



Geschäftsbericht 2018

Stuttgarter Straßenbahnen AG

SSB

Das Automobil der Stadt

Inhalt



01 Lagebericht	Seite 2
02 Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
03 Bericht des Vorstands	Seite 6
04 „150 Jahre SSB – seit 1868“	Seite 12
05 Tram-EM	Seite 17
06 Jahresabschluss	Seite 20
07 Bestätigungsvermerk	Seite 48

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2018 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 2018 fanden fünf ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt.

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. 2018 gab es keine Umlaufbeschlüsse. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2018 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen insbesondere mit folgenden Schwerpunktthemen: Stadtbahnbau-maßnahmen, Tarifangelegenheiten, kaufmännische Querschnittsthemen sowie Vorstands- und Personalangelegenheiten.

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

Im Geschäftsjahr 2018 fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Dabei wurden insbesondere der Jahresabschluss, der Wirtschaftsplan, das Risiko- und Chancenmanagement sowie das Business Continuity Management, der Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart und weitere Themen behandelt.

In sechs Sitzungen des Personalausschusses wurden diverse Personalangelegenheiten behandelt. Ein besonderer Schwerpunkt war dabei die Vorbereitung der Wahl des neuen technischen Vorstands.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 24. Juli 2018 wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2017, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2017 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zudem wurden die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats einstimmig entlastet.

Da im Juni 2018 die turnusmäßige Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat nach der 3. Wahlordnung des MitbestG stattgefunden hat, hat sich der neue Aufsichtsrat am 24. Juli 2018 direkt nach der Hauptversammlung konstituiert. Dabei wurden der Vorsitzende und dessen Stellvertreter neu gewählt, sowie die Ausschüsse neu besetzt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 wurde nach der Hauptversammlung am 24. Juli 2018 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 24. Juli 2017 wurde Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2018 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2018 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 2018 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 25. Juni 2019 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 2018. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2018 festgestellt.

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

Stuttgart, im Juni 2019

Fritz Kuhn
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



← Notruf

U7 Ostfildern



Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2018 mit einem Ergebnis in Höhe von – 34,3 Mio. Euro abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft vertragsgemäß ausgeglichen.

Das Jahr 2018 war geprägt durch das 150-jährige Jubiläum der SSB. Höhepunkt des Festjahres war neben dem offiziellen Festakt die Ausrichtung der TRAM-EM auf dem Gelände des SSB-Zentrums, zu der wir 25 Teams aus 19 europäischen Ländern begrüßen konnten. Das Jubiläum bot uns Anlass, auf die Geschichte der SSB zurückzublicken. Es ist für uns aber auch gleichzeitig Ansporn, weiter an der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu arbeiten.

Eine breite Allianz von Verbänden und Unternehmen unter Federführung des VDV hat im Rahmen der Initiative Deutschland mobil 2030 die Entwicklung nachhaltiger Lösungen für die Mobilität der Zukunft in den Fokus gerückt, um die Klimaschutzziele zu erreichen und die Luftqualität in den Städten zu verbessern. Entscheidend für den Erfolg wird sein, ob die entsprechenden Rahmenbedingungen, auch in finanzieller Hinsicht, geschaffen werden.

Strategische Steuerung

Die SSB hat die notwendigen Schritte und Vorbereitungen unternommen, um ab dem 1.1.2019 den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) der Landeshauptstadt Stuttgart rechtssicher umzusetzen. So wurden die Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem ÖDLA in die Linienorganisation der SSB überführt und die erforderlichen organisatorischen Voraussetzungen im Unternehmen geschaffen.

Die Liniengenehmigungen für sämtliche Stadtbahn- und Buslinien sowie die Zahnradbahn für die Laufzeit des ÖDLA bis 31.12.2040 wurden beantragt und durch das Regierungspräsidium erteilt.

Im Sommer 2018 begann die Arbeit an einem Strategieprozess, durch den der strategische Entwicklungskorridor für die SSB bis zum Jahr 2030 aufgezeigt werden soll. Darauf aufbauend wird anhand einer Langfristprognose der künftige Finanzierungsbedarf ermittelt.

Vertrieb

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen wurde 2018 erneut insbesondere vom Berufsverkehr getragen. Beim Firmen-Abo und JahresTicket-Abo hielt die positive Entwicklung mit einem Gesamtzuwachs von rund 4.500 Kunden im Jahresverlauf an. Die digitalen Vertriebsplattformen gewinnen nach wie vor an Bedeutung und werden konsequent weiterentwickelt. Bei den GelegenheitsTickets lag die Zahl der verkauften HandyTickets dauerhaft über dem Vorjahresniveau, wobei

der Online-Anteil die 30 %-Marke stabil überschreitet. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass auch der Anteil online verkaufter ZeitTickets über Handy und PrintTicket weiterhin stark steigt und erstmals ein Monatswert von über 40 % erzielt werden konnte.

Laut Koalitionsvertrag der Bundesregierung soll das GVFG-Bundesprogramm bis 2021 auf eine Milliarde Euro jährlich aufgestockt werden. Ob neben dem Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur auch Investitionen in die Grunderneuerung förderfähig sein werden, wird aktuell noch verhandelt. Auch auf Landesebene werden die Fördermittel des Landes-GVFG deutlich aufgestockt. Die Mittel für den ÖPNV werden dabei mindestens verdoppelt. Ausgesprochen positiv ist das Sonderprogramm für Schienenfahrzeuge 2017 – 2020 zu bewerten, von dem die SSB bei der Beschaffung neuer Zahnradbahnwagen und den Fahrzeugsanierungen DT8.10/11 mit Zuschüssen profitieren wird. Auch für den Bussektor hat sich die Bezuschussung von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben durch Förderprogramme des Landes, wie das Sonderprogramm Luftreinhaltung Busse oder die Landesinitiative E-Mobilität III, verbessert. Darüber hinaus wird im Busförderprogramm des Jahres 2019 in Luftreinhaltezone die Zahl der geförderten Fahrzeugeinheiten nicht mehr beschränkt.

Auch über verschiedene Förderprogramme des Bundes im Rahmen des „Sofortprogramms saubere Luft“ konnte die SSB für mehrere Projekte Fördermittel generieren bzw. beantragen, zum Beispiel zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Busse sowie für die Erneuerung der Bordrechner und Wechselrichter zur Nutzung von zurückgespeicherter Bremsenergie der Stadtbahnfahrzeuge.

Die neue SSB BestPreis-App, mit der die Fahrgäste ohne vertiefte Tarifkenntnisse den ÖPNV stets zum günstigsten Preis nutzen können, weist ebenfalls steigende Nutzerzahlen auf.

Mit dem Beginn der Feinstaubsaison am 15. Oktober wurde wieder ein besonders günstiges UmweltTagesTicket angeboten, das unabhängig vom Feinstaubalarm gilt und Preisermäßigungen von bis zu 29 % im Vergleich zum regulären EinzelTagesTicket gewährt. Damit bietet es insbesondere Gelegenheitsnutzern einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV.

Die zum 1.4.2019 in Kraft getretene Tarifreform im VS machte weitreichende Anpassungen der Vertriebssysteme erforderlich. Die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten zur Konzeption und Umsetzung gestalteten sich anspruchsvoll; das entsprechende Umsetzungsprojekt lag dennoch im Zeitplan.

Neben der zunehmenden Digitalisierung müssen auch die konventionellen Vertriebskanäle weiterhin gepflegt und für die Zukunft ertüchtigt werden. Vor diesem Hintergrund startete im Projekt FAA2020 das EU-weite Ausschreibungsverfahren zur Ersatzbeschaffung für die SSB-Fahrausweisautomaten.

Neben der zunehmenden Digitalisierung müssen auch die konventionellen Vertriebskanäle weiterhin gepflegt und für die Zukunft ertüchtigt werden. Vor diesem Hintergrund startete im Projekt FAA2020 das EU-weite Ausschreibungsverfahren zur Ersatzbeschaffung für die SSB-Fahrausweisautomaten.



Stadtbahn

Im Stadtbahnbetrieb der SSB werden weiterhin etliche komplexe Infrastrukturprojekte geplant und realisiert. Darüber hinaus gewinnt das Thema Instandhaltung und Erneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen weiterhin an Bedeutung. Die Arbeiten gingen auch im Jahr 2018 gut voran:

Im Vorgriff auf den Ausbau der Linie U1 für den Betrieb mit 80m – Zügen wurde die Verlängerung des stadteinwärtigen Hochbahnsteigs der Haltestelle Bad Cannstatt Wilhelmsplatz abgeschlossen.

Die Neubaustrecke der Linie U6 vom Fasanenhof zum Flughafen / Messe befindet sich im Bau. Bei der Vergabe von Bauaufträgen hat es die SSB in der Region Stuttgart gegenwärtig mit einem allgemein schwierigen Umfeld hinsichtlich knapper Kapazitäten der Anbieter und überproportionaler Preissteigerungen zu tun. Dies führt zur Überschreitung der prognostizierten Gesamtkosten der Maßnahme sowie einem ergänzenden Zuwendungsantrag.

Die überarbeitete Planung für den Neubauabschnitt der U5 zwischen Leinfelden Bahnhof und Neuer Markt wurde am 30.11.2018 der Stadt Leinfelden-Echterdingen vorgestellt. Die Planfeststellung soll bis zum Sommer 2019 eingereicht und der Bau in den Jahren 2020/21 realisiert werden.

Bei der S2-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen wurden die Planänderungen aufgrund von Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Oktober abgeschlossen. Der nächste Schritt ist nun der Erörterungstermin. Über den entsprechend aktualisierten Zeit- und Kostenplan soll im Frühjahr 2019 im Verkehrsausschuss des VRS berichtet werden.

Mit dem steigenden Alter von Infrastruktur und Fahrzeugen wird es immer wichtiger, die erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen durchzuführen, um auch zukünftig einen zuverlässigen und komfortablen Nahverkehr anbieten zu können. So wurden im Jahr 2018 rund 12 km Streckengleis und 27 Weichen grunderneuert. Größte Einzelmaßnahme war dabei die Gleiserneuerung im Zuge der Heilbronner Straße.

Fahrzeugseitig haben bisher 8 von 18 Fahrzeugen der Serie DT8.4 die Teilsanierung durchlaufen. Gleichzeitig wurde mit der Planung für die Sanierung von 50 Fahrzeugen der Serien DT8.10/11 begonnen.

Die 20 Neufahrzeuge der Serie DT8.14 sind komplett angeliefert und befinden sich bereits im Fahrgasteinsatz. Um auch das weiterhin wachsende Leistungsangebot im Stadtbahnverkehr fahrzeugseitig abdecken zu können, wurden im September 20 Fahrzeuge der Serie DT8.15 bestellt.

Die steigende Zahl an Stadtbahnfahrzeugen erfordert weitere Betriebskapazitäten, um die Fahrzeuge auch abstellen und warten zu können. Ein erster Schritt war im Sommer 2018 die Inbetriebnahme der provisorischen Abstellgruppe im Betriebshof Möhringen mit einer Kapazität von 28 Zügen. Parallel wurden die Planungen für den Bau des 4. Stadtbahnbetriebshofes

weiter vorangetrieben. Ein wichtiger Meilenstein war der erfolgreiche Abschluss des Suchlaufs für den Standort des neuen Betriebshofes. In diesen Prozess wurden Betroffene und Beteiligte von Beginn an sehr eng eingebunden, so dass der als Ergebnis ermittelte Standort „Bei Ditzingen Ost“ eine hohe Akzeptanz aufweist. Dieser Standort bietet zudem die Option, das Stadtbahnnetz über Hausen bis nach Ditzingen zu erweitern und so die ÖPNV-Anbindung insbesondere des Wohngebietes Hausen und des Ditzinger Gewerbegebietes deutlich zu verbessern.

