

GESCHÄFTSBERICHT 2016

Stuttgarter Straßenbahnen AG



Auf einen Blick

Stand 31.12.		2016	Veränderung zum Vorjahr in %	2015	2014	2013	2012	2011
Jahresabschluss								
Bilanzsumme	Mio. €	705	7,0	659	659	643	609	589
Anlagevermögen	Mio. €	533	2,3	521	513	504	494	480
Investitionen brutto	Mio. €	91	-17,3	110	101	90	51	50
Grundkapital und Rücklagen	Mio. €	194	0,0	194	185	154	152	152
Langfristige Verbindlichkeiten	Mio. €	204	9,7	186	180	177	167	145
Fahrgeldeinnahmen	Mio. €	223	1,4	220	208	199	191	180
Personalaufwand	Mio. €	181	3,4	175	166	159	157	157
Gesamterträge	Mio. €	333	-6,2	355	350	319	299	303
Gesamtaufwand	Mio. €	354	-0,6	356	344	338	317	321
Ausgleichsanspruch	Mio. €	21	2000,0	1	0	19	18	18
Leistungen								
Fahrten gesamt	Mio	178	0,6	177	175	172	171	168
Platz-km gesamt	Mio	5.887	0,2	5.876	5.869	5.667	5.519	5.466
Personalstand								
(Inklusive Altersteilzeit und Auszubildende)		3.182	1,1	3.147	3.085	3.037	2.958	2.920
Linien								
Gesamt	Anzahl	72	0,0	72	72	72	72	72
• Schiene	Anzahl	19	11,8	17	17	17	17	17
• Bus	Anzahl	53	-3,6	55	55	55	55	55
Linienlänge gesamt								
• Schiene	km	894	-0,7	900	898	906	904	910
• Besonderer Bahnkörper einschl. Tunnelstrecke	km	236	2,2	231	231	231	228	228
• Bus	km	225	1,8	221	221	221	217	217
• Bus	km	658	-1,6	669	667	675	676	682
Gleislänge gesamt								
• Besonderer Bahnkörper einschl. Tunnelstrecke	km	268	4,3	257	257	257	253	253
• Bus	km	241	0,0	241	241	241	237	237
Fahrzeuge								
Stadtbahnfahrzeuge	Anzahl	184	0,0	184	184	174	164	164
Zahnradbahn/Seilbahn	Anzahl	5	0,0	5	5	5	5	5
Busse	Anzahl	256	-1,2	259	253	260	267	261
Haltestellen								
	Anzahl	830	-0,4	833	839	837	829	827
Fahrstromverbrauch								
	Mio.kWh	85,8	5,5	81,3	80,2	81,5	79,5	78,5
Dieselmotorenverbrauch Bus								
	Mio.Liter	7,6	2,7	7,4	7,2	7,5	7,5	7,7

Gesicht zeigen für den ÖPNV

Seit Herbst 2016 fährt eine ungewöhnliche Bahn durch Stuttgart. Woche für Woche wurde sie weniger gelb. Warum? Weil sich mehr als 450 Fahrgäste an einer Marketing-Aktion der SSB beteiligt haben: Mit ihrem Foto werben sie für Busse und Bahnen als saubere Alternative. Unter www.bleib-sauber-stuttgart.de konnte jeder, der teilnehmen wollte, sein Bild hochladen und hatte dabei noch die Chance zu gewinnen.



„Da habe ich gleich gedacht, da machst du mit, weil die Teilnahme ganz einfach ist.“

Das hat sich für den überzeugten ÖPNV-Nutzer Stefan Wolf gelohnt. Er ist als Gewinner des Hauptpreises ein Jahr lang mit einem Jahres-TicketPlus netzweit unterwegs. Motiviert hat ihn nicht in erster Linie die Aussicht auf einen Gewinn. Vielmehr war es die Möglichkeit, dass treue Fahrgäste und überzeugte Umsteiger auf der Bahn ihr Gesicht zeigen durften.

Die SSB kennt Stefan Wolf sehr gut und findet, dass sie den Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen nicht scheuen muss:

„Auf die SSB in Stuttgart können wir stolz sein. Die Architektur der neuen Haltestellen ist sehr modern und das KundenCentrum am Hauptbahnhof strahlt eine freundliche Frische aus.“

Und was löst es in ihm aus, wenn er die Selfie-Bahn vorbeifahren sieht?

„Ich freue mich jedes Mal und suche mein Gesicht. Auch zwei weitere Personen habe ich wiedererkannt. Ich hoffe, dass die Selfie-Bahn bewusst gesehen wird und auf Autofahrer und andere wirkt. All diese Gesichter tragen durch die Nutzung der Stadtbahn zu einem sauberen Stuttgart bei. Ein bisschen stolz dürfen wir darauf sicherlich sein.“

VORANBRINGEN, VORBEREITEN, ENTWICKELN

2016 hat die SSB viele Ziele erreicht; gleichwohl war dieses Jahr durch Planung, Vorbereitung, Umsetzungsphasen und Zwischenetappen geprägt. Das Jahr 2016 war temporeich und hatte für das Unternehmen deutliche Botschaften: Die Fahrgastzahlen steigen, die Nachfrage nach motorisierter und doch umweltverträglicher Mobilität steigt, das System ÖPNV heute ist der Anker für die Mobilität von morgen. Darauf wird sich die SSB einstellen.

Abschnitt für Abschnitt wächst die neue Stadtbahntrasse, die der U12 den Weg durch das Europaviertel und ins Neckartal ebnet. Auf ihrem Südast erreicht die U12 seit Mai 2016 ihre neue Endhaltestelle Dürrolewang. Die Haltestelle Mühlhausen wird um die neue Endhaltestelle der U14 erweitert. Statt der U14 wird die U12 dann Remseck bedienen. Im mittleren Abschnitt der U12 ist 2016 die Haltestelle Budapester Platz entstanden. Bei der Stuttgart 21-Folgebaumaßnahme unter der Heilbronner Straße nahm die SSB im November die neue Tunnelröhre zwischen Stadtbibliothek und Hauptbahnhof in Betrieb. Neu ist auch die Haltestelle Wilhelma, die seit Juli 2016 direkt vor dem maurischen Kassenhäuschen dieser Stuttgarter Institution liegt. Von Oktober 2016 bis April 2017 stand eine erweiterte U19 im SSB-Fahrplan, die auf dem Abschnitt Neugereut – Bad Cannstatt Wilhelmsplatz die Linie U2 entlastet. Ab Oktober 2017 wird diese Linie dauerhaft fahren.

Unter all diesen geräuschlosen Neuerungen bleibt auch die größte Veränderung des Jahres im Netz der SSB erfolgreich unspektakulär: Seit Mai 2016 praktizieren Fahrgäste und SSB gemeinsam das Netz 2016 ohne jedes Chaos. Dies ist ein besonderes Beispiel unter vielen anderen für das, was die motivierte Mannschaftsleistung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SSB immer wieder möglich macht. Während das Netz 2016 in Betrieb ist, baut die SSB, ebenfalls als Folge von Stuttgart 21, ihre Stadtbahntunnel zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz um. Parallel dazu laufen vorbereitende Arbeiten zum Bau der neuen Haltestelle Staatsgalerie. Zudem ist die Verlängerung der U6 zum Flughafen Ende des Jahres planfestgestellt worden.

Neben neuen Verkehrswegen bringt die SSB auch neue Vertriebswege hervor. HandyTickets aus dem Online-Shop der SSB erleben einen regelrechten Boom. 2016 ist mit der polygoCard das elektronische Ticket im VVS sehr erfolgreich gestartet. Die SSB hat 2016 rund 100.000 Abonnenten die polygoCard zugeschickt, Lesegeräte in Bussen installiert, Automaten nachgerüstet und den Prüfdienst mit Lesegeräten ausgestattet. Rege Nachfrage bestand 2016 bei FirmenTickets. Große Stuttgarter Arbeitgeber bieten ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mittlerweile das FirmenTicket an.

2016 hat eindrucksvoll gezeigt, dass der Fahrzeugbedarf steigen wird, während die Schienenfahrzeugförderung weiter offen blieb. Es entstand der erste Stadtbahnzug der Baureihe DT 8.14. Er ist der erste einer Tranche von 20 neuen Stadtbahnzügen, die zusätzlich erforderlich sind. 2016 entwickelte die SSB auch ein Programm zur Ertüchtigung ihrer ältesten DT 8-Baureihen. Bei den Bussen stellte sich die Frage nach modernen schadstofffreien Antrieben dringlicher als zuvor.

Das Jahr 2016 war seit 1994 das erste, in das die SSB mit mehr als 3.000 Menschen startete. Ursächlich dafür waren u. a. Leistungsausweitungen, insbesondere der Umfang der S21-Folgemaßnahmen. Besonders im Fahrdienst konnte die SSB neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen.

Spannend ging das Jahr 2016 zu Ende: Die Landeshauptstadt hatte im November europaweit bekanntgegeben, dass sie den Nahverkehr nach neuem Recht an die SSB direkt vergeben möchte. Die zunächst offene Frage war: Wird sich ein Dritter mit einem eigenwirtschaftlichen Antrag um den ÖPNV in Stuttgart bewerben? Mitte Februar 2017, nach Ablauf der für solche Anträge vorgesehenen Frist, kam die Antwort, die bei Stadt und SSB für Erleichterung sorgte: Es gab keinen eigenwirtschaftlichen Antrag. Die Landeshauptstadt darf ihren ÖPNV bis 2040 an ihre Nahverkehrstochter vergeben. Die SSB kann daher ihre Pläne, Etappen, Vorbereitungen und Umsetzungsphasen weiter zuversichtlich und motiviert zum Ziel bringen.

Wolfgang Arnold

Dr. Sabine Groner-Weber

Stefanie Haaks

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) sowie der Landeshauptstadt Stuttgart (kurz: LHS) Mobilitätsdienstleistungen im ÖPNV in Stuttgart und im Umland. Zum Unternehmenszweck gehören der Betrieb sowie die Bereitstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebseigenen Grundstücken. Die Finanzierungsquellen für die Geschäftstätigkeit bilden im Wesentlichen die Fahrgelderträge, aber auch Fördermittel der öffentlichen Hand sowie in geringerem Umfang Nebengeschäfte wie etwa die Vermietung nicht betriebsnotwendiger Immobilien. Die allgemeine wirtschaftliche und auch die demografische Entwicklung im Verbundgebiet sind bedeutende exogene Einflussfaktoren für die Geschäftstätigkeit, von denen im Wesentlichen die Höhe der Fahrgastzahlen abhängen.

Zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB bilden der Gewinn von zusätzlichen Fahrgästen sowie die Generierung von Fahrgeldmehreinnahmen, weil Mehreinnahmen zur Deckung jährlich steigender operativer Aufwendungen benötigt werden. Diese ergeben sich insbesondere aus steigenden Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttariferhöhungen, Angebotsausweitungen und der Inflation. Zur Dämpfung der strukturellen Belastungen werden an der Kostensteigerung orientierte, jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs und Mengensteigerungen beim Fahrtenaufkommen angestrebt. Durch eine aktive Marktbearbeitung sollen – beispielsweise in Form von attraktiven Beförderungs- und Einstiegsangeboten – sowohl Gelegenheitsnutzer zum häufigeren Nutzen des ÖPNV als auch neue Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV überhaupt animiert werden. Dies unterstützt die LHS insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung bei der Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen // Im Geschäftsjahr 2016 waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Verbundgebiet gut. Gegenüber 2015 nahm die Arbeitslosenquote in der Landeshauptstadt geringfügig ab, sodass im Jahresdurchschnitt 2016 5,3 % aller zivilen Erwerbspersonen arbeitslos waren. In Baden-Württemberg betrug die Quote ebenso wie 2015 im Jahresdurchschnitt 3,8 %. Der PKW-Bestand in der Landeshauptstadt mit rund 294.000 Fahrzeugen erhöhte sich gegenüber 2015 um 1,8 %. 2016 lagen die durchschnittlichen Treibstoffpreise in Deutschland für Superbenzin bei 1,28 € und für Diesel bei 1,08 €. Trotz der allgemeinen Inflationsrate in Höhe von 0,5 % und einem Preisrückgang von 6,6 % bei Superbenzin und 7,7 % bei Diesel gegenüber 2015 führte dies nicht zu einer verringerten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen. Denn die gute Konjunktur, verbesserte ÖPNV-Angebote sowie weitere Vertriebsaktivitäten ließen das periodisierte Fahrtenaufkommen im Gesamtverkehr im VVS-Verbundgebiet um 2,5 % im Vergleich zu 2015 steigen. So wurden 2016 insgesamt 9,3 Mio. mehr Fahrten als 2015 durchgeführt. Statistisch konnte der VVS rund 377 Mio. Fahrten mit Regionalbahnen, S-Bahn, Stadtbahnen und Bussen im Verbundgebiet verzeichnen, wovon rund 178 Mio. Fahrten in Verkehrsmitteln der SSB durchgeführt wurden (+0,4 % gegenüber 2015). Sowohl der ÖPNV, der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch der motorisierte Individualverkehr nahmen 2016 in der Region Stuttgart weiter zu, was dem allgemeinen Trend in deutschen Großstadtreionen entsprach. In der Landeshauptstadt waren Ende 2016 ca. 609.000 Einwohner (Hauptwohnsitz) gemeldet, dies bedeutete eine Zunahme um rund 7.000 im Vergleich zum Vorjahr. Das führte auch zur erhöhten Nachfrage nach öffentlichen Beförderungsleistungen.

Sowohl die EU-Verordnung 1370/2007 und die EU-Richtlinie 2014/24/EU als auch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ermöglichen eine direkte Vergabe von Verkehrsdienstleistungen durch den Aufgabenträger an einen internen Betreiber. Danach kann die SSB auch künftig integriertes Dienstleistungsunternehmen der Landeshauptstadt bleiben, wenn sie alle rechtlichen Anforderungen erfüllt. Bis Ende 2018 kann die bestehende Betrauung der SSB auf Basis der 2009 abgegebenen verbindlichen Erklärung des Eigentümers

LHS rechtssicher weitergeführt werden. Ab 2019 soll eine Direktvergabe in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages von der LHS an die SSB erfolgen. Dazu sind verschiedene Anpassungsmaßnahmen erforderlich, die 2016 mit externer Expertise durchgeführt wurden bzw. rechtzeitig umgesetzt werden sollen.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag an die SSB soll ab dem 1. Januar 2019 gelten und dann 22 Jahre (bis zum 31. Dezember 2040) laufen. Am 20. Oktober 2016 ermächtigte der Gemeinderat die Verwaltung der LHS, die notwendigen Vorbereitungen für die Vorabkennzeichnung zur Direktvergabe an die SSB zu treffen. Am

15. November 2016 veröffentlichte die LHS ihre Entscheidung in der Vorabkennzeichnung im EU-Amtsblatt. Durch die Vorabkennzeichnung begann die dreimonatige Frist für die Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge beim Regierungspräsidium. Die Frist lief im Februar 2017 ohne Anträge ab, sodass der Gemeinderat ab November 2017 über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag und damit die endgültige Direktvergabe an die SSB entscheiden kann. Bis dahin sollen die letzten erforderlichen strategischen, rechtlichen, leistungstechnischen, wirtschaftlichen und vertraglichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Geschäftsverlauf

Ertragslage // Im VVS wurde zum Jahresbeginn 2016 eine durchschnittliche Tarifanpassung um 2,5 % vorgenommen. Diese Anpassung sowie zusätzliche Fahrgäste brachten der SSB Mehrumsätze im Linienverkehr (Verbundtarif, Schwerbehinderte, erhöhtes Beförderungsentgelt) in Höhe von ca. 3,1 Mio. € bzw. 1,4 % gegenüber 2015 ein. Insgesamt wurden rund 223,3 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet.

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

in %	2016		2015	
	Ein-nahmen	Fahrten	Ein-nahmen	Fahrten
Gelegenheits-verkehr	33,0	17,3	33,8	17,6

Zeitkarten:

Berufs-verkehr	38,0	35,8	37,0	34,9
Ausbildungs-verkehr	24,7	39,2	25,0	39,9
SeniorenTickets	4,3	7,7	4,2	7,6

Der Berufsverkehr bildete 2016 ebenso wie im Vorjahr das deutlich umsatzstärkste Marktsegment, in dem 38,0 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif generiert wurden. Der Planwert für dieses Segment wurde um 1,7 % übertroffen, da der Umsatz gegenüber 2015 um 6,2 %

stieg und auch die Anzahl der berufsbedingten Fahrten 2016 um 5,0 % deutlich zunahm. Damit wurde der Anteil des Berufsverkehrs weiter ausgebaut und ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation in Stuttgart geleistet. Im zweitgrößten Segment wurde das Planziel v.a. wegen des „Feinstaub-Tickets“ um 2,5 % unterschritten. Die Fahrten nahmen in diesem Segment unterdurchschnittlich um 0,5 % zu. Im mit 39,2 % fahrtenstärksten Segment wurden gegenüber 2015 Mehrerlöse von 1,6 % generiert, jedoch der Planwert um 0,6 % knapp unterschritten. Im kleinsten Segment, dem Seniorenverkehr, wurden 6,1 % mehr Einnahmen (Fahrten +3,0 %) erwirtschaftet, wodurch die Erwartungen um 0,3 % knapp übertroffen wurden. Abgeltungen und gesetzliche Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 65,4 Mio. € an die SSB blieben stabil bzw. stiegen im Rahmen der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen entsprechend an.

Insgesamt betragen die Umsatzerlöse 2016 rund 317,7 Mio. €, was einer Zunahme gegenüber 2015 um 3,7 Mio. € und damit 1,2 % entsprach. Da im Vorjahr u. a. nicht betriebsnotwendige Immobilien verkauft und ein größeres Rückstellungsvolumen aufgelöst worden waren, fielen die sonstigen betrieblichen Erträge 2016 um rund 23,9 Mio. € deutlich geringer aus. Der Materialaufwand nahm um 2,5 Mio. € gegenüber 2015 ab (-2,3 %), während der Personalaufwand aufgrund von Leistungsausweitungen, tarifbedingten Steigerungen der Entgelte und verbundenen Sozialabgaben, der Änderung der tarifvertraglichen Entgeltordnung sowie weniger in Anspruch genommener Rückstellungen für Altersteilzeit

um 6,0 Mio. € (+3,4 %) zunahm. Die Abschreibungen gingen um 4,5 % und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 4,9 % zurück. Zinsen und ähnliche Aufwendungen gingen insbesondere aufgrund der abgesenkten Verzinsung des Darlehens der Zusatzversorgung mit 2,1 Mio. € deutlich um ca. 28 % zurück. Das Jahresergebnis mit -20,8 Mio. € (Vorjahr -1,0 Mio. €) lag 2016 leicht über dem ursprünglichen Planansatz in Höhe von -22,8 Mio. €. Damit betrug der Gesamtkostendeckungsgrad im Berichtsjahr 94,1 % (Vorjahr: 99,7 %).

