



Geschäftsbericht 2020

Stuttgarter Straßenbahnen
Aktiengesellschaft

SSB

Das Automobil der Stadt

Inhalt



Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
Bericht des Vorstands	Seite 5
Jahresabschluss	
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020	Seite 12
Bilanz zum 31. Dezember 2020	Seite 24
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 27
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 28
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 38
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 41



Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2020 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 2020 fanden vier ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Außerdem gab es eine Strategieklausur des Aufsichtsrats, in der dieser die strategische Ausrichtung des Unternehmens besprochen hat.

Im Rahmen der ordentlichen Sitzungen wurden mehrere zustimmungspflichtige Entscheidungsvorlagen behandelt sowie strategische und teilweise operative Themen diskutiert. Zudem wurde über eine Vielzahl an Themen informiert. Die Sitzungen wurden bis auf eine mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Lediglich bei der Sitzung am 05. Mai 2020 gab es pandemiebedingt keine Arbeitnehmervorbesprechung. Eine Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder auf Beschlüsse und Tagesordnungspunkte war durch rechtzeitig zugestellte Unterlagen des Vorstands gewährleistet.

Eine besondere Herausforderung für die Aufsichtsratsarbeit war die Corona-Pandemie. So musste die erste Sitzung, die im März geplant war, wegen des damaligen Lockdowns abgesagt werden. Diese Sitzung wurde dann im Mai nachgeholt. Allerdings nicht als Präsenzsitzung, sondern als Telefonkonferenz mit anschließender schriftlicher Beschlussfassung. Auch die Sitzung im 4. Quartal wurde wegen der erneut angespannten Infektionslage in Stuttgart als Online-Videokonferenz mit anschließender schriftlicher Beschlussfassung durchgeführt. Diesem Vorgehen haben in beiden Fällen alle Aufsichtsratsmitglieder zugestimmt. Darüber hinaus gab es im Jahr 2020 keinen Umlaufbeschluss. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2020 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen unter anderem mit folgenden Schwerpunktthemen: Strategische Ausrichtung des Unternehmens und Langfristprognose, Stadtbahnbaumaßnahmen, Beschaffung von Stadtbahnfahrzeugen, On-Demand-Verkehre, Tarifangelegenheiten, Beteiligungen, Geschäftsordnung des Vorstands, kaufmännische Querschnittsthemen und Personalangelegenheiten. Ein weiterer Schwerpunkt waren die Folgen der Coronakrise in wirtschaftlicher, betrieblicher und personeller Hinsicht. Teilweise wurden Themen im Personal- und Prüfungsausschuss vertieft analysiert und vorberaten. Über die Ergebnisse haben die Vorsitzenden der Ausschüsse im Gesamtgremium berichtet.

Im Geschäftsjahr 2020 fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Dabei wurden insbesondere der Jahresabschluss, der Wirtschaftsplan, das Risiko- und Chancenmanagement, die Einhaltung der Vorgaben des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart und weitere Themen behandelt. In einer Sitzung des Personalausschusses wurde eine Personalangelegenheit behandelt.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 28. Juli 2020 wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zudem wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands einstimmig entlastet. Außerdem wurde die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018 nachgeholt. Diese wurde im Jahr 2019 auf die nächste Hauptversammlung nach Vorliegen der Ergebnisse der Sonderuntersuchung gemäß §111 Abs. 2 Satz 2 AktG vertagt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 wurde nach der Hauptversammlung am 28. Juli 2020 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 28. Juli 2020 wurde Baker Tilly GmbH & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2020 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2020 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 2020 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 29. Juni 2021 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 2020. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2020 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, vor allem auch unter den erschwerten Bedingungen durch die Corona-Pandemie.

Stuttgart, im Juli 2021

Dr. Frank Nopper
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2020 mit einem Ergebnis in Höhe von -27,3 Mio. EUR abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft über den Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung ausgeglichen. Im Jahresabschluss ist der Ertragszuschuss der LHS aus dem Doppelhaushalt 2019 / 2020 zur Ergebnisverbesserung in Höhe von 20 Mio. EUR enthalten.

Die Corona-Pandemie war auch für die SSB das alles überlagernde Thema im Jahr 2020. Im Rahmen der Daseinsvorsorge hat die SSB als systemrelevantes Unternehmen jederzeit einen zuverlässigen ÖPNV gewährleistet und die Stadt Stuttgart durch zwei Lockdowns hindurch mobil gehalten. Dabei hat die SSB bewiesen, dass sie mit der Krise und den sich kurzfristig ändernden Rahmenbedingungen und Anforderungen umgehen konnte. Der eingesetzte Krisenstab hat in einem Stufenkonzept Regelungen und Maßnahmen getroffen, die die Handlungsfähigkeit jederzeit sichergestellt haben. Die Mitarbeitenden haben sich den Herausforderungen durch die Pandemie mit hoher Motivation gestellt, so dass Anpassungen im Verkehrsangebot und in den Arbeitsabläufen kurzfristig umgesetzt werden konnten.

Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie entstanden der SSB für das Jahr 2020 negative Ergebniseffekte in Höhe von 56,3 Mio. EUR. Davon wurden 46,9 Mio. EUR durch Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Land ausgeglichen. Der neue Teil-Lockdown im November / Dezember ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Erfreulicherweise haben sich die Rahmenbedingungen bei den Zuschüssen für den ÖPNV gut entwickelt. Die Neufassungen des Bundes- und Landes-GVFG sind zum Jahresbeginn in Kraft getreten. Damit werden die GVFG-Mittel des Bundes bis 2021 auf eine Milliarde EUR jährlich aufgestockt. Künftig werden daraus auch Grunderneuerungsmaßnahmen mit voraussichtlich 62,5 Prozent (Bundes- und Landesanteil) gefördert. Diese Entwicklung ist zu begrüßen, wobei die tatsächliche Verfügbarkeit von Mitteln abzuwarten bleibt, da es sich bei der Grunderneuerung um einen nachrangigen Fördertatbestand handelt.

Auch die Mittel des Landes-GVFG wurden deutlich aufgestockt. Zudem wurde beim LGVFG die Schienenfahrzeugförderung in Höhe von 40 Prozent für Neufahrzeuge bzw. 30 Prozent für die Ersatzbeschaffung wieder aufgenommen. Hiervon kann die SSB mit Blick auf die anstehende Beschaffung von Stadtbahnfahrzeugen in den nächsten Jahren konkret profitieren. Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren weitere Förderprogramme aufgelegt, die die SSB nutzen kann (z. B. Sofortprogramm „Saubere Luft“, Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“, Landesinitiative Elektromobilität). Insgesamt hat die SSB in 2020 rund 110 Mio. EUR an Fördermitteln erhalten, davon rund 47 Mio. EUR aus dem ÖPNV-Rettungsschirm, rund 20 Mio. EUR für GVFG-Bundevorhaben und rund 27 Mio. EUR für Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21.

Strategische Steuerung

Als wichtiger Meilenstein im Rahmen des 2018 gestarteten Strategieprozesses fand am 21.07.2020 eine Aufsichtsratsklausur statt, um die Unternehmensstrategie und die darauf aufbauende Langfristprognose zu diskutieren. Nachdem in der letzten Strategieklausur im Jahr 2016 der Schwerpunkt auf dem Ausbau des Stadtbahnnetzes lag, hat der Aufsichtsrat bei der diesjährigen Klausur die Schwerpunktthemen Langfristprognose, Grunderneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen sowie die Weiterentwicklung der Antriebsstrategie beim Bus vertieft.

In der Strategieklausur wurde der politische Wille bekräftigt, dass die SSB den Nahverkehr in der LHS weiter ausbaut und ihr Leistungsangebot erweitert. Zusammen mit der notwendigen Grunderneuerung von Infrastruktur, Gebäuden und Fahrzeugen hat das laut der Langfristprognose einen deutlichen Anstieg des Ausgleichsanspruchs im Zeitraum von 2020 bis 2030 zur Folge. Beim Bus ist die SSB gefordert, den Umstieg auf alternative Antriebe ambitioniert voranzutreiben. Dazu wurde eine Studie beauftragt, in der die technologischen Möglichkeiten, die Randbedingungen und der mögliche Zeitplan für eine Umstellung der Busflotte untersucht und detailliert werden sollen.