Der im Jahr 2017 gewährte Investitionszuschuss der Landeshauptstadt Stuttgart an die SSB in Höhe von 72,5 Mio. EUR beinhaltet auch Mittel zur Modernisierung der Zahnradbahn, die bis 2022 abgeschlossen werden soll. Die Planungen zur Anpassung der Infrastruktur und zum Umbau der Werkstatt sind weit gediehen. Ende 2018 wurden die drei neuen Fahrzeuge einschließlich der Fahrradvorstellwagen bestellt.

Bus

Entsprechend ihrer ganzheitlichen Busstrategie hat die SSB auch im Jahr 2018 weiter den konsequenten Weg hin zur emissionsarmen Zukunft im Busverkehr verfolgt und damit ihren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Landeshauptstadt geleistet. Zu Beginn des Jahres führte die SSB ihre eigene Umweltzone „Emissionsarmer Talkessel“ ein. Seither sind auf allen Innenstadtlinien innovativ angetriebene Fahrzeuge oder Euro VI-Busse unterwegs.

Im Sommer paraphierten SSB, LHS und EvoBus eine gemeinsame Absichtserklärung zur Erprobung von Gelenkbussen mit Brennstoffzellentechnologie als RangeExtender. Damit wird Stuttgart die erste Stadt sein, die diese elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit erhöhter Reichweite in der Praxis erproben wird.

Im Herbst beschloss der Aufsichtsrat der SSB die vorgezogene Ersatzbeschaffung. Damit werden ab dem I. Quartal 2019 nur noch EEV, Euro VI- und innovativ angetriebene Busse bei der SSB im Einsatz sein. Die verbliebenen Euro III-Busse wurden vorzeitig ausgemustert. Ab Herbst 2019 sollen zudem erste batteriegetriebene, lokal emissionsfreie Gelenkzüge auf der Schnellbuslinie X1 verkehren. Parallel zur Beschaffung von Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien wurde weiter an der Errichtung der erforderlichen Lade- bzw. Wasserstoff-Infrastruktur gearbeitet.

Auch mit dem barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen ging es im Verkehrsgebiet der SSB weiter voran. Die Zahl von 22 umgebauten Richtungshaltestellen auf dem Gebiet der LHS liegt deutlich höher als in den Vorjahren.

Betrieb

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember nahm die neue Stadtbahnlinie U16 den Betrieb auf. Sie bietet zu den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Kapazitäten auf den stark frequentierten Streckenabschnitten Fellbach – Bad Cannstatt, Bad Cannstatt – Pragsattel und Pragsattel – Giebel.

Am 15. Oktober startete zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt mit der X1 die erste Schnellbuslinie der SSB mit dem Ziel, die Stadtbahnlinien U1 und U2 zu entlasten. Erste Auswertungen haben gezeigt, dass die Beschleunigungsmaßnahmen wie geplant greifen und die Linie einen stabilen Betriebsablauf auf sehr hohem Niveau aufweist. Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen liegen im erwarteten Rahmen. Auf der Schnellbuslinie X1 werden durchgängig umweltfreundliche Dieselhybridfahrzeuge eingesetzt, die auch über WLAN und USB-Buchsen verfügen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember ging mit der Linie X2 die erste regionale Schnellbuslinie zwischen Leonberg und Rotebühlplatz in Betrieb. Die Linie X2 verdichtet den Takt der Linie 92 und bietet eine schnelle Alternative zur S-Bahn. Auch auf dieser Linie werden ausschließlich Dieselhybridfahrzeuge eingesetzt.

Am 1. Juni startete mit dem On Demand-Verkehr SSB Flex ein innovativer Mobilitätsdienst, der von der SSB gemeinsam mit dem Kooperationspartner moovel betrieben wird. SSB Flex bündelt über eine App in den drei Bedienebenen Innenstadt sowie Teilen von Bad Cannstatt und Degerloch die Fahrtwünsche der Fahrgäste und ermöglicht so räumlich oder zeitlich ergänzende, flexiblere Fahrten zusätzlich zum bereits bestehenden Angebot des Nahverkehrs. SSB Flex ist bundesweit der erste On Demand Service, der mit einer Liniengenehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz betrieben wird. Die Nutzer der SSB Flex-App können neben dem On-Demand-Angebot auch VVS-Verbindungen oder eine Kombination beider Angebote buchen. Im Rahmen einer Marketingkampagne im Advent und durch die Kooperation mit der Firma Daimler im Zusammenhang mit der Feinstaubsaison haben die Registrierungen die Marke von 10.000 deutlich überschritten.

Sowohl bei der Stadtbahn als auch beim Bus gab es wieder eine hohe Zahl an baustellenbedingten Umleitungen. Bei der Stadtbahn wurden sie vor allem durch eigene Maßnahmen zur Instandhaltung bzw. Erneuerung der Schieneninfrastruktur verursacht, beim Bus durch Maßnahmen der Straßenbaulastträger, Leitungsträger oder Dritter.

Die Gesamtzahl der Eigenstörungen im Fahrbetrieb ist 2018 angestiegen. Die erreichte Zahl von 22,66 eigenverursachten Fahrtausfällen pro 100.000 Fahrzeugkilometern lag über dem Zielwert von 18,00. Dennoch wurden 97 % der geplanten Anschlüsse eingehalten.

Stuttgart 21

Der Schwerpunkt der Arbeiten bei den S21-Folgemaßnahmen liegt auf der Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie. Durch die damit verbundene Sperrung des Streckenabschnitts Staatsgalerie – Hauptbahnhof wird weiterhin nach dem Betriebskonzept „Netz 2018“ gefahren, das sich als stabil und verlässlich erweist und mit dem alle Stadtbahnhaltestellen in der Innenstadt bedient werden. Bis Ende 2019 soll der Rohbau der neuen Haltestelle Staatsgalerie fertiggestellt werden, so dass dann der stadtbahntechnische Ausbau beginnen kann. Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle ist für September 2020 geplant. Als Konsequenz aus der längeren Bauzeit wird mit der DB AG über die Anpassung der Kreuzungsvereinbarung nach EKRg und die Kostenfortschreibung für die Betriebserschwernisse verhandelt.

Bei der S21-Folgemaßnahme Heilbronner Straße wird daran gearbeitet, bis Ende Februar 2019 im Bereich der Baugrube Türlenstraße den Endzustand der Straßenoberfläche herzustellen.



Liegenschaften

Auch im Jahr 2018 wurde die Immobilienstrategie der SSB für ihre betrieblich genutzten und vermieteten Liegenschaften aktualisiert, weiterentwickelt und umgesetzt. Damit leisten die Liegenschaften weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Betriebsergebnisses.

Die im Sommer 2017 begonnenen Arbeiten zur Sanierung und Umnutzung des ehemaligen Depots in der Landhausstr. 188/1 (Ostheim) sind im Jahr 2018 sehr gut vorangekommen. Die Übergabe des fertiggestellten Bauvorhabens an die Stadt ist Ende Januar 2019 erfolgt, so dass eine Kindertagesstätte mit Familienzentrum, eine Filiale der städtischen Musikschule und das Jugendhaus Stuttgart Ost als neue Nutzer einziehen können.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

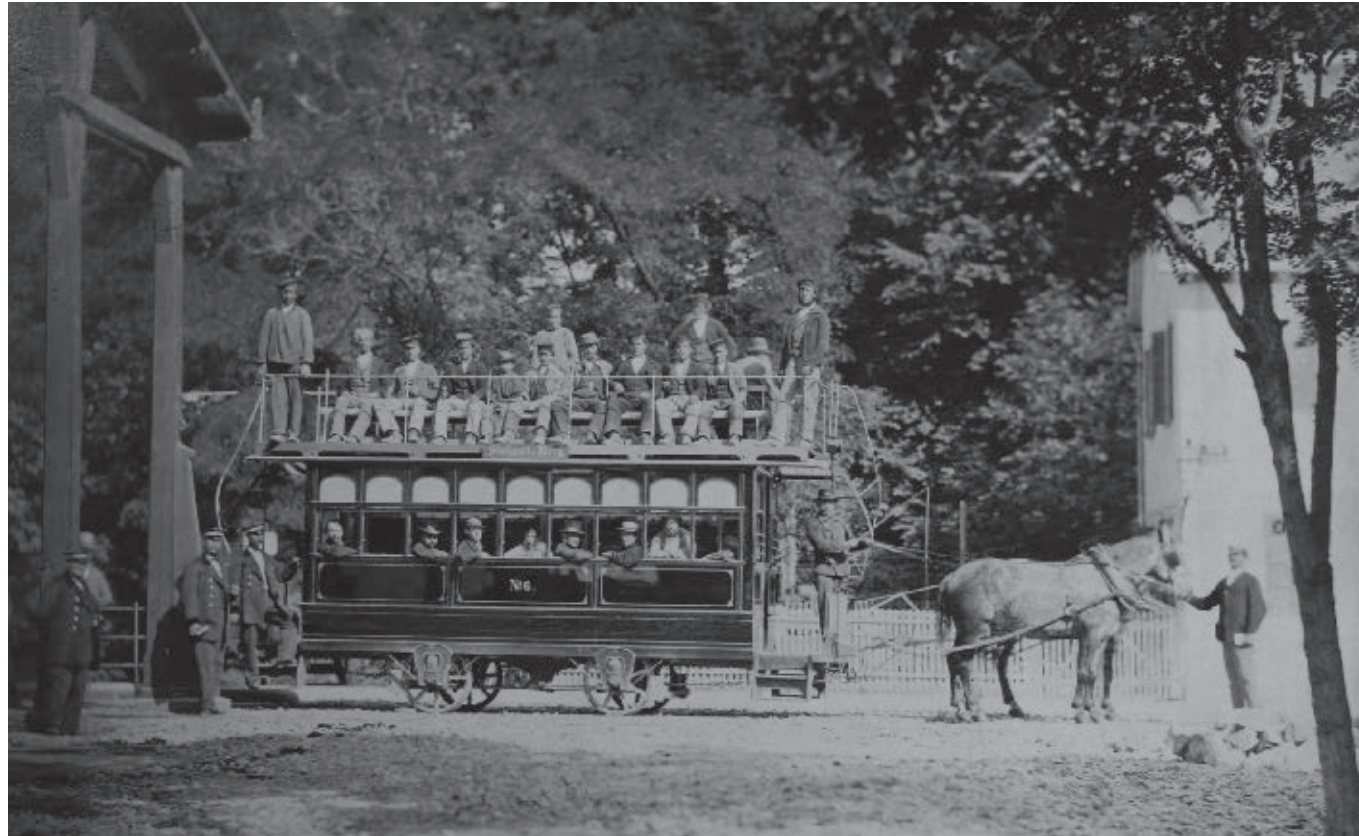
Die Personalstärke der SSB blieb im Jahr 2018 nahezu konstant. Zum 31.12.2018 waren 3.132 Mitarbeiter/innen sowie 93 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Dies waren 4 Mitarbeiter/innen weniger als im Vorjahr. In der unternehmenseigenen Fahrschule wurden 24 Busfahrer/innen und 42 Stadtbahnfahrer/innen ausgebildet. Im September 2018 begannen 34 Auszubildende bzw. Studierende in dualen Studiengängen ihren beruflichen Bildungsweg bei der SSB. Das Angebot wurde um den Ausbildungsberuf Restaurantfachmann/frau erweitert. In anderen Ausbildungsberufen wurde die Zahl der Ausbildungsplätze erhöht, um dem Bedarf im Unternehmen gerecht zu werden. Für den Ausbildungsgang 2018 wurde zur Bewerberauswahl erstmals ein neues Onlinetestverfahren eingesetzt, um das Potential an geeigneten Bewerbern besser auszuschöpfen.