Ergebnisverschlechternd auf das Ist-Ergebnis im Vergleich zum Wirtschaftsplan 2016 wirkten sich die um rund 1,0 Mio. € niedrigeren Umsatzerlöse aus. Jedoch lagen die Erlöse aus dem Linienverkehr mit rund 0,2 Mio. € nur knapp unter Plan. Dies ist u. a. auf geringere Abgeltungen für die Beförderung Schwerbehinderter zurückzuführen. Der endgültige Anspruch der SSB auf die Abgeltungen für 2016 wird erst Mitte 2017 durch das Regierungspräsidium Stuttgart beschieden. Positiv wirkte sich hingegen der um 5,1 Mio. € geringere Aufwand für Material und Fremdleistungen wegen verschobener Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und geringerer nicht aktivierbarer Investitionsanteile bei der Infrastruktur und den Liegenschaften aus. Der gegenüber Plan um 2,5 Mio. € höhere Personalaufwand, aber auch die um 1,6 Mio. € höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten sich u. a. wegen erforderlicher Rückstellungsbildungen negativ aus, während sich sonstige betriebliche Erträge, Abschreibungen sowie Zinsaufwendungen in Summe um 8,4 Mio. € ergebnisverbessernd gegenüber dem Planansatz auswirkten.

Eine zentrale Steuerungsgröße der SSB ist die Begrenzung des Gesamtdefizits, wodurch der jährliche Ausgleich durch den Mehrheitsgesellschafter SVV möglichst gering gehalten werden soll. Da im ÖPNV nur wenig Potenzial für steigende Grenzerträge vorhanden ist, bringt nahezu jede weitere Angebotsausdehnung auch das Risiko einer zusätzlichen Erhöhung des Defizits mit sich. In diesem Kontext liefern die alle zwei Jahre von der LHS durchgeführten Bürgerumfragen und jährlichen Marktuntersuchungen durch ein qualifiziertes Institut bedeutsame Anhaltspunkte, um die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Leistung des ÖPNV zu untersuchen. Bei der Bürgerumfrage 2015 wurde die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mit 74 von maximal möglichen 100 Punkten auf den fünften Rang von 27 Lebensbereichen bewertet. Die Qualität des ÖPNV wurde von den Stuttgarter Bürgern somit vergleichsweise gut eingeschätzt.

2016 wurden wieder Daten über die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Qualität des ÖPNV erhoben. Dabei wurden rund 1.000 Probanden in vier Wellen telefonisch über die Merkmale Taktfrequenz, Linien- und Streckennetz, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit befragt. Die Globalzufriedenheit bewegte sich 2016 mit einem Wert von durchschnittlich 2,61 auf einer Notenskala von 1 bis 5 nahezu auf Vorjahresniveau (2015: 2,57), wobei der Anteil enttäuschter Kunden bei 12,5 % lag (2015: 10,3 %). Insgesamt bewerteten die Kunden das Netz 2016 im Vergleich zum alten Netzangebot als gleichbleibend gut. Zudem hat die SSB an der Vergleichsstudie ÖPNV-Kundenbarometer mit 42 anderen Verkehrsunternehmen teilgenommen, in das die Ergebnisse der zweiten Befragungswelle einfließen. Hier schnitt die SSB wieder positiv ab und errang bei den Einzelmerkmalen u. a. einen zweiten Platz sowie zwei dritte Plätze.

Vermögenslage // Im Berichtsjahr 2016 investierte die SSB vor der Verrechnung von Zuschüssen insgesamt 91,0 Mio. € in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Hierzu zählten mit 59,6 Mio. € Maßnahmen an der Stadtbahninfrastruktur, z. B. die Verlängerung der Strecke der U12 nach Münster und Dürrlewang sowie Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und an der Haltestelle Staatsgalerie im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. Die Folgepflichtmaßnahmen sollen auf Grundlage von Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG vollständig ersetzt werden. 24,0 Mio. € wurden vor allem in zwölf konventionelle Gelenkbusse sowie anteilig in 40 zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge vom Typ DT 8.12 und 8.14 investiert. Sonstige Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie Grundstücke und Gebäude erforderten Investitionen in Höhe von insgesamt 7,4 Mio. €. 2016 erhielt die SSB insgesamt rund 43,0 Mio. € an Zuschüssen und Erstattungen, insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus anderen öffentlichen Fördertöpfen. Die Nettoinvestitionen betragen 2016 somit in Summe rund 48,0 Mio. €.

Die Bilanzsumme der SSB lag zum 31. Dezember 2016 bei 705,4 Mio. €. Das Eigenkapital belief sich wie 2015 auf insgesamt 194,4 Mio. € und die Eigenkapitalquote lag bei 27,6 % (Vorjahr 29,5 %). Am Jahresende 2016 verzeichnete die SSB einen Finanzmittelbestand von 102,4 Mio. €. Durch Investitionen in neue Stadtbahnen sowie die Ausweitung des Netzes wird die Kapitalbindung steigen und voraussichtlich eine weitere externe Finanzierung im Jahr

2017 notwendig. Dadurch wird die Fremdfinanzierung weiter zunehmen und die Eigenkapitalquote sinken.

Das Sachanlagevermögen mit 533,1 Mio. € lag zum Jahresende 2016 um 15,8 Mio. € höher als 2015, was vor allem auf die umfangreichen Stadtbahnbaumaßnahmen und auch die Anschaffung neuer Fahrzeuge zurückzuführen ist. Das Umlaufvermögen nahm u. a. wegen des 2016 höheren Guthabenbestands sowie gestiegener Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 30,2 Mio. € zu. Die Rückstellungen in Höhe von 181,8 Mio. € sanken gegenüber dem Vorjahr um 6,9 Mio. €. Die Verbindlichkeiten betragen 2016 rund 318,8 Mio. € (Vorjahr 264,8 Mio. €). Die Zunahme um 53,9 Mio. € ist insbesondere auf den Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge der Aufnahme eines Konsortialkredits in Höhe von 40 Mio. € für die Finanzierung von Stadtbahnbeschaffungen zurückzuführen. Dementsprechend nahmen auch die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 18,8 Mio. € gegenüber 2015 zu.

Finanzlage // Im Geschäftsjahr 2016 fiel das operative Ergebnis im Vergleich zu 2015 niedriger aus. Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug rund 7,2 Mio. € (Vorjahr 6,2 Mio. €), wobei sich die unterschiedlichen Wirkungen 2016 und 2015 gegenseitig aufhoben und somit ein ähnlicher Betrag generiert wurde. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit lag bei -90,6 Mio. € (Vorjahr -93,8 Mio. €), da 2016 hohe Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen (v.a. Infrastrukturmaßnahmen, Stadtbahnfahrzeuge) getätigt wurden, gleichzeitig aber auch im Vergleich zu 2015 (Immobilienverkäufe) vergleichsweise geringe Einzahlungen erfolgten. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit blieb trotz deutlich niedrigerer Zuschusszahlungen, jedoch wegen hoher Einzahlungen aus Kreditaufnahme mit 85,9 Mio. € über dem Niveau von 2015 (Vorjahr 80,3 Mio. €). Insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Jahresverlauf 2016 um 2,6 Mio. € auf 102,3 Mio. € zu. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Bedienung aller Zahlungsverpflichtungen.

Finanzielle und nicht-finanzielle

Leistungsindikatoren // Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr und das Jahresergebnis vor Verlustübernahme. Es wurden 2016 rund 223,3 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet, wodurch das Planniveau um 0,2 Mio. € unterschritten wurde. Das Gesamtergebnis in Höhe von

-20,8 Mio. € lag mit 2,0 Mio. € über dem ursprünglichen Planansatz in Höhe von -22,8 Mio. €.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl der Fahrten sowie die Kundenzufriedenheit. 2016 konnte die Anzahl der Fahrten gegenüber dem Vorjahr weiter gesteigert werden und die beauftragten Untersuchungen bewerteten den städtischen ÖPNV weitgehend positiv. Er liegt damit im Bundesvergleich im oberen Bereich. Dennoch wird eine Verbesserung der Zufriedenheitswerte im Rahmen wirtschaftlich vertretbarer Maßnahmen weiter angestrebt.

Insgesamt hat sich das Geschäft im Jahr 2016 für die SSB gut entwickelt.

Personal // Die SSB hatte zum 31. Dezember 2016 2.924 Vollzeitbeschäftigte (Vorjahr 2.869) ausgewiesen. Rund 46 % der Vollzeitkapazitäten erforderte der Fahrdienst Bus und Bahn (inkl. Kombifahrer). Der Anstieg der Beschäftigtenzahl wurde im Wesentlichen durch Leistungsausweitungen im Fahrdienst, Einstellungen für Bau- und Instandhaltungsprojekte und notwendige interne Prozessveränderungen verursacht. Die Erhöhung des Personalstands bezüglich Stuttgart 21 wird langfristig wieder abgebaut. Zudem sollen die Personalaufwendungen für Stuttgart 21 von der Deutschen Bahn AG vertragsgemäß erstattet werden. Gegenüber dem Plan blieben zum Jahresende 2016 statistisch rund 75 Stellen unbesetzt, da der Stellenplan 2016 u. a. im Mai 2016 beim Fahrdienst nach oben angepasst wurde. Zudem wurden Einstellungen wegen noch laufender Organisationsveränderungen nicht realisiert oder es konnten einzelne Stellen im hochqualifizierten Bereich wegen der Arbeitsmarktlage nicht zeitnah besetzt werden. Weiterhin verzeichnete die SSB durch die Einführung der Rente mit 63 mehr Abgänge als geplant. Ende des Jahres 2016 waren 106 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 107) bei der SSB in Ausbildung, sodass in Summe 3.182 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Köpfe) bei der SSB angestellt waren (Vorjahr 3.147).

Im Frühjahr 2016 wurde als Ergebnis der bundesweiten Verhandlungen eine lineare Anpassung des Entgelttarifvertrags um 2,4 % rückwirkend ab 1. März 2016 vereinbart. Für 2017 wurde bereits eine weitere Tarifsteigerung zum 1. Februar 2017 in Höhe von 2,35 % linear vereinbart, die im Rahmen der Wirtschaftsplanung berücksichtigt wurde. Die Umsetzung der Ende 2011

ausgehandelten Änderungen des Manteltarifvertrages BzTV-N BW, d. h. die Angleichung der Sollarbeitszeit sowie die Veränderungen im Rahmen der Entgeltordnung, beeinflusste den Personalaufwand 2016, da die Eingruppierung von Teilen der Belegschaft angepasst werden musste. Über die konkrete (finanzielle) Ausgestaltung des bundesweiten Tarifvertrages Demografie Nahverkehr, der die Erhaltung der Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zur Rente zum Ziel hat, wird bei der SSB noch verhandelt. Dennoch hat die SSB bereits etliche Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements, der Mitarbeiterqualifizierung und -förderung sowie der sozialen Absicherung umgesetzt, die angerechnet werden sollen.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung) // Der Aufsichtsrat der SSB hat folgende Zielgrößen für den Anteil von Frauen für die SSB im Dezember 2015 festgelegt:

- Frauenanteil im Aufsichtsrat 20 %
- Frauenanteil im Vorstand 33 %
- Frauenanteil für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands 15 %

Der bis zum 30. Juni 2017 angestrebte Frauenanteil wurde im Aufsichtsrat und Vorstand erreicht. In den beiden Führungsebenen unterhalb dem Vorstand wurde der Anteil von Frauen noch nicht erreicht (derzeitiger Frauenanteil 12 %). Dies lag daran, dass es nur wenige Stellenveränderungen gab und auf diese wenigen Stellen keine geeigneten Bewerberinnen mit der entsprechenden Branchenexpertise vorhanden waren.

Innovation und Nachhaltigkeit // Im Berichtsjahr 2016 wurde die Generalüberholung von 76 Stadtbahnfahrzeugen der ersten Generation planmäßig fortgesetzt, sodass bis Jahresende 72 Fahrzeuge fertiggestellt werden konnten. Zudem wurde eine Teilüberholung der ältesten Stadtbahnfahrzeuge der ersten Generation erfolgreich geprüft, sodass der Aufsichtsrat Ende 2016 eine Teilsanierung von 18 Fahrzeugen vom Typ DT 8.4 freigab. Diese soll im Jahr 2020 abgeschlossen werden. Zudem wurde der technische Umfang einer möglichen Generalsanierung der Fahrzeuge DT 8.10/8.11 analysiert sowie Konstruktionsgespräche und Qualitätskontrollen zur Neubeschaffung DT 8.14 geführt. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge des Typs DT 8.14 erfolgte Anfang

2017. Darüber hinaus wurden Versuche und Forschungsprojekte zur Erhöhung der Sicherheit, zur Senkung des Verschleißes und zur Bekämpfung der Lärmentwicklung der Stadtbahnfahrzeuge u. a. in Zusammenarbeit mit Universitäten fortgeführt.

Im Jahr 2016 wurden die Grundlagen dafür gelegt, dass ab Januar 2018 entsprechend dem fortgeschriebenen Luftreinhalteplan auf den Buslinien im Stuttgarter Tal-kessel nur noch Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen, die den Abgasstandard Euro 6 erfüllen oder noch weniger Schadstoffe emittieren. Parallel wurden Überlegungen zum verstärkten Einsatz von schadstofffreien Bussen vorangetrieben. In diesem Zusammenhang ist die Studie NewBusFuel auf europäischer Ebene zu nennen, die voraussichtlich im Frühjahr 2017 beendet sein wird und Auswirkungen von batteriebetriebenen Bussen mit einem Brennstoffzellen-Range-Extender, der keine Luftschadstoffe verursacht, betrachtet. Weiterhin wurden im Jahr 2016 Überlegungen angestellt, inwieweit innovative Fahrzeuge prozessuale Vorteile durch die Nutzung von autonomem Fahren auf dem Betriebsgelände bieten können. Erste Ergebnisse dieser Untersuchungen in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) zeigten Potenziale, die in den Folgejahren noch weiter vertieft werden. Mit den seriellen und parallelen Diesel-Hybridbussen wurden positive Erfahrungen gemacht.

Vor dem Hintergrund einer steigenden Bedeutung der Digitalisierung wurden im Laufe des Jahres 2016 unternehmensintern erste Überlegungen angestellt, inwiefern Digitalisierung innovative Entwicklungen bei der SSB ermöglichen kann. Aus den gesammelten Projektideen werden in den kommenden Jahren einzelne Themen vertieft. Diese beinhalten die Verbesserung der internen Organisations-, Instandhaltungs- und Kommunikationsprozesse sowie eine zukunftsorientierte, wirtschaftliche Weiterentwicklung des Leistungsangebotes und der Kundenservices.

Beteiligungen: SSB Reisen GmbH // Im Reiseveranstaltergeschäft 2016 konnte der Umsatz um 4,6 % gesteigert werden. Die Vermittlungsumsätze in der Touristik sind 2016 durch die Unsicherheiten in bestimmten Ländern, Terroranschläge und lang andauernde Flughafenstreiks extrem belastet worden. Deshalb sind auch bei SSB Reisen die Vermittlungsumsätze zurückgegangen.

Hinzu kamen zwei negative Sondereffekte, sodass für 2016 keine Gewinnabführung an die SSB erfolgen konnte. Das operative Ergebnis von -29 T€ (Vorjahr 76 T€) wurde

durch die Entnahme aus Gewinnrücklagen ausgeglichen, sodass der Bilanzgewinn 0 € beträgt und das Ergebnis der SSB nicht belastet wird.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikomanagement // Ein wichtiges Instrument des Unternehmensmanagements der SSB ist das Risiko- und Chancenmanagement. So ist eine Beurteilung der Risikotragfähigkeit der SSB nur dann möglich, wenn alle Risiken und Chancen identifiziert, analysiert und bewertet sind. Das aufbauende Risikoberichtswesen bildet einen wesentlichen Grundpfeiler zur Erarbeitung von Strategien zur Chancenrealisierung und Risikominimierung bzw. Risikovermeidung. Dieses unterliegt einer regelmäßigen Prüfung durch die Wirtschaftsprüfung sowie die Interne Revision und ist auch Teil des Berichts im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates.

Der Unternehmensbereich „Zentrale kaufmännische Services“ ist für die Organisation und die Berücksichtigung in der Planung verantwortlich. Hinzu kommen Dokumentationen zur Risikoidentifikation und daraus folgende Festlegungen der Verantwortlichkeiten im Unternehmen bei der Risikobearbeitung und -minimierung sowie Nutzung der Chancenpotenziale. Hoch eingestufte Risikopositionen werden dabei gesondert dokumentiert.

Die Risikoinventur basiert auf der vollständigen Erfassung aller bestehenden und potenziellen Risiken der SSB, wobei der Vorstand und alle Unternehmensbereiche eingebunden werden. Auf Grundlage einer festgelegten Bewertungssystematik erfolgt die Qualifizierung und Quantifizierung der Risiken durch Bewertung bzw. Abschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie möglicher finanzieller Schadensauswirkungen. Als potenziell existenzbedrohend werden Risiken mit (sehr) hoher Eintrittswahrscheinlichkeit betrachtet, wenn sie auf eine hohe Auswirkung treffen. Die Risikosituation des Unternehmens wird in einer Risikomatrix mit den wesentlichen Risiken dargestellt. Ein Schwerpunkt des Chancenmanagements ist die Darstellung bislang nicht erkannter oder fehlerhaft eingeschätzter Chancen und deren Ertrags- oder Aufwandsminderungspotenziale für das Unternehmen.

Zum weiteren Einflussbereich des Risikomanagements zählt auch das Compliance Management. Darunter wird die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt, der Verhaltensrichtlinie und des Geschäftspartnerkodex der SSB verstanden. Alle Vorschriften sollen dazu dienen, die Erwartungen an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte sowie deren Pflichten festzulegen und diese ebenso den Kunden und Lieferanten zu kommunizieren.

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

Chancen- und Risikobericht // Im Jahr 2016 wurden zwei Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit und hoher Auswirkung identifiziert. Diese umfassen zum einen die Fördermittelausstattung und die verschlechterten ÖPNV-Förderbedingungen des Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg sowie die dazu 2016 veröffentlichte Verwaltungsvorschrift. Hier würde ein zusätzliches Liquiditätsrisiko entstehen, wenn der Bund ebenfalls diese Regelungen übernehme. Eine enge Abstimmung mit dem Gesellschafter und dem Aufsichtsrat ist notwendig, um die Abarbeitung aller Projekte unter diesen neuen Voraussetzungen zu steuern. Allerdings besteht auch die Chance auf eine Wiederaufnahme der Schienenfahrzeugförderung, denn die Koalitionsvereinbarung der Landesregierung Baden-Württemberg sieht seit Mai 2016 eine entsprechende Prüfung vor.

Zum anderen bildet die künftige Entwicklung des Kapitalbedarfes und des Ausgleichsanspruchs der SSB, d. h. die Sicherstellung der Finanzierung, ein weiteres großes Risiko. Dies hat eine bereits 2015 vorgelegte szenarienbasierte Langfristprognose bis 2030 aufgezeigt. Eine wichtige Herausforderung wird sein, für alle verabschiedeten Maßnahmen liquide Mittel bereitzustellen, um die strukturellen und teilweise fremdbestimmten Belastungen

abzufedern. Hierzu sind eine enge Abstimmung von SSB und LHS sowie eine Zusammenarbeit mit allen politischen Gremien erforderlich.

