schuljahres Alternativen zum Kundenzentrum bereitzustellen. Ein Ausbau dieses Angebots ist für 2015 vorgesehen.

Beim StudiTicket ist eine konstant positive Entwicklung zu verzeichnen. Bei insgesamt gestiegenen Verkaufszahlen konnte zudem der Anteil des Internetvertriebs nochmals erhöht werden: Im Wintersemester 2014/2015 wurden bereits 80 % der StudiTickets online gekauft. Mit einem Jahresumsatz von fast 13 Mio. € aus StudiTickets, TagesTickets zum Ausdrucken und HandyTickets liegt der Onlineticketshop inzwischen deutlich über dem Umsatz am Fahrscheindrucker beim Busfahrer.

Stuttgart Services // Ziel des im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität geförderten Konsortialprojekts Stuttgart Services ist es, durch die Kombination von Mobilität und Services den Nachhaltigkeitsverbund (zu Fuß, Fahrrad, Sharingkonzepte, ÖPNV und elektromobiler Individualverkehr) zu stärken und die Elektromobilität voranzubringen. Dazu wird 2015 eine Chipkarte eingeführt und ein zentrales Serviceportal für Stuttgart und die Region prototypisch getestet. Daran arbeiten branchenübergreifend 23 Partner unter der Konsortialführerschaft der SSB.

Auch im Jahr 2014 wurden alle Meilensteine des Forschungsprojekts erreicht. Im ersten Quartal 2014 ist es in einem Machbarkeitstest gelungen, gleich drei etablierte technologische Standards auf einer Karte zu kombinieren und in einer Testumgebung erfolgreich zu erproben: eTicket für den ÖPNV nach dem bundesweiten Standard der sogenannten VDV-Kernapplikation, EMV (Kreditkartenstandard) und „Common Criteria“ (zur Nutzung

weiterer Mobilitäts- und Servicedienstleister). Der Prototyp der Chipkarte konnte sich darüber hinaus in einem Friendly-User-Feldtest mit einem beschränkten Nutzerkreis im Zeitraum von Mai bis September 2014 im Alltagsgebrauch bewähren. Im Herbst 2014 wurde der erste Prototyp des Auskunftsportals für Mobilität fertiggestellt. Das Konzept „Integration städtische Services“ beschreibt, welche urbanen Angebote über Stuttgart Services nutzbar sein sollen. Es wurde planmäßig im Dezember 2014 fertiggestellt und bildet die Basis für die Vision einer Bürgerkarte.

Im Frühjahr 2015 wurde der neue Markenname für Karte und Portal („polygo“) vorgestellt. Die Bezeichnung Stuttgart Service Card dient derzeit noch als Arbeitstitel für die Projektlaufzeit. Im zweiten Halbjahr 2015 beginnt die Ausgabe der Karte an neue und bestehende ÖPNV-Abonnenten. Darüber hinaus sollen bereits erste urbane Angebote wie die Integration der Stadtbibliothek sowie die Zahlungsfunktion am Markt erprobt werden. Die Projektlaufzeit endet im Dezember 2015.

Straßenbahnwelt und Killesbergbahn // Die Entwicklung der Besucherzahlen in der Straßenbahnwelt ist dadurch geprägt, dass die Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 wegen der Bauarbeiten für den Rosensteintunnel nach wie vor nicht angeboten werden kann. Der Bus-Oldtimerverkehr 23E konnte dies nicht vollständig kompensieren, daher wurden ca. 50 % weniger Kombi-Tageskarten (Eintritt Museum + Fahrt mit der Oldtimerline) verkauft. In den beiden letzten Jahren ist zudem eine Veränderung in der Besucherstruktur zu verzeichnen: Zu Beginn des Museumsbetriebs wurde die Straßenbahnwelt hauptsächlich von Familien besucht, während heute vermehrt (Schüler-)Gruppen kommen, deren Eintrittspreise geringer sind als die der Familien- und Einzel-Tickets. Die Besucherzahlen konnten durch diesen Umstand zwar leicht gesteigert werden, in Summe sind jedoch die Mindererlöse bei den Kombi-Tagestickets deutlich spürbar, sodass die Einnahmen um ca. 30 % gesunken sind. Das Geschäftsfeld Vermietung läuft dagegen sehr erfolgreich. Seit 2012 wird die Straßenbahnwelt mit ihrem außergewöhnlichen Flair als Event-Location vermarktet. Seit 2013 ist die Straßenbahnwelt auch offizieller Trauungsort des Standesamts der Landeshauptstadt Stuttgart, bisher fanden dort 17 Trauungen statt. Die Erlöse in diesem Geschäftsfeld konnten 2014 um knapp 10 % gesteigert werden. Die Vermietungen sind damit mittlerweile ein unverzichtbarer

06 marketing und Vertrieb

Einnahmebestandteil für die Straßenbahnwelt. Traditionell beginnt die Saison der Killesbergbahn an Karfreitag. Das Geschäftsjahr 2014 war das erfolgreichste, seit die SSB den Betrieb der Killesbergbahn übernommen hat. Dank des guten Herbstwetters war ein Fahrbetrieb bis Anfang November möglich. Die Besucher- und Umsatzzahlen konnten um über 20 % zum Vorjahr gesteigert werden. Verschiedene Marketingaktivitäten, die auch 2015 fortgeführt werden, unterstützten die positive Entwicklung der Killesbergbahn.

Ende Oktober erhielt der Fuhrpark der schmalspurigen Bahn Zuwachs aus Spanien. Mit Unterstützung der SSB, der Landeshauptstadt Stuttgart und der BW-Bank gelang es dem Förderverein Killesbergbahn e.V., eine den hiesigen Maschinen ähnliche Dampflok namens „Santa Maria“ zu kaufen. Sie wird im Frühjahr 2015 für den Betrieb in Stuttgart hergerichtet und sichert im Laufe des Jahres 2015 den Dampflokbetrieb ab, der aufgrund der hügeligen Topografie anspruchsvoll ist.

Vertrieb // Die SSB konnte im Jahr 2014 insgesamt 210,8 Mio. € kassenmäßig wirksame Einnahmen an den VVS melden. Gegenüber dem Vorjahr war dies eine Steigerung um 6,5 %.

Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und verkauften Fahrausweise 2014 mit Vergleichswerten 2013:

in %	Einnahmen		Verkaufte Fahrausweise	
	2014	2013	2014	2013
Automaten	34,0	35,0	64,8	66,7
Abonnement/ FirmenTicket	41,7	40,8	8,1	8,0
SSB-Kundenzentren	7,6	8,6	0,8	0,9
Private Vertriebspartner	2,8	3,3	1,2	1,4
Fahrpersonal	4,5	4,8	16,5	17,4
Internet/Handy	6,1	3,9	7,3	4,4
Sonstige Einnahmen	3,3	3,6	1,2	1,2

Der bargeldlose Umsatzanteil bei den Automaten und in den Kundenzentren verteilt sich folgendermaßen auf die verschiedenen Zahlungsmittel:

Aufteilung der bargeldlosen Umsätze 2014:

in %	Automaten	SSB-Kundenzentren	Internet/ Handy
EC	17,0	45,1	-
Geldkarte	0,5	-	-
Kreditkarte	2,1	6,0	32,0
Gutscheine	1,9	3,8	-
EC/Lastschrift	-	-	65,9



Hier passen wir
auf Ihre Einkäufe

SSB

-
-
-
-
-
-
-

07 fahrgeldentnahmen und Verkehrsleistungen





07 fahrgeldeinnahmen und Verkehrsleistungen

Entwicklung im Gesamtbetrieb // Wie bereits in den Vorjahren konnte der ÖPNV im Geschäftsjahr nochmals erheblich an Attraktivität gewinnen. Die konjunkturelle Lage in der Region Stuttgart war durchgehend positiv, die Arbeitslosenquote ging im Verlauf des Jahres 2014 um 0,8 Prozentpunkte zurück. Bei den Treibstoffpreisen war allerdings insbesondere zum Jahresende eine deutlich rückläufige Tendenz festzustellen, sodass sich die Wettbewerbsposition des Individualverkehrs hier leicht verbessern konnte.