Vor dem Hintergrund eines insgesamt sehr angespannten Arbeitsmarktes wird die Gewinnung von Fach- und Führungskräften für die SSB zunehmend schwieriger. Deshalb freut es uns umso mehr, dass wir im Jahr 2018 unter den 1 % als „Leading Employers“ ausgezeichneten Unternehmen in Deutschland waren. Zudem konnte die SSB mit dem neuen Arbeitgeberauftritt unter dem Claim „Die Mobilmacher“ ihre Bekanntheit und Sympathie als attraktiver Arbeitgeber sowie die Bewerbungsbereitschaft steigern. Die neuen Motive werden in den Stellenanzeigen, Broschüren und Sozialen Medien verwendet.

Um den demographischen Wandel in unserem Unternehmen zu begleiten, wurden die Verhandlungen zur Umsetzung des Tarifvertrages Demographie fortgeführt und stehen nun kurz vor dem Abschluss.



„150 Jahre SSB – seit 1868“



Stuttgart hätte Erster sein können

Die Idee zu einer Straßenbahn in der königlichen Residenzstadt Stuttgart, um Mitte des 19. Jahrhunderts eine behäbige, noch fast im mittelalterlichen Umfang verharrende Metropole von Weingärtnern und Handwerkern, hatte der örtliche Bauunternehmer Georg Schöttle schon 1861 – nach einer Geschäftsreise nach Paris, wo ihn die dortige Pferdebahn beeindruckte. 1862 bekam er von Karl I., dem Monarch Württembergs, die Baukonzession für die Tram in Stuttgart.

Damit hätte Stuttgart die erste deutsche Stadt sein können, in der eine Straßenbahn fuhr! Doch Schöttle, ein schwäbischer Selfmademan wie aus dem Bilderbuch, ein findiger Gastwirtssohn und umtriebiger Eisenbahnbauer zwischen Hessen und Bodensee, musste ein halbes Dutzend Jahre mit der Stadtverwaltung verhandeln, der verständlicherweise jede Erfahrung mit solch einem neumodischen Verkehrsmittel fehlte, bis auch der Gemeinderat dem Vertrag zwischen Stadt und Schöttle zustimmte, um Gleise in die öffentlichen Straßen einzulegen. Dann ging alles sehr rasch, innerhalb weniger Monate entstand die ringförmige Streckenführung durch die bescheidene Innenstadt und von dort fast über offenes Land bis zum Ufer des Flusses Neckar, wo das Mineralbad Berg als Ziel der wohlhabenden Stuttgarter Kreise ein Mindestmaß an Fahrgastfrequenz verhiß. Am 28. Juli 1868 war die Eröffnung der rund zweieinhalb Kilometer messenden Verbindung der „Stuttgarter Pferdeisenbahn“.

Jeweils zwei Pferde mussten die schweren, dekorativ gestalteten roten Doppelstockwagen ziehen, die auf Vollspurgleisen unterwegs waren: Die gleiche Spurweite wie bei der staatlichen Eisenbahn war seitens der Behörden vorgeschrieben worden, weil das Gesetz bis dahin nichts anderes kannte. Außerdem war angedacht, auch Güterwagen der Staatsbahn auf das Straßenbahngleis übergehen zu lassen, denn beim Bad Berg hatte sich wegen der Wasserkraft des Neckars auch die erste Industrie Stuttgarts angesiedelt.

Erst privates, dann kommunales Eigentum Die weitere Entwicklung kann nur blitzlichtartig beleuchtet werden, doch kann im Vorgriff gesagt werden, dass es wohl kaum ein Verkehrsmittel gab oder gibt, das die spätere SSB nicht schon unter ihren Fittichen hatte. Das Schöttlesche Pferdebahnnetz vermochte mit der ab 1870 fast explodierenden Stadtentwicklung nicht mitzuhalten, gebannt durch den vertraglichen Zwang, die durchfahrenen Straßen komplett mit unterhalten zu müssen. Die Lethargie rief 1886 den auswärtigen Geschäftsmann Ernst Lipken auf den Plan, der mit der Firma ‚Neue Stuttgarter Straßenbahn‘ ein Konkurrenznetz erstellte – diesmal auf der flexiblen Meterspur, was leichte und kostengünstige Einspannerwagen ermöglichte.

Auf Druck der Stadt gab es nicht nur bald einen „Tarifverbund“(!) zwischen den beiden Kontrahenten, es folgte 1889 die Verschmelzung beider Unternehmungen. „Stuttgarter Straßenbahnen AG“ – man firmierte nun im Plural! – hieß das nach wie vor privatwirtschaftliche Produkt unter dem Chef Lipken. Der führte alsbald, bis 1898, die komplette Umstellung auf Meterspur und den elektrischen Betrieb ein. Das wieder war nur zu finanzieren, indem die SSB ihre Aktien in die Hände eines Elektrokonzerns übergab. Erst nach zwanzig Jahren lang-

wieriger Versuche gelang es 1917/18 der Stadt Stuttgart, die Aktienmehrheit an stadtumspannenden Verkehrsbetrieb zu erwerben. Heute steht die SSB längst zu hundert Prozent im kommunalen Eigentum. Langweilig wurde es den Direktoren auch seither nicht: Vorortlinien in die umgebenden, in der Folge längst nach Stuttgart eingemeindeten vormaligen Dörfer, Engagement und Beratung für den Bau zugewandter eigenständiger kleiner kommunaler Straßenbahnnetze für die Städte der direkten Umgebung, wie Feuerbach, Esslingen oder die Überlandlinien nach Ostfildern und Neuhausen, 1920 Übernahme der so genannten Filderbahn, einem voll und meterspurigen Eisenbahnnetz mitsamt Güterzugverkehr und Zahnradbahn, Aufziehen eines zunächst kommunalen, dann regionalen Omnibusbetriebes (ab 1926), Bau einer Standseilbahn, Einrichtung öffentlicher Bootslinien(!) auf dem Neckar, Kriegsgüterverkehr und Postbeförderungsfahrzeuge bei der Straßenbahn, Bau und Betrieb einer Luftseilbahn zu Vergnügungszwecken (1950).





Tram-EM: Die (Straßenbahner-)Welt blickt auf Stuttgart

Seit über 30 Jahren als Stadtbahn

Seit 1985 wurde die SSB sozusagen neu geboren: Nach gut 15-jähriger Ungewissheit über die künftige Form des kommunalen Schienenverkehrs in Baden-Württembergs Landeshauptstadt, nach Systemwechseln von der unterirdischen „U-Straßenbahn“ über die – geplante, aber nicht umgesetzte – U-Bahn hieß das letztlich verwirklichte Konzept nun: Stadtbahn, als Kombination der Vorteile von U-Bahn und Straßenbahn gleichermaßen. Rund 20 Jahre währte die Umstellungsphase mit der Umspurung von Meter- auf Vollspur, für den Einsatz der 2,65 Meter breiten Stadtbahnwagen. Ihr Grundraster geht auf die U-Bahn-Planungen zurück. Das Streckennetz wurde gestrafft, einige Linienführungen abgekürzt, möglichst ein gesonderter Bahnkörper angestrebt und die konsequente Bevorzugung der Züge an den Knotenpunkten eingeführt. Lohn der Mühe waren nicht nur stark beschleunigte Reisezeiten, sondern großer Zuspruch der Nutzer und der Politik: Die neue Philosophie, aus der behäbigen „Strambe“ die „flotte große Gelbe“ zu formen, erwies sich als weitaus erfolgreicher, als selbst Straßenbahnfreunde ahnten. Nachfrage und Wünsche der Anlieger führten binnen Kurzem dazu, dass sogar solche Straßenbahnstrecken nachträglich in das Stadtbahnkonzept eingefügt werden mussten, die eigentlich zur Umstellung auf Bus vorgesehen waren. Parallel dazu sind auch echte Neubaustrecken dazugekommen, sowohl innerhalb des Stuttgarter Stadtgebietes wie ins Umland, weitere Siedlungen hoffen darauf. Rechneten Kritiker noch in den 1980er Jahren detailliert vor, dass Stuttgart die große Fahrgastkapazität von Stadtbahnwagen, noch dazu bei verdoppelter Zuglänge, nie brauchen werde, so sind heute alle Beteiligten froh um die enorme Leistungsfähigkeit der allachsgetriebenen Stadtbahn-Doppeltriebwagen Typ S-DT 8. Auf drei Linien fahren heute bereits Doppelzüge aus zwei 40-Meter-Einheiten des S-DT 8, die Einführung auf einer weiteren Linie steht bevor.



System Bus – aus einem Guss

Was sich bei der Schiene bewährt hat, führte die SSB auch bei ihrem Omnibusbetrieb ein: vom System Stadtbahn zum System Bus. Hochwertige Haltestellen mit barrierefreiem Zugang ins Fahrzeug – Stichwort Stuttgarter Kombibordstein –, Busbeschleunigung mit Vorrangschaltungen, Busfahrstreifen und Kapthaltestellen: Dieses Engagement, konsequent zunächst auf der stark belasteten Innenstadtlinie 42 verwirklicht, trug der SSB 1997 seitens des Internationalen Verbandes der Nahverkehrsunternehmen (UITP) die Auszeichnung als weltbesten Verkehrsbetrieb ein. 2018 hat die Stadt Stuttgart den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die SSB bis 2040 vergeben.

Stuttgarter „Bergziegen“

Trotz der konsequenten Umstellung auf das Stadtbahnsystem gehören auch liebenswerte Sonderlinge zum Liniennetz oder Betriebsbestand der SSB: Da ist die 1929 erbaute und heute fast unverändert durch den Wald huschende Standseilbahn in Heslach, sozusagen „Stuttgart Cable Car“, die hoch aktuell als „Null-Energie-Bahn“ gelten darf und sich immer mehr zur Publikumsattraktion mausert. Ähnliches gilt für die zwei Kilometer lange, bis zu 18 Prozent steile Stuttgarter Zahnradbahn, ein für die Anwohner alltägliches, für Touristen sehenswertes Massenverkehrsmittel.

Jeden Sonntag gehen die historischen Meterspurwagen der SSB auf Stadtrundfahrt zum Stuttgarter Wahrzeichen schlechthin, dem Fernsehturm mit seiner typischen Silhouette. Start- und Zielpunkt der historischen Fahrten des Vereins Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB) ist das Straßenbahnmuseum in Bad Cannstatt, das Verkehrsmuseum der SSB. Eine Flotte gelber Oldtimer-Linienbusse, viele davon betriebsfähig, bereichert die Szene.