Weiterhin besteht teilweise die Herausforderung, alle Nachweise für die Erfüllung der Anforderungen der EU-Verordnung 1370/2007 sowie weiterer gesetzlicher Vorgaben für eine Direktvergabe der LHS im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erbringen. Darum holt sich die SSB hierzu laufend entsprechende Expertisen ein. Hinzu kommt die Thematik der IT-Sicherheit, die ebenfalls durch entsprechende Regelwerke und interne Richtlinien erhöht werden soll. Zudem hat die SSB Risiken in dem noch nicht durchgängig vorhandenen Management von betrieblichen Geschäftsprozessen, die insbesondere durch die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung einem Veränderungsdruck unterliegen. 2014 wurde hierzu ein bereichsübergreifendes Projekt aufgesetzt, das diese Systemabhängigkeiten transparent darlegt und den Aufbau eines unternehmensweiten, integrierten Geschäftsfortführungsmanagements zum Ziel hat, um Störungsfälle in deren Auswirkungen zu minimieren.

Preisänderungsrisiken in der Beschaffung von wesentlichen Aufwandspositionen wie Fahrstrom und Diesel sind zum Teil durch langfristig abgesicherte Lieferpositionen in den kommenden Jahren risikoadäquat und planungssicher minimiert. Es ergaben sich aber auch durch die weiterhin hohe Wirtschaftskraft in der Region Stuttgart, die Luftreinhalteproblematik sowie die intensiven Vermarktungsaktivitäten unter dem Markennamen polygo weitere Chancen, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr als Wettbewerber erfolgreich aufzutreten.

Damit sind aus heutiger Sicht für alle identifizierten wesentlichen Risiken – auch unter Einberechnung ihrer kumulativen Wirkung – die notwendigen Maßnahmen ergriffen worden, um deren bestandsgefährdendes Potenzial zu minimieren. Finanzielle Chancen sind konsequent genutzt worden und in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen.

Prognosebericht // Das Brutto-Investitionsvolumen (vor Verrechnung von Zuschüssen und Kostenerstattungen) wird sich 2017 auf 150,5 Mio. € belaufen. Das mögliche Zuschussvolumen sowie Erstattungen für Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich betragen

65,3 Mio. €. Mit brutto 75,6 Mio. € (netto 14,3 Mio. €) bzw. 50 % des Gesamtbudgets wird ein Großteil des Investitionsbudgets für Stadtbahnbauprojekte verwendet. Dies betrifft die Neubaustrecken für die U12 (Hallschlag – Neckartal), für die U5 (Leinfelden Bahnhof – Neuer Markt) und für die U6 (Fasanenhof Schelmenwasen – Messe/Flughafen) sowie die Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und an der Haltestelle Staatsgalerie im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. Die Kosten für diese Maßnahmen werden auf Grundlage der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG ersetzt. 50,6 Mio. € bzw. rund 34 % des Investitionsbudgets werden für den Kauf neuer Busse und die Anzahlung für 20 zusätzliche Stadtbahnen DT 8.14 sowie die Generalüberholung verwendet. Etwa 24,3 Mio. € bzw. rund 16 % des Budgets erfordern vor allem Ersatzinvestitionen in Gleis- und elektrotechnische Anlagen, Grundstücke und Gebäude sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Im Jahr 2017 erwartet die SSB nach der durchschnittlichen Tarifierung um 1,9 % zum 1. Januar 2017 Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 231,8 Mio. €. Hinzu kommen 18,3 Mio. € Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG. Neben dem Preiseffekt geht die SSB auch von einem positiven Mengeneffekt aus, wodurch weitere Steigerungen der Nettoumsätze aus Fahrgeldeinnahmen wegen des Angebotsausbaus und Vermarktungsaktivitäten zu erwarten sind. Der Mengeneffekt wird auf insgesamt 0,7 % geschätzt. Für den Zeitraum 2018 bis 2020 wurden preis- und mengengetriebene Ertragssteigerungen beim Linienverkehr von jährlich 2,5 % unterstellt. Voraussetzungen bilden die weitere Umsetzung der Vermarktungsaktivitäten gemäß Maßnahmenplanung v. a. im Gelegenheits- und Berufsverkehr, positive Ertragseffekte aus dem anhaltenden Aufbau des Abonnentenbestands, die Umsetzung der geplanten Leistungserweiterungen im Stadtbahn- und Busverkehr, ein anhaltender steigender Gesamttrend der ÖPNV-Nachfrage sowie positive Konjunktüreinflüsse und Einwohnerentwicklungen.

Wegen der lediglich teilweisen Dynamisierung der Zahlungen der Landkreise und des Landes an die LHS werden vertraglich festgeschriebene Abgeltungs- und Ausgleichsleistungen 2017 etwas über dem Vorjahresniveau liegen. Die Umsatzerlöse werden 2017 voraussichtlich 343,9 Mio. € betragen, wovon andere

Umsatz-erlöse rund 23,1 Mio. € ausmachen werden. Insgesamt kann mit einer Gesamtleistung in Höhe von 350,4 Mio. € gerechnet werden.

Die Gesamtaufwendungen werden 2017 rund 373,0 Mio. € betragen, wovon die Aufwendungen für Material und Fremdleistung rund 122,5 Mio. € ausmachen werden. Diese setzen sich zum Großteil aus höheren Instandhaltungsaufwendungen für das Stadtbahnstreckennetz sowie für die Fahrzeuge zusammen und müssen von der SSB im Gegensatz zur Erstinvestition vollumfänglich selbst getragen werden. Der Personalaufwand inklusive Sozialabgaben wird sich auf ca. 186,4 Mio. € belaufen und wegen erforderlicher Neueinstellungen infolge von Leistungsausweitungen und zu erwartender Tarifabschlüsse weiter ansteigen. Für 2017 wird mit einer Tarifsteigerung von 2,35 % und für die Folgejahre von 2,0 % p. a. gerechnet. Insgesamt 64,0 Mio. € werden Abschreibungen, Steuern, Zins- und sonstige Aufwendungen erfordern. Der Kapitaldienst wird bis 2020 insbesondere wegen erforderlicher Ersatz- und Zusatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und eines höheren Bedarfs an Fremdmitteln weiter ansteigen. Das Jahresergebnis für 2017 wird laut Plan bei -22,5 Mio. € liegen. Voraussichtlich wird dieser Betrag mittelfristig nur geringfügig unterschritten.

Der Kreditbestand wird durch erforderliche planerische Neuaufnahme von Krediten in Höhe von 44,5 Mio. € trotz Tilgungen in Höhe von 9,5 Mio. € im Jahresverlauf 2017 von 110,1 Mio. € auf 145,0 Mio. € ansteigen. Die Kreditaufnahme hängt wie im Vorjahr vom Investitionsfortschritt sowie dem prognostizierten Zahlungseingang von Zuschüssen und Erstattungen ab. Da der entsprechende Zuschusszufluss wegen jährlich gedeckelter Bewilligungsbeträge des Zuschussgebers nicht zeitlich mit dem Zuschussanspruch zusammenfällt, resultieren daraus mehrmonatige Vorfinanzierungen der SSB im Millionenbereich. Zudem wird die SSB bis 2020 weitere Fremdmittel aufnehmen müssen. Dies ist insbesondere der weiteren Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, v.a. den Stadtbahnausbauten der Linien U5, U6 und U12, geschuldet. Hinzu kommen Vorhaben, bei denen die SSB-Infrastruktur betroffen ist, wie der Bau des Rosensteintunnels, Folgemaßnahmen zu Stuttgart 21 oder der Bau der S-Bahn-Strecke der S2 nach Neuhausen. Allerdings werden die Kosten für diese Maßnahmen von den beteiligten Gebietskörperschaften und der Deutschen Bahn

AG erstattet. Zudem erfordern die Beschaffung von 20 zusätzlichen Stadtbahnen DT 8.14 sowie die Generalüberholung älterer Stadtbahnzüge und der Ersatzbedarf von 90 Linienbussen bis 2020 weitere Finanzmittel.

Durch die 2015 erfolgte Verlängerung des GVFG-Bundesprogramms für Vorhaben über 50 Mio. € über 2019 hinaus sowie die Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde für die Folgejahre eine gewisse Planungssicherheit geschaffen. Dennoch bleibt die Belastung aus der Absenkung des Zuschussanspruchs nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (L-GVFG) von 75 % auf 50 % bestehen. Dies resultiert auch aus der Tatsache, dass gleichzeitig die Fördertatbestände erweitert wurden, sodass künftig noch mehr Landesvorhaben um Fördergelder konkurrieren müssen. Zudem wurden die Fördertatbestände bislang noch nicht mit konkreten Mitteln belegt. Hinzu kommen Belastungen aus jährlich gedeckelten Bewilligungsbeträgen, die nicht zeitlich mit dem Zuschussanspruch zusammenfallen, sodass daraus mehrmonatige Vorfinanzierungen durch die SSB resultieren. Daher wird es mittelfristig wohl keine verbesserten Perspektiven für Neu- und Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur aufgrund der öffentlichen Haushaltssituation geben. Möglicherweise wird aber die im L-GVFG verankerte Schienenfahrzeugförderung wieder mit Mitteln ausgestattet.

Die SSB hat 2015 ein benchmarkgestütztes Optimierungsprogramm mit Schwerpunkten auf der Ertrags- und Aufwandsseite in verschiedenen Unternehmensbereichen gestartet, das strukturelle Belastungen verringern und neue Wachstumspotenziale generieren soll. Dieses wurde 2016 weiter fortgeführt. Zudem wurden durch die weitere Verbesserung des Wirtschaftsplanungsprozesses sowie die eingehende Überprüfung der Kalkulationsgrundlagen weitere Voraussetzungen geschaffen, um die künftigen wirtschaftlichen Herausforderungen bewältigen zu können.

Stuttgart, den 12. April 2017
Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Wolfgang Arnold
Dr. Sabine Groner-Weber
Stefanie Haaks

02 BERICHT DES AUFSICHTSRATS





02 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2016 seine Aufgaben auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, der Satzung und der Geschäftsordnung sowie gemäß den Anforderungen des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart wahrgenommen.

Im Geschäftsjahr 2016 fanden vier ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt. Hinzu kam eine außerordentliche Sitzung.

Dabei wurden einige zustimmungspflichtige Entscheidungsvorlagen behandelt sowie strategische und teilweise operative Themen diskutiert. Zudem wurde über eine Vielzahl an Themen informiert. Es wurden alle Sitzungen mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Eine Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder auf Beschlüsse und Tagesordnungspunkte war durch rechtzeitig zugestellte Unterlagen des Vorstands gewährleistet. 2016 gab es keine Umlaufbeschlüsse. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden häufig als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2016 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen insbesondere mit folgenden Schwerpunktthemen: Stadtbahnbaumaßnahmen, weitere betriebliche Optimierung, angestrebte Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen ab 2019 an die SSB, Organisationsveränderungen sowie Personalangelegenheiten.

In einer separaten Klausurtagung wurden Perspektiven und Voraussetzungen für Kapazitätserweiterungen im ÖPNV diskutiert. Hierbei spielen insbesondere der Nahverkehrsplan, die Mobilitätsentwicklung und die Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Stuttgart eine Rolle, um Prioritäten bei der Weiterentwicklung des Angebots von Stadtbahn und Bus setzen zu können. Der ÖPNV soll auch künftig den Anforderungen als Rückgrat nachhaltiger Mobilität gerecht werden.

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

Im Geschäftsjahr 2016 fanden zwei Sitzungen des Restrukturierungsausschusses statt, in denen Möglichkeiten

zur weiteren Produktivitätssteigerung sowie prozessuale und organisationale Verbesserungen erörtert wurden.

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

In zwei Sitzungen des Personalausschusses wurden diverse Personalangelegenheiten behandelt.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 26. Juli 2016 wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2015, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zudem wurden die Mitglieder des Vorstandes und der Aufsichtsrates einstimmig entlastet. Darüber hinaus wurde der Neufassung des Organvertrages mit Ergebnisabführungsvereinbarung zwischen der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (Obergesellschaft) und der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft (Organgesellschaft SSB) zugestimmt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 wurde nach der Hauptversammlung am 26. Juli 2016 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 26. Juli 2016 wurde Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2016 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2016 wurde rechtzeitig aufgestellt und ging nach den Vorschriften des § 170 AktG unmittelbar danach dem Aufsichtsrat, vorbehaltlich der späteren Feststellung, zu.

Die Wirtschaftsprüfer haben den Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2016 eingehend geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk testiert.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats übergeben und im Prüfungsausschuss sowie in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. Juni 2017

in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers erörtert. Wesentliche Einwendungen ergaben sich dabei nicht. Der Aufsichtsrat hat sich den Empfehlungen des Prüfungsausschusses angeschlossen und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2016. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2016 festgestellt.

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

Stuttgart, im Juni 2017

Fritz Kuhn
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart







03 BERICHT DES VORSTANDS

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2016 mit einem Ergebnis in Höhe von -20,8 Mio. € und damit besser als geplant abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft vertragsgemäß ausgeglichen.

Im Hinblick auf die Entwicklung der finanziellen Situation der SSB brachte das Jahr 2016 sowohl Fortschritte als auch Rückschläge: Die Einigung zwischen Bund und Ländern über die Fortführung der Regionalisierungsmittel wird grundsätzlich begrüßt, kommt jedoch nur dem SPNV zugute. Was den ÖPNV anbetrifft, ist über die Grundsatzeinigung von 2015 zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms hinaus noch keine Entscheidung über die notwendige Aufstockung der Mittel gefallen. Zudem läuft die Förderung von ÖPNV-Investitionen über Entflechtungsmittel, die der Bund den Ländern bisher zur Verfügung gestellt hat, Ende 2019 definitiv aus. Als Ausgleich sollen die Länder künftig einen höheren Anteil an der Umsatzsteuer erhalten. Hierbei wäre es extrem wichtig, dass die Zweckbindung dieser Mittel landesgesetzlich festgeschrieben wird, damit sie auch tatsächlich dem ÖPNV zugute kommen. Ein wichtiger Schritt zur Unterstützung der Kommunen beim Erhalt bestehender ÖPNV-Systeme ist die geplante Wiederaufnahme der Förderung zur Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge durch das Land Baden-Württemberg.

Strategische Steuerung und wirtschaftliche Optimierung // Von höchster Wichtigkeit für den Fortbestand der SSB als kommendes, integriertes Verkehrsunternehmen ist das von der Stadtverwaltung mit Unterstützung der SSB durchgeführte Projekt „Direktvergabe“, in dem die rechtssichere Beauftragung der SSB mit der Erbringung der ÖPNV-Leistungen durch die Landeshauptstadt Stuttgart ab 1. Januar 2019 vorbereitet wird. Am 20. Oktober 2016 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, die entsprechenden Schritte in die Wege zu leiten, damit die öffentlichen Personenverkehrsdienste in Stuttgart über die im europäischen und nationalen Recht vorgesehene Direktvergabe an die SSB vergeben werden können. Zuvor waren wichtige Voraussetzungen für die Direktvergabe geschaffen worden: Ebenfalls in der Sitzung des Gemeinderats vom 20. Oktober 2016 erfolgte der Beschluss des Nahverkehrsplans, zudem wurden erforderliche Änderungen an der Satzung der SSB vorgenommen und kommunale Verträge direktvergabekonform angepasst.

Als wichtiger Meilenstein konnte am 15. November 2016 die Vorabbekanntmachung über die beabsichtigte Direktvergabe im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden. Derzeit wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) mit dem Ziel erarbeitet, den ÖDLA-Beschluss zum Jahreswechsel 2017/18 herbeizuführen.

Der Arbeitsschwerpunkt im Rahmen der „Weiteren Optimierung“ lag 2016 auf einem PrüftHEMA zur strategischen Ausrichtung und künftigen Struktur des Betriebszweigs Bus. Es wurde u. a. eine Systematik zur Ermittlung der optimalen Fremdvergabequote entwickelt.

Im PrüftHEMA Immobilienbewirtschaftung wurden Tätigkeitserhebungen vorgenommen und die Prozessoptimierung fortgesetzt. Die Arbeit ging auch an den PrüftHEMEN Logistik und IT weiter.

Die Auswirkungen der zunehmenden Digitalisierung auf das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste und die künftige Positionierung der SSB waren Gegenstand erster Ideenworkshops zu diesem Zukunftsfeld.

Absatzentwicklung weiter positiv – neue Vertriebs-technologien auf dem Vormarsch // Die sehr positive Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen und Fahrgastzahlen wurde 2016 erneut insbesondere vom Berufsverkehr getragen. Wesentlichen Anteil daran hatte weiterhin das FirmenTicket; die Abonentenzahl wuchs erneut um rund fünf Prozent. Im Gelegenheitsverkehr entwickelte sich der Absatz über das HandyTicket abermals sehr positiv: Die Marke von 300.000 verkauften HandyTickets pro Monat wurde seit Oktober dauerhaft überschritten und führte zu einer Steigerung von über 40 % gegenüber dem Vorjahr – dies entspricht einer Million zusätzlich verkaufter HandyTickets. Fast 20 % der Tickets im Gelegenheitsverkehr werden damit als HandyTicket verkauft. Der Absatz des Stuttgarter SozialTickets für Inhaber der Bonuscard ist auch 2016 deutlich um 13 % gewachsen. Beim Studenticket liegt der Online-Anteil inzwischen bei über 85 %. Aufgrund der positiven Resonanz werden seit Ende 2015 auch Online-ZeitTickets angeboten, deren Anteil inzwischen ebenfalls bei 20 % liegt. Seit dem 1. September 2016 gibt es ein neues Ausbildungs-Abo, das zum Preis von 59 € im Monat verbundweit gültig ist und sich einer wachsenden Nachfrage erfreut.

Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt Stuttgart Services endete Ende Juni 2016 planmäßig und erfolgreich. Abo-Kunden können jetzt mit der polygoCard nicht nur die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, sondern auch Zugang zu weiteren umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten und städtischen Dienstleistungen sowie auf Wunsch auch eine Bezahlungsfunktion erhalten. Bereits seit dem Jahresbeginn läuft der polygo-Betrieb unter Verantwortung des VVS als Interims-Betreiber.

Bus- und Schienenverkehr // Die SSB ist zur Zeit durch etliche komplexe Infrastrukturprojekte stark gefordert. Die Arbeiten gingen auch im Jahr 2016 gut voran:

Der neue, 1,1 km lange Südabschnitt der U12 zwischen Wallgraben und Dürtlewang wurde am 13. Mai 2016 in Betrieb genommen und bietet den Anwohnern sowie den Beschäftigten des Synergie-Parks Vaihingen/Möhringen eine attraktive Verbindung in die Innenstadt. Die Haltestellen wurden bereits für den geplanten 80 m-Zugbetrieb ausgebaut. Im nördlichen Bereich zwischen Hallschlag und Aubrücke wurden die Gleisbauarbeiten im Oktober 2016 fertiggestellt. Inzwischen wird die elektrische Ausrüstung der Strecke installiert. Die Verlängerung der Bahnsteige auf 80 m und die Bauarbeiten an der neuen Kehranlage Mühlhausen verlaufen ebenfalls planmäßig, sodass die U12 ab Dezember 2017 zwischen Dürtlewang und Remseck verkehren wird.

Im Zuge der Baumaßnahmen für den B10-Rosensteintunnel musste die Haltestelle Wilhelma der Stadtbahnlinie U14 verlegt werden. Die neue Haltestelle wurde direkt vor dem Pavillon am Haupteingang der Wilhelma angeordnet und erfüllt in optimaler Weise die Anforderungen der Fahrgäste nach kurzen Wegen einerseits und die anspruchsvollen städtebaulichen und denkmalschutzrechtlichen Belange des Standortes andererseits.