Das im Jahr 2019 durchgeführte Projekt zur Verbesserung der Finanzberichterstattung wurde Anfang des Jahres 2020 abgeschlossen. Es hatte zum Ziel, die Berichtsqualität zu verbessern und die Kommunikation zwischen den Prozessbeteiligten zu stärken. Im Ergebnis wurden ein Terminplan für die Monatsberichterstattung erarbeitet und implementiert sowie der Prozess und die Inhalte der Monatsberichterstattung optimiert. Darüber hinaus werden aktuell die internen Controllingprozesse im Projekt Financial Excellence 1.0 weiter verbessert.

Vertrieb

Zu Beginn des Jahres 2020 war noch ein Höchstwert an Stammkunden zu verzeichnen und weitere Steigerungen wurden erwartet. Im weiteren Jahresverlauf wurde die Entwicklung der Einnahmen und der Fahrgastzahlen jedoch primär durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie bestimmt. Im ersten Lockdown war die Abonnentenzahl nur leicht gesunken. Im zweiten Lockdown musste dann eine deutlichere Abnahme verzeichnet werden, weil neben einer höheren Kündigungsquote vor allem die Neubestellungen ausblieben. Nach Jahren des stetigen Wachstums der Fahrgastzahlen hatte die Corona-Pandemie insbesondere im ersten Lockdown einen drastischen Einbruch um bis zu 80 Prozent zur Folge. Durch die Absage von Großveranstaltungen sowie geschlossene Kultureinrichtungen, Gastronomie und Geschäfte verringerte sich die Mobilität in Stuttgart deutlich. Auch im Ausbildungsverkehr waren mit den Schulschließungen und im Berufsverkehr mit der vermehrten Arbeit im Homeoffice starke Fahrgastrückgänge zu verzeichnen. Insgesamt sanken die Fahrgastzahlen im Regeltarif im Vergleich zum Vorjahr um 38,2 Prozent.

Die digitalen Vertriebsplattformen haben durch die Corona-Pandemie unter dem Aspekt Sicherheit bzw. Kontaktreduzierung weiter an Bedeutung gewonnen. Deshalb werden die entsprechenden Projekte im Umfeld der Digitalisierung weiter vorangetrieben:

Die Pilotphase für die SSB BestPreis-App wurde bis mindestens Februar 2021 verlängert und die Überführung in den Regelbetrieb wird vorbereitet. Kunden schätzen den Komfort und die Sicherheit eines optimalen Preises und erbringen mit der BestPreis-App für die SSB einen um drei Prozent höheren Umsatz als vor deren Nutzung. Im Projekt polyGo-App und -Plattform wurde mit dem Abschluss der Vergabe der technischen Dienstleistung ein Meilenstein erreicht, dem nun die Vorbereitung für den Live-Gang Mitte 2021 folgt. Es ist geplant, dass die Kunden dann ein multimodales Angebot von ÖPNV, Carsharing, Stella-Rollern, E-Scootern und dem RegioRad vermittelt bekommen und die Nutzung des Umweltverbundes damit einfacher und attraktiver wird. Im Projekt FAA2020 wurde die Inbetriebnahme der neuen SSB-Fahrausweisautomaten vorbereitet. Die ersten Testgeräte sollen Anfang 2021 installiert werden. Danach folgt der komplette Rollout der neuen Automatenreihe.

Stadtbahn

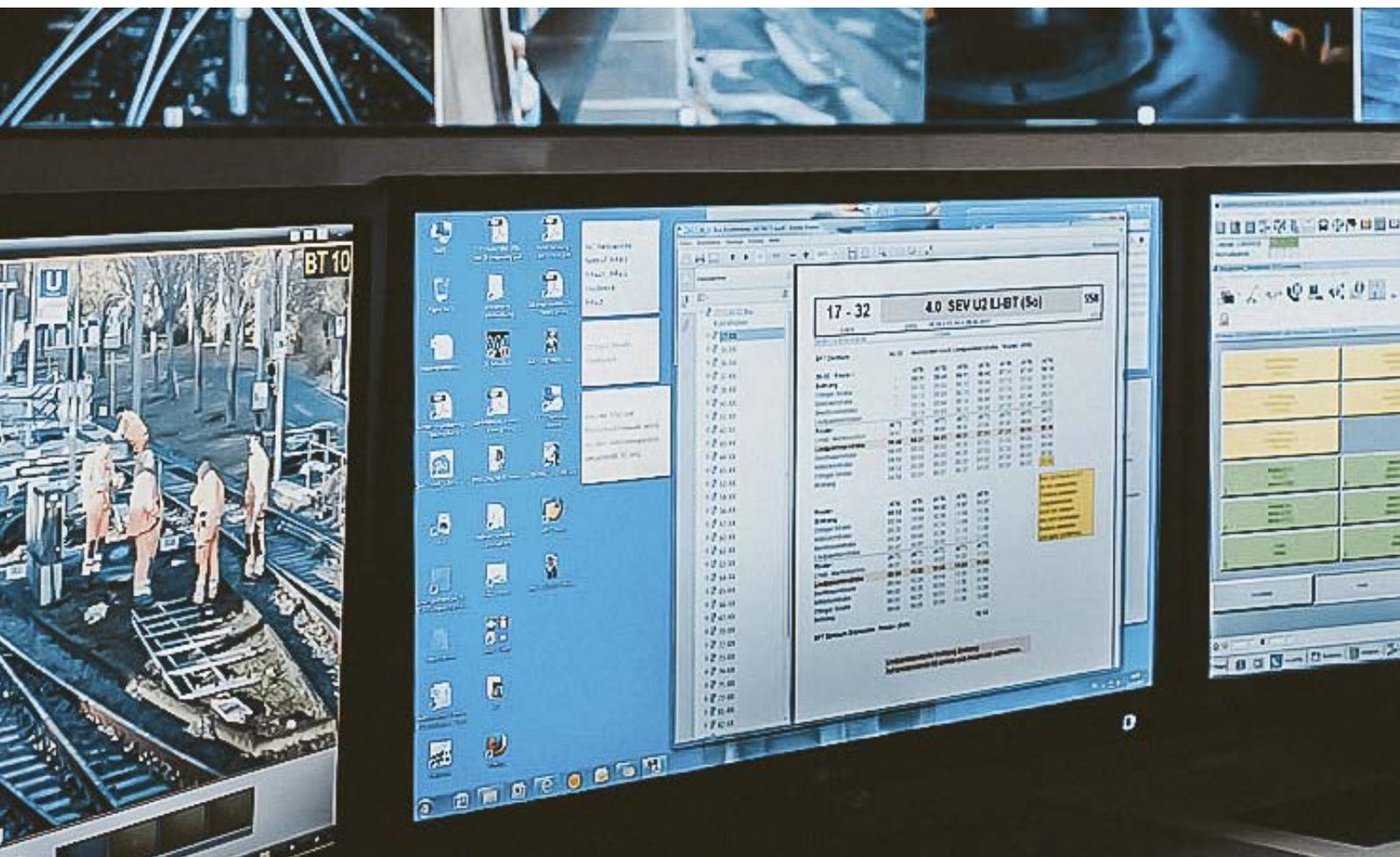
Im Stadtbahnbetrieb der SSB werden weiterhin viele komplexe Infrastrukturprojekte geplant und realisiert. Darüber hinaus hat das Thema Instandhaltung und Grunderneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen an Bedeutung gewonnen.

Die Arbeiten an der Neubaustrecke der Linie U6 vom Fasanenhof zum Flughafen / Messe laufen auf Hochtouren. Ein wichtiger Meilenstein wurde im Mai mit dem Einschub der 130 m langen Stadtbahnbrücke über die Autobahn A8 erreicht. Derzeit findet der stadtbahntechnische Ausbau statt. Der Terminplan liegt im Soll, so dass die Strecke planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb genommen werden kann. Zeitgleich soll die Übereckverbindung Pflugmühle fertiggestellt werden, für die bereits erste Baumaßnahmen erfolgt sind.