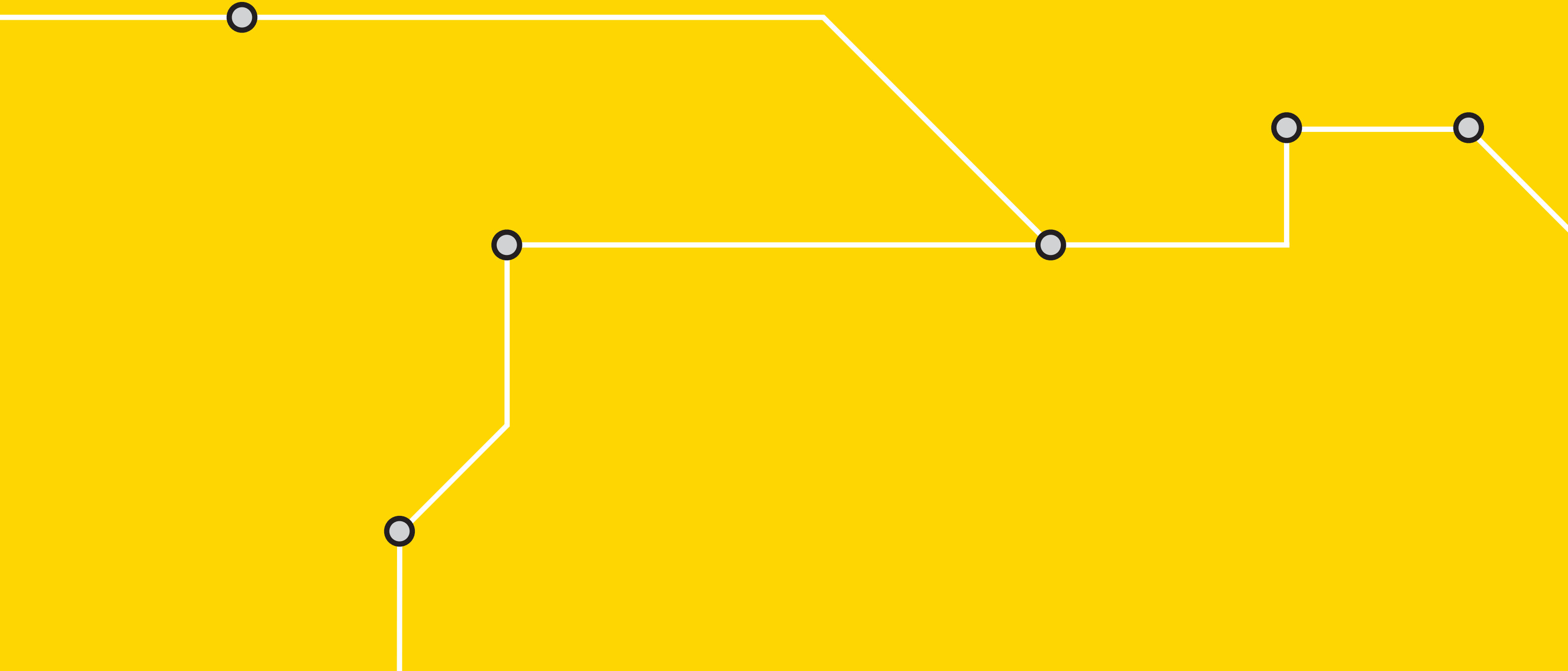
Am 5. Mai 2018 richtete die SSB auf ihrem Betriebsgelände in Stuttgart-Möhringen die siebte Europameisterschaft der Straßenbahner aus, die so genannte Tram-EM. Rund 8.000 Besucher fieberten mit den 25 Straßenbahner-Teams aus 19 europäischen Ländern. Während der Südwestrundfunk ein Bühnenprogramm bot, galt es für die Teilnehmer, mit Hilfe des jeweiligen Teampartners in möglichst kurzer Zeit sechs Geschicklichkeitsaufgaben zu bewältigen – natürlich mit einem Stuttgarter Stadtbahnwagen. Mit der größten Spannung wurde die Disziplin des Tram-Bowling erwartet: Statt vor dem Hindernis zu bremsen, müssen Fahrerinnen und Fahrer mit dem DT 8.12 einen Ball anschubsen, der dann möglichst viele der aufgestellten Kegel abräumen soll.

Der Reiz der Meisterschaft liegt darin, dass die auswärtigen Teilnehmer die Fahrzeuge des jeweiligen Veranstalters nicht kennen, und dass zwar im Vorfeld der Veranstaltung der Umgang mit dem Fahrzeug geübt werden kann, aber die eigentlichen Aufgaben noch „geheim“ gehalten werden. Rund hundert Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SSB wirkten bei der Tram-EM als Betreuer, Shuttlefahrer, Dolmetscher, Schiedsrichterassistent, Ordner oder Informationspersonal mit – eine so anspruchsvolle wie spannende Aufgabe, die allen großen Spaß machte. In Stuttgart fand die siebte Tram-EM statt, nachdem das Debüt 2012 in Dresden war und seither jährlich ein Betrieb aus Europa als Gastgeber auftritt. 2017 richtete Teneriffa die Veranstaltung aus, 2019 fand sie in Brüssel statt.





Jahresabschluss



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

Grundlagen des Unternehmens

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (SSB) erbringt als integriertes Tochterunternehmen (Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur) der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart (SVV) sowie der Landeshauptstadt Stuttgart (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.

Zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB bilden der Gewinn von zusätzlichen Fahrgästen sowie die Generierung von Fahrgeldmehreinnahmen, da Mehreinnahmen zur Deckung jährlich steigender operativer Aufwendungen benötigt werden. Diese ergeben sich insbesondere aus steigenden Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttariferhöhungen, Angebotsausweitungen und Inflation. Zur Dämpfung der strukturellen

Belastungen werden an der Kostensteigerung orientierte, jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs und Mengensteigerungen beim Fahraufkommen 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 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 2018 waren die Rahmenbedingungen im Verbundgebiet gut. Gegenüber 2017 nahm die Arbeitslosenquote in der Landeshauptstadt weiter ab, so dass im Jahresdurchschnitt 2018 4,1 % aller zivilen Erwerbspersonen arbeitslos waren. Auch in Baden-Württemberg ging die Quote im Jahresdurchschnitt 2018 auf 3,1 % zurück. Der PKW-Bestand in der LHS mit 301.586 Fahrzeugen erhöhte sich gegenüber dem Ende des Vorjahres um 0,2 %. 2018 lagen die durchschnittlichen Treibstoffpreise pro Liter in Deutschland mit 1,43 € bei Super E10 und mit 1,28 € bei Diesel höher als im Jahr 2017. Die Einwohnerzahl der LHS Ende 2018 stieg auf 614.365 Einwohner (Erstwohnsitz) an. Auch der gesamte VVS verzeichnete einen Anstieg der Fahrten von 1,3 %. Diese Steigerungsrate ist doppelt so hoch wie der bundesweite Wert, der bei 0,6 % liegt.

Am 14. Dezember 2017 hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart die Direktvergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) an die SSB beschlossen. Die Direktvergabe stellt die Basis für das Handeln der SSB ab 1.1.2019 für 22 Jahre dar.

Wichtige Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene gaben ebenfalls überwiegend positive Impulse für die weitere Entwicklung der SSB. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vom 12. März 2018 wurde eine Aufstockung des GVFG-Bundesprogramms von derzeit rund 335 Mio. € jährlich auf 1 Mrd. € jährlich bis 2021 verankert. Für die Finanzierung großer SSB-Infrastrukturvorhaben, wie der Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen, der Verlängerung der S-Bahnlinie S2 nach Neuhausen oder einer möglichen Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Ditzingen, ist dies ein wichtiges Signal. Aktuell wird noch verhandelt, ob neben dem Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur auch Investitionen in Grunderneuerung förderfähig sein werden. Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes war die SSB mit mehreren Förderanträgen erfolgreich, u. a. zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Busse, Erneuerung der Bordrechner in den Stadtbahnfahrzeugen, der Weiterführung des polygo-Projekts, Digitalisierung von Fahrgastinformation oder der Installation von Wechselrichtern zur Nutzung von zurückgespeicherter Bremsenergie von Stadtbahnen. Diese Vorhaben werden in den kommenden beiden Jahren umgesetzt.

Insgesamt wird im Koalitionsvertrag die bedeutende Rolle des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klima- und Luftreinhaltziele erkannt. Gleichfalls kann die bereits beginnende politische Diskussion zu einer möglichen Anpassung des ÖPNV-Rechtsrahmens durch eine Änderung des PBefG hinsichtlich der Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen auch ein Risiko für die SSB darstellen.

Auf Landesebene konnte im Juli 2018 bei den Verhandlungen der gemeinsamen Finanzkommission zwischen Land und Kommunen ein wichtiger Durchbruch für die Weiterführung des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) erzielt werden. Das LGVFG wird nicht nur nach 2019 fortgeführt, sondern auch seine Finanzausstattung ab 2020 von 165 auf 320 Mio. € jährlich verdoppelt. Rund die Hälfte der Mittel werden voraussichtlich für ÖPNV-Vorhaben zur Verfügung stehen. In Verbindung mit dieser deutlichen Erhöhung der Mittel soll auch das Schienenfahrzeugprogramm des Landes wiedereingeführt werden. Bereits im über drei Jahre laufenden und bis 2019 befristeten Sonderprogramm für Schienenfahrzeuge konnte die SSB insgesamt 18 Mio. € Fördermittel zur Ersatzbeschaffung der Zahnradbahnfahrzeuge und die Sanierung von Stadtbahnfahrzeugen beantragen.

Mit der erfolgreichen Neuausrichtung des LGVFG nach 2019 gibt es nun gute Perspektiven für die Förderung wichtiger SSB-Vorhaben wie dem Umbau des Betriebshofs der Zahnradbahn, Vorhaben zur Tragseilverstärkung, die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 in Leinfelden-Echterdingen, den Umbau der Linie U1 auf 80 m-Zugbetrieb oder der Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofs. Wenngleich die Förderquote voraussichtlich weiterhin bei 50 % liegen wird.

Im Rahmen des regulären Busförderprogramms des Landes konnte die SSB in 2018 eine Förderung von drei Gelenkbussen erhalten. Zudem fördert das Land aus den Programmen Luftreinhaltung Busse und Landesinitiative Elektromobilität III die vorgezogene Ersatzbeschaffung für die restlichen 30 Euro III-Busse in der SSB-Flotte, sowie die auf den Schnellbuslinien X1 und X2 eingesetzten Hybridbusse.



▲ 70 Plieningen ▲ 78 408 Messe West ▲ Ausgang
▲ ▲ Josefstraße ▲ Epplestraße ▲

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Zum Jahresbeginn 2018 hat der VVS eine durchschnittliche Tarifanpassung um 1,9 % vorgenommen. Diese Anpassung sowie zusätzliche Fahrgäste führten bei der SSB zu Mehrumsätzen im Linienverkehr (Verbundtarif, Schwerbehinderte, erhöhtes Beförderungsentgelt) in Höhe von ca. 6,1 Mio. € bzw. 2,6 % gegenüber 2017. Die Einnahmen im Linienverkehr beliefen sich somit 2018 auf 237,1 Mio. €.

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

in Prozent	2018		2017	
	Einnahmen	Fahrten	Einnahmen	Fahrten
Gelegenheitsverkehr	32,7	16,3	33,1	17,2
Zeitkarten:				
Berufsverkehr	39,0	36,8	38,4	36,1
Ausbildungsverkehr	23,7	38,8	24,0	38,8
Senioren-Tickets	4,6	8,1	4,5	7,9

Das umsatzstärkste Marktsegment bildete 2018, wie bereits im Vorjahr, der Berufsverkehr mit 39,0 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif. Der Planwert für dieses Segment wurde um 4,5 % übertroffen. Somit konnte die SSB den Anteil des Berufsverkehrs weiter ausbauen und einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation in Stuttgart leisten. Die Anzahl der berufsbedingten Fahrten 2018 nahm um 3,1 % gegenüber dem Vorjahr zu und auch die Einnahmen stiegen gegenüber 2017 um 4,9 %. Im Gelegenheitsverkehr, dem zweitgrößten Segment, stiegen die Einnahmen um 2,0 % gegenüber 2017, die Fahrten hingegen sanken um 4,0 %. In diesem Segment wurde das Planziel dadurch um 1,4 % unterschritten. Im Ausbildungsverkehr, dem fahrtenstärksten Segment (38,8 %) wurden gegenüber 2017 Mehrerlöse von 2,1 % generiert (Fahrten +0,9 %), der Planwert wurde um 1,5 % übertroffen. Im kleinsten Segment, dem Seniorenverkehr, wurden 6,0 % mehr Einnahmen (Fahrten +3,5 %) erwirtschaftet. Der Plan wurde um 0,8 % übertroffen.