Der anhaltende Ausbau des ÖPNV-Angebots in Stuttgart war im Berichtsjahr insbesondere durch eine Taktverdichtung im Spät- und Wochenendverkehr zum Fahrplanwechsel Ende 2013 geprägt. Mit der Verlängerung des 10-Minuten-Takts an Wochentagen um eine Stunde bis 20.30 Uhr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 fand diese Maßnahme ihre Fortsetzung. Für das Geschäftsjahr 2014 ist zudem die Teilintegration des Landkreises Göppingen in den Tarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) zu berücksichtigen, sodass die Entwicklung auf VVS-Ebene gegenüber dem Vorjahr nur eingeschränkt aussagefähig ist.

Unter diesen Rahmenbedingungen setzte sich die bisherige positive Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage weiter fort. Im VVS-Regeltarif stiegen die SSB-Einnahmen um 5,7 % bei einer durchschnittlichen Tarifierhöhung von 2,8 %. Die Zahl der SSB-Fahrten im VVS-Regeltarif nahm um 1,7 % zu. Unter Berücksichtigung von Sondertickets, erhöhtem Beförderungsentgelt, Erstattungsleistungen und Sonderverkehren stiegen die Gesamtbruttoeinnahmen um 4,6 % und die Fahrten um 1,5 %. Der Einnahmeanteil der Zeitkarten im Regeltarif stieg um 0,2 Prozentpunkte auf 65,9 % an. Dementsprechend ging der Anteil der Barfahrausweise von 34,3 % auf 34,1 % zurück. Die Erstattungszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung gingen in 2014, bedingt durch einen reduzierten Erstattungssatz und die nicht periodengerechten Auszahlungstermine, um rund 18 % gegenüber dem Vorjahr zurück.

Barfahrausweise // Die positive Entwicklung bei den Barfahrausweisen mit Mehreinnahmen von 4,9 % und Mehrfahrten von 0,3 % wurde durch das EinzelTicket und das TagesTicket getragen, die – auch bedingt durch die Verbunderweiterung in Richtung Göppingen – deutlich zulegen konnten. Der Absatz des KurzstreckenTickets war auch im dritten Jahr nach der Preiserhöhung auf 1,20 € nochmals leicht rückläufig. Ebenso setzte sich der Rückgang beim 4erTicket fort – wie bereits im Vorjahr ist hier bedingt durch das HandyTicket eine Verlagerung zu EinzelTickets zu verzeichnen.

Zeitfahrausweise // Weiterhin sehr positiv entwickelten sich die Zeitfahrausweise mit 6,2 % Mehreinnahmen. Die Fahrten legten um 2,0 % zu.

Das Teilsegment Berufsverkehr trug mit Einnahmesteigerungen von 8,1 % wesentlich dazu bei. Die Zahl der Fahrten legte mit einer Steigerung um 3,5 % am hier stärksten zu. Neben einem weiterhin nachhaltig wachsenden Bestand an JahresTicket-Abonnenten trug dazu vor allem die Weiterentwicklung des FirmenTickets bei, die zu einer deutlichen Steigerung der Absatzzahlen führte.

Die weiterhin hohen Studierendenzahlen führten zu einem abermaligen Wachstum beim StudiTicket. Trotz stagnierender Schülerzahlen entwickelte sich das MonatsTicket im Ausbildungsverkehr im Jahr 2014 noch stabil. Insgesamt stiegen im Teilsegment Ausbildungsverkehr die Einnahmen um 3,3 % bei stabiler Fahrtenzahl wie im Vorjahr.

Der Seniorenverkehr als kleinstes Teilsegment der Zeitfahrausweise profitierte von einer tariflichen Neuerung bei den JahresTickets im Barkauf und im Abonnement, die zu einem deutlichen Wachstum führte. Die Einnahmen stiegen um 8,1 %, die Fahrten um 6,4 %.



07 fahrgeldeinnahmen und Verkehrsleistungen

Einnahmen in 1000 € (brutto)	2014	2013	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr:				
• Regeltarif	209.365	198.028	11.337	5,7
• Sonderangebote und sonstige Fahrausweise *	4.906	4.592	314	6,8
• Schwerbehinderte	8.587	10.516	-1.930	-18,3
Summe Linienverkehr	222.858	213.136	9.722	4,6
Sonderverkehr	960	1.138	-179	-15,6
Gesamt	223.818	214.274	9.544	4,5

* incl. EBE

Fahrten in 1000	2014	2013	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr:				
• Regeltarif	156.210	153.622	2.588	1,7
• Sonderangebote und sonstige Fahrausweise *	10.775	10.328	447	4,3
• Schwerbehinderte	7.690	8.134	-444	-5,5
Summe Linienverkehr	174.675	172.084	2.592	1,5
Sonderverkehr	186	199	-14	-6,9
Gesamt	174.861	172.283	2.578	1,5

* incl. EBE

Einnahmen Regeltarif in 1000 € (brutto)	2014	2013	Veränderung absolut	Veränderung in %
KurzstreckenTicket	4.536	4.563	-27	-0,6
EinzelTicket	36.507	33.614	2.893	8,6
4erTicket	20.650	21.109	-459	-2,2
TagesTicket	9.638	8.717	921	10,6
Barfahrausweise	71.331	68.003	3.327	4,9
Berufsverkehr	75.135	69.528	5.607	8,1
Ausbildungsverkehr	53.759	52.042	1.717	3,3
Seniorenverkehr	9.141	8.455	686	8,1
Zeitfahrausweise	138.035	130.025	8.010	6,2
Summe Regeltarif	209.365	198.028	11.337	5,7

Fahrten Regeltarif in 1000	2014	2013	Veränderung absolut	Veränderung in %
KurzstreckenTicket	3.780	3.823	-43	-1,1
EinzelTicket	12.707	12.275	432	3,5
4erTicket	7.816	8.279	-463	-5,6
TagesTicket	3.508	3.363	144	4,3
Barfahrausweise	27.811	27.740	71	0,3
Berufsverkehr	52.429	50.658	1.771	3,5
Ausbildungsverkehr	63.654	63.654	0	0,0
Seniorenverkehr	12.315	11.570	745	6,4
Zeitfahrausweise	128.398	125.882	2.517	2,0
Summe Regeltarif	156.210	153.622	2.588	1,7

08 Betriebsleistungen





08 Betriebsleistungen



Die Betriebsleistungen unterliegen grundsätzlich jährlichen Schwankungen, welche auf die Lage und die Anzahl der unterschiedlichen Wochentage, der Arbeits- und Schulferientage sowie auf Streiktage zurückzuführen sind.

Schienerverkehr // Taktverdichtungen auf allen Stadtbahnlinien, die Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnstrecke zum Hallschlag sowie Änderungen von Linienführungen führten zu einer gleichzeitigen Erhöhung der Wagen- und der Platzkilometer.

Busverkehr // Der Busbetrieb in seiner Zubringerfunktion für die Stadtbahn unterliegt Anschlussoptimierungen sowie jährlichen Veränderungen beim Fahrgastaufkommen.

Änderungen des Angebots, unter anderem im Zuge der Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnstrecke zum Hallschlag, ließen die Wagenkilometer um 2,0 % und die Platzkilometer um 1,8 % sinken.

Sonderverkehr // Der Sonderverkehr im Busbereich ist stark von den Leistungen im freigestellten Schülerverkehr sowie Gelegenheitsverkehr abhängig.

Platzausnutzung // Trotz der gestiegenen Fahrgastzahlen sank die Platzausnutzung im schienengebundenen Verkehr um 0,3 Prozentpunkte auf 13,6 %. Im Busbetrieb stieg sie auf 11,3 %.