Mit der Inbetriebnahme des zweiten Aufzugs an der Haltestelle Österreichischer Platz im April 2016 konnte die seit weit über 20 Jahren andauernde Nachrüstung der Stadtbahnhaltestellen mit Aufzügen zur barrierefreien Erreichbarkeit abgeschlossen werden.

Seit Dezember liegt der Planfeststellungsbeschluss für die U6-Neubaustrecke Fasanenhof – Flughafen/Messe vor. Der Zuwendungsbescheid wird im zweiten Halbjahr 2017 erwartet.

Für die S2-Verlängerung zwischen Bernhausen und Neuhausen wurden die Unterlagen für die Planfeststellung eingereicht. Die endgültige Entscheidung über den Bau fällen die Projektpartner nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und des GFVG-Zuwendungsbescheids.

Die Modernisierung der Stadtbahnfahrzeuge der ersten Serien ist inzwischen fast abgeschlossen: Ende des Jahres



Eröffnung Streckenast U12 nach Dürtlewang

03 BERICHT DES VORSTANDS

hatten bereits 72 von den 76 geplanten Fahrzeugen die Generalsanierung durchlaufen und sind als DT 8.S wieder im Fahrgastbetrieb. Das erste von 20 bestellten Neufahrzeugen der Serie DT 8.14 wird Anfang 2017 in Stuttgart erwartet.

Diese zusätzlichen Fahrzeuge müssen jedoch auch abgestellt werden können. Auf den Betriebshöfen stößt die SSB an ihre Kapazitätsgrenzen und der Neubau eines zusätzlichen Betriebshofs ist kurzfristig nicht darstellbar. Das daraufhin entwickelte Konzept sieht vor, dauerhaft am Neckarpark Stadtbahnen abzustellen. Nachdem die Anlage auf den Stand der Technik nachgerüstet wurde und die baulichen Voraussetzungen geschaffen waren, werden seit Mai 2016 zehn Züge in der Betriebspause am Neckarpark abgestellt. Für die provisorische Abstellung in der Südschleife des Betriebshofes Möhringen läuft die Plangenehmigung.

Im Jahr 2016 wurden die Grundlagen dafür gelegt, ab 2018 bestimmte Bereiche in der Stuttgarter Innenstadt nur noch mit Bussen zu bedienen, die mit der besten aktuell zur Verfügung stehenden Abgasnachbehandlungstechnik ausgestattet sind oder die durch Hybridantriebe noch weniger Schadstoffe ausstoßen bzw. als rein elektrische Fahrzeuge schadstofffrei betrieben werden können. So wurden Gelenkzüge mit der Abgasnorm Euro 6 beschafft, die Fahrzeuge des Baujahres 2003 ersetzen. Aufgrund der positiven Erfahrungen beim Einsatz von Hybridbussen sollen im Jahr 2017 auf dem Weg zur E-Mobilität weitere Fahrzeuge dieses Typs beschafft werden.

Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen kam im Jahr 2016 weiter voran. In der Stadt Stuttgart wurden 17 Richtungshaltestellen umgebaut, dazu kommen weitere 23 in den umliegenden Gemeinden.

Betrieb // Mitte Oktober 2015 bis Mitte April 2016 wurde zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft in Stuttgart erstmals Feinstaubalarm ausgelöst, der mit einem Appell an die Einwohner verbunden ist, das Auto stehen zu lassen und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. Um das Verkehrsangebot gezielt an den höheren Bedarf anzupassen, nahm ab Mitte Oktober 2016 für die Dauer der zweiten Feinstaubperiode bis Mitte April 2017 die Stadtbahnlinie U19 den Regelbetrieb zwischen Neugereut und Neckarpark auf.

Die integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) im Rahmen der Leitstelle für Sicherheit und Mobilität, in der die SSB als einer von vier Partnern von Beginn an mitarbeitet, feierte im Jahr 2016 ihr zehnjähriges Bestehen. Sie hat sich über die Jahre kontinuierlich zu einer Mobilitätszentrale für alle Verkehrsarten entwickelt, von der auch die SSB im täglichen Betrieb über den weiteren Ausbau der Busbevorrechtigung und andere ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen profitiert.

Sowohl bei der Stadtbahn als auch beim Bus erreichte die Zahl an baustellenbedingten Umleitungen neue Höchststände. Bei der Stadtbahn wurden sie vor allem durch eigene Maßnahmen zur Instandhaltung und Erneuerung des Fahrwegs verursacht, beim Bus durch Maßnahmen von Straßenbaulastträgern, Leitungsträgern oder Dritten.

Die Gesamtzahl der Eigenstörungen im Fahrbetrieb ist 2016 leicht angestiegen. Dennoch blieb die Einhaltung von geplanten Anschlüssen gegenüber dem Vorjahr konstant und liegt mit 98 % weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Stuttgart 21 // Bei den Arbeiten zur S21-Folgemaßnahme Heilbronner Straße wurde mit der Inbetriebnahme der neuen stadteinwärts führenden Tunnelröhre zwischen den Haltestellen Stadtbibliothek und Hauptbahnhof ein wichtiger Meilenstein erreicht. Die neue Röhre wurde im November während einer gut 50-stündigen Sperrzeit an das bestehende Stadtbahnnetz angeschlossen. Die stadtauswärts führende Tunnelröhre wird im April 2017 in Betrieb genommen.

Bedingt durch die Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie, kann seit 17. Mai 2016 der rund 740 m lange Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Charlottenplatz nicht befahren werden. Zu diesem Zeitpunkt trat das Betriebskonzept „Netz 2016“ in Kraft, das eine geänderte Fahrstrecke für die Linien U1, U2, U4 und U11 sowie übergangsweise die beiden neuen Stadtbahnlinien U21 und U24 beinhaltet. Der Hauptbahnhof wurde zum zentralen Umsteigeknoten im Stadtbahnnetz der SSB. Dank der akribischen Planung des „Netzes 2016“ und eines begleitenden mehrstufigen Kommunikationskonzeptes gelang die Umstellung reibungslos. Voraussichtlich im Dezember 2017 wird die Baumaßnahme zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz abgeschlossen, sodass dort der Betrieb

wieder aufgenommen wird und zugleich die Arbeiten am Abschnitt Staatsgalerie – Hauptbahnhof beginnen können („Netz 2018“).

Liegenschaften // Die Immobilienstrategie der SSB für betrieblich genutzte und vermietete Immobilien wurde im Jahr 2016 fortgeschrieben und aktualisiert.

Für die geplante Sanierung und Umnutzung des Komplexes Ostendzentrum wurde der Bauantrag eingereicht. Der entsprechende Mietvertrag zwischen der SSB und der Stadt Stuttgart wurde im August 2016 unterzeichnet. Derzeit laufen Werkplanung und Ausschreibung, sodass mit den Baumaßnahmen im Frühjahr 2017 begonnen werden kann.

Um die knappen Flächenressourcen der SSB optimal zu nutzen, wurde das Flächenverwendungstool aktualisiert und auf alle SSB-Liegenschaften erweitert.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur //

Die Personalstärke der SSB ist im Jahr 2016 leicht angestiegen. Zum 31. Dezember 2016 waren 3.076 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 106 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Dies bedeutet ein Plus von 36 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vergleich zum Vorjahr. Im September 2016 begannen 18 gewerbliche und sieben kaufmännische Auszubildende sowie drei

Studierende in dualen Studiengängen ihren beruflichen Bildungsweg bei der SSB. In der unternehmenseigenen Fahrschule wurden 26 Busfahrerinnen und Busfahrer und 62 Stadtbahnfahrerinnen und Stadtbahnfahrer ausgebildet.

Im Jahr 2016 wurde die Überprüfung der Eingruppierung aller SSB-Beschäftigten nach der im Februar 2015 geeinten Entgeltordnung des Tarifvertrages TV-N abgeschlossen. Im Ergebnis erhielten über 450 Mitarbeitende eine höhere Eingruppierung.

Der Vorstand der SSB hat im Mai 2016 die Charta der Vielfalt unterzeichnet. Dabei handelt es sich um eine Unternehmensinitiative, die Anerkennung, Wertschätzung und die Einbeziehung von Vielfalt in die Unternehmenskultur voranbringen will. Es soll ein Arbeitsumfeld geschaffen werden, das frei von Vorurteilen ist und allen Mitarbeitenden unabhängig von Geschlecht, Nationalität, ethnischer Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung und Identität Wertschätzung entgegenbringt.

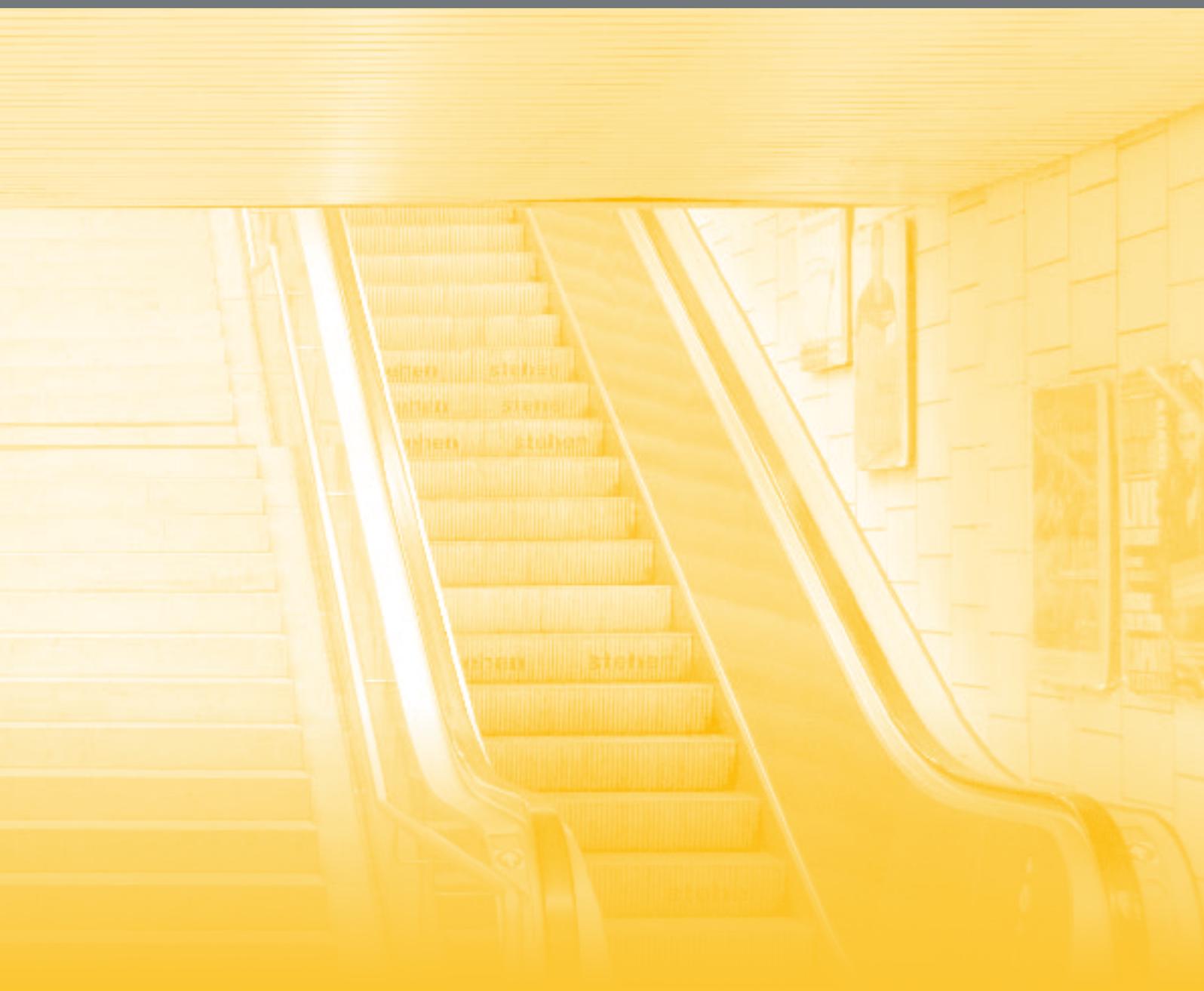
Die SSB erhält als Bestätigung für ihre erfolgreiche Positionierung als attraktiver Arbeitgeber im anspruchsvollen Stuttgarter Arbeitsmarkt das FOCUS-Siegel „Top Arbeitgeber 2017“.



S21-Folgebemaßnahme: Verschenkung der Fahrstreifen im Bereich Schillerstraße/Gebhard-Müller-Platz

04 VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE





04 VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

Vermögenslage	31.12.2016		31.12.2015		Veränderung	
	T€	%	T€	%	T€	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	3.857	0,5	3.596	0,5	261	7,3
Sachanlagen	533.127	75,6	517.374	78,5	15.753	3,0
Finanzanlagen	499	0,1	528	0,1	-29	-5,5
Anlagevermögen	537.483	76,2	521.498	79,1	15.985	3,1
Vorräte	21.752	3,1	20.119	3,0	1.633	8,1
Forderungen aus Lieferung und Leistung	6.484	0,9	7.072	1,1	-588	-8,3
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	29.032	4,1	4.554	0,7	24.478	537,5
Übrige Aktiva	8.292	1,2	6.586	1,0	1.706	25,9
Flüssige Mittel	102.374	14,5	99.684	15,1	2.690	2,7
Umlaufvermögen	167.934	23,8	138.015	20,9	29.919	21,7
Aktiva	705.417	100,0	659.513	100,0	45.904	7,0
Eigenkapital	194.441	27,6	194.441	29,5	0	-
Pensionsrückstellungen	142.582	20,2	141.870	21,5	712	0,5
Langfristige Rückstellungen	11.215	1,6	16.705	2,5	-5.490	-32,9
Langfristige Bankverbindlichkeiten	99.744	14,1	61.672	9,4	38.072	61,7
Übrige Passiva	147.074	20,9	144.482	21,9	2.592	1,8
Langfristiges Fremdkapital	400.615	56,8	364.729	55,3	35.886	9,8
Rückstellungen	28.013	4,0	30.156	4,6	-2.143	-7,1
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	9.624	1,3	3.734	0,6	5.890	157,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43.055	6,1	24.271	3,7	18.784	77,4
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen	2.149	0,3	1.725	0,2	424	24,6
Übrige Passiva	27.520	3,9	40.457	6,1	-12.937	-32,0
Kurzfristiges Fremdkapital	110.361	15,6	100.343	15,2	10.018	10,0
Passiva	705.417	100,0	659.513	100,0	45.904	7,0

Ertragslage	2016		2015		Veränderung	
	T€	%	T€	%	T€	%
Erlöse Linienverkehr	223.275	68,1	220.213	66,9	3.062	1,4
Zuwendungen	47.153	14,4	46.496	14,1	657	1,4
Ausgleichszahlungen	18.274	5,6	18.274	5,6	0	-
Vermietung und Verpachtung	10.018	3,1	9.915	3,0	103	1,0
Sonstige Umsatzerlöse	19.027	5,8	19.181	5,8	-154	-0,8
Umsatzerlöse	317.747	97,0	314.079	95,4	3.668	1,2
Bestandsveränderung	-221	-0,1	543	0,2	-764	-
Aktiviert Eigenleistungen	4.985	1,5	5.880	1,8	-895	-15,2
Übrige Betriebserträge	5.406	1,6	8.683	2,6	-3.277	-37,7
Betriebsleistung	327.917	100,0	329.185	100,0	-1.268	-0,4
Materialaufwand	107.466	32,8	109.975	33,4	-2.509	-2,3
Personalaufwand	180.688	55,1	174.679	53,1	6.009	3,4
Abschreibungen	30.868	9,4	32.333	9,8	-1.465	-4,5
Übriger Betriebsaufwand	25.936	7,8	26.571	8,1	-635	-2,4
Betriebsergebnis (EBIT)	-17.041	-5,1	-14.373	-4,4	-2.668	-18,6
Beteiligungsergebnis	0	0,0	-185	-0,1	185	
Finanzergebnis	-4.860	-1,5	-7.169	-2,1	2.309	
Neutrales Ergebnis	1.112	0,3	20.726	6,3	-19.614	
Jahresergebnis	-20.789	-6,3	-1.001	-0,3	-19.788	



Neue Haltestelle Wilhelma

04 VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

Finanzlage	2016 T€	2015 T€
Periodenergebnis	-20.789	-1.001
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	30.868	32.333
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-3.401	1.612
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-4.573	-9.867
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-7.442	75
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	6.692	-11.603
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	994	-12.427
+/- Zinsaufwendungen/Zinserträge	4.863	7.173
- Sonstige Beteiligungserträge	0	-76
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	7.212	6.219
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	167	15.602
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-91.033	-109.836
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	29	86
+ Erhaltene Zinsen	277	300
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-90.560	-93.848
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	0	750
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von anderen Gesellschaftern	0	9.120
+ Einzahlungen aus der Verlustübernahme	1.001	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)krediten	47.600	9.536
- Auszahlungen zur Tilgung von (Finanz-)krediten	-3.733	-3.444
+ Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	42.991	65.957
- Gezahlte Zinsen	-1.916	-1.668
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	85.943	80.251
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	2.595	-7.378
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	99.683	107.061
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	102.278	99.683

SSB Degerloch | 11:42

Ein Tarif für Stuttgart und die Region

Wann Sie mit einer U5 Karte fahren können

Wann Sie mit einer U5 Karte fahren können

U5 Karte

Fahrtpläne | Karten | Tarife | Warnungen | Hilfe

U5 Linie verkürzt
Leinfelden - Mühlhausen BL
03.09.2016 - 04.09.2016
10.09.2016 - 11.09.2016

Wichtigste Änderung: Die U5-Linie wird von Leinfelden-Lichtensteinstal bis Mühlhausen verlängert. Die U5-Linie wird von Leinfelden-Lichtensteinstal bis Mühlhausen verlängert. Die U5-Linie wird von Leinfelden-Lichtensteinstal bis Mühlhausen verlängert.

Deutschland  

Tickets/Wertmark




05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT





05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT



Im Jahr 2016 hat die SSB die Zahl der Beschäftigten und die personalpolitischen Instrumente den sich weiter verändernden Rahmenbedingungen angepasst.

Arbeitsplätze // Wie in den vergangenen Jahren bewegt sich die Zahl von externen Neueinstellungen auf einem gleichbleibend hohen Niveau. In einem anspruchsvollen Arbeitsmarkt kommt es zunehmend auf ein zielgruppenorientiertes Personalmarketing an, mit dem es gelingt, die interessanten Aufgaben bei der SSB herauszuheben. Kreative Ideen in der Personalbeschaffung sind gefragt denn je.

Die Besetzung von Arbeitsplätzen mit selbst ausgebildeten Fachkräften hat weiterhin eine hohe Bedeutung für die SSB. Daher erfolgt die Ausbildungsplanung in enger Absprache mit den Unternehmensbereichen. Erstmals sind 2016 nun in den Personalplanungsprozess neben der Ermittlung des quantitativen Personalbedarfs auch die erforderliche Qualifikation für Stellen und eine frühzeitige Nachfolgeplanung mit Wissensübertragung eingeflossen.