Abgeltungen und gesetzliche Ausgleichsmaßnahmen (Schülerverkehr gem. §45a PBefG und Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen) entsprechen aufgrund der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen nahezu dem Vorjahreswert und liegen bei knapp 65,9 Mio. €.

Insgesamt betragen die Umsatzerlöse 2018 rund 330,3 Mio. €, was einer Zunahme gegenüber 2017 um 5,1 Mio. € und damit 1,6 % entsprach. Die sonstigen betrieblichen Erträge 2018 fielen mit 14,2 Mio. € um 4,7 % höher aus als im Vorjahr (13,6 Mio. € in 2017). Der Materialaufwand stieg um 2,6 Mio. € gegenüber 2017 auf 113,1 Mio. € an (+2,3 %). Durch Entgeltsteigerungen, die damit verbundenen Sozialabgaben sowie die Bildung von Rückstellungen, insbesondere für die Wegezeiten, Demografie und Entgeltordnung, stieg der Personalaufwand gegenüber 2017 um ca. 10,3 Mio. € auf 200,6 Mio. € an. Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,0 % auf 32,1 Mio. € und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 11,4 % auf 30,6 Mio. €. Zinsen und ähnliche Aufwendungen gingen um 1,3 % auf 5,3 Mio. € zurück.

Das Jahresergebnis lag 2018 mit -34,3 Mio. € unter dem ursprünglichen Planansatz von -26,3 Mio. €. Dazu tragen höhere sonstige betriebliche Aufwendungen und ein durch höhere Tarifsteigerungen und Rückstellungen gesteigerner Personalaufwand bei. Dies kann durch den Materialaufwand, welcher unter Plan lag und die höhere Gesamtleistung nicht vollständig ausgeglichen werden.

Vermögenslage

Im Berichtsjahr 2018 investierte die SSB, vor der Verrechnung von Zuschüssen, insgesamt 117,4 Mio. € in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Hierzu zählten mit 45,5 Mio. € Maßnahmen an der Stadtbahninfrastruktur, z. B. die Verlängerung der U12 nach Münster und der U6 zum Flughafen/ Messe sowie S21-Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und der Haltestelle Staatsgalerie. Diese müssen auf Grundlage einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung durch die Deutsche Bahn AG (kurz: DB) vollständig ersetzt werden.

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr wurde in zwanzig Citaro Niederflrigelenkbusse, zehn Citaro Niederflrbusse, vier Diesel Hybrid Solobusse, fünf Diesel Hybrid Gelenkbusse, zwei Fahrschulbusse, drei Zahnradbahnwagen und drei Fahrradvorstellwagen für die Zahnradbahn sowie zusätzlich zwanzig Stadtbahnwagen des Typs DT8.14 und zwanzig zusätzliche Stadtbahnwagen des Typs DT8.15 in einem Gesamtvolumen von 57,1 Mio. € investiert.

Sonstige Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie Grundstücke und Gebäude erforderten Investitionen in Höhe von insgesamt 14,8 Mio. €.

Zur Finanzierung der Vorhaben erhielt die SSB knapp 40,8 Mio. € an Zuschüssen und Erstattungen, vor allem für Infrastrukturmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus anderen öffentlichen Förderquellen.

Die Nettoinvestitionen betragen 2018 72,0 Mio. €.

Das Sachanlagevermögen lag mit 601,6 Mio. € zum Jahresende 2018 um 39,1 Mio. € höher als in 2017. Dies ist auf die umfangreichen Stadtbahnbaumaßnahmen und die Anschaffung neuer Fahrzeuge zurückzuführen. Die Vorräte sind mit 20,8 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Mio. € geringer.

Die Bilanzsumme der SSB beträgt im Berichtsjahr 736,3 Mio. €. Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 194,4 Mio. €.

Die Rückstellungen in Höhe von 191,9 Mio. € stiegen gegenüber dem Vorjahr um 6,5 Mio. €. Die Verbindlichkeiten betragen 2018 341,3 Mio. € (Vorjahr 342,0 Mio. €).

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2018 verschlechterte sich das operative Ergebnis im Vergleich zu 2017. Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug rund -8,5 Mio. € (Vorjahr 43,3 Mio. €). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -114,4 Mio. € (Vorjahr -100,6 Mio. €), da 2018 hohe Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen getätigt wurden. Der Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit stieg auf 67,7 Mio. € an (Vorjahr 42,1 Mio. €). Die Höhe der Kreditaufnahme war bedingt durch die Investitionen. Insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Jahresverlauf 2018 um 55,2 Mio. € auf 31,9 Mio. € ab. 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 in 2018 237,1 Mio. € Erlöse aus dem Linienverkehr erwirtschaftet, wodurch das Planniveau um rund 2 Mio. € überschritten wurde. Das Gesamtergebnis in Höhe von -34,3 Mio. € lag mit 8,0 Mio. € über dem ursprünglichen Planansatz von -26,3 Mio. €.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten sowie die Kundenzufriedenheit. 2018 konnte die Anzahl der Fahrgäste weiter gesteigert werden. Die im Jahr 2017 beauftragten Untersuchungen bewerteten den städtischen ÖPNV weitgehend positiv. Dennoch wird eine Verbesserung der Zufriedenheitswerte im Rahmen wirtschaftlich vertretbarer Maßnahmen weiter angestrebt.

Personal

Die Mitarbeiteranzahl (Stammpersonal Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte einschließlich der Vorstände) betrug zum Stichtag 31. Dezember 2018 3.132 Personen (Vorjahr 3.136). Zusätzlich waren zum Ende des Geschäftsjahres 2018 93 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 98) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.225 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.234). Der geringfügige Rückgang der Beschäftigtenzahl ist hauptsächlich auf das Ausscheiden von 28 Beschäftigten aus der Freizeitphase der Altersteilzeit zurück zu führen.

Rund 46 % der Beschäftigten erforderte der Fahrdienst Bus und Bahn (inkl. Kombifahrer). Die Erhöhung des Personalstands bezüglich Stuttgart 21 und S 2 wird mittelfristig wieder abgebaut. Zudem sollen die Personalaufwendungen für Stuttgart 21 von der Deutschen Bahn AG vertragsgemäß erstattet werden. Gegenüber dem Plan blieben zum Jahresende 2018 einige Stellen unbesetzt. Einzelne Stellen, nicht nur im hochqualifizierten Bereich, konnten nicht zeitnah bzw. wie geplant besetzt werden. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt ist hierbei deutlich spürbar. Weiterhin verzeichnete die SSB auch 2018 durch die Einführung der Rente mit 63 mehr Abgänge als ursprünglich geplant.

Um die offenen Stellen zu besetzen, wurde 2018 ein neues Erscheinungsbild als Arbeitgeberauftritt gemeinsam mit einer Werbeagentur gestaltet. Ziel ist es, die Aufmerksamkeit der richtigen Zielgruppen zu wecken und aktivieren. Um den Erfolg zu messen, wurde Ende 2018 durch einen externen Dienstleister die Wirkung des neuen Arbeitgeberauftritts

abgefragt. Im Ergebnis ist die Markenbekanntheit um 14 %, die Markensympathie um 13 % und die Bewerbungsbereitschaft um 9 % gestiegen.

Im Frühjahr 2018 wurden als Ergebnis der bundesweiten Verhandlungen lineare Anpassungen des Entgelttarifvertrags in drei Stufen 2018, 2019 und 2020 vereinbart. In 2018 wurde zum 1. März eine Erhöhung von 3,19 % mit Garantiebeträgen und einer Einmalzahlung für untere und mittlere Lohngruppen in Höhe von 250 € umgesetzt. Die Laufzeit der Tarifvereinbarung endet zum 31. August 2020. Veränderungen im Rahmen der neuen tariflichen Entgeltordnung beeinflussten auch im Jahr 2018 den Personalaufwand, da die strukturelle Änderung der Eingruppierung von Teilen der Belegschaft weiter kostensteigernd wirkt.

Ab 2019 wird der bundesweite Tarifvertrag Demografie Nahverkehr bei der SSB durch die Einführung eines Entlastungsmodells für ältere Beschäftigte mit zusätzlichen freien Tagen und dem Projekt des Gesundheitsorientierten Personaleinsatzes umgesetzt. Bereits bestehende Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements, der Mitarbeiterqualifizierung und -förderung sowie der sozialen Absicherung werden weitergeführt und auf das Demografiebudget angerechnet. Ab dem Jahr 2019 wird auch die tarifliche Altersteilzeitarbeit (TV Flex) wieder angeboten. Diese tarifliche Regelung ist vorerst bis zum Ende des Jahres 2020 gültig.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil (Zielwert)	
im Aufsichtsrat	20 %
im Vorstand	33 %
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	15 %

Der angestrebte Frauenanteil wurde sowohl im Aufsichtsrat, im Vorstand als auch in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands erreicht und teilweise überschritten.

Innovation und Nachhaltigkeit

Im Juni 2018 startete die SSB das ergänzende Verkehrsangebot SSB Flex. Es bündelt die Fahrtenwünsche der Fahrgäste und ergänzt mit seiner Flotte von zehn PKWs das bereits bestehende Angebot des Nahverkehrs in drei Bedingebieten. Für den Betrieb von SSB Flex erteilte das Regierungspräsidium Stuttgart die erforderliche Genehmigung nach den personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften. Zunächst ist dieses Modell als Pilot bis Ende 2019 angelegt.

Am 15. Oktober 2018 ging die erste Stuttgarter Schnellbuslinie in Betrieb. Diese Schnellbuslinie X1 ist in Verkehrs- und Antriebstechnik innovativ. Sie verkürzt ihre Fahrzeit durch eine separate Busspur und eine angepasste Ampelsteuerung mit Busvorrechtungen. Sie stellt zudem auch eine Ringlinie um die Stuttgarter Innenstadt dar. Auf dieser Linie erprobt die SSB neue innovative Antriebstechnologien im Realbetrieb.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Risikomanagement

Dem Risikomanagement bei der SSB kommt aufgrund der besonderen Verantwortung der SSB als kommunalem Verkehrsunternehmen eine hohe Bedeutung zu. Der verantwortungsvolle Umgang mit öffentlichen Ressourcen als auch der Auftrag zur Beförderung von Menschen, zur Erhaltung und zum Ausbau des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart und in der Umgebung erfordert eine effektive Risikofrüherkennung sowie eine angemessene Steuerung aller Risiken. Die SSB hat ein Risikomanagementsystem, um durch systematisches Vorgehen Entscheidungen möglichst weit aus dem Bereich der Unsicherheit und damit aus dem Risiko herausführen zu können. Insofern soll Risikomanagement zu einem bewussten Umgang mit Risiken und einer strukturierten, verbesserten Steuerung beitragen, um die Zielerreichung des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Ein SSB-Unternehmensrisiko im engeren Sinne betrifft lediglich diejenigen Risiken, die relevant und wesentlich für das Gesamtunternehmen SSB sind. Für die SSB wesentliche Risiken gefährden die Zielerreichung bzw. die Auftragsbeförderung einer Organisationseinheit und können somit zu wirtschaftlichen Schäden oder weiteren Folgeschäden führen. Für das Risikomanagement wesentliche Risiken bilden Schadensereignisse innerhalb und außerhalb der SSB, die innerhalb eines Fünfjahres-Zeitraums einen signifikanten Schaden für den Unternehmenswert der SSB bedeuten können (bis hin zu einer Bestandsgefährdung). Wesentliche identifizierte Risiken werden im Risikomanagementsystem bewertet, ggf. mit Gegenmaßnahmen belegt und überwacht. Zudem werden Verantwortlichkeiten im Unternehmen für die Risikosteuerung festgelegt.