Wagen-km in 1000	2014	2013	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr Schiene Wagen-km	18.065	17.368	697	4,0
Linienverkehr Bus (inkl. Auftragsunternehmen) Wagen-km	14.655	14.959	-304	-2,0
Sonderverkehr Wagen-km Schiene	4	5	-1	-20,0
Sonderverkehr Wagen-km Bus	143	253	-110	-43,5

Platz-km in 100 000	2014	2013	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr Schiene Platz-km	44.669	42.920	1.749	4,1
Linienverkehr Bus (inkl. Auftragsunternehmen) Platz-km	12.708	12.946	-238	-1,8
Sonderverkehr (Schiene u. Bus) Platz-km	98	170	-72	-42,4

Platzausnutzung in % 4 Personen je m ² Stehplatzfläche	2014	2013	Veränderung %-Punkte
Schienenbetrieb	13,6	13,9	-0,3
Busbetrieb	11,3	11,1	0,2



09 Betriebsanlagen und Infrastruktur





09 Betriebsanlagen und Infrastruktur



Stadtbahn // Das Jahr 2014 war geprägt von Tunnelbauarbeiten im Bereich der Heilbronner Straße. Nachdem im Vorjahr die Voraussetzungen mit den Verkehrsbrücken für die beiden Baugruben am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz und an der Türlestraße geschaffen wurden, konnte nun in die Tiefe gegraben werden. Parallel wurden im Innern des Stadtbahntunnels alle Vorbereitungen für die partielle Entfernung der Seitenwände getroffen. Bereits ab Mai konnte die abschnittsweise seitliche Öffnung des Bestandstunnels von der Baugrube Türlestraße aus starten. Für die Fahrgäste blieb dies im Allgemeinen verborgen, da die Öffnungen hinter einer mobilen Schutzwand stattfanden und sofort wieder provisorisch geschlossen wurden. Mit einer gelungenen Durchschlagsfeier am 18. Oktober 2014 konnte der bergmännische Vortrieb auch für die beiden Tunnelröhren der Folgemaßnahme Heilbronner Straße abgeschlossen werden.

Die andere Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie wurde vorbereitet. Um die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten, werden für die Bauarbeiten zwei definierte Betriebskonzepte vorgesehen und abgestimmt. Eine rechtzeitige Kommunikation in den Gremien und der Öffentlichkeit ist angelaufen und weiter vorgesehen. Nachdem die planrechtlichen Voraussetzungen auch für die Deutsche Bahn im Herbst gegeben waren, konnte die Bahn sichtbar mit ihren arrondierenden Arbeiten im Umfeld der Haltestelle beginnen. Entstandene Verzögerungen wurden für Abstimmungen und Optimierungen des Bauablaufes genutzt.

Der erste Teilabschnitt der Stadtbahnlinie U12 mit den Tunneln durch das A1-Gebiet und der Brücke über die Wolframstraße wurde vorangetrieben. Die im letzten Jahr begonnenen Rohbauarbeiten für die Brücke konnten termingerecht im August abgeschlossen werden. Ab September wurden die Gleise verlegt und die Beläge für die Haltestelle einschließlich Geh- und Radwegen aufgebracht. Ab Mai konnten die Leitungsverlegungen im Kreuzungsbereich Rosenstein-/Nordbahnhofstraße beginnen und bis Jahresende abgeschlossen werden.

Für den dritten Teilabschnitt hinunter ins Neckartal wurden die Tunnel- und Tiefbauarbeiten im September 2013 bereits aufgenommen. Am 22. Februar 2014 gab es den traditionellen Tunnelanschlag für den Tunnel unter der Bahnlinie hindurch. Ungehindert konnten die Arbeiten an der Haltestelle und dem Trogbauwerk neben der Löwentorstraße verlaufen.

Die Brückenbauwerke zur Anbindung an die bestehende Stadtbahntrasse der U14 in der Neckartalstraße konnten im Laufe des Jahres ebenso errichtet werden wie die Verlängerungen der Stadtbahnhaltestellen Auwiesen, Wagrainäcker und Max-Eyth-See für Doppeltraktion.

Im südlichen Abschnitt der U12 nach Dürrlewang fanden 2014 überwiegend Leitungstiefbauarbeiten statt. In den Sommerferien wurden der zweigleisige Abzweig von der Stammstrecke Vaihingen-Möhringen sowie der Rohbau der neuen Haltestelle Wallgraben errichtet. Dazu war eine Betriebsunterbrechung erforderlich. Um diese möglichst kurz zu halten und dennoch die Grunderneuerung des Gleisabschnitts durchführen zu können, wurde die Linie U3 für rund vier Wochen durch den Betriebshof geleitet. Hierzu wurden zwei provisorische Hochbahnsteige vor dem Verwaltungsgebäude aufgebaut.

In der Haltestelle „Stadtbibliothek (Handwerkskammer)“ konnte von der Verteilerebene Ende September die endgültige Anbindung an die Bebauung des Europaviertels geöffnet werden. Zur Eröffnung des „Milaneo“ am 9. Oktober wurde auch der stadtauswärtige Aufzug bis zur Straßenebene freigegeben. Nach dem Rückbau von Steg und Treppe können nun die restlichen Arbeiten bis Mitte 2015 zu Ende geführt werden.

Die umfangreichen Arbeiten für die Aufzugsnachrüstung und Brandschutzertüchtigung in der Haltestelle Maybachstraße verzögerten sich. Die Eröffnung fand am 22. Dezember 2014 statt.

Für eine neue Stadtbahntrassierung mit sinnvoller Nutzung der Flächen zwischen Max-Lang-Straße und S-Bahn in Leinfelden wurde ein mehrstufiges Konzept erstellt und die Planfeststellung beantragt. In der ersten Stufe soll eine Bündelung der Gleisanlagen einschließlich der Haltestellen erzielt werden. Mit den eigentlichen Arbeiten an der neuen Trasse und der Haltestelle wurde nach den Sommerferien begonnen. Ziel ist eine Inbetriebnahme im Herbst 2015.

Neben allen Bautätigkeiten mussten im Jahr 2014 u.a. auch die Planungen für die Verlängerung der U6 zu Flughafen im Bündel mit der S-Bahnstrecke nach Neuhausen abgestimmt werden. Die Planfeststellung für die Flughafentrasse soll im Frühjahr 2015 beantragt werden. Trotz der aktualisierten höheren Kosten für den Bau der Strecke hat der Verband Region Stuttgart beschlossen, auch diese Planung durch die SSB bis zur Planfeststellungsreife ausarbeiten zu lassen.



Provisorische Hochbahnsteige auf dem SSB-Gelände // Sanierung des Oberbaus zwischen den Haltestellen SSB-Zentrum und Vaihinger Straße

09 Betriebsanlagen und Infrastruktur

Schienefahrzeuge // Zum 31. Dezember 2014 waren 60 Stadtbahnwagen des Typs S-DT 8.S generalüberholt und wurden wieder in den Linienbetrieb genommen. Damit konnte 2014 das erste Los von 60 zu überholenden Stadtbahnwagen termingerecht abgeschlossen werden. Zudem konnten die geplanten Kosten und der Terminplan für die Generalüberholung eingehalten werden. Trotz der sehr geringen Fahrzeugreserve und der gleichzeitigen Erweiterung des Fahrplanangebots konnte der Fahrzeugeinsatz sichergestellt werden.

Die erforderlichen Hauptuntersuchungen an den Stadtbahnwagen gemäß BOStrab § 57 wurden planmäßig durchgeführt. Ferner wurden die regelmäßigen Wartungen und Reinigungen in den Betriebswerkstätten termingerecht durchgeführt.

Die Anlieferung der neuen Stadtbahnwagen wurde 2014 fortgesetzt und mit Anlieferung des zwanzigsten Fahrzeugs im September abgeschlossen. Die Abnahme des letzten Stadtbahnfahrzeugs durch die Aufsichtsbehörde erfolgte im Oktober 2014. Die Fahrzeuge der Serie S-DT 8.12 sind seit Ende September 2013 im Fahrgastbetrieb und werden von der Kundschaft positiv angenommen. Sie haben die Anforderungen und Erwartungen erfüllt und erwiesen sich als sehr zuverlässig.