Auch die Arbeitgebermarke spielt eine entscheidende Rolle. Die Auszeichnung „Top-Arbeitgeber 2017“ des Nachrichtenmagazins FOCUS ist für die SSB ein wichtiges Prädikat, mit dem extern als auch intern geworben wird.

Aus- und Fortbildung // Die Anzahl der Auszubildenden und Studierenden bleibt über die Lehrjahre verteilt weiterhin konstant. Der sich ständig wandelnden Arbeitswelt und den unterschiedlichen Bedarfen begegnet die SSB mit der Anpassung der angebotenen Ausbildungs- und Studiengänge. Sie bietet diesbezüglich ein breites Spektrum an, das gut nachgefragt wird.

Ausbildung	2016	2015
Neue Ausbildungsverträge	27	35
Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung	13	21
	per 31.12.	per 31.12.
Auszubildende/Studierende gesamt	106	107

Investitionen in die Qualifikation und Entwicklung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der SSB wichtig. Auch im Jahr 2016 wurde ein ausreichendes Budget für erforderliche Fortbildungen und Qualifizierungsmaßnahmen bereitgestellt.

Fortbildung (ohne Fahrdienst und gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildung)	2016	2015
Fortbildungsaufwand (ohne Arbeitszeit) in T€	1.371	1.581

Aufgrund des weiter steigenden Personalbedarfs im Fahrdienst infolge von Leistungserweiterungen und meist altersbedingten Personalabgängen wurde und wird das Ausbildungsprogramm im Fahrdienst weiter forciert. Auch im Jahr 2016 stellten die betriebseigenen Fahrschulen Bus und Schiene einen wichtigen Erfolgsfaktor dar.

Betriebliche Ausbildung (Fahrdienst)	2016	2015
Ausbildung Busfahrer	59	48
Ausbildung Schienenfahrer	80	50
Gesamt	139	98

Neue Projekte // Das Projekt „Fehlzeitenmanagement“ wurde Ende 2016 mit dem Ziel gestartet, ein Konzept für eine Senkung der Fehlzeiten im Unternehmen zu erarbeiten sowie personalpolitische Instrumente zur Verfügung zu stellen, mit denen die Gesundheit und die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefördert werden können.

Betriebliches Gesundheitsmanagement // Das Betriebliche Gesundheitsmanagement lebt von der Findung und Umsetzung neuer Ideen sowie der Fortführung bewährter Konzepte.

Das Jahr 2016 stand – ergänzend zu den bestehenden sportorientierten Aktivitäten – im Zeichen der Ernährung. Es gab diverse Aktionen, wie z. B. in der Mitarbeiterverpflegung, Beratung zu Ernährung und Unverträglichkeiten, Blutzuckermessung oder verschiedene Info-Stände zur Ernährung. Weiterhin zum gesundheitsorientierten Angebot gehören etwa die Förderung des Trainings in Fitness-Studios und jährliche Gesundheitstage bzw. länger angelegte Gesundheitsaktionen sowie die medizinischen Check-ups für Mitarbeitende und die speziellen Check-ups für Führungskräfte.

Zur Senkung der psychischen Arbeitsbelastung wurde ein Pilotseminar „Umgang mit Bedrohung und Beleidigung“ für Fahrerinnen und Fahrer durchgeführt. Dies soll den Anstoß zur Etablierung einer entsprechenden Regelweiterbildung im Fahrdienst geben.

Die Schwerpunkttaktionen im Jahr 2017 werden im Zeichen der „Suchtprävention“ stehen.

Beruf und Familie // Die Vorbereitungen für eine Re-Auditierung des im Jahr 2013 erfolgreich abgeschlossenen Audits „berufundfamilie“ der Hertie-Stiftung bildete im abgelaufenen Jahr einen Schwerpunkt der Aktivitäten zum Thema bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Insgesamt 28 neue Maßnahmen, wie z. B. die Weiterentwicklung der Arbeitszeitflexibilisierung im Fahrdienst sowie Möglichkeiten des mobilen Arbeitens, wurden konzipiert und entwickelt. Auf dieser Grundlage hat eine Fachjury entschieden, der SSB für weitere zwei Jahre das begehrte Audit „berufundfamilie“ zuzuerkennen.

Tarifliche Entwicklung // Die weitgehenden Änderungen des Manteltarifvertrages wurden, nachdem bereits im Jahr 2015 die teilweise Umsetzung z. B. der zeitwirtschaftlichen Regelungen erfolgte, im Jahr 2016 vollständig abgeschlossen. Bei der zeitlich und inhaltlich anspruchsvollen Umsetzung der neuen tariflichen Entgeltordnung für die Beschäftigten des Nahverkehrs wurden die Eingruppierungen aller Beschäftigten in enger Zusammenarbeit mit den Führungskräften und der Arbeitnehmervertretung überprüft und ggf. zur Realisierung eines wettbewerbsfähigen und modernen Entgeltsystems angepasst.

Nach Durchführung der Demografieanalyse im Rahmen der Umsetzung des Demografietarifvertrages wurde betriebsintern weiter über die Schwerpunktsetzung zum Einsatz der verfügbaren Mittel des Demografiefonds verhandelt. Die bisherigen Schwerpunkte des Gesundheitsmanagements und der Arbeitszeitgestaltung werden in den nächsten Jahren durch weitere Themenfelder ergänzt.

Kennzahlen der Beschäftigungsentwicklung 2016 //

Der Trend zum Anstieg der Beschäftigtenzahlen hielt auch im Jahr 2016 weiter an. Gründe waren wie im Vorjahr die Ausweitung von Fahrdienstleistungen und ein damit korrespondierender Personalbedarf in den technischen Bereichen.

Im Jahr 2016 wurden 151 neue Beschäftigte beim Stammpersonal eingestellt. Nach erfolgreichem Ausbildungsende übernahm die SSB zusätzlich 13 Auszubildende in ein Arbeitsverhältnis. Das Durchschnittsalter der Belegschaft stieg dennoch leicht auf 45,8 Jahre (Vorjahr: 45,6 Jahre) an.

Bei der SSB AG besteht noch eine Altersteilzeitregelung mit Verträgen, die bis 2009 abgeschlossen werden konnten. Die Zahl dieser Beschäftigten, die sich aktuell alle in der Freizeitphase befinden, ist deutlich rückläufig. Neue Altersteilzeitmodelle nach dem Tarifvertrag TV Flex werden aktuell nicht angeboten.

Mitarbeiterzahl (ohne Auszubildende)	31.12.2016	31.12.2015
Arbeitnehmer/-innen insgesamt	3.076	3.040
davon Frauen	496	499
davon Arbeitnehmer/-innen in Teilzeitarbeit	338	317
davon Arbeitnehmer/-innen in Altersteilzeitarbeit	104	153
darunter in Freizeitphase	104	153

Durchschnittsalter in Jahren	2016	2015
Ø Lebensalter aller Beschäftigten	45,8	45,6
Ø Dienstalster	15,8	16,0
Arbeitsjubilare (25/40 J.)	130	142

Die tariflichen Tabellenentgelte wurden zum 1. März 2016 um 2,4 % linear erhöht. Bereits zum 1. Februar 2017 ist eine weitere Tariferhöhung um 2,35 % terminiert, da die bestehende Tarifvereinbarung von den Tarifvertragsparteien mit einer Laufzeit von zwei Jahren (bis zum 28. Februar 2018) abgeschlossen wurde. Weitere wesentliche Einflussfaktoren für die Steigerung der Entgeltsumme waren insgesamt höhere Personalzahlen und die Umsetzung der neuen Eingruppierungsordnung.

Entgeltsumme	2016	2015
Arbeitsentgelte ohne Zusatzversorgung in Mio. €	134,4	128,6

Zum 1. Januar 2016 wurden die Zusatzversorgungsleistungen entsprechend den Vorgaben des Leistungsplans um 1 % erhöht. Nachdem der maßgebende Verbraucherpreisindex im Vergleich zum Vorjahr nur um 0,28 % angestiegen war, musste keine zusätzliche Anpassung vorgenommen werden.

05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT



Die Besitzstandsleistungen für bis zum 31. März 2000 (Reform der Zusatzversorgung) geleistete Dienstzeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden aufgrund der Tarifierhöhung für die aktiv Beschäftigten zum 1. März 2016 um 2,4 % erhöht.

Der relative Umfang der Belastung durch die Zusatzversorgungsleistungen ist im Vergleich mit den Entgeltzahlungen rückläufig.

Zusatzversorgung	2016	2015
Aufwand in Mio. €	17,7	17,0
Versorgungsempfänger insgesamt	2.231	2.221
Empfänger Hinterbliebenenversorgung	758	762

Der Wert der Verpflichtungen für laufende Zusatzversorgungsleistungen und Anwartschaften ist erneut angestiegen. Steigernde Effekte waren z. B. die tarifliche Entgeltsteigerung und die Erhöhung der Mitarbeiterzahl. Dem entgegen wirkt das geänderte Verfahren zur Bestimmung des gültigen Rechnungszinses, indem die durchschnittlichen Marktzinsen der vergangenen zehn Jahre statt bisher der vergangenen sieben Jahre berücksichtigt werden. Dieser höhere Rechnungszins wurde schon im Abschluss 2015 herangezogen.

Zusatzversorgung in Mio. €	2016	2015
Wert der Verpflichtungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen des Vereins Zusatzversorgung	336,7	322,8
Passivierte Rückstellungen	122,9	122,9
Vermögen der Zusatzversorgung	150,5	148,3
Deckungslücke	63,3	51,6

SSB-Wohnungen // Die SSB bietet ihren Beschäftigten attraktive und verkehrsgünstig gelegene Wohnungen im Großraum Stuttgart an. Die SSB sieht dieses Angebot als wichtigen Bestandteil ihrer sozialen Leistungen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, für die die Möglichkeit des arbeitsplatznahen Wohnens – nicht zuletzt aufgrund der erforderlichen Schichtarbeit – eine besondere Bedeutung hat.



06 MARKETING UND VERTRIEB





06 MARKETING UND VERTRIEB

Firmen- und SeniorenTicket weiter im

Aufwärtstrend // Im Jahr 2016 leistete erneut das Segment Berufsverkehr durch eine wachsende Zahl von Abonnenten einen wesentlichen Beitrag zur positiven Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen. Maßgeblich hat hierzu wieder das FirmenTicket beigetragen, welches zwischenzeitlich von vielen Firmen auch durch Zuschüsse an deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen von unternehmenspolitischen Maßnahmen finanziell unterstützt wird. Ein Zuwachs beim FirmenTicket wird gerade durch eine intensive Marktbearbeitung seitens der SSB mittels aktiver Ansprache von Beschäftigten und Firmen erreicht. Mit am Jahresende 2016 fast 34.000 FirmenTicket-Abonnenten bei der SSB konnte eine Steigerung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert um rund 6 % erzielt werden.

Die Kundengruppe der Senioren stellte einen weiteren Bereich dar, bei dem mit aktiven Marketingmaßnahmen Zuwächse erzielt wurden: Die Zahl der Kunden des verbundweit gültigen Senioren-Abos ist um 11 % angestiegen.

Mit einer breit angelegten Abo-Kampagne im Herbst sowie anlassbezogenen Kampagnen, wie beispielsweise dem Anschreiben von Barkäufern, konnten auch für das Jedermann- und 9-Uhr-Umwelt-Abo neue Kunden gewonnen und dadurch trotz der üblichen Fluktuation per Saldo stabile Verkaufszahlen erreicht werden. Damit tragen auch Jedermann- und 9-Uhr-Umwelt-Abo zum erfolgreichen Gesamtwachstum bei.

SozialTicket erneut gewachsen // Das 2015 erfolgreich eingeführte SozialTicket konnte 2016 weitere Zuwächse aufweisen. Bis zum Jahresende 2016 wurden rund 242.000 SozialTickets durch die SSB verkauft, was einem Zuwachs von rund 13 % entspricht. Der Zuwachs entfällt dabei insbesondere auf das Jedermann-MonatsTicket als SozialTicket.

Gelegenheitsverkehr durch Feinstaubalarm

beeinflusst // Im Jahr 2016 wurde die Vorteilskommunikation für die Kundengruppe Gelegenheitsverkehr weitergeführt. Mit Themen wie Pünktlichkeit, Bequemlichkeit und perfekte Anschlüsse sollen Gelegenheitskunden noch stärker auf die Vorteile, die die SSB bietet, aufmerksam gemacht werden. Die Kampagne war bis Ende der Sommerferien im gesamten Stadtgebiet Stuttgarts sichtbar.

An Feinstaubalarm-Tagen appelliert die Stadt Stuttgart an Bürger und Pendler u. a., auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen, um die Feinstaubbelastung zu reduzieren. Seitens der Partner im VVS wird der Umstieg beginnend mit der Feinstaubsaison ab 15. Oktober 2016 durch das sogenannte „Feinstaub“-Ticket unterstützt. Dieses Angebot ermöglicht Erwachsenen die Fahrt zum Preis eines KinderTickets. Einerseits konnten damit an den entsprechenden Tagen gewisse Fahrgastzuwächse erreicht werden, andererseits macht sich diese Rabattierung auf der Einnahmeseite deutlich bemerkbar. Die Nutzung der Tickets zum Kinderpreis durch bisher voll zahlende Kunden führt letztlich zu einem Rückgang der Einnahmen beim Gelegenheitsverkehr um vier bis sieben Prozent in den Monaten November und Dezember 2016 gegenüber dem jeweiligen Vorjahresmonat. Dieser Effekt ist besonders spürbar geworden, da seit 15. Oktober 2016 bis Jahresende mit 37 Tagen unerwartet häufig Feinstaubalarm ausgerufen wurde.

Mitte Oktober startete mit Beginn der Feinstaubalarmperiode gleichzeitig die SSB-Kampagne „Die Umwelt dankt es dir: Steig um auf die saubere Alternative“. Drei Themen waren unter diesem Dach zusammengefasst: die Angebotserweiterung mit der Stadtbahnlinie U19, die Euro-6-Busse mit niedrigem Stickoxidausstoß und die Einführung des Ökostrom-Signets für Stadtbahnen. Begleitet wurde die Kampagne mit einer Selfie-Aktion inklusive Gewinnspiel. Auf der Website www.bleib-sauber-stuttgart.de konnten Bekenner zum ÖPNV ihre Selfies hochladen, die dann auf zwei Stadtbahnen veröffentlicht wurden. Durch die erfreuliche Resonanz



Killesbergbahn-Dampflokomotive „Santa Maria“

waren die beiden Stadtbahnen in kurzer Zeit voll belegt; sie waren bis Ende April 2017 in dieser Form als „Selfie-Bahn“ im Stuttgarter Stadtnetz unterwegs.

Aktives Dialogmarketing zur Umstellung auf das „Netz 2016“ // Wichtigstes Einzelereignis in 2016 war im Mai die Eröffnung des neuen Streckenabschnitts der Stadtbahnlinie U12 nach Dürrolewang und die Umstellung des Stadtbahn-Liniennetzes auf das „Netz 2016“. Über die Netzumstellung, die durch die Unterbrechung des Streckenabschnitts zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz bedingt war, wurde mit umfangreichen Maßnahmen zielgerichtet informiert und geworben. Der Erfolg des Kommunikationskonzepts war besonders auch daran erkennbar, dass von Kundenseite eine mehrheitlich positive Resonanz zu verzeichnen war. Die Bewohner im Gebiet von Dürrolewang wurden nicht nur am Eröffnungstag zu einer Freifahrt eingeladen, sondern auch durch intensives Dialogmarketing mittels persönlicher Anschreiben und bei Service-Mobil-Einsätzen informiert. An mehreren Vor-Ort-Terminen haben insgesamt über 1.000 Interessenten ein Starter-Kit zum neuen Stadtbahangebot und ein Testticket erhalten.

Online-Vertrieb weiter ausgebaut // Im fünften Jahr nach Einführung des Online-Vertriebs konnte der Absatz weiter ausgebaut werden. Insgesamt wurden 2016 rund 3,7 Mio. Einzel- und TagesTickets als HandyTicket verkauft; das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um über 57 %. Damit werden fast 20 % der durch die SSB verkauften Tickets im Gelegenheitsverkehr über den Online-Vertrieb abgesetzt. Da seit Jahresende 2015 auch ZeitTickets als Print- und HandyTicket erhältlich sind, wurde die Attraktivität dieses Vertriebskanals weiter erhöht. Bereits im ersten Jahr nach dieser Erweiterung des Angebots wurden über 40.000 ZeitTickets über den Online-Kanal verkauft, wodurch der Online-Vertrieb auf Anhieb auch bei diesem Kundensegment einen Anteil von rund 20 % verzeichnen konnte. Schließlich hat sich sogar beim StudiTicket der Verkauf über das Internet weiter etabliert: Zum Wintersemester 2016/2017 kauften über 85 % der Studenten ihr StudiTicket online. Als weitere Ergänzung mobiler Vertriebswege besteht zudem eine Vertriebskooperation mit moovel. Seit Jahresbeginn 2016 können Einzelfahrscheine direkt aus der moovel-App heraus erworben werden.

Die All-Netz-Flat für Bus & Bahn: das neue Ausbildungs-Abo.

Jetzt reinklicken und ab 01.09. fahren!
Alle Infos zur Bestellung unter
www.ssb-ag.de/ausbildungs-abo

SSB

Netzweit für nur 59 Euro im Monat!

Kampagnen-Motiv zum neuen Ausbildungs-Abo

Achtung, links fährt die Bahn!

Augen auf! Nur links abbiegen, wenn Sie dürfen. www.ssb-ag.de/augenauf

SSB

Motiv der Sicherheitskampagne

06 MARKETING UND VERTRIEB



Betrieb von polygo sichergestellt // Nachdem im vierten Quartal 2015 mit der Ausgabe der polygoCard begonnen wurde, waren bis Dezember 2016 VVS-weit bereits mehr als 300.000 polygoCards im Umlauf. Der Betrieb von polygo wird zunächst bis 2018 durch den VVS im Auftrag der polygo-Finanzierungspartner SSB, Deutsche Bahn und Verband Region Stuttgart sichergestellt. Das polygo-Angebot soll jedoch weiter ausgebaut werden. So soll die polygoCard künftig auch ohne ÖPNV-Abo erhältlich sein, die polygo-Website sich mittelfristig zu einem Portal mit Routenplanung weiterentwickeln und als mobile Variante verfügbar sein.

Killesbergbahn und Straßenbahnwelt // Die Killesbergbahn erzielte in der Saison 2016 mit knapp 120.000 Fahrgästen einen neuen Rekord. Seit der Übernahme der Betreiberfunktion durch die SSB konnte die Besucherzahl um ca. 26 % gesteigert werden. Dies spiegelt sich mit einem Plus von 8 % bei den Einnahmen wider. Damit bleibt die Killesbergbahn ein sehr attraktives Ausflugsziel für Familien. Ein Highlight war am 17. April 2016 die öffentliche Präsentation der spanischen Dampflok Santa Maria. Das spanische Konsulat und der Förderverein Killesbergbahn trugen maßgeblich zum Gelingen des Festes teil.