Die Risikoinventur erfasst vollständig alle bestehenden und potenziellen Risiken der SSB, wobei die Vorstandsmitglieder (Risikoträger) sowie Unternehmensbereichs- und Stabsstellenleiter (Risikoeigner) transparent eingebunden werden. Auf Grundlage eines festgelegten Bewertungsmusters werden Risiken in Kategorien erfasst und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie mögliche Schadensauswirkungen abgeschätzt. Als potenziell bestandsgefährdend werden Risiken mit sehr hohem Schaden und sehr hoher Eintrittswahrscheinlichkeit betrachtet. Die Risikosituation des Unternehmens wird in einer Risikomatrix zusammengefasst. Die Matrix unterscheidet drei Risikoklassen (rot, gelb, grün), wobei Risiken in der roten Klasse grundsätzlich nicht akzeptiert werden und daher zwingend einer Gegensteuerung bzw. Kontrolle bedürfen.

Generell werden alle Risiken regelmäßig beobachtet und überwacht. Risikomanagementsystem und Risikoberichterstattung unterliegen einer regelmäßigen Prüfung durch die Wirtschaftsprüfung sowie die Interne Revision. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats (Audit Committee) beschäftigte sich im November 2018 mit der Risikoinventur und den daraus resultierenden Aktivitäten zur Risikosteuerung und berichtete hierzu auch dem Gesamtgremium.

Im Jahr 2018 wurde das Risikomanagementsystem sowie die Risikomanagementorganisation überarbeitet, um die aktuellen gesetzlichen Anforderungen umfänglich zu erfüllen. Ab 1.1.2019 trat ein neues Risikomanagement-Handbuch für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SSB AG und SSB Reisen GmbH verbindlich in Kraft. Dies wurde dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gegeben.

Zum Umfeld 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 des Eigentümers LHS an die SSB und ihre Führungs- und Aufsichtsgremien festzulegen sowie die Erwartungen der SSB an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte und Lieferanten hinsichtlich der Einhaltung von (gesetzlichen) Regeln und Normen zu kommunizieren.



Risikobericht

Es wurden von allen Risikoeignern (Unternehmensbereichsleitern, Stabsstellenleitern) insgesamt 98 Risiken benannt, von denen unter Berücksichtigung der Bewertung vor weiterführenden Gegenmaßnahmen 66 Risiken in die grüne Kategorie und der Rest in die gelbe Kategorie entfielen. Es wurden keine Risiken der roten Kategorie identifiziert.

Ausgewählte Einzelrisiken:

Finanzwirtschaftliche Risiken:

Ziel der SSB ist die Sicherstellung der langfristigen Finanzierbarkeit. Eine szenarienbasierte Langfristprognose bis 2030 zeigte einen steigenden Ausgleichsanspruch und Kapitalbedarf der SSB. Aufgrund des anhaltenden niedrigen Zinsniveaus und weiterer Finanzierungserfordernisse im Konzern könnte der Zuwachs des SW-Fondsvermögens nicht ausreichen, um das SSB-Defizit auf Dauer auszugleichen.

Zuschussrisiken:

Die Förderung von Infrastrukturvorhaben nach dem GVFG-Bundes-/ Landesprogramm kann durch Reduzierung des Finanzvolumens gefährdet werden. Aufgrund der aktuellen Beschlusslagen zur Aufstockung des GVFG-Bundesprogramms und des LGVFG werden diese Risiken derzeit als gering eingeschätzt. Dennoch können unkoordinierte oder fehlende Abstimmungsprozesse mit Zuschussgebern die Terminplanung und Finanzierung von Fördervorhaben gefährden. Ergänzend besteht immer das Risiko, dass eine zweite Standardisierte Bewertung nach abgeschlossener Baumaßnahme negativ ausfällt. Zudem ist es aufgrund einer geänderten Rechtsprechung oder Verwaltungsmeinung nicht auszuschließen, dass erhaltene Zuschüsse künftig der Umsatzsteuer unterliegen.

Technische Risiken (Brandschutz):

Brandfälle in Abstellhallen, Lager, Fahrzeugen, Werkstätten und Räumlichkeiten mit Kern-Informationstechnologie könnten trotz Versicherungsschutz zu Schäden oder teilweiseem Vermögensverlust führen. Zudem kann neben der technischen Sicherheit der Räumlichkeiten auch die Datensicherheit durch Brand gefährdet sein. Durch Nichtverfügbarkeit zentraler IT-Systeme kann es zum Produktionsausfall kommen. Des Weiteren kann es zu Folgeschäden durch Löschwasser kommen, so dass aufgrund langer Wiederbeschaffungszeit von zerstörten Einbauten oder Materialien die betrieblichen Prozesse beeinträchtigt werden können.

Rechtliche Risiken (Datenschutz):

Fehlende bzw. unvollständige Umsetzung datenschutzrechtlicher Anforderungen aus DSGVO und BDSG-neu können nicht oder nur unvollständig umgesetzt werden. Des Weiteren können Datenschutzverletzungen im Einzelfall geschehen, z.B. durch unberechtigte Zugriffe auf personenbezogene Daten oder Datenverlust. Dies kann zu Geldbußen und Schadensersatzpflichten führen.

Planungsrisiken:

Durch komplexere Tarifparameter und betriebliche Vereinbarungen sowie verschiedene Projekte und Maßnahmen könnte der Personalbedarf und der Personalaufwand im Rahmen der Jahresplanung nicht exakt ermittelt werden.

Technische Risiken (Bauteile Schienenfahrzeuge):

Technische Massenprobleme bei Schienenfahrzeugen könnten durch Bauteilversagen oder Witterungseinflüsse entstehen. Aufgrund des altersmäßig abgestuften Fuhrparkbestandes sind loseabhängige Probleme bei Bussen und Bahnen minimiert. Jedoch kann es durch Abkündigung von Ersatzteilen und Baugruppen durch Hersteller zu Obsoleszenz kommen. Dies kann zu aufwendigen Anpassungen und kostenintensiven Umbaumaßnahmen an den Fahrzeugen führen. Zudem ist technisches Versagen eines elementaren Bauteils an einem Schienenfahrzeug möglich, so dass eine schnelle Instandsetzung aufgrund der Menge an Ersatzteilen, die oft nicht kurzfristig lieferbar sind, nicht möglich ist.

Damit sind aus heutiger Sicht für alle identifizierten wesentliche Risiken, auch unter Einberechnung einer möglichen kumulativen Wirkung, die notwendigen Maßnahmen ergriffen worden, um deren bestandsgefährdendes Potenzial zu reduzieren. Finanzielle Chancen sind ebenfalls genutzt worden und in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen.

Prognosebericht

In 2019 wird bei der SSB mit einem Brutto-Investitionsvolumen (vor Verrechnung von Zuschüssen und Kostenerstattungen) in Höhe von 105,2 Mio. € geplant. Es wird mit einem Zuschussanspruch von 46,9 Mio. € gerechnet, wodurch sich eine Netto-Investitionsvolumen von 58,3 Mio. € ergibt. Mit brutto 60,5 Mio. € (netto 13,6 Mio. €) des Gesamtbudgets entfällt ein Großteil des Investitionsbudgets auf Stadtbahnbauprojekte. Dies betrifft vor allem Stadtbahn-Neubauprojekte, wie den Stadtbahnanschluss Messe/Flughafen, die Folgepflichtmaßnahme Rosensteintunnel, den Stadtbahnneubau Leinfelden-Echterdingen, die U19-Verlängerung Mercedes-Werk und -Welt sowie das Projekt Stuttgart 21. Die Kosten für Stuttgart 21 werden auf Grundlage der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG ersetzt. Für den Kauf neuer umweltfreundlicher Busse, die bereits gestartete Beschaffung von 20 neuen Stadtbahnfahrzeugen des Typs DT8.14 sowie zusätzlichen 20 neuen Stadtbahnfahrzeugen des Typs DT8.15 sind 14,4 Mio. € des Investitionsbudgets vorgesehen. Die bereits bestellten neuen Schienenfahrzeuge (20 DT8.15 und drei Zahnradbahnwagen) werden erst in 2020 aktiviert. In 2019 benötigt die SSB für Ersatzinvestitionen in Gleis- und elektrotechnische Anlagen, Grundstücke und Gebäude sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung 30,4 Mio. €.

Im Jahr 2019 soll aufgrund der Tarifzonenreform, welche im Kern die Reduzierung der gegenwärtig 52 Tarifzonen auf 8 Ringzonen ab dem 1.4.2019 beinhaltet, keine turnusmäßige, nominelle Tarifanpassung zum Ausgleich der Kostensteigerung erfolgen. Mit der Tarifzonenreform einher geht eine Preissenkung für die Kunden, welche voraussichtlich zu verbundweiten Mindererlösen in Höhe von 49,7 Mio. € führen wird. Diese werden zum Teil durch Mehrerlöse von neuen Kunden ausgeglichen, laut einem Gutachter handelt es hierbei um 7,6 Mio. €. In einem Eckpunktepapier haben die Aufgabenträger eine Teilung von Chancen und Risiken vereinbart, welche einen Ausgleich von tatsächlich anfallenden Mindererlösen bis zur Höhe von 42,1 Mio. € durch die Aufgabenträger vorsieht. Für 2019 wird durch die unterjährige Umsetzung eine Deckelung von 75 % des o.g. Betrages, d.h. 31,6 Mio. € verbundweit unterstellt. Die genannten auf den gesamten VWS bezogenen Grundlagen zur Planung der Fahrgeldeinnahmen 2019 ergeben für die SSB in 2019 einen Tarifausgleich in Höhe von 14,4 Mio. €. Unabhängig von der Tarifzonenreform werden die Einnahmen durch die Abgabe der Außenbuslinien gegenüber dem Vorjahr gemindert. Insgesamt ergeben sich unter diesen Prämissen in 2019 Nettoumsatzerlöse im Linienverkehr, die neben den Fahrgeldeinnahmen auch das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) und die Abgeltung für Schwerbehinderte (SGB IX) enthalten, in Höhe von 236,8 Mio. €.

Hinzu kommen rund 17,5 Mio. € Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG bzw. ÖPNVG, welche sich aus der Neuregelung der Ausgleichszahlungen in Baden-Württemberg vom 11.10.2017 ergeben. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen betragen 43,8 Mio. €. Hierin sind die Dynamisierung zum Vorjahr sowie der veränderte Verkehrslastenausgleich aufgrund des Wegfalls der Außenbuslinien ab 2019 enthalten. Die Umsatzerlöse werden 2019 voraussichtlich 322,6 Mio. € betragen, wovon rund 10,3 Mio. € auf die Position andere Umsatzerlöse fällt. Insgesamt rechnet die SSB mit einer Gesamtleistung in Höhe von 339,8 Mio. €.