Bei der Killesbergbahn wurden 2014 notwendige Instandhaltungsmaßnahmen an Triebfahrzeugen und Wagen weiter durchgeführt, die teilweise das Niveau eines Neubaus erforderten. Es wurde ein kompletter Zug mit fünf Wagen vollständig saniert. Diese Maßnahmen werden sich auch noch 2015 fortsetzen.

Im Bereich der Instandhaltung sind weitere Prozessoptimierungen erfolgt, um die Wirtschaftlichkeit der Instandhaltung nachhaltig sicherzustellen und weiter zu steigern.

Busse // Im Busverkehr verfolgt die SSB schon seit einigen Jahren eine nachhaltige Busflottenstrategie. Dabei werden Kosten und Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg – von der Rohstoffherzeugung über die Busherstellung, den Busbetrieb bis hin zur Fahrzeugentsorgung am Ende des Einsatzes – berücksichtigt. Die SSB nahm Anfang des Jahres 2014 drei Brennstoffzellenhybridfahrzeuge auf der Linie 79 in Betrieb. Der Einsatz eines weiteren Fahrzeugs auf der Linie 67 in Fellbach erfolgte im Juli. Um weitere Erkenntnisse für den Einsatz von Brennstoffzellenhybridfahrzeugen zu gewinnen, beteiligte sich die SSB an einer Studie der EU (FCH JU Commercialisation Strategy for Fuel Cell Electric Buses in Europe).



Am 12.09.2014 wurde die letzte der 20 neuen Stadtbahnen abgeladen

Gleisanlagen und Streckenausrüstung

Stand 31.12.	Betriebsstrecke Schiene gesamt in km	Auf besonderem Bahnkörper und Tunnel in km
2009	123	116
2010	125	118
2011	128	120
2012	128	120
2013	130	122
2014	130	122

Schienenfahrzeuge

Stand 31.12.	Stadtbahn DT 8	Seilbahn und Zahnradbahn	Gesamt
2009	164	5	169
2010	164	5	169
2011	164	5	169
2012	164	5	169
2013	175	5	180
2014	184	5	189

Busse

Stand 31.12.	Linienbusse Standard	Linienbusse Gelenk	Gesamt
2009	86	190	276
2010	94	185	279
2011	86	175	261
2012	86	181	267
2013	84	176	260
2014	81	172	253



Fotovisualisierung U6-Stadtbahnbrücke über die A8

10 umweltBericht und nachhaltigkeit





10 Umweltbericht und Nachhaltigkeit

Die SSB bekennt sich schon seit vielen Jahrzehnten zum Umweltschutz. Auch soziale und selbstverständlich wirtschaftliche Aspekte waren schon lange bevor es den Begriff „Corporate Social Responsibility“ gab, fest mit der Arbeit der SSB verbunden, ohne dass explizit darüber berichtet wurde. 2006 wurde „Nachhaltigkeit“ als Unternehmensziel festgelegt. 2007 unterzeichnete die SSB die Charta für nachhaltige Entwicklung der UITP, dem internationalen Verband für das öffentliche Verkehrswesen. Im März letzten Jahres wurde zur Unterstreichung der nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens die Unterschrift auf der erweiterten UITP-Charta erneuert.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter // 2014 wurde eine Analyse zur Entwicklung der Altersstruktur der Belegschaft durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Demografieanalyse haben gezeigt, dass die SSB mit ihren Maßnahmen einer „lebensphasenbezogenen Personalpolitik“ bereits gut auf die kommende Situation vorbereitet ist.

Beispielsweise wird durch das betriebliche Gesundheitsmanagement die langfristige Beschäftigungsfähigkeit verbessert. Individuelle Qualifizierungs- bzw. Weiterbildungsmaßnahmen werden angeboten, wenn es die berufliche Situation erfordert.

Klimaschutz // Veranlasst durch den am 23. September 2014 in New York durchgeführten UN-Klima-Gipfel, rief die UITP ihre Mitglieder auf, mit guten Beispielen den Vertretern der Regierungen zu veranschaulichen, dass der ÖPNV eine große ökonomische Chance hinsichtlich des Klimaschutzes bietet. So hatte die SSB Gelegenheit, durch die UITP zu zeigen, dass deren entsprechend weit-sichtigen Investitionen, Generalüberholungen, Ersatzbeschaffungen und Optimierungen, z.B. durch folgende Maßnahmen, aktiv zum Klimaschutz beitragen können.

Betrieblich konnte die SSB durch die Umstellung auf 100 % Ökostrom im Jahr 2014 eine Reduktion von jährlich ca. 24.000 t CO₂ erreichen. Der Gesamtrückgang an CO₂-Emissionen in den letzten fünf Jahren liegt sogar noch deutlich darüber, da die SSB in Zusammenarbeit mit der Industrie innovative Lösungen und Energieeinsparpotentiale erkennt und nutzt.

Aus der Energiebilanz geht deutlich hervor, dass die Stadtbahnfahrpassagiere direkt keine CO₂-Emissionen verursachen. Sie tun dies lediglich indirekt, sofern man die Herstellung der Stadtbahn sowie die erforderlichen

Betriebsmittel berücksichtigt. Die SSB und mit ihr alle Fahrgäste tragen damit zu einem wichtigen Handlungsfeld des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ bei: der Reduzierung des mit konventionellen Antrieben ausgestatteten Autoverkehrs durch Nutzung von umweltverträglichen Alternativen.

Die Betriebswerkstätten und Verwaltungsgebäude werden seit 2014 ebenfalls mit Ökostrom versorgt. Es wird lediglich CO₂ durch den Gasverbrauch emittiert. Zudem wurde in der Heizzentrale des SSB-Zentrums ein Blockheizkraftwerk (BHKW) installiert. Das BHKW reduziert und optimiert den Gasverbrauch. Dies hat gleichzeitig den positiven Effekt, dass die CO₂-Emissionen beim Heizen und bei der Warmwasserbereitung für die Werkstätten und die Verwaltung im SSB-Zentrum ab dem Jahr 2015 um 99 t jährlich reduziert werden. Die Anlage wird voraussichtlich rund 5.500 Stunden pro Jahr laufen und den erzeugten Strom in Gänze dem Gebäude zur Verfügung stellen. Es ist jedoch festzustellen, dass eine weitere Reduktion des CO₂-Ausstoßes nicht ohne innovative und bezahlbare Lösungen aus der Industrie realisiert werden kann.

Bei der Stadtbahn werden in den kommenden Jahren Projekte realisiert, welche weitere erhebliche Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zur Folge haben werden. Die daraus resultierenden CO₂-Einsparungen wurden mittels standardisierter Bewertungen berechnet und belaufen sich in Summe auf ca. 5.000 t CO₂ pro Jahr. Ein bedeutsames Beispiel ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen.

Beim Bus wird auf der Linie 79 zwischen Plieningen und Flughafen seit Anfang 2014 mit den drei im Vorjahr beschafften Brennstoffzellen-Hybridbussen ein klimaneutraler Verkehr angeboten. Einzig Wasserdampf wird als Abgas ausgestoßen. Seit Sommer 2014 werden täglich ca. 1.000 Fahrgäste ebenso klimaneutral auf der Linie 67 befördert. Durch diese Kooperation mit der SSB macht die Stadt Fellbach einen weiteren Schritt zur Senkung des CO₂-Ausstoßes.

Bei den Liegenschaften wird weiterhin bei der Instandhaltung und Erneuerung auf Optimierung und Energieeffizienz gesetzt. So wurde das Energiekonzept für das Veranstaltungszentrum „Waldaupark“ weiter fortgeschrieben. Nach Erneuerung der Wärmeversorgung mit

Wärmepumpe und Geothermiesondenfeld, Dämmung der Gebäudehülle, Erneuerung der Kleinkälteanlage und Installation einer Fotovoltaikanlage wurde im Jahr 2014 die Beleuchtung energieeffizient gestaltet.