Bei der U5-Verlängerung von Leinfelden Bahnhof zum Neuen Markt wurden die Unterlagen zur Planfeststellung eingereicht. Es wird damit gerechnet, dass die Bauarbeiten Ende 2021 beginnen können. Für den neuen Stadtbahnbetriebsbahnhof BF4 soll ein Planungswettbewerb stattfinden, der inzwischen eingeleitet wurde. Dadurch wird sich der Baubeginn voraussichtlich um ein Jahr auf 2024 verschieben. Die Neubaustrecke der U13 befindet sich in der Entwurfsplanung.

Beim Ausbau der Linie U1 für den Betrieb mit 80m-Zügen steht das Ziel, bis 2024 zunächst die Haltestellen auf dem Nordast zwischen Bad Cannstatt und Fellbach zu verlängern. Die Verlängerung der Linie U19 zum Mercedes-Werk und zum Mercedes-Benz-Museum befindet sich in der Entwurfsplanung. Für die S2-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen wurden die Planänderungen aufgrund von Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingearbeitet und der Zuschussantrag eingereicht. Der Erörterungstermin im Oktober verlief erfolgreich.

Die Grunderneuerung der Stadtbahninfrastruktur muss mit höchster Priorität weitergeführt werden, um die Betriebsanlagen im Rahmen des jeweiligen Lebenszyklus in einem jederzeit betriebssicheren Zustand zu erhalten. Kontraproduktiv wirken sich derzeit Lieferprobleme und -verzögerungen seitens der Weichenwerke aus. Größte Einzelmaßnahmen in 2020 waren die Grunderneuerung des Oberbaus auf den Abschnitten Hack- / Ostendstraße bis Tal- / Rotenbergstraße (U9), Sportpark Feuerbach bis Föhrich (U6 / U13 / U16) sowie Riedsee bis Sonnenberg (U5, U6, U8, U12). Weicherneuerungen wurden u. a. an der Kehranlage Vaihingen Bahnhof, in der Endhaltestelle Nellingen sowie am Hölderlinplatz durchgeführt. Darüber hinaus sind die Hochbahnsteige an den Haltestellen Raitelsberg, Schlachthof und Cannstatter Wasen erneuert worden. Bei den elektrischen Anlagen wurde die Funkkabelinfrastruktur im Innentunnel für den Digitalfunk vorbereitet. Erneuert wurden Stromversorgungsanlagen (z. B. Unterwerk Kaltental), die Stellwerke Maybachstraße und Plieningen, die



Fahrsignalanlage im Betriebshof Remseck sowie Beleuchtungsanlagen. Für die Entwicklung der Stadtbahnflotte der SSB hat der Aufsichtsrat im Dezember eine wichtige Grundsatzentscheidung getroffen: Mit der Beschaffung von 40 Fahrzeugen der Serie S-DT8.16 einschließlich einer Option auf weitere 30 Fahrzeuge werden bis 2027 vorrangig die Stadtbahnwagen der ersten Generation aus den Jahren 1985 / 86 ersetzt sowie zusätzliche Fahrzeuge für geplante Angebotserweiterungen zur Verfügung gestellt. Derzeit wird die Ausschreibung vorbereitet. Bereits begonnen hat die Fertigung der drei neuen Zahnradbahnfahrzeuge. Die erforderlichen umfangreichen Arbeiten zur Anpassung der Infrastruktur und der Zahnradbetriebswerkstatt liegen im Plan. Für die bereits bestellten zusätzlichen DT8.15 wurden die ersten Wagenkästen im Rohbau fertiggestellt. Die Auslieferung dieser Fahrzeuge ist für den Zeitraum 2021 bis 2023 geplant. Die Teilsanierung von 18 Fahrzeugen der Serie DT8.4 konnte in 2020 abgeschlossen werden. Gleichzeitig wurden die Planungen zur Sanierung von 50 Fahrzeugen der Serien DT8.10 / 11 vorangetrieben.

Bus

Die SSB verfolgt mit der Busstrategie weiterhin den Weg hin zur emissionsarmen bzw. -freien Zukunft im Busverkehr und leistet damit ihren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Landeshauptstadt. Zur Detaillierung künftiger Entwicklungsszenarien ist eine Studie zur „Weiterentwicklung der Antriebsstrategie der SSB-Busflotte mit dem perspektivischen Ziel der weitgehenden Umstellung auf emissionsfreie Antriebe“ in Auftrag gegeben worden.

Im Jahr 2020 wurden 30 neue Busse in Betrieb genommen, die ältere Fahrzeuge ersetzen. Davon sind acht Standardbusse der Firma Volvo mit einem Hybridantrieb ausgestattet. Die 22 neuen Gelenkbusse erfüllen die EUR-6-Abgasnorm. Nachdem der mehrjährige Test erfolgreich verlief, werden seit Januar 2020 alle Busse mit aus Erdgas erzeugtem GTL-Kraftstoff betankt. Damit ist die gesamte Busflotte „sauber“ nach der Definition der Clean Vehicle Directive unterwegs.

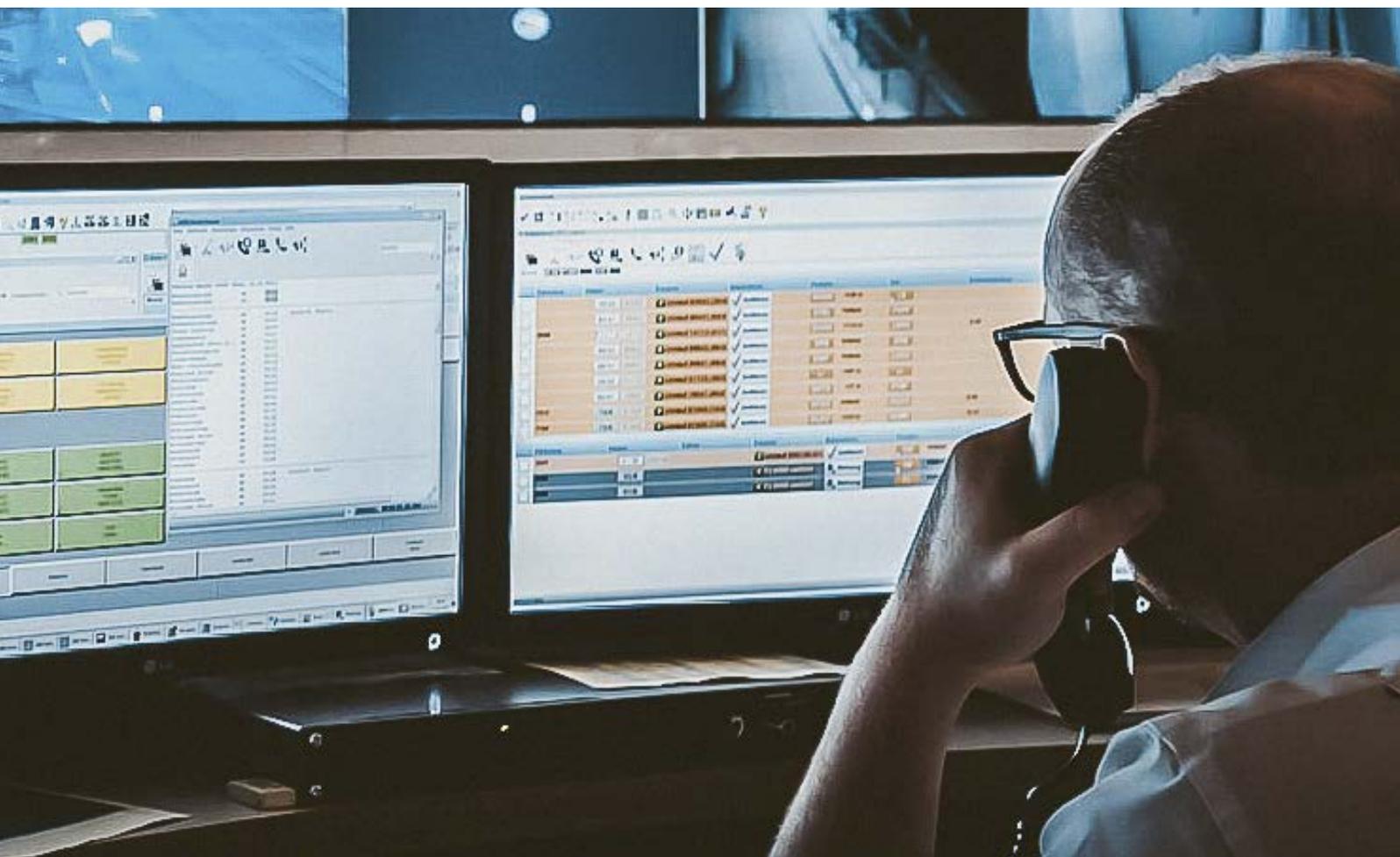
Parallel dazu wurden bei ca. 150 Fahrzeugen die klassischen Klimafilter durch neue Filter ersetzt, die die Stickoxide in der angesaugten Luft um 75 Prozent reduzieren.