Wegen des Umbaus des Leuze-Knotens können die Oldtimer-Straßenbahnen nach wie vor nicht zum Fernsehturm fahren; erst im Dezember 2017 wird dieser wieder für die Oldtimer erreichbar werden. Zudem ist durch Umbaumaßnahmen an der Haltestelle Staatsgalerie der Betrieb der Oldtimerlinie 21 auch in den nächsten drei bis vier Jahren nicht möglich. Dies wirkt sich letztlich auch auf die Besucherzahlen in der Straßenbahnwelt aus, welche 2016 nur bei 11.000 Gästen lagen. Ein sehr erfreulicher Besucherrekord konnte 2016 dennoch bei der Langen Nacht der Museen mit ca. 5.000 Gästen erzielt werden. Die Umsätze im Geschäftsfeld „Vermietung der Straßenbahnwelt als Event-Location“ sind stabil und stellen einen unverzichtbaren Einnahmebestandteil für die Straßenbahnwelt dar. Die gemeinsam mit dem Standesamt Bad Cannstatt angebotenen standesamtlichen Trauungen werden weiterhin sehr gut angenommen.

Vertrieb // Die SSB konnte im Jahr 2016 insgesamt 242,9 Mio. € kassenmäßig wirksame Einnahmen an den VVS melden. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung um 7,7 %.

Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und verkauften Fahrausweise 2016 mit Vergleichswerten 2015:

in %	Einnahmen		Verkaufte Fahrausweise	
	2016	2015	2016	2015
Automaten	31,2	33,5	58,5	64,8
Abonnement/ FirmenTicket	44,6	43,7	7,4	8,1
SSB-Kundenzentren	7,5	8,0	0,8	0,8
Private Vertriebspartner	2,3	2,5	1,0	1,2
Fahrpersonal	3,8	4,2	14,6	16,5
Internet/Handy	10,3	7,7	16,7	7,3
Sonstige Einnahmen	0,3	0,4	1,0	1,2

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

Anteil der bargeldlosen Umsätze 2016 je Zahlungsmittel in % des Gesamtumsatzes je Vertriebskanal:

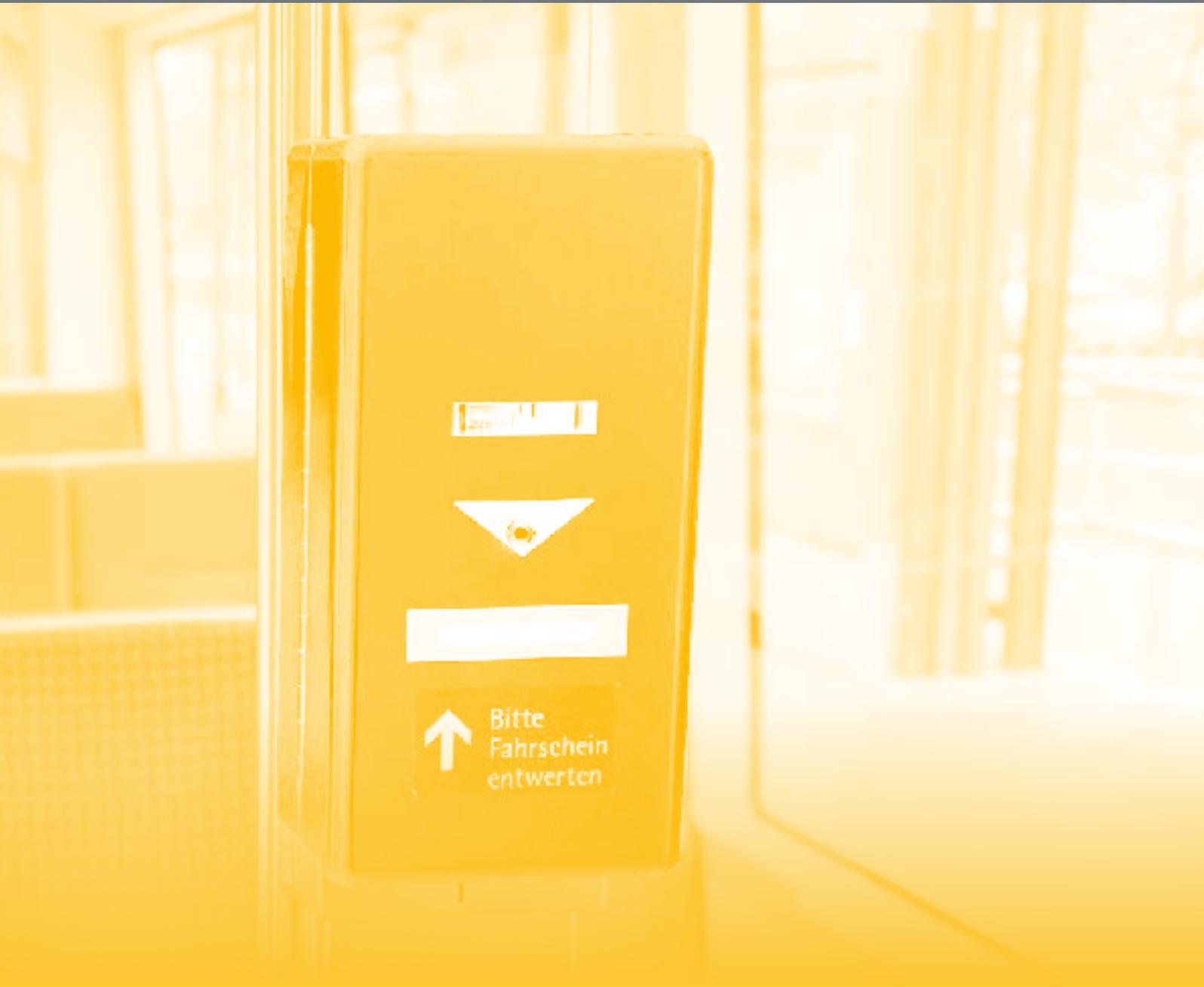
in %	Automaten	SSB-Kundenzentren	Internet/ Handy
EC	16,1	38,3	-
Geldkarte	0,3	-	-
Kreditkarte	2,2	4,9	33,9
Gutscheine	7,4	15,3	-
EC/Lastschrift	-	-	66,1



-
-
-
-
-
-
-

07 FAHRGELDEINNAHMEN UND VERKEHRSLEISTUNGEN





07 FAHRGELDEINNAHMEN UND VERKEHRSLAISTUNGEN

Entwicklung im Gesamtbetrieb // Im Mai 2016 erfolgte für den Stadtbahnbetrieb der SSB die Umstellung auf das Netz 2016. Damit reagierte die SSB auf die notwendigen Veränderungen durch den Bau der neuen Haltestelle Staatsgalerie. Der Abschnitt zwischen der Haltestelle Staatsgalerie und Charlottenplatz ist seither nicht befahrbar und führte zu Änderungen der Stadtbahnlinien U1 (Fellbach – Vaihingen), U2 (Neugereut – Botnang), U4 (Untertürkheim – Hölderlinplatz) sowie der U11 (Innenstadt – Neckarpark) sowie zur Einrichtung von zwei neuen Stadtbahnlinien U21 und U24, welche den bisher von U1 bzw. U4 bedienten Abschnitt ab der Haltestelle Charlottenplatz bedienen. Diese weitreichenden Veränderungen im Streckennetz wurden durch eine breit angelegte Informationskampagne und aktive Hilfestellungen für die Kunden begleitet, sodass eine hohe Akzeptanz bei den Kunden erreicht wurde. Zeitgleich mit der Umstellung des Liniennetzes wurde die Stadtbahnlinie U12 auf dem neuen Abschnitt von der Haltestelle Wallgraben bis Dürrolewang verlängert und ermöglicht seither den Bürgern aus Dürrolewang, bequem und ohne Umstieg die Stuttgarter Innenstadt zu erreichen. Darüber hinaus bietet sich zahlreichen Beschäftigten im Industriegebiet Vaihingen/Möhringen ein deutlich verbessertes Angebot für die Fahrt vom und zum Arbeitsplatz.

Die positive Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage konnte daher im Jahr 2016 weiter fortgesetzt werden. Die SSB-Einnahmen stiegen im VVS-Regeltarif um 3,2 % bei einer durchschnittlichen nominellen Tarifierhöhung von 2,5 %. Die Zahl der SSB-Fahrten im VVS-Regeltarif nahm um 2,3 % zu. Die SSB-Gesamtbruttoeinnahmen stiegen insgesamt unter Berücksichtigung von Sondertickets, erhöhtem Beförderungsentgelt, Erstattungsleistungen und Sonderverkehren um 1,5 %.

Barfahrausweise // Die Entwicklung bei den Barfahrausweisen war im Jahr 2016 vom Tarifangebot „Feinstaub-Ticket“ geprägt. Insgesamt weisen in diesem Segment die Einnahmen nur ein Plus von 0,9 % und die Fahrten lediglich von 0,4 % aus. Dies liegt vor allem an der mit dem „Feinstaub-Ticket“ verbundenen Rabattierung, die Erwachsenen seit dem 15. Oktober 2016 an Tagen mit Feinstaubalarm die Nutzung von Fahrscheinen zum Kinderpreis ermöglicht hat und zu deutlichen Verschiebungen innerhalb des Fahrscheinsortiments führte. Zwar konnte das EinzelTicket um 5,6 % bei den Einnahmen und um 8,1 % bei den Fahrten zulegen, hingegen waren bei den 4er-Tickets deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Das TagesTicket konnte ebenfalls aufgrund von Verlagerungseffekten nicht an die Steigerungen des Vorjahres anknüpfen und erreichte nur ein Plus von 0,8 %.

Zeitfahrausweise // Die Zeitfahrausweise entwickelten sich dagegen weiterhin sehr positiv. Die Einnahmen sind um 4,4 % gestiegen, weil neben der Tarifanpassung auch ein Mengenwachstum in Höhe von 2,6 % an zusätzlichen Fahrten erreicht werden konnte.

Das Teilsegment Berufsverkehr trug mit Einnahmesteigerungen von 6,1 % wesentlich zur Entwicklung bei. Die Zahl der Fahrten wuchs um 5,0 %. Maßgeblich für das hohe Wachstum ist dabei das FirmenTicket, da bei diesem Angebot durch die Beteiligung weiterer Arbeitgeber am Zuschussmodell zusätzliche Anreize durch den Zuschuss von mindestens 10 € pro Monat für die Arbeitnehmer geschaffen wurden. Des Weiteren steht mit Einführung des neuen Ausbildungs-Abos im September 2016 den Berufsschülern, Auszubildenden und Praktikanten erstmalig ein netzweites Ticket für nur 59 € monatlich zur Verfügung. Im Teilsegment Ausbildungsverkehr sind die Einnahmen um 1,6 % und die Fahrten um 0,6 % angestiegen. Der Seniorenverkehr als kleinstes Teilsegment der Zeitfahrausweise entwickelte sich sowohl bei den Einnahmen mit 6,0 % und bei den Fahrten mit 3,0 % ebenfalls außerordentlich positiv, allerdings bezogen auf die absoluten Zahlen auf deutlich niedrigerem Niveau.

Vaihingen Bahnhof



01/18

Monika Mustermann



07 FAHRGELDEINNAHMEN UND VERKEHRSLAISTUNGEN

Einnahmen in 1.000 € (brutto)	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr:				
• Regeltarif	226.555	219.483	7.072	3,2
• Sonderangebote und sonstige Fahrausweise *	6.107	5.551	556	10,0
• Schwerbehinderte	6.326	10.433	-4.107	-39,4
Summe Linienverkehr	238.988	235.467	3.521	1,5
Sonderverkehr	963	982	-19	-2,0
Gesamt	239.951	236.449	3.502	1,5

* incl. EBE

Fahrten in 1.000	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr:				
• Regeltarif	162.716	159.136	3.580	2,3
• Sonderangebote und sonstige Fahrausweise */**	6.971	10.100	-3.129	-31,0
• Schwerbehinderte	7.668	7.439	229	3,1
Summe Linienverkehr	177.355	176.675	680	0,4
Sonderverkehr	171	170	1	0,6
Gesamt	177.526	176.845	681	0,4

* incl. EBE

** ab 2016 ohne Freifahrer

Einnahmen Regeltarif in 1.000 € (brutto)	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
KurzstreckenTicket	4.553	4.607	-54	-1,2
EinzelTicket	40.769	38.597	2.172	5,6
4erTicket	19.083	20.597	-1.514	-7,3
TagesTicket	10.453	10.372	81	0,8
Barfahrausweise	74.857	74.173	685	0,9
Berufsverkehr	85.903	80.938	4.965	6,1
Ausbildungsverkehr	55.953	55.089	864	1,6
Seniorenverkehr	9.841	9.284	558	6,0
Zeitfahrausweise	151.697	145.311	6.387	4,4
Summe Regeltarif	226.554	219.484	7.072	3,2

Fahrten Regeltarif in 1.000	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
KurzstreckenTicket	3.502	3.839	-336	-8,8
EinzelTicket	13.938	12.888	1.050	8,1
4erTicket	7.007	7.570	-563	-7,4
TagesTicket	3.669	3.703	-34	-0,9
Barfahrausweise	28.116	28.000	117	0,4
Berufsverkehr	58.268	55.515	2.753	5,0
Ausbildungsverkehr	63.746	63.396	350	0,6
Seniorenverkehr	12.586	12.226	360	3,0
Zeitfahrausweise	134.600	131.137	3.463	2,6
Summe Regeltarif	162.716	159.137	3.581	2,3

08 BETRIEBSLEISTUNGEN





08 BETRIEBSLEISTUNGEN

Die Betriebsleistungen unterliegen grundsätzlich jährlichen Schwankungen, welche auf die Lage und die Anzahl der unterschiedlichen Wochentage, der Arbeits- und Schulfertage sowie auf Streiktage zurückzuführen sind. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass 2016 ein Schaltjahr war.

Schienerverkehr // Infolge der Baumaßnahmen im Rahmen von Stuttgart 21 fand ab Fahrplanwechsel im Mai 2016 eine Netzumstellung statt (Unterbrechung Strecke Staatsgalerie – Charlottenplatz mit Umleitung über Hauptbahnhof). Davon betroffen waren die Linien U1, U2 und U4, die Linien U21 und U24 kamen neu hinzu. Gleichzeitig wurde die Linie U12 nach Dürrolewang verlängert.

Zusätzlich war während der Feinstaubperiode ab Mitte Oktober 2016 die Linie U19 auf der Strecke Cannstatter Wasen – Neugereut ganztägig von Montag bis Freitag im 10-Minuten-Takt in Betrieb.

Aufgrund dieser Maßnahmen gab es eine Steigerung bei den Nutzwagen- und Platzkilometern im Jahr 2016 um 0,7 % gegenüber 2015.

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

Die Nutzwagenkilometer sind 2016 im Vergleich zu 2015 um 0,5 % zurückgegangen. Dies ist auf die Neukonzeption der Linien 45, 52, 55 und 46 und den Wegfall der Linie 79 zurückzuführen.

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

Platzausnutzung // Trotz gestiegener Fahrgastzahlen blieb die Platzausnutzung im schienengebundenen Verkehr bei 13,2 % Prozentpunkten. Im Busbetrieb stieg sie auf 11,7 %.



Nutzwagen-km in 1.000	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr Schiene (inklusive U11 und U19)	18.467	18.330	137	0,7
Linienverkehr Bus (inkl. Auftragsunternehmen)	15.011	15.088	-77	-0,5
Sonderverkehr Schiene	9	7	2	28,6
Sonderverkehr Bus	154	162	-8	-4,9

Platz-km in 100.000	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr Schiene	46.564	46.219	345	0,7
Linienverkehr Bus (inkl. Auftragsunternehmen)	12.420	12.542	-122	-1,0
Sonderverkehr (Schiene u. Bus)	156	156	0	0

Platzausnutzung in % 4 Personen je m² Stehplatzfläche	2016	2015	Veränderung %-Punkte
Schienenbetrieb	13,2	13,2	0,0
Busbetrieb	11,7	11,6	0,1

09 BETRIEBSANLAGEN UND INFRASTRUKTUR





09 BETRIEBSANLAGEN UND INFRASTRUKTUR

Stadtbahninfrastruktur // Nachdem Ende 2015 der Rohbau der neuen Stadtbahntunnel unter der Heilbronner Straße als Folge des Projekts Stuttgart 21 abgeschlossen werden konnte, wurde ab März 2016 das erforderliche Masse-Feder-System eingebaut und Anfang Juni mit der Gleisverlegung begonnen. Die erste, stadteinwärtige neue Stadtbahntunnelröhre ist dann im November 2016 in Betrieb genommen worden. Anschließend starteten die Arbeiten der Sohlabenkungen für die Ausschleifung der zweiten, stadtauswärtigen Tunnelröhre sowie die Herstellung der für die Auffüllung der Baugruben statisch notwendigen Wandscheiben. Die Inbetriebnahme der zweiten Tunnelröhre ist im Frühjahr 2017 vorgesehen.

Die Arbeiten an der Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie hatten bereits 2015 im Bereich des Wulle-Stegs in Richtung Neckartor begonnen. Ende 2016 waren die ersten Tunnelblöcke im Rohbau fertiggestellt und konnten wieder überfahren werden. Dies war Voraussetzung für die nächsten Bauphasen. Die Deutsche Bahn hat währenddessen mit den Verbau- und Rohbauarbeiten am Fernbahntunnel unter der künftigen Stadtbahnhaltestelle begonnen. Um Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer gering zu halten, wurde von Anfang April bis Mitte Mai eine erste größere Verschiebung der Fahrstreifen im Bereich Schillerstraße/Gebhard-Müller-Platz vorgenommen, um Platz für die Baugruben der Stadtbahntunnel in Richtung Charlottenplatz und Hauptbahnhof sowie den Nesenbachdüker zu gewinnen. Im Mai startete das Netz 2016 und ermöglichte so den Abbruch der bestehenden Stadtbahntunnel vor dem Königin-Katharina-Stift.

Ein erster Teilabschnitt der Stadtbahnlinie U12 mit den Tunneln unter dem Europaviertel und der Brücke über die Wolframstraße wurde bis auf kleine Lücken für die Baulogistik in den vergangenen Jahren bzw. gemeinsam mit der Folgemaßnahme von Stuttgart 21 in der Heilbronner Straße hergestellt. Der nördliche Rad- und Gehweg über die Brücke konnte im Juni für die öffentliche Nutzung freigegeben werden. Nach der Fertigstellung von Stützwänden entlang der Nordbahnstraße für den Anschluss der Stadtbahntrasse an die bestehende Strecke der Linie U12 konnte auch der Bau im Kreuzungsbereich der Nordbahnhof- und Friedhofstraße im Sommer 2016 beginnen.

Im dritten Teilabschnitt der Stadtbahnlinie U12 vom Hallschlag ins Neckartal konnten im Februar die Tunnel- und Rohbauarbeiten abgenommen werden. Ab März begann der gleis- und gebäudetechnische Ausbau der Betriebsräume im Bereich der neuen Haltestelle Bottroper Straße. Die Verlängerung der Stadtbahnhaltestellen für den Betrieb mit 80-m-Zügen an der Strecke nach Remseck konnte bis auf die neue Endhaltestelle der Linie U14 in Mühlhausen 2016 fertiggestellt werden. Der südliche Abschnitt der Stadtbahnlinie U12 nach Dürrlewang wurde im Mai 2016 planmäßig mit der Netzumstellung in Betrieb genommen.

Rechtzeitig zur Netzumstellung 2016 konnte die Bereitstellungsanlage für den Veranstaltungsverkehr am Neckarpark für eine Nachtabstellung von zehn Stadtbahnfahrzeugen ertüchtigt werden.