Wasserverbrauch // Durch den Einsatz von Brauchwasseraufbereitungsanlagen ist es der SSB gelungen, trotz einer wachsenden Fahrzeugflotte und gesteigerter Betriebsleistung bei Bussen und Stadtbahnen den Wasserverbrauch über die letzten Jahre deutlich zu senken.

Jahr	Wasserverbrauch SSB gesamt [m ³]
2010	56.944
2011	60.231
2012	51.467
2013	46.067
2014	45.973

Abfallaufkommen // In den Werkstätten und den Gleisbaustellen fallen problematische Abfälle an, die nach den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes entsorgt werden müssen.

Die Abfallbilanz weist für 2014 einen deutlichen Anstieg nicht gefährlicher Abfälle auf. Dieser ist auf die Vielzahl der Gleisbaustellen im SSB Netz zurückzuführen, bei denen u.a. Abfälle wie Bodenmaterial, Gleisschotter und Asphalt anfallen.



SSB ist nun Mitglied im Interessensverband Clean Energy Partnership (CEP)

10 Umweltbericht und Nachhaltigkeit

Abfallbilanz		2014	2013	2012	2011	2010
Abfall	Einheit	Menge	Menge	Menge	Menge	Menge
Gefährliche Abfälle Gesamtmenge	t	1.949	1.265*	3.577	3.024	6.601
Unter anderem darunter:						
Elektronikschrott	t	0	3	0	17	11
Kühlerfrostschutzgemisch	t	23	15	8	9	12
Starterbatterien	t	18	20	19	19	14
Altöl	t	21	25	29	30	30
Teerölprägnierte Bahnschwellen	t	824	887	675	398	328
Nicht gefährliche Abfälle Gesamtmenge	t	77.882	46.279	70.618	34.786	20.666
Unter anderem darunter:						
Schienenkehricht	t	99	156	70	85	109
Gewerbeabfall	t	246	266	260	293	272
Gemischte Bau- und Abbruchabfälle	t	8.201	148	371	147	139
Gleisschotter	t	10.493	16.424	11.521	4.633	2.396
Erdaushub inkl. Oberboden	t	53.578	23.024	50.647	23.546	11.852

* 2013 wurde kein Gleisschotter mit gefährlichen Inhalten entsorgt.



Wasserstofftankstelle am Flughafen Stuttgart

Energiebilanz	2014	2013	2012	2011	2010
Strom in Mio. kWh					
Stadtbahn/Straßenbahn	80,2	81,5	79,5	78,5	79,1
Stromverbrauch kWh/Pers.-km	0,133	0,137	0,135	0,136	0,137
Stromverbrauch kWh/100 km	443,765	469,128	469,911	471,234	501,933
CO ₂ in gr/Pers.-km	0,0	38,430	34,494	34,580	38,423
CO ₂ in gr/km	0,0	1.313,558	1.198,274	1.201,646	1.405,411
Betriebsanlagen	14,2	15,0	15,4	15,2	16,1
Diesel in Mio. Liter					
Bus	7,2	7,7	7,5	7,7	7,8
Dieserverbrauch L/Pers.-km	0,049	0,053	0,053	0,056	0,057
Dieserverbrauch L/100 km	52,180	54,930	54,217	54,577	52,711
CO ₂ in gr/Pers.-km	128,951	138,905	140,395	146,929	150,374
CO ₂ in gr/km	1.372,343	1.444,669	1.425,911	1.435,371	1.386,312
Fuhrparkfahrzeuge	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Benzin in Mio. Liter					
Fuhrparkfahrzeuge	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Fernwärme und Gas in Mio. kWh(gradtagsbereinigt)	15,5	16,2	15,0	15,3	16,3



Wave 2014 – mit der SSB zum Weltrekord

11 jahreSaßSchluß





11 jahreSaBSchluSS

Bilanz zum 31. Dezember 2014

Aktiva		31.12.2014 €	31.12.2013 €
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Software und sonstige Rechte		2.512.130,00	3.809.878,00
2. Geleistete Anzahlungen		1.517.588,19	842.790,75
		4.029.718,19	4.652.668,75
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		194.014.542,20	208.771.791,76
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		120.660.218,11	120.625.444,50
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		112.151.998,00	89.793.004,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		3.899.673,00	4.396.904,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		15.606.897,00	18.343.750,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		62.236.453,62	56.566.907,55
		508.569.781,93	498.497.801,81
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	(2)	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen		97.900,32	97.900,32
3. Sonstige Ausleihungen		130.629,95	206.269,65
		614.482,42	690.122,12
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		19.522.652,01	19.736.971,46
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen		534.003,76	1.147.599,67
3. Waren		213.246,75	228.871,93
		20.269.902,52	21.113.443,06
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.598.827,91	4.163.192,49
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		5.712.243,23	19.693.853,47
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		228.265,33	469.979,47
4. Sonstige Vermögensgegenstände		6.269.496,95	8.471.506,84
		16.808.833,42	32.798.532,27
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(4)	107.066.218,16	82.687.884,42
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1.326.602,39	2.640.589,02
		658.685.539,03	643.081.041,45

Passiva	31.12.2014 €	31.12.2013 €
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	167.001.964,00	142.000.000,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	1.704.647,13
2. Andere Gewinnrücklagen (5)	1.036.349,29	1.036.349,29
	184.570.496,17	153.926.866,36
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	139.437.884,00	137.492.343,00
2. Sonstige Rückstellungen (6)	56.286.344,80	69.861.400,75
	195.724.228,80	207.353.743,75
C. Verbindlichkeiten (7)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	59.318.421,28	57.550.325,58
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.928.863,02	22.036.157,48
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.565.489,17	13.550.000,00
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	136.242,09	180.062,36
5. Sonstige Verbindlichkeiten	165.047.793,37	174.393.730,48
	265.996.808,93	267.710.275,90
D. Rechnungsabgrenzungsposten	12.394.005,13	14.090.155,44
	658.685.539,03	643.081.041,45

11 jahreSaBSchluSS

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014		Anhang	2014 €	2013 €
1.	Umsatzerlöse	(1)	285.604.922,15	275.294.225,72
2.	Verminderung des Bestands an noch nicht abgerechneten Baumassnahmen (Vorjahr: Erhöhung)		613.595,91	224.489,00
3.	Andere aktivierte Eigenleistungen		4.495.903,89	2.618.008,39
4.	Sonstige betriebliche Erträge	(2)	60.418.021,75	40.819.324,74
			349.905.251,88	318.956.047,85
5.	Materialaufwand	(3)		
a)	Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		29.698.728,56	32.255.080,47
b)	Aufwendungen für bezogene Leistungen		68.995.109,18	67.664.875,47
			98.693.837,74	99.919.955,94
6.	Personalaufwand	(4)		
a)	Löhne und Gehälter		122.209.918,67	114.199.751,28
b)	Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		44.247.186,37	43.180.033,25
			166.457.105,04	159.379.784,53
7.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		35.251.463,48	37.101.868,01
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	36.102.940,45	33.805.734,30
			71.354.403,93	70.907.602,31
9.	Erträge aus Beteiligungen		45,00	113,92
10.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		128.998,21	159.192,11
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		7.629,69	11.396,62
12.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(6)	779.271,10	1.285.075,07
13.	Aufwendungen aus Verlustübernahme		112.250,00	343.325,77
14.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(7)	7.620.231,62	7.447.825,97
15.	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		6.583.367,55	-17.586.668,95
16.	Sonstige Steuern		941.701,74	939.290,52
17.	Erträge aus Verlustübernahme		0,00	18.525.959,47
18.	Jahresüberschuss		5.641.665,81	0,00
19.	Einstellung in die gesetzlichen Rücklagen		5.641.665,81	0,00
20.	Bilanzgewinn		0,00	0,00



11 jahreSaBSchluSS

Anhang für das Geschäftsjahr 2014

1. Allgemeine Angaben

Angaben zu Form und Darstellung // Der Jahresabschluss wurde nach den Vorschriften des HGB, EGHGB und des AktG für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde beachtet. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und in diesem Anhang gesondert aufgliedert und erläutert.