Um weitere Erfahrungen mit emissionsfreien Fahrzeugen zu sammeln, wurden im Herbst die ersten beiden batteriebetriebenen Gelenkzüge (Volvo) in Betrieb genommen. Voraussetzung dafür war die Errichtung der erforderlichen Ladeinfrastruktur in Gaisburg sowie in Bad Cannstatt. Ein weiterer wichtiger Schritt war die Inbetriebnahme der Wasserstofftankstelle im Betriebshof Gaisburg, mit der die Brennstoffzellenbusse jetzt an einer betriebseigenen Tankstelle versorgt werden können.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Busverkehrssystems wurden im Jahr 2020 auf dem Gebiet der LHS zwölf Richtungshaltestellen barrierefrei umgebaut.

Betrieb

Auch das Verkehrsangebot der SSB wurde massiv durch die Corona-Krise beeinflusst. Während des ersten Lockdowns im Frühjahr wurde aufgrund der deutlich reduzierten Fahrgastnachfrage temporär ein Notfallfahrplan in Kraft gesetzt, der ein verlässliches Grundangebot sichergestellt hat. Um die gebotenen Abstandsregelungen in den Fahrzeugen nach Möglichkeit gewährleisten zu können, wurde das Angebot kurzfristig nachgesteuert und soweit ausgeweitet, dass seit April wieder bis auf den Nachtbus das maximale Leistungsangebot gefahren wird. Aus Gründen des Infektionsschutzes wurden der Vordeinstieg beim Bus und der Ticketverkauf durch die Busfahrer zeitweise ausgesetzt. Nach dem Einbau von Trennscheiben in allen Fahrzeugen zum Schutz der Fahrer / -innen konnte der Ticketverkauf im III. Quartal schrittweise wieder aufgenommen werden. Ab dem Fahrplanwechsel werden die Betriebszeiten der U16 morgens und nachmittags um jeweils rund eine Stunde ausgeweitet, um die Fahrgastnachfrage auch am Rand der Hauptverkehrszeit noch besser zu bedienen und die U13 weiter zu entlasten.



Das bisherige Linientaxi, das ab 21 Uhr auf dem Linienvorlauf der Zacke verkehrte, wird künftig mit Kleinbussen betrieben. Ebenfalls ab dem Fahrplanwechsel wurde die Frequenz auf der Linie X1 auf einen 6-Minuten-Takt reduziert. Damit steht weiterhin ein sehr gutes Angebot zur Verfügung, das dem Luftreinhalteplan Rechnung trägt; die Betriebskosten pro Jahr werden allerdings deutlich reduziert. Der morgendliche 5-Minuten-Takt der Linie 42 wird aufgrund der hohen Auslastung bis ca. 9 Uhr ausgeweitet. Die Schnellbuslinie X4 erweitert das bestehende Filderbusnetz durch eine attraktive Verbindung zwischen Nürtingen, Filderstadt und dem Umsteigeknotenpunkt Degerloch. Auf dieser Linie werden ausschließlich Dieselhybridfahrzeuge eingesetzt. In einem erweiterten Ferienfahrplan (Weihnachts-, Pfingst- und Sommerferien) wurden zunächst für ein Jahr auf Probe bei Bus und Stadtbahn auf einzelnen Linien Reduzierungen vorgenommen.

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. Grunderneuerung der Schieneninfrastruktur verursacht, beim Bus durch Maßnahmen der Straßenbaulastträger, Leitungsträger oder Dritter. Das On-Demand-Angebot SSB Flex hatte sich bis zum Beginn der Corona-Krise sehr positiv entwickelt und konnte deutliche Nachfragezuwächse erzielen. Nachdem der SSB-Aufsichtsrat im Sommer zunächst die Verlängerung des Probebetriebs bis Ende 2021 beschlossen hatte, stellte er in seiner Dezember-Sitzung die Weichen für die Überführung in den Regelbetrieb ab 2022. Das bestehende Tarif- und Bedienkonzept mit dem Bedienebiet in ganz Stuttgart an sieben Tagen die Woche von 18:00 bis 02:00 Uhr bzw. bis 04:00 Uhr an Wochenenden wird vorerst beibehalten. Nach dem Ausstieg des bisherigen Projektpartners Moovel wurde mit Via kurzfristig ein neuer leistungsstarker Partner gefunden und gemeinsam die neue App SSB Flex 2.0 aufgesetzt, die ab Januar 2021 in den App-Stores zum Download zur Verfügung steht. Im November erfolgte mit dem dauerhaften Einsatz eines vollelektrischen Vans Mercedes-Benz EQV der Einstieg in die Elektrifizierung der SSB Flex-Flotte.

Stuttgart 21

Bei der Folgebaumaßnahme Staatsgalerie zu Stuttgart 21 wurde ein weiterer entscheidender Meilenstein erreicht: Nach der feierlichen Eröffnung am 11.09.2020 ist die neue Haltestelle Staatsgalerie ab 12.09.2020 in den planmäßigen Linienbetrieb gegangen. Sie liegt um drei Meter höher und 30 Meter westlicher als die bisherige Haltestelle, die sie ersetzt. Jetzt fehlen noch rund 370 m Stadtbahntunnel zwischen der neuen Haltestelle Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof. Wenn dieser Abschnitt voraussichtlich Ende 2023 fertiggestellt sein wird, steht das Stadtbahnnetz wieder in seiner vollen Funktion zur Verfügung. Bis dahin wird weiterhin nach dem Betriebskonzept „Netz 2018“ gefahren, das sich nach wie vor als stabil und verlässlich erweist. In der Zusammenarbeit zwischen SSB und DB AG konnten durch den Abschluss bzw. die Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung die Kostenentwicklung und der Bauablauf an den aktuellen Stand angepasst werden.