Die rund 368,5 Mio. € Gesamtaufwendungen in 2019 beinhalten 105,3 Mio. € Aufwendungen für Material und Fremdleistungen. Diese setzen sich hauptsächlich aus Instandhaltungsaufwendungen für die Schieneninfrastruktur sowie für Fahrzeuge und Gebäude zusammen. Der Personalaufwand inklusive Sozialabgaben beläuft sich 2019 auf ca. 202,6 Mio. €. Auch für die Jahre 2019 bis 2022 ist infolge von Tarifsteigerungen mit höheren Personalkosten zu rechnen. Der Personalzusatzbedarf ist größtenteils für 2019 geplant, aufgrund der Arbeitsmarktsituation ist mit Verschiebungen in 2020 zu rechnen.

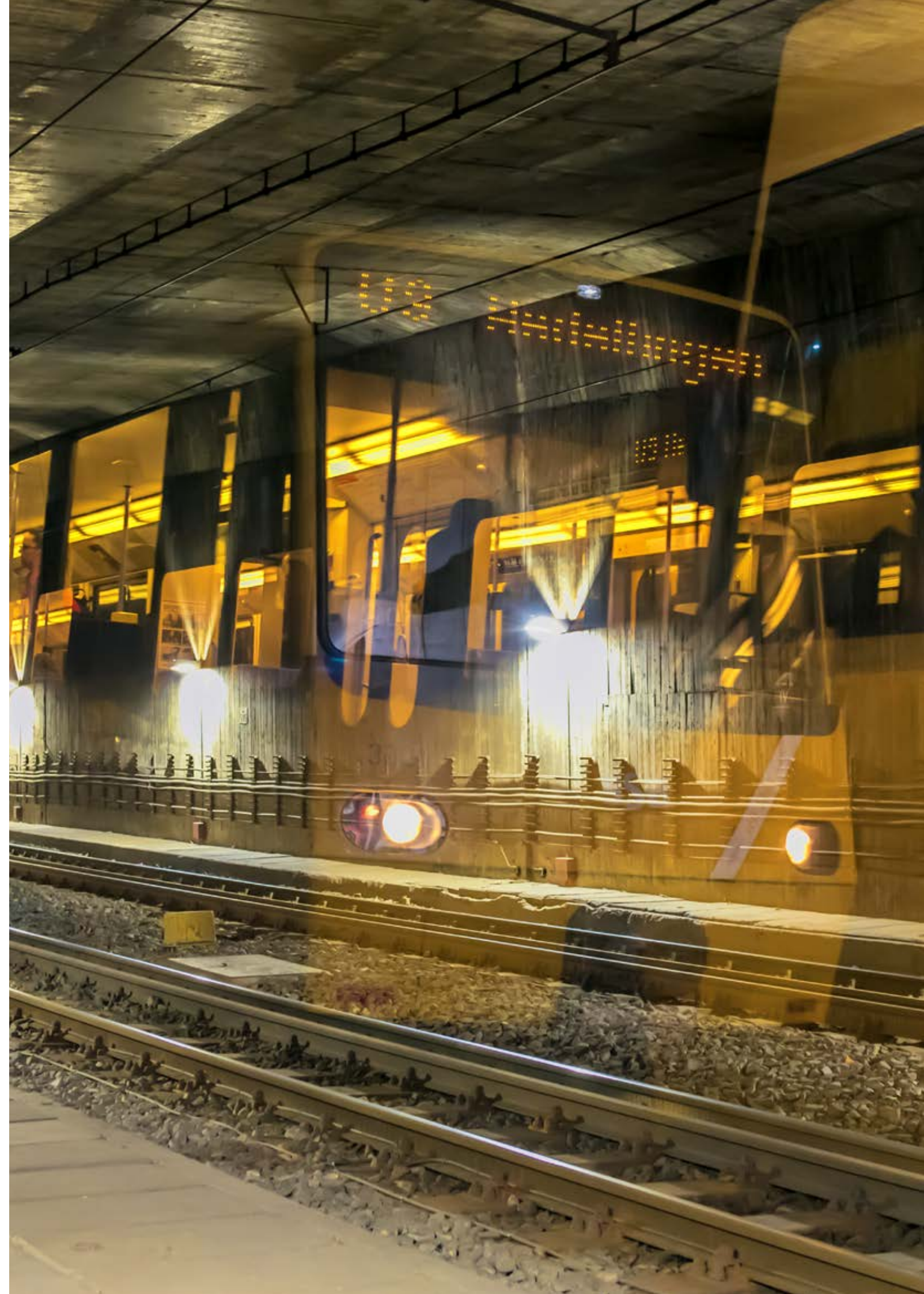
Insgesamt 60,6 Mio. € entfallen auf Abschreibungen, Steuern, Zins- und sonstige betriebliche Aufwendungen. Der Kapitaldienst steigt bis 2021 insbesondere wegen erforderlicher Ersatz- und Zusatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und einem höheren Bedarf an Fremdmitteln weiter an. Das Jahresergebnis beträgt 2019 voraussichtlich -28,6 Mio. €. Mittelfristig steigt das Defizit durch die vorgesehenen Maßnahmen auf rund -32,2 Mio. € in 2022.

Der Kreditbestand bei der SSB wird aufgrund der vorgesehenen Neuaufnahme von Bankkrediten und der SWV in Höhe von 30,3 Mio. € und Tilgungen in Höhe von 13,2 Mio. € im Jahresverlauf 2019 von 117,5 Mio. € auf 134,6 Mio. € leicht steigen. Die Kreditaufnahme ist wie im Vorjahr vom Investitionsfortschritt, dem prognostizierten Zahlungseingang von Zuschüssen und Erstattungen abhängig. Jährlich gedeckelte Bewilligungsbeträge des Zuschussgebers, verursachen mehrmonatige Vorfinanzierungen durch die SSB. Zudem benötigt die SSB bis 2022 weitere Fremdmittel. Diese fließen in die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge, d. h. Stadtbahnen DT8.14 und DT8.15, Zahnradbahnen, neue Linienbusse. Hinzu kommen Vorhaben, bei denen die SSB-Infrastruktur betroffen ist. Die Baumaßnahmen im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 und der Bau der S-Bahnstrecke nach Neuhausen sind von der Deutschen Bahn und den Zuschussgebern Bund und Land voll zu ersetzen.

Aufgrund großen Erneuerungsbedarfs ermittelt die SSB derzeit ein Strategiepapier welches v.a. den künftigen Finanzbedarf darstellen soll. Dieses Strategiepapier soll als Grundlage für Abstimmungen mit Eigentümern und Banken gelten und eine Basis sein um die künftigen wirtschaftlichen Herausforderungen optimal bewältigen zu können.

Stuttgart, 25. April 2019

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Der Vorstand
Thomas Moser, Dr. Sabine Groner-Weber



Bilanz zum 31. Dezember 2018

	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR
Aktiva		
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.980.338,00	3.565.948,00
2. Geleistete Anzahlungen	887.612,88	714.917,56
	4.867.950,88	4.280.865,56
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	203.604.532,51	207.050.414,31
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	137.645.482,56	130.680.761,80
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	206.724.849,00	174.010.040,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3.796.123,00	3.329.441,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.255.004,00	12.702.537,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	38.618.660,70	34.790.980,03
	601.644.651,77	562.564.174,14
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
3. Sonstige Ausleihungen	10.828,93	21.669,76
	462.181,40	473.022,23
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19.164.753,23	20.230.953,64
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.389.545,25	1.148.092,16
3. Waren	238.087,22	151.911,22
	20.792.385,70	21.530.957,02
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.359.155,31	7.591.325,38
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43.020.309,85	27.847.807,94
3. Sonstige Vermögensgegenstände	23.500.665,27	17.719.916,54
	74.880.130,43	53.159.049,86
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	32.403.697,84	87.579.605,03
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.104.955,49	1.486.532,75
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	151.559,69	114.730,85
	736.307.513,20	731.188.937,44

	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR
Passiva		
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	194.440.785,17	194.440.785,17
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	199.053,00	0,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	147.751.932,00	144.557.621,00
2. Sonstige Rückstellungen	44.109.182,49	40.847.737,31
	191.861.114,49	185.405.358,31
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	90.153.309,34	100.245.115,10
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	48.030.697,07	58.289.290,97
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	20.443.919,64	430.368,78
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.597.564,77	5.325.498,54
5. Sonstige Verbindlichkeiten	179.043.195,54	177.751.426,68
	341.268.686,36	342.041.700,07
E. Rechnungsabgrenzungsposten	8.537.874,18	9.301.093,89
	736.307.513,20	731.188.937,44

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2018

	2018	2017
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	330.269.721,67	325.215.147,11
2. Erhöhung (i.V. Verminderung) des Bestands an noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen	241.453,09	291.867,54
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.080.356,68	4.153.398,99
4. Sonstige betriebliche Erträge	14.244.352,92	13.609.089,17
	347.835.884,36	343.269.502,81
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	29.594.693,31	27.072.992,76
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	83.510.523,69	83.476.164,74
	113.105.217,00	110.549.157,50
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	152.144.511,91	141.997.288,99
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	48.492.937,05	46.988.833,82
	200.637.448,96	188.986.122,81
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	32.124.155,30	29.743.873,05
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	30.647.812,60	27.513.607,77
	-28.678.749,50	-13.523.258,32
9. Erträge aus Beteiligungen	45,00	45,00
10. Erträge aufgrund von Gewinnabführungsverträge	33.038,52	0,00
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	701,07	1.705,31
12. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	410.923,54	575.407,30
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.338.138,03	5.407.876,79
	-4.893.429,90	-4.830.719,18
14. Ergebnis nach Steuern	-33.572.179,40	-18.353.977,50
15. sonstige Steuern	685.065,14	698.689,46
16. Erträge aus Verlustübernahme	34.257.244,54	19.052.666,96
17. Jahresüberschuss	0,00	0,00



Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG für das Geschäftsjahr 2018

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 aufgeführt und erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen mit Ausnahme der vorgenommenen Bilanzierungs- und Bewertungsänderungen. Es werden zum Vorratsvermögen auch die Handlager in den Werkstätten mit aufgenommen. Für die Zuschüsse für Fahrzeuge wurde von der Netto- auf die Bruttomethode gewechselt. 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 31.12.2017 angeschafft oder hergestellt worden sind und deren Anschaffungs-/Herstellungskosten 800 € 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 nach dem 31.12.2017 nicht mehr gebildet.

Die vorhandenen Sammelposten werden über die Restlaufzeit abgeschrieben. Die Abschreibung für ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen. Festwerte bestehen für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen.

Nach dem 31.12.2017 gewährte Zuschüsse für Fahrzeuge, insbesondere Busse und Elektroautos, werden als passivischer Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Die Auflösung des Sonderpostens wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als Absetzung von den Abschreibungen ausgewiesen.

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. Nach dem 31.12.2017 wurden die Handlager der Werkstätten aufgenommen. Diese werden entsprechend dem Niederstwertprinzips bilanziert.