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

Bei immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen erfolgt die Bewertung mit den aktivierungspflichtigen Anschaffungs-/Herstellungskosten, vermindert um Zuschüsse, Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Herstellungskosten enthalten Lohn- und Materialkosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge. Bei Sachanlagen wird in der Regel die lineare Abschreibungsmethode angewandt. Im Jahr des Zugangs wird die planmäßige Abschreibung zeitanteilig vorgenommen. Vermögensgegenstände, die nach dem 31.12.2007 angeschafft oder hergestellt worden sind und deren Anschaffungs-/Herstellungskosten 150 € netto nicht überschreiten, werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs-/Herstellungskosten zwischen netto 150 € und 1.000 € werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG jahresbezogene Sammelposten gebildet, aktiviert und einheitlich linear über fünf Jahre abgeschrieben. Die Abschreibung für ein im Jahr 1994 fertiggestelltes Bürogebäude sowie ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode gemäß § 7 Absatz 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen. Festwerte bestehen für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen.

Bei den Finanzanlagen werden die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen zu Anschaffungskosten bzw. zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Sonstige Ausleihungen werden zum Nennwert in Ansatz gebracht. Bestehende Risiken werden angemessen berücksichtigt.

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, dem ein Gängigkeitsabschlag vorausgeht. Fahrausweisdrukke (22 T€) und Küchenvorräte (50 T€) sind gemäß § 240 Absatz 3 HGB aktiviert.

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit aufgelaufenen Herstellungskosten bewertet. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie liquide Mittel sind zum Nennwert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken bei Forderungen sind wertberichtigt. Auf den übrigen Forderungsbestand wurde eine Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1 % vorgenommen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2005 G im Rahmen eines Anwartschaftsbarwertverfahrens wie folgt ermittelt:

- Bewertungsverfahren Modifizierter Teilwert
- Einkommensdynamik 2,00 % p.a
- Rentendynamik 1,00 % p.a
- Berechnungszins 4,53 % p.a

Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte analog der unmittelbaren Verpflichtungen.

Die sonstigen Rückstellungen sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind seit dem Geschäftsjahr 2010 mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

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

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen:

Die gesondert dargestellte Entwicklung des Anlagevermögens und die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten ist integraler Bestandteil des Anhangs und als Anlage 1 beigefügt.

(2) Anteilsbesitz:

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

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in €	Ergebnis 2014 in €
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	850.566,65	128.998,21 *
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, Stuttgart	26	355.241,98**	661,33 **

* vor Ergebnisabführung an die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

** vorläufige Angaben

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 52 T€ (Vj. 56 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(4) Liquide Mittel:

	31.12.2014 in T€	31.12.2013 in T€
1. Kassenbestand	4.347	3.677
2. Guthaben bei Kreditinstituten	102.719	79.011
Gesamt	107.066	82.688

11 jahreSaBSchluss

(5) Gewinnrücklagen:

In die gesetzlichen Gewinnrücklagen wurde gemäß § 300 Nr. 1 AktG der Jahresüberschuss des Geschäftsjahrs 2014 in Höhe von 5.641.665,81 € eingestellt.

(6) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 17.349 T€ (Vj. 23.090 T€), für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 7.089 T€, (Vj. 8.355 T€), Beträge zur Generalsanierung von Stadtbahnen in Höhe von 1.708 T€ (Vj. 5.895 T€), für Altlastensanierung von 2.739 T€ (Vj. 2.989 T€), unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen der Infrastruktur und Gebäude von 1.278 T€ (Vj. 2.719 T€), Rückstellung für drohende Verluste 2.439 T€ (Vj. 2.100 T€), Jubiläumsrückstellungen 1.751 T€ (Vj. 1.878 T€), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 1.400 T€ (Vj. 1.265 T€) und für die Risiken aus der Besicherung von Leasinggeschäften von 500 T€ (Vj. 1.000 T€). Darüber hinaus wurden für Urlaubsrückstände, Überzeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile,

ausstehende Lieferantenrechnungen sowie für Umlagen des Haftpflichtverbands Rückstellungen gebildet.

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

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2014 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 8.290 T€ (Vj. 6.634 T€). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2014 beträgt 8.344 T€ (Vj. 6.634 T€). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 54 T€ (Vj. 0 T€) saldiert ausgewiesen. Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 200 T€ (Vj. 256 T€) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

(7) Verbindlichkeiten:

Art der Verbindlichkeiten	31.12.2014			31.12.2013		
	Restlaufzeit		Gesamt T€	Restlaufzeit		Gesamt T€
	Bis zu 1 Jahr T€	Über 5 Jahre T€		Bis zu 1 Jahr T€	Über 5 Jahre T€	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten *	3.449	40.348	59.318	2.003	41.778	57.550
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.929	0	27.929	22.036	0	22.036
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.565	0	13.565	13.550	0	13.550
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	136	0	136	180	0	180
5. Sonstige Verbindlichkeiten	25.530	139.518	165.048	38.987	135.407	174.394
• davon aus Steuern			2.685			2.542
• davon im Rahmen der sozialen Sicherheit			139.926			135.773

* Sicherungsübereignung von Bussen i.H.v. 9.313 T€ (Vj. 7.546 T€) und zwei Buchgrundschulden i.H.v. insgesamt 50.000 T€

(8) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten:

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 11.231 T€ (Vj. 12.966 T€), die das Jahr 2015 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- u. Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse:

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2014 T€	2013 T€
Linienverkehr	208.356	199.275
Sonderverkehr	873	1.050
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	18.202	18.202
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	45.987	45.476
Sonstige Umsatzerlöse	12.187	11.291
Gesamt	285.605	275.294

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt.

(2) Sonstige betriebliche Erträge:

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 32.300 T€ (Vj. 10.235 T€); im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen und Buchgewinne aus Anlagenabgängen.

(3) Materialaufwand

	2014 T€	2013 T€
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	29.699	32.255
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	68.995	67.665
Gesamt	98.694	99.920

(4) Personalaufwand

	2014 T€	2013 T€
a) Entgelte	122.210	114.200
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	44.247	43.180
• davon für Altersversorgung	18.363	17.445
c) Direktzuweisung zur Zusatzversorgung		
• für Altersversorgung	0	2.000
Gesamt	166.457	159.380

Durchschnittlicher Personalbestand	2014	2013
Mitarbeiter/-innen	2.993	2.924
Auszubildende	95	81
Gesamt	3.088	3.005

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 43.808 T€ (Vj. 35.132 T€).

11 jahreSaBSchluSS

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.593 T€ (Vj. 1.229 T€).

(6) Zinsertrag:

Im Zinsertrag sind 509 T€ (Vj. 1.118 T€) aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen enthalten.

(7) Zinsaufwand:

Im Zinsaufwand sind 702 T€ (Vj. 675 T€) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 844 T€ (Vj. 1.036 T€) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

4. Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse //

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus Bestellobligo (nach Abzug von Zuschüssen) in Höhe von ca. 116.487 T€ sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 45.639 T€. Der Gesamtbeitrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 162.126 T€. Haftungsverhältnisse bestehen in Form von Patronatserklärungen zugunsten der SSB Reisen GmbH, Stuttgart, in Höhe von 12 T€ (Valuta 31.12.2014). Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 167 T€.

Bei den Haftungsverhältnissen in Form der Patronatserklärung und den Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.

Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten //

Zur Absicherung der Beschaffungskosten für Dieseltreibstoff wurden bis zum Juni 2018 acht Rohwaretermingeschäfte (Swaps) auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31.12.2014 ergeben sich folgende Werte:

Art	Laufzeit	Gesamtumfang	Bewertung	Zeitwert (T€)
Fixed Swap	2013 - 2016	3.600 MT	Mark to Market	-368
Fixed Swap	2014 - 2017	5.040 MT	Mark to Market	-699
Fixed Swap	2015 - 2016	1.200 MT	Mark to Market	-231
Fixed Swap	2016 - 2017	1.200 MT	Mark to Market	-152
Fixed Swap	2017 - 2018	1.200 MT	Mark to Market	-129
Fixed Swap	2013 - 2015	2.400 MT	Mark to Market	-152
Fixed Swap	2016 - 2017	1.200 MT	Mark to Market	-113
Fixed Swap	2017 - 2018	1.680 MT	Mark to Market	-125

Die Rohwaretermingeschäfte (Swaps) werden ausschließlich dazu verwendet, das Preisänderungsrisiko für einen Teil des zukünftig erwarteten Bedarfs an Dieseltreibstoff abzusichern. Aufgrund des direkten Bezugs der Swaps (Sicherungsgeschäft) zur fortlaufend anstehenden Beschaffung von Dieseltreibstoff (Grundgeschäft) wurden antizipative Bewertungseinheiten i. S. v. § 254 HGB gebildet, da sich die gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströme von Grund- und Sicherungsgeschäft zukünftig voraussichtlich ausgleichen werden (Micro-Hedge). Die Bilanzierung erfolgt gemäß der Einfrierungsmethode. Die Ermittlung der prospektiven und retrospektiven Effektivität des Sicherungszusammenhangs erfolgt über den Nachweis einer hohen statistischen Korrelation.

Geschäfte mit nahestehenden Gesellschaften // Die Gesellschaft verfügt über ein zweckgebundenes zinsloses Darlehen der Muttergesellschaft Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart in Höhe von 13,6 Mio. € zum 31.12.2014. Unter Berücksichtigung eines marktüblichen Zinssatzes resultiert daraus ein Zinsvorteil in Höhe von ca. 340 T€ für 2014.

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

Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands // Die Organe der Gesellschaft sind in der Anlage 2 zum Anhang aufgeführt.

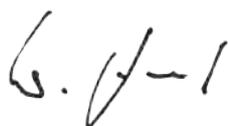
Abschlussprüferhonorare // Für Abschlussprüfungsleistungen des gesetzlichen Abschlussprüfers wurden für das Geschäftsjahr 2014 insgesamt 55 T€ berücksichtigt.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder // Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 749 T€. Für Mitglieder des Vorstands sind 3.845 T€ als Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (T€) setzen sich wie folgt zusammen:

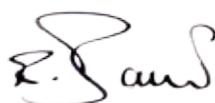
Name	Gesamtbezüge	davon variabel	davon Sachleistungen
Herr Arnold	257	31	9
Herr Bauer	261	31	11
Herr Meier-Berberich*	231	31	6

* Vorstand bis 31.12.2014

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Beirats beliefen sich auf 55 T€.



Wolfgang Arnold



Reinhold Bauer

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 376 T€ gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 4.062 T€ und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 1.763 T€ gebildet.

Kreditforderungen bestehen an ein Aufsichtsratsmitglied in Höhe von 2 T€. Im Geschäftsjahr wurden 2 T€ planmäßig getilgt. Der Kredit wird mit 4,5 % p.a. verzinst und läuft bis 2015.

Angaben nach den Vorschriften gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 3 AktG // Mit Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 10.11.2014 wurde das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von 488.625 neuen Aktien im Wert von 25.001.964,00 € erhöht. Die neuen Aktien wurden vollständig von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, gezeichnet.

Das Grundkapital beträgt nun 167.001.964,00 € und ist eingeteilt in 3.263.803 Aktien (Stückaktien), die auf den Namen lauten.

Stuttgart, 31. März 2015

**Stuttgarter Straßenbahnen
Aktiengesellschaft
Der Vorstand**

11 jahreSaBSchluSS

Anhang/Anlage 1 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2014

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31.12.2014 €
	01.01.2014 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	
I. Immaterielle Vergensgegenstände					
1. Software und sonstige Rechte	23.646.194,62	407.790,69	531.420,18	82.211,08	23.604.776,21
2. Geleistete Anzahlungen	842.790,75	1.067.864,95	285.436,43	-107.631,08	1.517.588,19
Summe I	24.488.985,37	1.475.655,64	816.856,61	-25.420,00	25.122.364,40
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	398.689.049,01	202.967,13	46.877.266,35	2.895.644,20	354.910.393,99
Davon:					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	194.356.106,72	77.738,34	43.285.251,73	280.563,08	151.429.156,41
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	178.556.026,59	125.228,79	17.730,06	2.666.552,73	181.330.078,05
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	172.006.051,61	829.792,63	2.969.402,67	5.392.407,89	175.258.849,46
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	374.364.121,39	12.945.513,14	3.102.841,94	25.385.535,55	409.592.328,14
4. Maschinen und maschi- nelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	11.918.901,00	35.510,35	473.190,98	39.918,18	11.521.138,55
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	80.359.244,31	1.928.397,67	6.056.502,91	889.593,16	77.120.732,23
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	56.566.907,55	41.032.565,94	785.340,89	-34.577.678,98	62.236.453,62
Summe II	1.093.904.274,87	56.974.746,86	60.264.545,74	25.420,00	1.090.639.895,99
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15
2. Beteiligungen	97.900,32	0,00	0,00	0,00	97.900,32
3. Sonstige Ausleihungen	206.269,65	0,00	75.639,70	0,00	130.629,95
Summe III	690.122,12	0,00	75.639,70	0,00	614.482,42
Summe Anlagevermögen	1.119.083.382,36	58.450.402,50	61.157.042,05	0,00	1.116.376.742,81

Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
01.01.2014 €	Zugänge €	Abgänge €	31.12.2013 €	31.12.2014 €	31.12.2013 €
19.836.316,62	1.786.388,77	530.059,18	21.092.646,21	2.512.130,00	3.809.878,00
0,00	0,00	0,00	0,00	1.517.588,19	842.790,75
19.836.316,62	1.786.388,77	530.059,18	21.092.646,21	4.029.718,19	4.652.668,75
189.917.257,25	6.128.619,33	35.150.024,79	160.895.851,79	194.014.542,20	208.771.791,76
137.420.255,72	3.534.314,42	35.143.785,73	105.810.784,41	45.618.372,00	56.935.851,00
47.721.497,17	2.594.304,91	6.239,06	50.309.563,02	131.020.515,03	130.834.529,42
51.380.607,11	5.345.670,33	2.127.646,09	54.598.631,35	120.660.218,11	120.625.444,50
284.571.117,39	15.934.258,69	3.065.045,94	297.440.330,14	112.151.998,00	89.793.004,00
7.521.997,00	572.659,53	473.190,98	7.621.465,55	3.899.673,00	4.396.904,00
62.015.494,31	5.483.866,83	5.985.525,91	61.513.835,23	15.606.897,00	18.343.750,00
0,00	0,00	0,00	0,00	62.236.453,62	56.566.907,55
595.406.473,06	33.465.074,71	46.801.433,71	582.070.114,06	508.569.781,93	498.497.801,81
0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
0,00	0,00	0,00	0,00	97.900,32	97.900,32
0,00	0,00	0,00	0,00	130.629,95	206.269,65
0,00	0,00	0,00	0,00	614.482,42	690.122,12
615.242.789,68	35.251.463,48	47.331.492,89	603.162.760,27	513.213.982,54	503.840.592,68

11 jahreSaBSchluSS

Anhang/Anlage 2 Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Fritz Kuhn
Oberbürgermeister, Stuttgart
Vorsitzender

Klaus Felsmann
Busfahrer/
Betriebsratsvorsitzender
Stellv. Vorsitzender

Dr. Roswitha Blind
Diplommathematikerin, Stuttgart
Stadträtin (bis 24.07.2014)

Michael Föll
Erster Bürgermeister, Stuttgart

Dieter Hafenbrack
Mechaniker, Stuttgart
Betriebsrat

Rudolf Hausmann
Landesfachbereichsleiter Verkehr,
ver.di Baden-Württemberg,
Reutlingen

Wolfgang Hoepfner
Stadtbahnfahrer, Stuttgart
Betriebsrat

Robert Kauderer
Selbstständiger Malermeister,
Stuttgart
Stadtrat (bis 24.07.2014)