Für eine neue Stadtbahntrasse der Linie U5 mit Nutzung der Flächen zwischen Max-Lang-Straße und S-Bahn in Leinfelden war ein mehrstufiges Konzept erstellt worden. In der ersten Stufe wurde die Stadtbahn zur S-Bahn verschwenkt und so eine Bündelung der Gleisanlagen einschließlich der Haltestellen erreicht. Mit der Planung der Weiterführung bis zu einer neuen Haltestelle wurde begonnen.

Neben allen Bau- und Instandhaltungstätigkeiten einschließlich Grunderneuerungen teilweise über 30 Jahre alter Gleisstrecken und elektrischer Anlagen wurde im Jahr 2016 mit der Inbetriebnahme eines zweiten Aufzugs an der Haltestelle Österreichischer Platz die Nachrüstung älterer unterirdischer Stadtbahnhaltestellen mit Aufzügen abgeschlossen. Die Ausführungsplanungen und Abstimmungen für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen mit Brücke über die Autobahn A8 und Tunnel im Bereich der Messe wurden vorangetrieben sowie der Planfeststellungsbeschluss erwirkt. Darüber hinaus hat die SSB im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart die Genehmigungsplanung für die S-Bahn nach Neuhausen abgeschlossen und die Planfeststellung beantragt.

Leinfelden

SSB

1412016/06

U3 Leinfelden
Über Charlottenburg
Degerloch
Möhring

09 BETRIEBSANLAGEN UND INFRASTRUKTUR

Schienefahrzeuge // Zum 31. Dezember 2016 waren 72 Stadtbahnwagen S-DT 8.S generalüberholt und befanden sich bereits wieder im Fahrgasteinsatz. Auch 2016 konnten die geplanten Kosten und der Terminplan für die Generalüberholung eingehalten werden. Die erforderlichen Hauptuntersuchungen an den Stadtbahnwagen gemäß BOSTrab § 57 wurden plangemäß durchgeführt. Ferner sind die regelmäßigen Wartungen und Reinigungen in den Betriebswerkstätten termingerecht erfolgt.

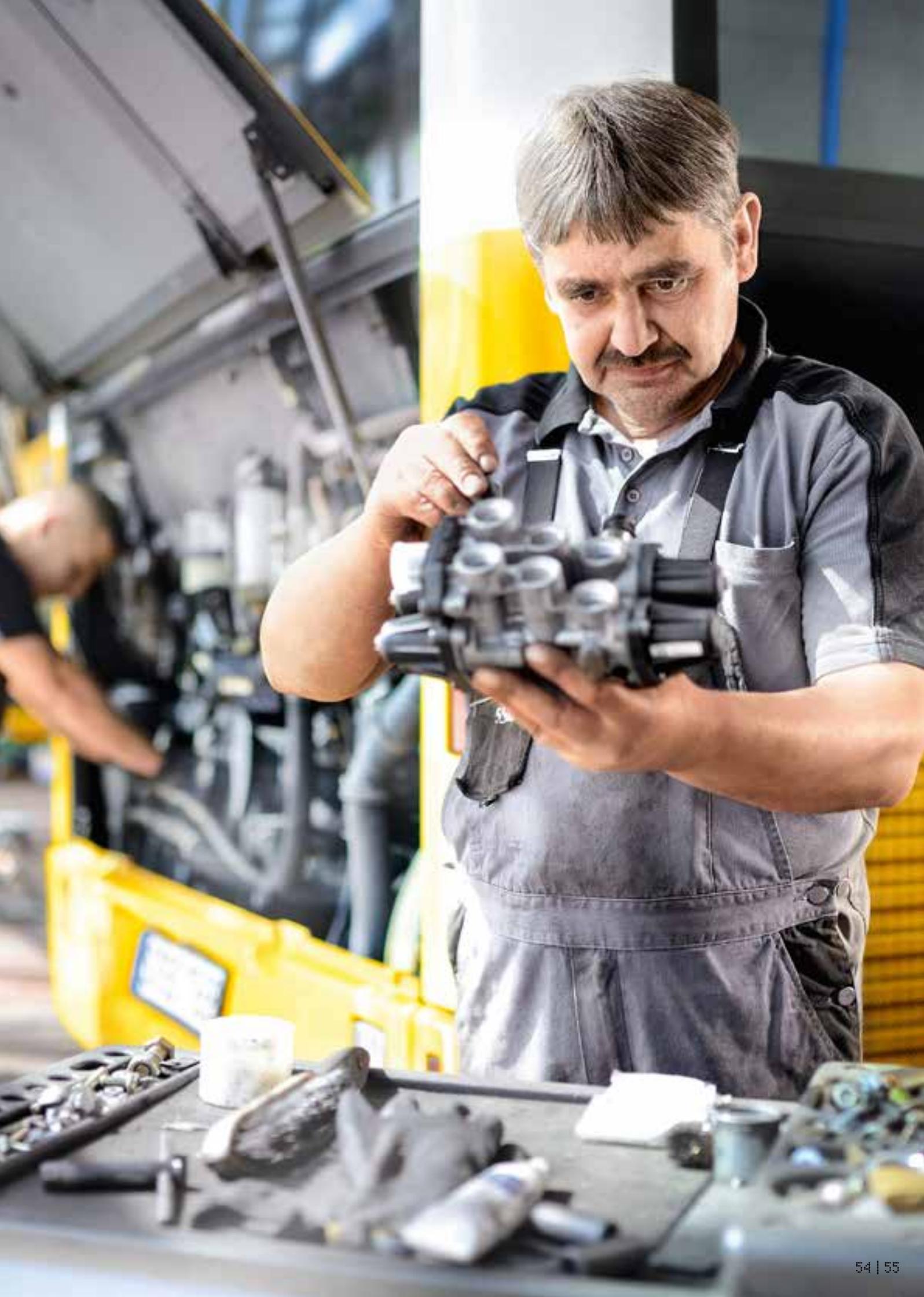
Die Gleichstromfahrmotoren der Stadtbahnwagen der Serien DT 8.4–8.9 aus den Jahren 1985 bis 1996 haben mittlerweile starke Alterungserscheinungen, was zu vermehrten Fahrmotorschäden führt. Da die sanierten Stadtbahnwagen voraussichtlich noch bis mindestens 2035 eingesetzt werden sollen, wurde ein Programm zur Sanierung der Fahrmotoren aufgelegt, um einen weiteren zuverlässigen Einsatz der Gleichstromfahrmotoren sicherzustellen.

2016 wurden bei der Killesbergbahn wie im Vorjahr notwendige Maßnahmen an Triebfahrzeugen und Wagen vorgenommen, die teilweise das Niveau eines Neubaus erforderten. Es wurde 2016 die zweite Diesellokomotive „Schwabenpfeil“ vollständig saniert. Dies war die erste Sanierung dieser Lokomotive seit ihrer Anlieferung im Jahr 1993.

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

Busse // Im Jahr 2016 wurden 22 Gelenkbusse in einer EU-weiten Ausschreibung beschafft. Diese Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6 ersetzen Fahrzeuge des Baujahres 2003. Die Inbetriebnahme der neubeschafften Busse dauerte bis Ende März 2017 an.

Im Jahr 2016 wurde das Forschungsprojekt S-Presso „Praxiserprobung für wasserstoffbetriebene Omnibusse für Stuttgart und Umgebung“ beendet. Die Fahrzeuge werden aber weiterbetrieben. Das Projekt startete im Juni 2012. Am Ende des Projektes war es vor allem die Infrastruktur, und zwar die Wasserstoffversorgung, die sich als besonders anspruchsvolle Aufgabe herausstellte. Es wurde deutlich, dass darin die größte Herausforderung für einen Verkehrsbetrieb besteht, der Busse mit innovativen Antrieben einsetzt.



10 UMWELTBERICHT UND NACHHALTIGKEIT





10 UMWELTBERICHT UND NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit schafft eine lebenswerte Zukunft. Mit weitsichtigem und nachhaltigem Handeln leistet die SSB ihren Beitrag dazu. Im Folgenden finden Sie einige Beispiele, wie die SSB auch im Jahr 2016 mit dem Ansatz der Nachhaltigkeit ein ohnehin umweltfreundliches Produkt wie den ÖPNV auch umweltfreundlich und nachhaltig betreibt.

Energieeffizienzsteigerung // Die Ergebnisse des Ende 2015 erfolgreich durchgeführten Energieaudits wurden als Energieeinsparmöglichkeiten und Energieeffizienzmaßnahmen u. a. in das Energieeinsparkonzept der SSB-Liegenschaften integriert. 2016 wurde begonnen, die Maßnahmen schrittweise umzusetzen. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte nach kürzester Amortisationszeit und höchstem Energieeinsparpotenzial. Hierzu wurden zunächst einige Annahmen messtechnisch überprüft und hinsichtlich Umsetzbarkeit und Amortisation erneut betrachtet.

So war 2016 eine realisierte Maßnahme aus dem Energieeinsparkonzept die Optimierung der Warmwassererwärmung in der SSB-Hauptverwaltung und der daran angeschlossenen Hauptwerkstatt. Die Wassererwärmung in den Sommermonaten wird künftig durch das Ende 2014 in Betrieb gegangene Blockheizkraftwerk sichergestellt. Dadurch kann die elektrische Warmwassererwärmung mittels Strom aus Fremdbezug in den Sommermonaten entfallen. Mithilfe der Gebäudeleittechnik wurde ermittelt, dass die Stromkosteneinsparungen durch die Nutzung von Eigenstrom die zusätzlichen Gasverbrauchskosten nicht nur erwirtschaften, sondern sogar deutlich übersteigen.

Infolge der Erfahrungen eines LED-Pilotversuchs zur Werkstattbeleuchtung wurde mit der Umrüstung weiterer Werkstätten, wie z. B. in Gaisburg und Möhringen, begonnen. Aufgrund der Ergebnisse eines weiteren LED-Pilotprojekts, welches sich 2015 mit der optimalen Ausleuchtung von Bahnsteigen beschäftigte, wurden im vergangenen Jahr sieben oberirdische Haltestellen auf LED-Beleuchtung umgerüstet und die Weichen für die Umrüstung von 13 weiteren oberirdischen Haltestellen 2017 gestellt.

Bus und Bahn // Mit einer Selfie-Bahn und der Aktion „Bleib sauber, Stuttgart“ hatte die SSB im Herbst 2016 für die ökologischen Vorteile der ÖPNV-Nutzung geworben. Mit der noch anhaltenden Kampagne „Die Umwelt dankt es dir, steig um auf die saubere Alternative“ stellt die SSB einige ihrer Pluspunkte für die Umwelt heraus. Beispielsweise weist jetzt ein Ökostrom-Signet auf den Stadtbahnwagen auf den umweltfreundlichen Betrieb der Bahnen mit 100 % Ökostrom hin.

Im Februar 2016 erreichte ein Bus auf der Linie 43 den zweimillionsten Kilometer mit der Diesel-Hybridtechnik in Stuttgart. Er schließt damit umgerechnet die fünfzigste Erdumrundung ab. Mit dem Einsatz dieser Technik im Linienverkehr gehörte die SSB 2010 zu den Ersten und hat heute die größte Diesel-Hybridbusflotte in Süddeutschland. Die Busse verbrauchen rund 20 % weniger Kraftstoff, verglichen mit Bussen der EEV-Abgasnorm (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Das Antriebskonzept bewirkt, dass bei mehr als der halben Betriebszeit der Dieselmotor nicht zum Einsatz kommt. Bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen wird die Bremsenergie über die Radbremsen in Hitze umgewandelt, bei Hybridbussen kann mehr als ein Drittel in Strom umgewandelt werden.



Feinstaubalarm in Stuttgart

Die Umwelt dankt es
dir: Steig um auf die
saubere Alternative.

Mit Euro-6-Bussen und extrem niedrigen
Stickoxidwerten – vergleichbar mit modernsten
Diesel-PKWs.

SSB



Jetzt mitmachen und ein
JahresTicketPlus gewinnen.
www.bleib-sauber-stuttgart.de



10 UMWELTBERICHT UND NACHHALTIGKEIT

Systematische Begrünung von Flachdächern und Gleisflächen //

Die extensive Begrünung von Flachdächern betrieblicher Gebäude gehört mittlerweile, dort wo sie aus städtebaulicher Sicht zulässig ist, zum Alltagsgeschäft der SSB. Beispielsweise wurde 2016 das Betriebsgebäude an der neuen U12-Endhaltestelle „Dürrlewang“ begrünt.

Im entsprechend neuen Streckenabschnitt der Linie U12 in Richtung Dürrlewang wurde ein neuer Rasen-Gleistyp verbaut. Dieser Bahnkörper wurde in Zusammenarbeit mit der Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart entwickelt. Dieser Gleistyp erreicht ausgehend vom bisherigen Rasenbahnkörper einen ökologischen Mehrwert und benötigt weniger Pflegeaufwand. Der verwendete Rasen ergibt im Gegensatz zu den herkömmlichen begrünter Gleisen keinen sattgrünen, homogenen Zierrasen. Stattdessen wird eine lückige, im Sommer regelmäßig austrocknende, aber generell blütenreiche Magerwiese mit vergleichsweise hoher ökologischer Bedeutung erreicht. Unbewachsene Stellen sind dabei als Sonnplätze, Keimbett für Pflanzen und Nistgelegenheit für verschiedene Insektenarten wichtig und stellen ein günstiges Mikroklima sicher. Neben diesen positiven Aspekten für die Natur hat dieser Ansatz große Vorteile für die Arbeit in der Instandhaltung. Denn die Pflege beschränkt sich auf nur selten notwendiges Mähen. Gießen und Düngen sind nicht erforderlich.

Die tiefliegende Bauform, bei der die Grasnarbe nur bis zum Schienenfuß ragt, erleichtert die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Schienenbefestigungen für die Instandhaltung. Zugleich steht bei solchen tiefliegenden Begrünungen den Pflanzen mehr Wachstumsraum zur Verfügung, bevor wieder gemäht werden muss.

Innerbetrieblicher Umweltschutz // Im Zuge der regelmäßigen Überprüfung und Optimierung der Stoffströme konnten Lieferanten ausgemacht werden, mit denen eine Rücknahme der leeren Gebinde vereinbart werden konnte. Des Weiteren konnten zur Verwertung des bei Baumaßnahmen anfallenden Gleisschotters Rahmenverträge mit zwei zertifizierten Verwertern geschlossen werden. Darüber hinaus wird auch der dort wiederaufbereitete Schotter im Zuge von Baumaßnahmen in den Gleisflächen wiederverwendet.

Die beauftragten Entsorgungsunternehmen wurden auch 2016 stichprobenartig hinsichtlich der ordnungsgemäßen Verwertung bzw. der genehmigten Beseitigung überprüft. So wurden nachweislich 7.013 Tonnen „gefährlicher“ Abfälle und 79.222 Tonnen „nicht gefährlicher“ Abfälle einer fachgerechten Entsorgung zugeführt. Verbunden mit der Ausweitung des Liniennetzes steigen auch die erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen an den Gleiskörpern, bei denen u. a. Abfälle, wie verunreinigtes Bodenmaterial, Gleisschotter und Asphalt, anfallen. Die Abfallbilanz weist daher, wie in den letzten Jahren, einen merklichen Anstieg an „gefährlichen“ und „nicht gefährlichen“ Abfällen auf.



Zwei Kampagnen-Motive zum Thema Feinstaub

Abfallbilanz		2016	2015	2014	2013	2012
	Einheit	Menge	Menge	Menge	Menge	Menge
Gefährliche Abfälle						
Gesamtmenge	t	7.013	4.274	1.949	1.265	3.577
Unter anderem darunter:						
Kühlerfrostschutzgemisch	t	6	12	23	15	8
Starterbatterien	t	18	22	18	20	19
Altöl	t	19	28	21	25	29
Gleisschotter, verunreinigt	t	1.382	2.952	713	0	2.505
Teerölimprägnierte Bahnschwellen	t	1.459	952	824	887	675
Nicht gefährliche Abfälle						
Gesamtmenge	t	79.222	78.003	77.882	46.279	70.618
Unter anderem darunter:						
Schienenkehricht	t	91	107	99	156	70
Gewerbeabfall	t	238	289	246	266	260
Gemischte Bau- und Abbruchabfälle	t	1.269	6.619	8.201	148	371
Gleisschotter	t	24.453	21.300	10.493	16.424	11.521
Erdaushub inkl. Oberboden	t	40.424	42.791	53.578	23.024	50.647



Ökostrom-Signet auf einer Stadtbahn

11 JAHRESABSCHLUSS





11 JAHRESABSCHLUSS

Bilanz zum 31. Dezember 2016

Aktiva	31.12.2016 €	31.12.2015 €
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.055.023,00	2.931.499,00
2. Geleistete Anzahlungen	801.616,04	664.830,56
	3.856.639,04	3.596.329,56
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	175.388.897,11	177.971.944,11
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	129.515.006,58	115.257.046,77
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	118.096.885,00	116.725.578,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3.874.299,00	3.676.538,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.537.792,00	14.435.156,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	92.714.013,83	89.307.993,01
	533.126.893,52	517.374.255,89
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
3. Sonstige Ausleihungen	47.653,77	76.997,21
	499.006,24	528.349,68
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.760.520,83	18.895.781,40
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	856.224,62	1.077.381,54
3. Waren	113.927,94	145.449,91
4. Geleistete Anzahlungen	21.363,44	0,00
	21.752.036,83	20.118.612,85
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.483.974,56	7.072.117,71
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	29.032.215,82	4.554.285,83
3. Sonstige Vermögensgegenstände	7.005.100,95	5.004.125,07
	42.521.291,33	16.630.528,61
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	102.374.160,36	99.684.464,57
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	1.286.922,76	1.514.184,03
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,00	66.492,24
	705.416.950,08	659.513.217,43

Passiva	31.12.2016 €	31.12.2015 €
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	194.440.785,17	194.440.785,17
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	142.582.171,53	141.870.077,00
2. Sonstige Rückstellungen	39.227.533,76	46.860.719,46
	181.809.705,29	188.730.796,46
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	109.368.004,55	65.405.765,26
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43.055.281,82	24.271.365,80
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.130.734,89	24.323,02
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.018.565,27	1.701.142,00
5. Sonstige Verbindlichkeiten	164.180.508,00	173.443.263,38
	318.753.094,53	264.845.859,46
D. Rechnungsabgrenzungsposten	10.413.365,09	11.495.776,34
	705.416.950,08	659.513.217,43

11 JAHRESABSCHLUSS

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016	31.12.2016 €	31.12.2015 €	31.12.2015* €
1. Umsatzerlöse	317.747.426,57	314.079.808,88	300.034.974,13
2. Verminderung (i. V. Erhöhung) des Bestands an noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen	-221.156,92	543.377,78	543.377,78
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	4.985.241,52	5.879.740,04	5.879.740,04
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.679.117,57	34.536.587,75	48.581.422,50
	333.190.628,74	355.039.514,45	355.039.514,45
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	28.211.735,91	28.411.994,38	26.929.229,19
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	79.253.808,13	81.563.004,02	74.987.566,80
	107.465.544,04	109.974.998,40	101.916.795,99
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	134.385.268,10	128.565.872,75	128.565.872,75
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	46.302.490,92	46.112.756,68	46.112.756,68
	180.687.759,02	174.678.629,43	174.678.629,43
7. Abschreibungen	30.868.484,21	32.333.091,79	32.333.091,79
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.406.202,10	30.918.902,17	38.977.104,58
	-15.237.360,63	7.133.892,66	7.133.892,66
9. Erträge aus Beteiligungen	45,00	45,00	45,00
10. Erträge aufgrund von Gewinnabführungsverträgen	0,00	75.676,98	75.676,98
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.702,51	4.276,08	4.276,08
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	535.746,61	302.115,37	302.115,37
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,00	261.348,23	261.348,23
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.398.778,37	7.474.883,49	7.474.883,49
	-4.860.284,25	-7.354.118,29	-7.354.118,29
15. Ergebnis nach Steuern (i. V. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit*)	-20.097.644,88	-220.225,63	-220.225,63
16. Sonstige Steuern	691.730,14	780.929,53	780.929,53
17. Erträge aus Verlustübernahme	20.789.375,02	1.001.155,16	1.001.155,16
18. Jahresüberschuss	0,00	0,00	0,00

* „Gewinn- und Verlustrechnung 2015 gemäß § 275 Abs. 2 HGB i. d. F. v. 28.12.2012 - 22.07.2015 (vor Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz - BilRUG)“



11 JAHRESABSCHLUSS

Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2016

1. Allgemeine Angaben

Angaben zur Form und Darstellung // Der Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (Amtsgericht Stuttgart, HRB 69), wurde nach den Vorschriften des HGB, EGHGB und des AktG für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 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 aufgegliedert und erläutert.