Liegenschaften

Die Immobilienstrategie der SSB für ihre betrieblich genutzten und vermieteten Liegenschaften wurde auch im Jahr 2020 aktualisiert, weiterentwickelt und umgesetzt. Damit leisten die Liegenschaften weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Ergebnisses der SSB. Der Arbeitsschwerpunkt lag dabei auf der Weiterentwicklung betrieblich genutzter Immobilien: Mit der Beschaffung von neuen Zahnradbahnen wurden in der Zahnradbetriebswerkstatt grundlegende Modernisierungs- und Umbauarbeiten erforderlich, da die neuen Fahrzeuge andere Wartungsabläufe voraussetzen. Unter anderem muss

der bestehende Hallentrakt in Höhe und Breite erweitert werden. Die Arbeiten finden unter laufendem Betrieb statt und sollen im Juli 2021 abgeschlossen werden. Mit der begonnenen Umstellung der SSB-Busflotte auf emissionsfreie Antriebstechnologien muss schrittweise die erforderliche Lade- und Tankinfrastruktur bereitgestellt werden. So wurde auf dem SSB-Gelände in Bad Cannstatt (Mercedesstraße) die Ladeinfrastruktur für vier batterieelektrische Gelenkbusse gebaut. Im Betriebshof Gaisburg wurde eine SSB-eigene Wasserstofftankstelle zum Betanken der Brennstoffzellenbusse errichtet, die im November 2020 in Betrieb genommen werden konnte. Die geplante Sanierung der SSB-Hauptverwaltung teilt sich auf in das Grundmodul „Sanierung“, welches ausschließlich der Wiederherstellung der Grundfunktionen der Verwaltungsgebäude dient, sowie „Optionale Maßnahmen“, deren Umsetzung aus Gründen des Klimaschutzes, der Flächeneffizienz und der Schaffung zeitgemäßer Arbeitsplätze wünschenswert sind. Dazu wurde die europaweite Ausschreibung von Planungsleistungen vorbereitet.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

Zum 31.12.2020 waren 3.216 Mitarbeiter / -innen sowie 121 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Zunahme um 72 Mitarbeiter / -innen. Im September 2020 startete der 50. Ausbildungsjahrgang bei der SSB mit insgesamt 41 neuen Auszubildenden bzw. Studierenden. Zu den sieben kaufmännischen Ausbildungen zählen zwei duale Studiengänge. Im technischen Bereich bildet die SSB in vier IHK-Ausbildungsberufen und drei dualen Studienrichtungen aus.

Bei den Bewerbern besonders nachgefragt war die neu angebotene Ausbildung zum Fachinformatiker für Systemintegration. Das Bewerbungsverfahren zur Besetzung der Stellen ist im Vergleich zu den Vorjahren deutlich optimiert worden. In der unternehmenseigenen Fahrschule haben 36 neu eingestellte Fahrer / -innen den Führerschein erworben. Weitere 21 bereits mit Führerschein eingestellte Busfahrer / -innen durchliefen die innerbetriebliche Ausbildung. In der Fahrschule Schiene wurden 50 neu eingestellte Stadtbahnfahrer / -innen ausgebildet.

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie mussten ab März sämtliche Arbeitsabläufe auf den Prüfstand gestellt, ggf. angepasst sowie Verhaltensregeln festgelegt werden, um das Infektionsrisiko zu minimieren, jederzeit handlungsfähig zu bleiben und einen sicheren und zuverlässigen ÖPNV in Stuttgart zu gewährleisten. Dazu wurden in besonders kritischen Bereichen (z. B. Leitstelle, Fahrzeugwerkstätten) feste Teams gebildet und die Schichtarbeit ausgeweitet. Für Arbeitsplätze, bei denen dies möglich ist, wurde den Mitarbeiter / -innen angeboten, mobil von zu Hause aus zu arbeiten. Innerhalb kurzer Zeit stand Microsoft Teams als IT-Plattform für Videokonferenzen zur Verfügung. In Büros und an Orten mit Publikumsverkehr, wo die Abstandsregelungen nicht eingehalten werden können, wurden Trennwände aus Plexiglas installiert. Alle Mitarbeitenden wurden mit kostenlosen Mund-Nase-Bedeckungen versorgt.

Leider gab es Bereiche bei der SSB, für die aufgrund der Corona-Beschränkungen zeitweise Kurzarbeit eingeführt werden musste. Am massivsten davon betroffen war das Veranstaltungszentrum Waldau-park. Durch den Abschluss einer Betriebsvereinbarung zur Kurzarbeit wurde der Tarifvertrag zur Regelung im Bereich der kommunalen Arbeitgeberverbände („TV-Covid“) für die SSB präzisiert. Das Image der SSB als guter Arbeitgeber konnte auch im Jahr 2020 gestärkt werden: So erhielt die SSB erneut die Auszeichnung als „Leading Employer“. Bereits zum dritten Mal in Folge wurde das Zertifikat zum Audit „berufundfamilie“ verliehen, mit dem die angebotenen Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben gewürdigt werden.

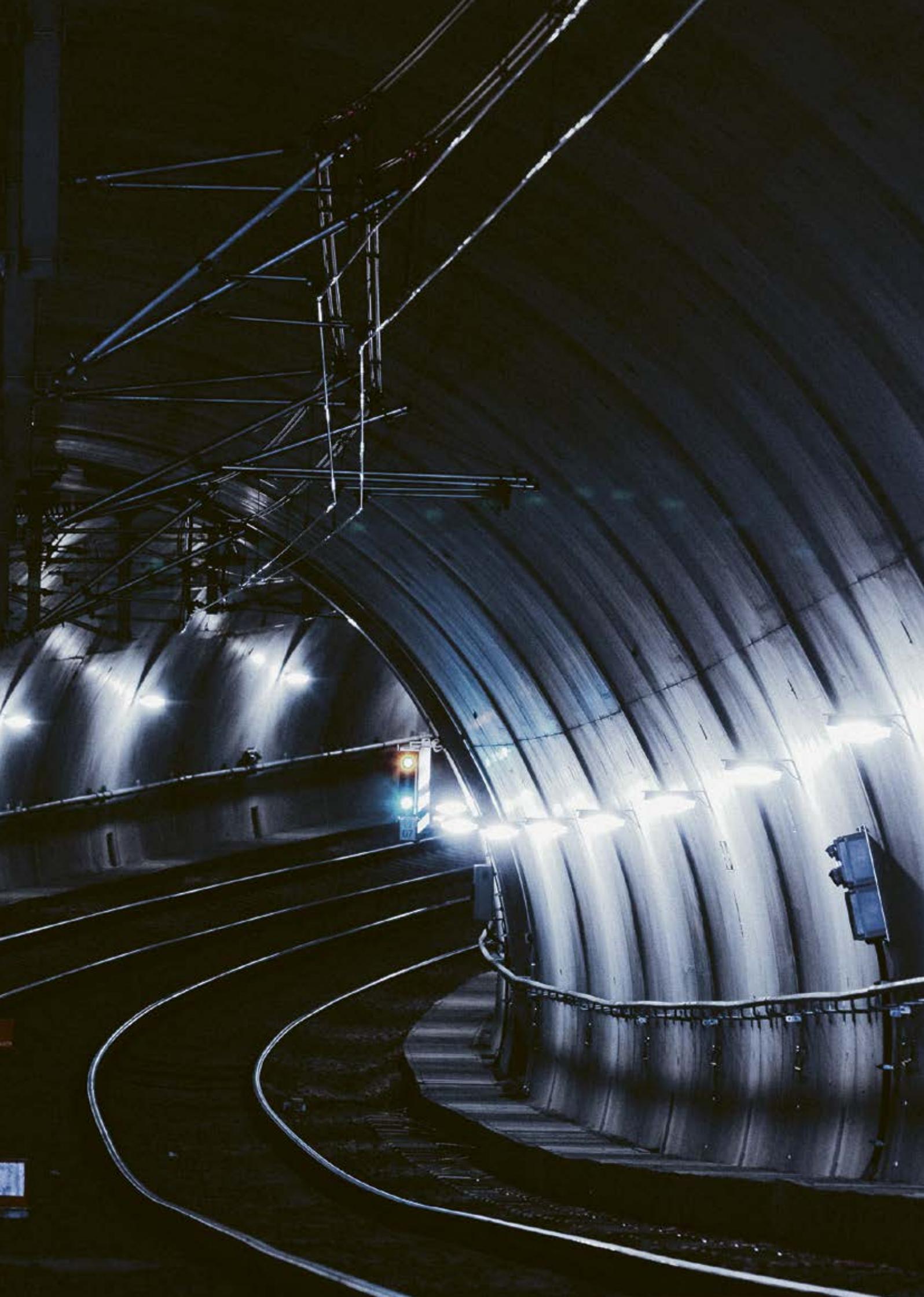


**Staats -
galerie**

**Staats -
galerie**







Jahresabschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

Grundlagen des Unternehmens

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (kurz: SSB) erbringt als integriertes Tochterunternehmen (Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur) der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart (kurz: SVV) sowie der Landeshauptstadt Stuttgart (kurz: LHS) Mobilitätsdienstleistungen im ÖPNV in Stuttgart und im Umland. Zum Unternehmenszweck gehören der Betrieb sowie die Bereitstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebseigenen Grundstücken. Zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB sind die Gewinnung 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, Kapitalkosten und Inflation. Zur Dämpfung der strukturellen Belastungen strebt die SSB an der Kostensteigerung orientierte, jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, kurz: VVS) und Mengensteigerungen beim Fahraufkommen an. Durch eine aktive Marktbearbeitung, beispielsweise in Form von attraktiven Beförderungs- und Einstiegsangeboten, sollen 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