Dr. Michael Kienzle
Literaturwissenschaftler, Stuttgart
Stadtrat (bis 24.07.2014)

Bernd Klingler
Selbstständiger Werbefachwirt,
Stuttgart
Stadtrat (ab 29.07.2014)

Martin Körner
Dipl.-Volkswirt, Stuttgart
Stadtrat (ab 29.07.2014)

Marija Kostic
Rechtssekretärin, Stuttgart
ver.di Bezirk Stuttgart

Alexander Kotz
Selbst. Sanitär-/Heizungsbaumeister,
Stuttgart
Stadtrat (bis 24.07.2014)

Peter Krauß
Dipl.-Ingenieur (FH)
Bauingenieur, Kornwestheim

Thomas Moser
Dipl.-Ingenieur, Leinf.-Echterdingen
Unternehmensbereichsleiter
Schienenfahrzeuge

Dr. Klaus Nopper
Rechtsanwalt, Stuttgart
Stadtrat (ab 29.07.2014)

Jürgen Sauer
Wissenschaftl. Referent, Stuttgart
Stadtrat

Ursula Schorlepp
Dipl.-Sozialökonomin
Gewerkschaftssekretärin, Stuttgart

Peter Schweitzer
Rechtsanwalt, Vaihingen/Enz

Harald Seibold
Busfahrer, Kornwestheim
Betriebsrat

Clarissa Seitz
Diplom-Psychologin, Stuttgart
Stadträtin

Rose von Stein
Dipl.-Haushaltsökonomin, Stuttgart
Stadträtin (ab 29.07.2014)

Gangolf Stocker
Maler, Stuttgart
Stadtrat (ab 29.07.2014)

Jochen Stopper
Sozialwissenschaftler, Stuttgart
Stadtrat

Dr. Günter Stübel
Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Stuttgart
Stadtrat (bis 24.07.2014)

Vorstand

Wolfgang Arnold
Dipl.-Ingenieur, Bietigheim-Bissingen
Sprecher (ab 01.10.2014)

Reinhold Bauer
Dipl.-Volkswirt, Weil im Schönbuch
Sprecher (bis 30.09.2014)

Jörn Meier-Berberich
Dipl.-Kaufmann, Stuttgart
(bis 31.12.2014)

Dem gemäß der Satzung eingerichteten Beirat gehören folgende Mitglieder an:

Dirk Thürnau
Bürgermeister, Stuttgart
Vorsitzender

Andreas Bögner
Bildungsreferent, Ehningen
Gewerbl. Techn. Ausbilder,
Betriebsrat

Jürgen Fleischmann
Ausbilder Fahrschule Schiene,
Stuttgart

Matthias Hahn
Bürgermeister, Stuttgart

Harald Jauß
Busfahrer, Stuttgart
Betriebsrat

Manfred Kanzleiter
Dipl.-Ingenieur (FH)
Gewerkschaftssekretär i.R., Stuttgart
Stadtrat (bis 24.07.2014)

Alexander Kotz
Selbst. Sanitär-/Heizungsbaumeister
Stuttgart
Stadtrat (ab 29.07.2014)

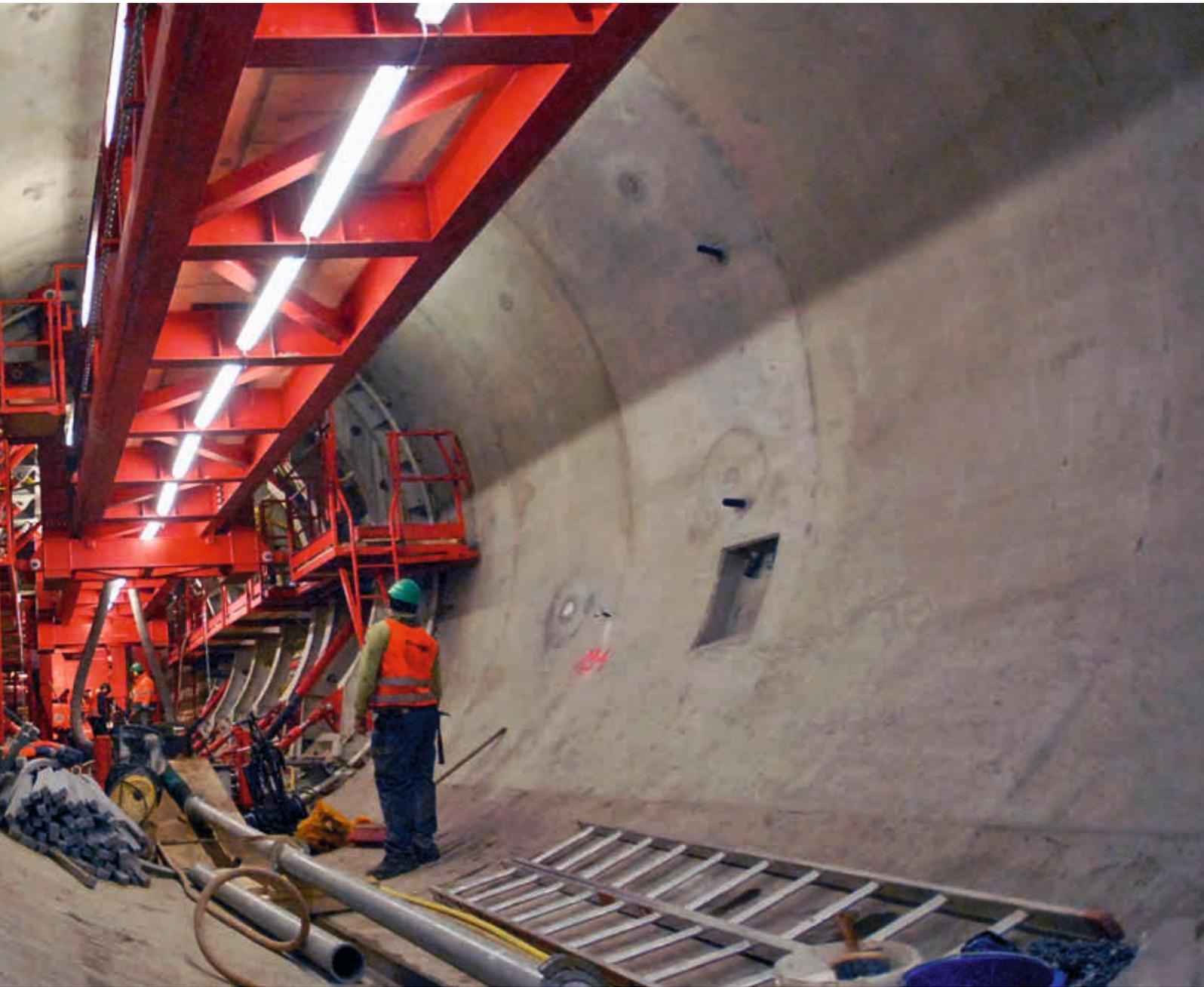
Ulrike Küstler
Feinmechanikerin, Stuttgart
Stadträtin (bis 24.07.2014)

Björn Peterhoff
Wirtschaftsingenieur, Stuttgart
Stadtrat (ab 29.07.2014)

Peter Wilhelm
Kraftfahrer, Stuttgart
Betriebsrat

12 Bestätigungswerk





12 Bestätigungsvermerk

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk haben wir wie folgt erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart**, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar."

Stuttgart, 24. April 2015

**Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft**

**Gerhard Schroeder
Wirtschaftsprüfer**

**Bernhard Steffan
Wirtschaftsprüfer**





U7 Mönchfeld

07 10

3375

SSB

Herausgeber, Redaktion, Fotografie,
Layout, Satz & Lektorat:

Stuttgarter Straßenbahnen AG
Schockenriedstraße 50
70565 Stuttgart
www.ssb-ag.de

Titelbild:
So soll der Neubau der Haltestelle
Staatsgalerie aussehen.
Quelle: Ingenhoven Architects