Im Berichtsjahr wurden die durch das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) geänderten Vorschriften des HGB erstmals angewandt. Die Änderungen betreffen insbesondere die Anwendung des geänderten Gliederungsschemas für die Gewinn- und Verlustrechnung sowie Umgliederungen von Posten (sonstige betriebliche Erträge in die Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Aufwendungen in den Materialaufwand), unter der Anpassung der jeweiligen Vorjahreszahlen. Im Übrigen entsprechen Darstellung und Gliederung des Jahresabschlusses den Vorjahresgrundsätzen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden // Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen mit Ausnahme der vorgenommenen **Bewertungsänderungen** bei den Pensionsrückstellungen und den sonstigen Rückstellungen (Drohverlustrückstellung). Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen die 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 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 angesetzt. Sonstige Ausleihungen werden zum Nennwert in Ansatz gebracht. Bestehende Risiken werden angemessen berücksichtigt.

Die Bewertung der **Vorräte** erfolgt zu den Anschaffungskosten, unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, dem ein Gängigkeitsabschlag vorausgeht. Küchenvorräte (24 T€) sind gemäß § 240 Absatz 3 HGB aktiviert.

Noch **nicht abgerechnete Baumaßnahmen** werden mit den aufgelaufenen Herstellungskosten bewertet.

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

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2005 G im Rahmen eines Anwartschaftsbarwertverfahrens ermittelt. Zukünftige erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen werden bei der Ermittlung der Verpflichtung wie folgt berücksichtigt:

- Einkommensdynamik 2,00 %
- Rentendynamik 1,10 % bzw. 1,00 %
- Berechnungszins 4,01 %

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

Der Rechnungszinssatz basiert in 2016 erstmalig, entsprechend der gesetzlichen Neuregelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB, auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 4,01 % (im Vorjahr: durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre in Höhe von 3,89 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre (4,01 %) ergibt sich zum 31. Dezember 2016 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre (3,24 %) eine Verminderung der Rückstellungen für Pensionen (**Bewertungsänderung**) in Höhe von 2.469.037,00 €. Dieser Betrag ist laut § 253 Abs. 6 HGB mit einer Ausschüttungssperre versehen.

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.

11 JAHRESABSCHLUSS

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 4 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 %	Eigenkapital T€	Ergebnis 2016 T€
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	822	-29 ¹⁾
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS), Stuttgart	26	369 ²⁾	6 ²⁾

1) vor Verrechnung mit den Gewinnrücklagen
2) vorläufige Angaben

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:	2016 nach BilRUG T€	2015 nach BilRUG T€	2015 vor BilRUG T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.484	7.072 ¹⁾	6.947
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	29.032	4.554	4.554
Sonstige Vermögensgegenstände	7.005	5.004 ²⁾	5.129
Gesamt	42.521	16.630	16.630

1) Umgliederung aus sonstigen Vermögensgegenständen 125 T€
2) Umgliederung in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 125 T€

Die Veränderungen in den Posten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögensgegenstände von vor BilRUG zu nach BilRUG ergeben sich aus der Umgliederung der Forderungen aus Vermietung und Verpachtung in Höhe von 125 T€. Von den Forderungen

aus Lieferungen und Leistungen haben 1 T€ (Vj. 0 T€) eine Laufzeit von über einem Jahr.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 22 T€ (Vj. 60 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(4) Liquide Mittel:

	2016 T€	2015 T€
1. Kassenbestand	2.921	4.503
2. Guthaben bei Kreditinstituten	99.453	95.181
Gesamt	102.374	99.684

(5) Sonstige Rückstellungen:

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 5.836 T€ (Vj. 10.996 T€), für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 3.106 T€ (Vj. 2.963 T€), für Altlastensanierung von 3.078 T€ (Vj. 2.938 T€), Jubiläumsrückstellungen von 2.200 T€ (Vj. 2.068 T€), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 2.045 T€ (Vj. 2.445 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, Jubiläumsszuwendungen und Archivierungskosten.

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2016 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 9.755 T€ (Vj. 8.876 T€). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2016 beträgt 9.848 T€ (Vj. 8.810 T€). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 93 T€ (Vj. aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung 66 T€) saldiert ausgewiesen. Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 242 T€ (Vj. 255 T€) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

Die Rückstellung für drohende Verluste (Vj. 1.757 T€) wurde in 2016 aufgrund einer Neueinschätzung der Berechnungsgrundlagen vollständig aufgelöst und nicht mehr gebildet.

(6) Verbindlichkeiten:

Art der Verbindlichkeiten	31.12.2016				31.12.2015			
	Restlaufzeit			Gesamt T€	Restlaufzeit			Gesamt T€
	Bis zu 1 Jahr T€	1 bis 5 Jahre T€	Über 5 Jahre T€		Bis zu 1 Jahr T€	1 bis 5 Jahre T€	Über 5 Jahre T€	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten *	9.624	42.630	57.114	109.368	3.734	19.745	41.927	65.406
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43.055	0	0	43.055	24.271	0	0	24.271
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.131	0	0	1.131	24	0	0	24
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.019	0	0	1.019	1.701	0	0	1.701
5. Sonstige Verbindlichkeiten	17.107	0	147.074	164.181	28.961	0	144.482	173.443
• davon aus Steuern				2.963				2.622
• davon im Rahmen der sozialen Sicherheit				147.534				144.873

* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i.H.v. 23.316 T€ (Vj. 16.876 T€), zwei Buchgrundschulden i.H.v. insgesamt 50.000 T€ und durch zwei Bürgschaften der Landeshauptstadt Stuttgart i.H.v. 32.000 T€

(7) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten:

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 9.656 T€ (Vj. 11.479 T€), die das Jahr 2017 betreffen.

11 JAHRESABSCHLUSS

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Änderungen durch BilRUG bei Ausweis und Gliederung // Darstellung und Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurden im Berichtsjahr an die durch das BilRUG geänderten Vorschriften des HGB angepasst. Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, hat hierzu für das Berichtsjahr 01.01.2016 bis 31.12.2016 die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung in drei Spalten dargestellt. Aus diesen gehen die Werte des Berichtsjahrs und die Vorjahreswerte „vor BilRUG“ und „nach BilRUG“ hervor. Die einzelnen Werte, welche umgliedert wurden, sind im Anhang entsprechend erläutert.

Infolge der geänderten Gliederungsvorschriften des § 275 HGB ist der im Vorjahr noch ausgewiesene Posten „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ (-220.225,63 €)

entfallen. Neu eingefügt wurde im Berichtsjahr der Posten „Ergebnis nach Steuern“. Infolge der Neudefinition der Umsatzerlöse in § 277 Abs. 1 HGB durch das BilRUG wurden bislang unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesene Erträge im Berichtsjahr in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden für Zwecke der Vergleichbarkeit durch Umgliederungen in Höhe von 14.044.834,75 € entsprechend angepasst.

Für das Vorjahr wurden die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entsprechend angepasst und in die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (1.482.765,19 €) sowie in Aufwendungen für bezogene Leistungen (6.575.437,22 €) umgliedert.

(1) Umsatzerlöse:

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2016 nach BilRUG T€	2015 nach BilRUG T€	2015 vor BilRUG T€
Linienverkehr	223.275	220.213	220.213
Sonderverkehr	886	896	896
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	18.274	18.323 ¹⁾	18.274
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	47.153	46.496	46.496
Vermietung und Verpachtung	10.018	9.915 ²⁾	0
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.758	2.574 ³⁾	0
Sonstige Umsatzerlöse	15.383	15.663 ⁴⁾	14.156
Gesamt	317.747	314.080	300.035

¹⁾ Umgliederung aus sonstigen betrieblichen Erträgen 49 T€

²⁾ Umgliederung aus sonstigen betrieblichen Erträgen 9.915 T€

³⁾ Umgliederung aus sonstigen betrieblichen Erträgen 2.574 T€

⁴⁾ Umgliederung aus sonstigen betrieblichen Erträgen 1.507 T€

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.533 T€ aus Vermietung und Verpachtung enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge:

	2016 nach BilRUG T€	2015 nach BilRUG T€	2015 vor BilRUG T€
Sonstige betriebliche Erträge	10.679	34.536 ¹⁾	48.581

¹⁾ Umgliederung in Umsatzerlöse 14.045 T€

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 5.261 T€ (Vj. 25.827 T€); im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen und Buchgewinne aus Anlagenabgängen.

(3) Materialaufwand:

	2016 nach BilRUG T€	2015 nach BilRUG T€	2015 vor BilRUG T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	28.212	28.412 ¹⁾	26.929
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	79.254	81.563 ²⁾	74.988
Gesamt	107.466	109.975	101.917

¹⁾ Umgliederung aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen 1.483 T€

²⁾ Umgliederung aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen 6.575 T€

(4) Personalaufwand:

	2016 nach BilRUG T€	2015 nach BilRUG T€	2015 vor BilRUG T€
a) Entgelte	134.385	128.566	128.566
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	46.303	46.113	46.113
• davon für Altersversorgung	18.571	19.244	19.244
Gesamt	180.688	174.679	174.679

Durchschnittlicher Personalbestand	2016	2015
Mitarbeiter/-innen	3.071	3.033
Auszubildende	98	92
Gesamt	3.169	3.125

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungs-
verpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft
sich auf 63.242 T€ (Vj. 67.492 T€).

11 JAHRESABSCHLUSS

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen:

	2016 nach BilRUG T€	2015 nach BilRUG T€	2015 vor BilRUG T€
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.406	30.919 ¹⁾	38.977

¹⁾ Umgliederung im Materialaufwand 8.058 T€

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 3.188 T€ (Vj. 5.051 T€).

(6) Zinsertrag:

Im Zinsertrag sind 259 T€ (Vj. 2 T€) aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen und 242 T€ (Vj. 255 T€) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben enthalten.

(7) Zinsaufwand:

Im Zinsaufwand sind 726 T€ (Vj. 739 T€) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 586 T€ (Vj. 525 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. 80.679 T€ sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 42.130 T€. Der Gesamtbeitrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 122.809 T€. Haftungsverhältnisse bestehen in Form von Patronatserklärungen zugunsten der SSB Reisen GmbH, Stuttgart, in Höhe von 9 T€ (Valuta 31.12.2016). Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 167 T€. Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für die Ertragsteuern und Umsatzsteuer der Organträgerin.

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 fünf (Vj. acht) Rohwarentermingeschäfte (Swaps) auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31.12.2016 ergeben sich folgende Werte:

Art	Laufzeit	Gesamtumfang	Bewertung	Zeitwert (T€)
Fixed Swap	2014 – 2017	5.040 MT	Mark to Market	-167
Fixed Swap	2016 – 2017	1.200 MT	Mark to Market	-113
Fixed Swap	2017 – 2018	1.200 MT	Mark to Market	-173
Fixed Swap	2016 – 2017	1.200 MT	Mark to Market	-92
Fixed Swap	2017 – 2018	1.680 MT	Mark to Market	-234

Die Rohwarentermingeschäfte (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.

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

Fritz Kuhn
Oberbürgermeister,
Landeshauptstadt Stuttgart
(Vorsitzender)

Michael Föll
Erster Bürgermeister,
Landeshauptstadt Stuttgart

Rudolf Hausmann
Landesfachbereichsleiter Verkehr,
Verdi Baden-Württemberg, Stuttgart
(bis 31.07.2016)

Bernd Klingler
Selbstständiger Werbefachmann, Stuttgart

Marija Kostic
Rechtssekretärin,
Gewerkschaft Verdi, Stuttgart

Peter Krauß
Teamleiter Ausführungsplanung,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Dr. Klaus Nopper
Fachanwalt für Steuerrecht,
Kelm Mattern Steffen & Partner mbB, Stuttgart

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

Peter Schweitzer
Fachbereichsleiter Personalrecht,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Clarissa Seitz
Beraterin für akademische Berufe,
Agentur für Arbeit, Ludwigsburg

Gangolf Stocker
Kunstmaler, Stuttgart
(bis 27.04.2016)

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

Dieter Hafenbrack
Betriebsrat,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Wolfgang Hoepfner
Schwerbehindertenvertreter,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Martin Körner
Parlamentarischer Berater,
Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Andrea Krammer
Gewerkschaftliche Assistentin,
Verdi Landesbezirk, Stuttgart
(ab 03.08.2016)

Thomas Moser
Unternehmensbereichsleiter Schienenfahrzeuge,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

11 JAHRESABSCHLUSS



Christoph Ozasek
Selbstständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart
(ab 12.05.2016)

Ursula Schorlepp
Stellvertretende Geschäftsführerin,
Gewerkschaft Verdi, Stuttgart

Harald Seibold
Betriebsrat,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart
(bis 30.09.2016)

Rose von Stein
Selbstständige Logotherapeutin, Stuttgart

Jochen Stopper
Parlamentarischer Berater,
Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands

Wolfgang Arnold
Technischer Vorstand

Dr. Sabine Groner-Weber
Arbeitsdirektorin

Stefanie Haaks
Kaufmännische Vorständin

Abschlussprüferhonorare // Für Abschlussprüfungsleistungen des gesetzlichen Abschlussprüfers wurden für das Geschäftsjahr 2016 insgesamt 64 T€ berücksichtigt.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder // Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 792 T€. Für Mitglieder des Vorstands sind 2.084 T€ als Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (T€) setzen sich wie folgt zusammen:

Name	Gesamtbezüge	davon variabel	davon Sachleistungen
Wolfgang Arnold	299	33	14
Dr. Sabine Groner-Weber	262	28	12
Stefanie Haaks	231	30	10

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Beirats beliefen sich auf 60 T€.

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 523 T€ gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 6.305 T€ und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 303 T€ gebildet.

Angaben nach den Vorschriften gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 3 AktG // Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 176.872.253,00 € und ist eingeteilt in 3.456.703 Aktien (Stückaktien) mit einem rechnerischen Wert von 51,168 € je Aktie, die auf den Namen lauten.

Stuttgart, 12. April 2017

Stuttgarter Straßenbahnen
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Wolfgang Arnold

Dr. Sabine Groner-Weber

Stefanie Haaks



11 JAHRESABSCHLUSS

Anlage

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2016

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31.12.2016 €
	01.01.2016 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	23.887.554,81	434.174,61	1.256.237,78	461.642,35	25.116.324,85
2. Geleistete Anzahlungen	664.830,56	673.250,88	-367.172,90	169.292,50	801.616,04
	24.552.385,37	1.107.425,49	889.064,88	630.934,85	25.917.940,89
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	342.537.718,80	262.294,78	2.658.786,09	43.194,93	345.415.604,74
davon:					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	147.450.048,75	57.630,29	1.351.340,21	43.194,93	148.815.824,32
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	173.227.497,90	204.664,49	1.307.445,88	0,00	174.739.608,27
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	174.286.471,43	5.417.975,12	14.711.748,76	753.822,91	193.662.372,40
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	423.088.930,83	8.014.406,85	5.952.454,76	955.203,56	436.100.588,88
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	11.861.577,52	238.044,46	580.873,28	186.459,03	12.494.036,23
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	77.616.232,55	1.894.814,39	2.028.447,83	2.648.396,70	78.891.098,07
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	89.307.993,01	31.107.280,33	-26.821.375,60	879.883,91	92.714.013,83
	1.118.698.924,14	46.934.815,93	-889.064,88	5.466.961,04	1.159.277.714,15
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32
3. Ausleihungen	76.997,21	0,00	0,00	29.343,44	47.653,77
	528.349,68	0,00	0,00	29.343,44	499.006,24
	1.143.779.659,19	48.042.241,42	0,00	6.127.239,33	1.185.694.661,28

Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
01.01.2016 €	Zugänge €	Abgänge €	31.12.2016 €	31.12.2016 €	31.12.2015 €
20.956.055,81	1.566.888,39	461.642,35	22.061.301,85	3.055.023,00	2.931.499,00
0,00	0,00	0,00	0,00	801.616,04	664.830,56
20.956.055,81	1.566.888,39	461.642,35	22.061.301,85	3.856.639,04	3.596.329,56
164.565.774,69	5.504.029,87	43.096,93	170.026.707,63	175.388.897,11	177.971.944,11
107.079.723,75	2.990.340,50	43.096,93	110.026.967,32	38.788.857,00	40.370.325,00
52.782.564,03	2.513.689,37	0,00	55.296.253,40	119.443.354,87	120.444.933,87
59.029.424,66	5.823.699,38	705.758,22	64.147.365,82	129.515.006,58	115.257.046,77
306.363.352,83	12.595.554,61	955.203,56	318.003.703,88	118.096.885,00	116.725.578,00
8.185.039,52	621.156,74	186.459,03	8.619.737,23	3.874.299,00	3.676.538,00
63.181.076,55	4.757.155,22	2.584.925,70	65.353.306,07	13.537.792,00	14.435.156,00
0,00	0,00	0,00	0,00	92.714.013,83	89.307.993,01
601.324.668,25	29.301.595,82	4.475.443,44	626.150.820,63	533.126.893,52	517.374.255,89
0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32	65.400,32
0,00	0,00	0,00	0,00	47.653,77	76.997,21
0,00	0,00	0,00	0,00	499.006,24	528.349,68
622.280.724,06	30.868.484,21	4.937.085,79	648.212.122,48	537.482.538,80	521.498.935,13

12 BESTÄTIGUNGSVERMERK





12 BESTÄTIGUNGSVERMERK

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 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 13. April 2017

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Gerhard Schroeder
Wirtschaftsprüfer

Bernhard Steffan
Wirtschaftsprüfer



Auch 2016 leistete der Beirat einen wesentlichen Beitrag zum Unternehmenserfolg.
Ihm gehören folgende Mitglieder an:

Dirk Thürnau

Alexander Kotz

Andreas Bögner

Björn Peterhoff

Jürgen Fleischmann

Peter Wilhelm

Harald Jauß

Peter Pätzold

SSB