Das Geschäftsjahr 2020 wurde durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie maßgeblich beeinflusst. Die Vergleichbarkeit mit vorigen Geschäftsjahren ist nur bedingt gegeben. Die guten Rahmenbedingungen am Jahresbeginn 2020 änderten sich durch den ersten Lockdown infolge der Corona-Pandemie ab Mitte März 2020. In vielen Wirtschaftsbereichen gab es verringerte oder veränderte wirtschaftliche Aktivitäten, die sich erheblich auf die Mobilität vieler Bürgerinnen und Bürger in der Landeshauptstadt und den umliegenden Verbundlandkreisen ausgewirkt hat. Kurzarbeit, zeitweise Schließungen von Schulen, Gastronomie, Einzelhandel und Kultureinrichtungen, sowie ein deutlicher Ausbau der Homeoffice-Tätigkeiten hatten einen signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen zur Folge. Gegenüber 2019 erhöhte sich auch die Arbeitslosenquote in den zurückliegenden Monaten. Im Jahresdurchschnitt 2020 lag die Arbeitslosenquote in Baden-Württemberg bei 4,1 %, im Vergleich zu 3,2 % in 2019. In der Region Stuttgart, in der die meisten SSB-Fahrgäste beheimatet sind, lag die Arbeitslosenquote geringfügig darüber: 4,4 % im Dezember 2020 gegenüber 3,4 % im Dezember 2019. Der PKW-Bestand der LHS mit 301.373 Fahrzeugen im Juni 2020 war gegenüber dem Vorjahr um 3.053 Fahrzeuge geringfügig rückläufig (Juni 2019: 304.426 Fahrzeuge).

Teilweise bedingt durch die Pandemie und den damit verbundenen Nachfrageeinbruch haben sich die Treibstoffpreise vergünstigt. Der Preis für Diesel lag in 2020 bei 1,13 EUR pro Liter gegenüber 1,27 EUR in 2019. Im VVS-Gebiet waren im April 2020 im ersten Lockdown bis zu 80 % Fahrgäste weniger im Vergleich zum Vorjahr unterwegs. Dies entspricht den Entwicklungen in ganz Deutschland. Im Jahr 2020 wurden rund 240 Millionen bezahlte Fahrten mit den Bussen und Bahnen im VVS durchgeführt. Das entspricht einem Rückgang von etwa 39,0 % gegenüber dem Vorjahr. Im ÖPNV wurde auch in der Zeit der stärksten Beschränkungen nahezu das volle Angebot weitergefahren.

Infolge der fortgesetzten Lockdown-Vorgaben, ergab sich ein immenser Einnahmeverlust in 2020 bei gleichen bzw. erhöhten Kosten. Deutschlandweit schätzt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Mindereinnahmen auf rund 3,5 Mrd. EUR. Der von Bund und Länder beschlossene ÖPNV-Rettungsschirm zur Kompensation von Corona-bedingten Einnahmefällen konnte die ÖPNV-Branche bislang vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahren. Die Pandemie-Beschränkungen werden sich bis in die kommenden Jahre auswirken. Auch für 2021 besteht ein Bedarf für weitere finanzielle Unterstützung der Branche. In welcher Größenordnung sich ein weiterer ÖPNV-Rettungsschirm ergeben wird, ist derzeit nicht absehbar.



Ertragslage

Die Ertragslage im Jahr 2020 basierte noch zu Jahresbeginn auf einem Höchstwert an Stammkunden, für die weitere Steigerungen erwartet wurden. Die Tarifanpassung 2020 wurde nach der Tarifreform zum April 2019 nicht bereits zum Jahreswechsel, sondern erst zum 01.04.2020 durchgeführt. Die Preise wurden um durchschnittlich 1,9 % erhöht. Die Fahrgeldeinnahmen wurden dann jedoch ab März 2020 stark von der Corona-Pandemie beeinflusst. Mit dem ersten Lockdown sind die Verkäufe im Gelegenheitsverkehr und den bar verkauften Zeitkarten stark eingebrochen, während die Anzahl der Abonnenten und Schüler nur leicht gesunken ist. Mit den Einschränkungen zum Jahresende ergab sich ein erneuter Einbruch im Barverkauf sowie eine mittlerweile deutlicher gesunkene Abonnentenzahl. Insgesamt belaufen sich die Fahrgeldeinnahmen 2020 auf 165,7 Mio. EUR netto. Durch den ÖPNV-Rettungsschirm wurde ein Teil der Mindereinnahmen jedoch ausgeglichen. Der Ausgleich für die SSB bzw. die LHS beträgt aktuell 47 Mio. EUR. Dieser basiert auf einem WS-weiten Vorjahresvergleich abzgl. Aufwandsminderungen, auf dessen Grundlage gemäß Richtlinie zum Rettungsschirm ein rechnerischer Schaden ermittelt wird. Hiervon werden 95 % ausgeglichen. In 2020 erwartete Erlössteigerungen aus prognostizierten Fahrgaststeigerungen, die im Planansatz hinterlegt waren, werden hingegen nicht ausgeglichen. 42,5 Mio. EUR Rettungsschirmmittel hat die SSB bereits in 2020 ausgezahlt bekommen, eine Restzahlung für 2020 über voraussichtlich 4,5 Mio. EUR wird noch in 2021 erwartet und ist als Forderung im Jahresabschluss 2020 berücksichtigt. Wie auch im Vorjahr erhielt die SSB Ausgleichszahlungen für die Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse im Linienverkehr, die neben den Fahrgeldeinnahmen im Verbundtarif (ohne Ausgleichszahlungen) auch das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE), die Abgeltung für Schwerbehinderte (SGB IX) und die Einnahmen aus SSB-Flex enthalten, betragen 2020 rund 170,8 Mio. EUR. Die Ausgleichszahlungen aufgrund der Tarifzonenreform sowie der Corona-Rettungsschirm werden hingegen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. In Summe liegen die Umsatzerlöse im Linienverkehr und die beiden Ausgleichszahlungen (inkl. Forderung bzw. Rückstellungen) bei 259,8 Mio. EUR und damit 16,1 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr 2020 war primär durch die Corona-Krise geprägt. Im Regeltarif sanken die Fahrgastzahlen in Folge der niedrigeren Absatzzahlen sowie auf Grund einer geringeren Ausnutzung von Zeitkarten um 38,2 % ggü. dem Vorjahr.

Das umsatzstärkste Marktsegment bildete 2020, wie bereits im Vorjahr, der Berufsverkehr mit 43,2 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif. Die Anzahl der berufsbedingten Fahrten nahm 2020 um 30,7 % gegenüber dem Vorjahr ab. Der Berufsverkehr stellt damit auch das fahrtenstärkste Segment mit einem Fahrtenanteil von 42,9 % dar. Der Gelegenheitsverkehr ist, am Umsatzanteil gemessen, das zweitgrößte Segment und verzeichnete einen Fahrtenrückgang zum Vorjahr um 43,5 %. Der Ausbildungsverkehr hat einen Anteil von 34,5 %, der Serionverkehr stellt nach wie vor das kleinste Segment dar und verzeichnet einen Rückgang von 35,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G mit 17,6 Mio. EUR gleichgeblieben. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind aufgrund der jährlichen Dynamisierung gestiegen (+0,6 Mio. EUR ggü. 2019) und lagen 2020 bei 44,6 Mio. EUR. Die Umsatzerlöse im Linienverkehr lagen mit 170,8 Mio. EUR pandemiebedingt um rund 54,4 Mio. EUR unter Plan. Diesem Rückgang stehen die Ausgleichszahlungen aufgrund der Tarifzonenreform sowie der Corona-Rettungsschirm entgegen. In Summe wurde der Planansatz 2020 um 7,6 Mio. EUR unterschritten.