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit den aufgelaufenen Anschaffungs-/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-Richttafel 2018 G im Rahmen eines Anwartschaftsbarwertverfahrens ermittelt. Zukünftige erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen werden bei der Ermittlung der Verpflichtung wie folgt berücksichtigt:

- Einkommensdynamik 2,00 %
- Rentendynamik 1,50 % bzw. 1,00 %
- Berechnungszins 3,21 %

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

Der Rechnungszinssatz basierte seit dem Geschäftsjahr 2016, entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB, auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre (3,21 %) ergibt sich zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre (2,32 %) eine Verminderung der Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 3.811.623,00 €. 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 mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

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

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die gesondert dargestellte Entwicklung des Anlagevermögens und die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten ist integraler Bestandteil des Anhangs und als Anlage 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 in %	Eigenkapital T€	Ergebnis 2018 T€
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	758	33 ¹⁾
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS), Stuttgart	26	373 ²⁾	4

¹⁾ vor Ergebnisabführung an die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

²⁾ vorläufige Angaben

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2018 T€	2017 T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.359	7.591
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43.020	27.848
Sonstige Vermögensgegenstände	23.501	17.720
Gesamt	74.880	53.159

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

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 31 T€ (Vj. 41 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(4) Liquide Mittel

	2018 T€	2017 T€
1. Kassenbestand	3.040	3.042
2. Guthaben bei Kreditinstituten	29.364	84.538
Gesamt	32.404	87.580

(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2018 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 11.098 T€ (Vj. 10.370 T€). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2018 beträgt 10.946 T€ (Vj. 10.255 T€). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 152 T€ (Vj. 115 T€) saldiert ausgewiesen. Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 257 T€ (Vj. 278 T€) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

(6) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflückstellungen für ausstehende Lieferantenrechnungen 5.837 T€ (Vj. 4.244 T€), für tarifliche Verpflichtungen 4.614 T€ (Vj. 2.068 T€), für Wegezeiten 4.315 T€ (Vj. 2.100 T€), für Überzeitguthaben 4.163 T€ (Vj. 4.189 T€), für die Umlage des Haftpflichtverbands 3.675 T€ (Vj. 4.590 T€), für Urlaub 3.448 T€ (Vj. 3.164 T€), für Altlastensanierung 3.195 T€ (Vj. 3.211 T€), für Verpflichtungen für Jubiläen 2.739 T€ (Vj. 2.673 T€) und für Beiträge zur Berufsgenossenschaft 2.100 T€ (Vj. 1.900 T€).

Darüber hinaus wurden für Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung, für Entgeltbestandteile sowie Archivierung gebildet.

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

(7) Verbindlichkeiten

	31.12.2018			Gesamt in T€	31.12.2017			Gesamt in T€
	Restlaufzeit in T€				Restlaufzeit in T€			
	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten*	11.417	41.710	37.026	90.153	10.587	43.244	46.414	100.245
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	46.192	1.839	0	48.031	58.289	0	0	58.289
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	444	0	20.000	20.444	430	0	0	430
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.598	0	0	3.598	5.325	0	0	5.325
5. Sonstige Verbindlichkeiten	25.780	0	153.263	179.043	28.046	0	149.705	177.751
davon aus Steuern				3.048				3.041
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit				153.442				150.183

* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i.H.v. 19.463 T€ (Vj. 21.668 T€), zwei Buchgrundschulden i.H.v. insgesamt 50.000 T€ und durch zwei Bürgschaften der Landeshauptstadt Stuttgart i.H.v. 24.097 T€ (Vj. 28.049 T€).

(8) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 8.489 T€ (Vj. 9.293 T€), die das Jahr 2019 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2018 in T€	2017 in T€
Linienerkehr	237.133	231.057
Sonderverkehr	885	805
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	17.996	18.299
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	47.891	47.569
Vermietung und Verpachtung	10.106	10.109
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.887	3.035
Sonstige Umsatzerlöse	13.372	14.341
Gesamt	330.270	325.215

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.591 T€ (Vj. 1.686 T€) aus Vermietung und Verpachtung und 124 T€ (Vj. 1.960 T€) aus Ausgleichszahlungen enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

	2018 in T€	2017 in T€
Sonstige betriebliche Erträge	14.244	13.609

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 7.816 T€ (Vj. 4.657 T€); im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen und Buchgewinne aus Anlagenabgängen.



(3) Materialaufwand

	2018 in T€	2017 in T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	29.595	27.073
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	83.510	83.476
Gesamt	113.105	110.549

(4) Personalaufwand

	2018 in T€	2017 in T€
a) Entgelte	152.144	141.997
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	48.493	46.989
- davon für Altersversorgung	18.070	18.326
Gesamt	200.637	188.986

	2018	2017
Durchschnittlicher Personalbestand		
Mitarbeiter/innen	3.083	3.024
Mitarbeiter/innen in Altersteilzeit	51	89
Auszubildende	89	92
Gesamt	3.223	3.205

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 97.596 T€ (Vj. 71.366 T€). Davon periodenfremder Aufwand 1.383 T€.

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2018 in T€	2017 in T€
Sonstige betriebliche Aufwendungen	30.648	27.514

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 3.899 T€ (Vj. 2.284 T€).

(6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 131 T€ aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen (Vj. 212 T€) und 257 T€ aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben (Vj. 278 T€) enthalten.

(7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 779 T€ (Vj. 772 T€) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 335 T€ (Vj. 294 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. 225.253 T€ sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 41.474 T€. Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 265.164 T€. Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 121 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 Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.



Konzernabschluss

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

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

Michael Föll, Erster Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart, Stuttgart

Dieter Hafenbrack, Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

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

Wolfgang Hoepfner, Schwerbehindertenvertreter, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 24.07.2018)

Bernd Klingler, Selbstständiger Werbefachmann, Stuttgart

Martin Körner, Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Marija Kostic, Rechtssekretärin, ver.di, Stuttgart (bis 24.07.2018)

Andrea Krammer, Gewerkschaftliche Assistentin, ver.di, Stuttgart

Peter Krauß, Fachbereichsleiter Bauwerke, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Thomas Moser, Unternehmensbereichsleiter Schienenfahrzeuge, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 24.07.2018)

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

Christoph Ozasek, Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart

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

Ursula Schorlepp, Stellvertretende Geschäftsführerin, ver.di Bezirk Stuttgart, Stuttgart

Peter Schweitzer, Fachbereichsleiter Personalrecht, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 24.07.2018)

Rose von Stein, Selbständige Logotherapeutin, Stuttgart

Peter Wilhelm, Kraftfahrer/Fahrleitungsmonteur, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (bis 24.07.2018)

Jochen Stopper, Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Peter Gorsegner, Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 24.07.2018)

Nils Himmelmann, Unternehmensbereichsleiter Betrieb, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 24.07.2018)

Platon Karipidis, Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 24.07.2018)

Roland Krause, Stabsbereichsleiter Planung, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 24.07.2018)

Andreas Schackert, Landesfachbereichsleiter Verkehr, ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg (ab 24.07.2018), Stuttgart

Mitglieder des Vorstands

Wolfgang Arnold, Technischer Vorstand (bis 31.12.2018)

Dr. Sabine Groner-Weber, Arbeitsdirektorin

Stefanie Haaks, Kaufmännische Vorständin (bis 31.01.2019)

Thomas Moser, Technischer Vorstand (ab 01.01.2019)

Abschlussprüferhonorare

Für Abschlussprüfungsleistungen des gesetzlichen Abschlussprüfers wurden für das Geschäftsjahr 2018 insgesamt 86 T€ berücksichtigt.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 866 T€. Für drei Mitglieder des Vorstands sind 2.794 T€ als Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (T€) setzen sich wie folgt zusammen:

Name	Gesamtbezüge	davon variabel	davon Sachleistungen
Wolfgang Arnold	345	35	7
Dr. Sabine Groner-Weber	273	35	9
Stefanie Haaks	248	35	10

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Beirats beliefen sich auf 61 T€.

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 577 T€ gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 6.836 T€ und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 162 T€ gebildet.

Angaben nach den Vorschriften gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 3 AktG. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 176.872.253,00 € und ist eingeteilt in 3.456.703 Aktien (Stückaktien), die auf den Namen lauten.

Nachtragsbericht

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, wurde im laufenden Geschäftsjahr 2019 vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI), Bonn, verpflichtet, sich als Betreiber kritischer Infrastruktur gemäß § 8 Sektor Transport und Verkehr der Verordnung zur Bestimmung Kritischer Infrastrukturen nach dem BSI-Gesetz (BSI-KritisV) zu registrieren. Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung, über die an dieser Stelle zu berichten wäre, haben sich nicht ereignet.

Stuttgart, 25. April 2019

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

	Anschaffungs-/Herstellungskosten in EUR					Kumulierte Abschreibungen in EUR				Buchwert in EUR		
	Stand am 01.01.2018	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2018	Stand am 01.01.2018	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2018	Stand am 31.12.2018	Stand am 31.12.2017
Immaterielle Vermögensgegenstände												
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	26.703.824,99	1.673.728,70	421.257,96	714.082,89	28.084.728,76	23.137.876,99	1.680.489,66	713.975,89	0,00	24.104.390,76	3.980.338,00	3.565.948,00
Geleistete Anzahlungen	714.917,56	601.075,76	-421.257,96	7.122,48	887.612,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	887.612,88	714.917,56
	27.418.742,55	2.274.804,46	0,00	721.205,37	28.972.341,64	23.137.876,99	1.680.489,66	713.975,89	0,00	24.104.390,76	4.867.950,88	4.280.865,56
Sachanlagen												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	377.539.281,41	1.528.355,48	785.776,02	2.532,00	379.850.880,91	170.488.867,10	5.760.013,30	2.532,00	0,00	176.246.348,40	203.604.532,51	207.050.414,31
davon:												
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	149.890.556,79	436.938,04	224.753,96	2.532,00	150.549.716,79	111.420.315,79	2.762.209,00	2.532,00	0,00	114.179.992,79	36.369.724,00	38.470.241,00
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	205.797.085,62	1.091.417,44	561.022,06	0,00	207.449.525,12	54.365.064,40	2.997.804,30	0,00	0,00	57.362.868,70	150.086.656,42	151.432.021,22
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	199.701.323,28	6.749.454,40	5.823.474,70	1.642.794,46	210.631.457,92	69.020.561,48	5.628.919,98	1.599.395,41	-64.110,69	72.985.975,36	137.645.482,56	130.680.761,80
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	497.405.399,20	29.238.507,53	18.513.435,14	8.232.244,63	536.925.097,24	323.395.359,20	14.973.022,98	8.232.244,63	64.110,69	330.200.248,24	206.724.849,00	174.010.040,00
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	12.455.993,85	824.265,13	178.487,79	175.029,83	13.283.716,94	9.126.552,85	536.070,92	175.029,83	0,00	9.487.593,94	3.796.123,00	3.329.441,00
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	79.768.355,23	1.912.278,94	289.039,52	4.862.887,61	77.106.786,08	67.065.818,23	3.545.638,46	4.759.674,61	0,00	65.851.782,08	11.255.004,00	12.702.537,00
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	34.790.980,03	29.423.591,11	-25.590.213,17	5.697,27	38.618.660,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	38.618.660,70	34.790.980,03
	1.201.661.333,00	69.676.452,59	0,00	14.921.185,80	1.256.416.599,79	639.097.158,86	30.443.665,64	14.768.876,48	0,00	654.771.948,02	601.644.651,77	562.564.174,14
Finanzanlagen												
Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32	65.400,32
Sonstige Ausleihungen	21.669,76	0,00	0,00	10.840,83	10.828,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.828,93	21.669,76
	473.022,23	0,00	0,00	10.840,83	462.181,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	462.181,40	473.022,23
	1.229.553.097,78	71.951.257,05	0,00	15.653.232,00	1.285.851.122,83	662.235.035,85	32.124.155,30	15.482.852,37	0,00	678.876.338,78	606.974.784,05	567.318.061,93



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, den inhaltlich geprüften Bestandteilen des Lageberichts oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die

sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten

- geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Stuttgart, 25. April 2019
Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Gerhard Schroeder Bernhard Steffan
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer





Stuttgarter Straßenbahnen AG
Postfach 80 1006
70510 Stuttgart