Vermögenslage

Im Geschäftsjahr 2020 investierte die SSB, vor der Verrechnung von Zuschüssen, insgesamt 103,9 Mio. EUR in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. In die Infrastruktur der Stadtbahnen wurden 52,6 Mio. EUR investiert. Der darin enthaltene Anteil der Streckenverlängerung der U6 zum Flughafen / Messe belief sich auf rund 30 Mio. EUR und die Folgemaßnahmen Haltestelle Staatsgalerie von Stuttgart 21 mit rund 20 Mio. EUR.

Damit die gesamte Busflotte gemäß Clean Vehicles Directive eingestuft werden kann wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 16,3 Mio. EUR in die Erneuerung und Umrüstung der Busflotte investiert. Die SSB investierte in sonstige Sachanlagen, Grundstücke und Gebäude sowie immaterielle Vermögensgegenstände weitere 35,0 Mio. EUR. Zur Finanzierung der Vorhaben erhielt die SSB 39,6 Mio. EUR an Zuschüssen und Fördermitteln vor allem für Infrastrukturmaßnahmen nach GVFG, von der Landeshauptstadt Stuttgart sowie aus anderen öffentlichen Förderquellen. Die Nettoinvestitionen betragen im Berichtsjahr 64,3 Mio. EUR. Das Sachanlagevermögen beläuft sich auf 611,8 Mio. EUR (Vorjahr 582,6 Mio. EUR). Die Bilanzsumme der SSB beträgt im Geschäftsjahr 771,8 Mio. EUR. Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 194,4 Mio. EUR.

Finanzlage

Durch den Corona-Rettungsschirm konnte im Geschäftsjahr 2020 das operative Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug rund 35,9 Mio. EUR (Vorjahr: -4,9 Mio. EUR). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -102,8 Mio. EUR (Vorjahr: -73,7 Mio. EUR), da im Geschäftsjahr mehr Investitionen im Vergleich zum Vorjahr in das Anlagevermögen getätigt wurden. Diese betreffen hauptsächlich die Staatsgalerie, die neuen Ticketautomaten und den Kauf des Verwaltungsgebäudes. Der Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich auf 62,7 Mio. EUR (Vorjahr: 111,3 Mio. EUR). Die Höhe der Kreditaufnahme war bedingt durch geplante Investitionen, insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Berichtsjahr 2020 um 4,2 Mio. EUR auf 61,0 Mio. EUR ab. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen.

¹ Die finale EZV-Jahresabrechnung steht noch aus. Der erwartete Rückzahlungsbetrag laut dem Entwurf der Jahresabrechnung (0,02 Mio. EUR) wurde als Rückstellung berücksichtigt. Sollte die tatsächliche Rückzahlung von der vorläufigen Berechnung abweichen, wird die Korrektur in 2021 ergebniswirksam. Außerdem wurde eine Drohverlustrückstellung i.H.v. 0,9 Mio. EUR für die evtl. drohende Rückzahlung an die Kunden aus der Mehrwertsteuerab-senkung 2020 gebildet. Auch diese wird ggf. 2021 ergebniswirksam.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr und das Jahresergebnis vor Verlustausgleich. Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete die SSB 170,8 Mio. EUR (Vorjahr: 221,9 Mio. EUR) aus dem Linienverkehr. Der Einnahmerückgang um 23 % ist vor allem Auswirkung der Corona-Pandemie. Dieser Rückgang konnte durch den ÖPNV-Rettungsschirm sowie einer Tarifanpassung zum 01.04.2020 bis auf wenige Anteile kompensiert werden. Der Ausgleich aus der Tarifzonenreform erhöhte sich auf 18,9 Mio. EUR zum Vorjahr (14,5 Mio. EUR). In Summe liegen die Umsatzerlöse im Linienverkehr und die Ausgleichszahlung zur Tarifzonenreform bei 189,7 Mio. EUR und damit um 46,7 Mio. EUR unter dem Vorjahr. Das Gesamtergebnis 2020 in Höhe von -27,3 Mio. EUR lag mit 1,2 Mio. EUR über dem Planansatz des Nachtragswirtschaftsplanes 2020 von -26,1 Mio. EUR, jedoch um 0,6 Mio. EUR besser als im Vorjahr (-27,9 Mio. EUR). Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten (112 Mio.) sowie Kundenzufriedenheit.

Personal

Die Mitarbeiteranzahl (Stammpersonal Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte) zum 31. Dezember 2020 betrug 3.216 Personen (Vorjahr 3.144). Rund 47 % davon (Vorjahr 47 %) sind im Fahrdienst (inkl. Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 121 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 114) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.337 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.258), wovon sich 9 Personen in der Altersteilzeit Freiphase befanden (Vorjahr 0). Die Steigerung der Beschäftigtenzahl resultierte hauptsächlich aus dem Fahrdienst. Die Steigerung der Ausbildungszahlen ist auf den Bedarf an Fachkräften zurückzuführen, der voraussichtlich in den kommenden Jahren nicht über den Arbeitsmarkt in der Region direkt gedeckt werden kann. Die Personalarbeit war im Jahr 2020 vor allem durch die Corona-Pandemie geprägt. Die SSB initiierte für ihre Beschäftigten eine Vielzahl von Schutzmaßnahmen, mit denen die Infektionsgefahr wirksam eingedämmt werden konnte. Insgesamt haben sich 109 Mitarbeitende der SSB im Laufe des Jahres 2020 mit dem Coronavirus infiziert. Die krankheitsbedingten Abwesenheiten stiegen im März gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozentpunkte an, zusätzlich wurden in der ersten Welle auch Beschäftigte mit gesundheitsbedingten Risiken vorsorglich vorübergehend freigestellt. Im Jahresdurchschnitt konnte die Krankenquote nicht zuletzt auch durch die entsprechenden Hygienemaßnahmen um 0,4 % zum Vorjahreswert gesenkt werden.

Auswahlverfahren zur Einstellung von neuen Mitarbeitenden mussten aufgrund der Kontaktbeschränkungen im Frühjahr teilweise ausgesetzt werden. Erstgespräche wurden anschließend häufig in Form von Videokonferenzen durchgeführt, sodass die Personalrekrutierung dann weitgehend wieder planmäßig verlief, wenn auch unter besonderen Hygienebedingungen. Aufgrund der anhaltend schwierigen Situation auf dem Arbeitsmarkt in der Region Stuttgart blieben gegenüber dem Plan zum Jahresende 2020 geplante Personalpositionen vor allem im Fahrdienst und den technischen Bereichen unbesetzt. Hier waren in 2020 auch mehr Abgänge als im Vorjahr zu verzeichnen, wobei sich insgesamt der Anteil an nicht altersbedingten Abgängen gegenüber dem Vorjahr verringerte. Ein Schwerpunkt der Personalarbeit lag in der Rekrutierung von Fahrerinnen und Fahrern. Insgesamt konnten 115 Beschäftigte für den Fahrdienst (Vorjahr 101) gewonnen werden.

Es gelang jedoch nicht, den Personalbedarf an Fahrpersonal insgesamt zu decken, der zusätzlich durch die Abbildung der Wegezeiten im Dienstplan entsteht. Somit bleibt die Einstellung von Beschäftigten im Fahrdienst auch in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt der Personalarbeit. In 2020 wurde zudem die Zahl der neu startenden Auszubildenden und Studierenden an der Dualen Hochschule erhöht, zusätzlich wurden neue Ausbildungsberufe (Fachinformatiker, Restaurantfachkraft, Fachkraft für Lagerlogistik) angeboten. Da die Rekrutierung neuer Beschäftigter aufwändig ist, rückt die Mitarbeiterbindung noch mehr in den Blickpunkt und hier insbesondere die Förderung junger Eltern zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Neben den bisherigen Angeboten der SSB zur Flexibilisierung der Arbeitszeit und den geförderten Beratungsangeboten zu Familie und Pflege (z. B. beim pme Familienservice Stuttgart) wurde in 2020 nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie das Arbeiten im Homeoffice (mit Fernzugriff) in den Bereichen, wo dies möglich ist, nochmals vorangetrieben. In 2021 erhalten Eltern bei der Geburt ihres Kindes ein Willkommensgeschenk der SSB, bei der SSB berufstätige Eltern von Kleinkindern erhalten erstmalig einen monatlichen Zuschuss zur Kinderbetreuung von bis zu 100 EUR und werden hierdurch unterstützt, bei der SSB weiterhin oder wieder berufstätig zu sein. Ende 2020 konnten die Verhandlungen sowohl zum Entgelt- als auch zum Manteltarif des Bz TV N-BW abgeschlossen werden. Das Entgelt steigt moderat in zwei Stufen (1,4 % ab 1.4.2021, 1,8 % zum 1.4.2022), was der SSB wie auch den anderen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit gibt, sich von den einschneidenden pandemiebedingten Fahrgastrückgängen und Einnahmeverlusten teilweise erholen zu können. Ergebnis der Manteltarifverhandlungen war in finanzieller Hinsicht die Einmalzahlung einer Corona-Prämie für alle Beschäftigten, die Sicherung der Zuwendung als 13. Monatsgehalt wie in den Vorjahren und die Erhöhung des Urlaubsgeldes. Der Abschluss beinhaltet auch Elemente zur weiteren Entlastung der Beschäftigten wie ein vom Arbeitgeber finanzierter Entlastungstag sowie bis zu zwei zusätzlichen freien Tagen durch Umwandlung der Entgelterhöhung. Darüber hinaus bietet der Tarifvertrag neue Elemente zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität: Ab der Entgeltgruppe 11 aufwärts können auf freiwilliger Basis Arbeitsverträge mit einer Wochenarbeitszeit von bis zu 44 Stunden mit entsprechender Erhöhung des Entgelts abgeschlossen werden.

Dies bietet den Unternehmen die Chance, Fach- und Führungspositionen schneller zu besetzen. In den Tarifverhandlungen wurde erneut die Verlängerung des Tarifvertrags zur Altersteilzeit beschlossen. Per Ende 2020 haben 29 Beschäftigte der SSB einen Altersteilzeitvertrag.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20 %	20 %
im Vorstand	33 %	33 %
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	15 %	18 %

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

Vor fünf Jahren haben die Mitglieder der Vereinten Nationen die „Agenda 2030“ für nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Dabei konkretisiert die Agenda 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals - SDGs).

Die Agenda 2030 soll zu einem nachhaltigen, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt führen und ist gleichermaßen an Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer gerichtet. Wirtschaft und Politik sind gefordert, zusammen die 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung zu erreichen. Der Unterausschuss „Nachhaltigkeit“ des Verbands der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) hat die Aktivitäten der Branche im Hinblick auf die 17 Ziele unter die Lupe genommen.

So trägt auch die Stuttgarter Straßenbahnen AG mit den für die SSB relevanten 9 Ziele (in Grafik farblich dargestellt) wesentlich zur Zielerreichung bei.

Im Folgenden sind einige Beispiele aufgeführt:



ZIEL 3 – Gesundheit und Wohlergehen

SSBewegt

Wenn es um die Gesundheit oder das Wohlergehen der Mitarbeiter geht, „fährt“ bei der SSB alles mit der „Linie G“, dem betrieblichen Gesundheitsmanagement. Seit 10 Jahren sorgt es nicht nur für die gesundheitliche und soziale Beratung der Mitarbeiter, sondern auch für langfristige Prävention, positive Lebensführung und regelmäßigen Ausgleich. Dabei verfolgt die „Linie G“ Unternehmensziele und erreicht langfristigen gesundheitlichen Erhalt der Mitarbeitenden. Im Jahr 2019 wurde für die Belegschaft eine aktualisierte Broschüre der „Linie G“ erstellt. Darin enthalten ist ein Überblick über die Angebote und Leistungen.

Synthetischer Kraftstoff

Positiv auf Gesundheit und Wohlergehen der Bevölkerung wirkt die SSB durch Verminderung von Staub, Lärm und Abgasen. Mit synthetisch hergestelltem Kraftstoff lassen sich Stickoxidemission und Rußbelastung reduzieren. Auf der Suche nach alternativen Kraftstoffen ist die SSB schon seit mehreren Jahren. Bereits vor 10 Jahren, im Jahr 2009, wurden alternative Kraftstoffe getestet um zu sehen, welche Auswirkungen solche Kraftstoffe auf Motoren und die Infrastruktur haben. So wurden vier Citaro-Busse über drei Jahre mit synthetischem Kraftstoff erprobt. Insgesamt sind sie 250.000 Kilometer störungsfrei gefahren und haben dabei sogar wegen des höheren Brennwertes 2 % weniger Kraftstoff verbraucht. Erneute Tests zeigten: Auch die Busse neuer Technik, die Hybrid-Busse und die EUR-6-Busse, nahmen keinen Schaden. So wird seit 2020 ausschließlich synthetischer Kraftstoff in allen Bussen der SSB verwendet. Bei dem verwendeten synthetischen Kraftstoff handelt es sich um so genannten GTL (Gas to Liquid) Kraftstoff. Dieser wird aus Erdgas unter Zufuhr von Sauerstoff und Wasserdampf hergestellt. Ohne teure Technik oder neue Busse zu beschaffen, kann die SSB nachweislich im Realbetrieb der Busflotte Stickoxide um bis zu 20 % und die Rußbelastung durch die Standheizungen um 50 % minimieren. Durch die Umstellung ist die gesamte Busflotte entsprechend der Definition der EU Verordnung 2009 / 33 / EG bzw. 2019 / 1161 EU (Clean Vehicle Directive) „sauber“ unterwegs.

Emissionsfreier Verkehr

Seit Januar 2018 werden die sechs Innenstadtlinien komplett mit emissionsarmen Bussen (Diesel-Hybrid-Bussen, Brennstoffzellen-Hybrid-Bussen und EUR 6-Bussen) bedient. Um die nachhaltige Busstrategie der SSB fortzusetzen werden seit 2020 auch hier emissionsfreie Gelenkbusse eingesetzt. Ergänzend fährt seit November 2020 ein vollelektrischer Van in der SSB Flex-Flotte mit und ersetzt eine von elf bestehenden V-Klassen des Stuttgarter Ride-Pooling-Angebotes. Diese erste vollelektrische Großraumlimousine von Mercedes-Benz, ist seit 2020 auf dem Markt und in Stuttgart zum ersten Mal in einem On-Demand-Service im Einsatz. Die Stuttgarter Straßenbahnen und Mercedes-Benz Vans begleiten diesen Praxiseinsatz in Zusammenarbeit. Mit einer Reichweite von bis zu 418 Kilometern und Komfort erfüllt er die Anforderungen des On-Demand-Verkehrs bei SSB Flex. In Abhängigkeit vom Fortschritt beim Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur strebt die SSB an, die SSB-Flex Flotte auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen. Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen hat SSB Flex bereits im Zeitraum von Dezember 2019 bis Mai 2020 ebenfalls in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Vans gesammelt. Damals waren zwei elektrische Vito Fahrzeuge der ersten Generation mit einer Reichweite von bis zu 186 Kilometern im Einsatz.

Mercedes-Benz Vans und SSB Flex nutzen die Erkenntnisse aus dem praktischen Einsatz auf dem Weg hin zu einer lokal emissionsfreien urbanen Mobilität. Die Luftqualität in Stuttgart soll durch optimierte Filter im Bus verbessert werden. Ein weiterer Beitrag um die Luftqualität in Stuttgart zu verbessern, sind die seit 2020 eingesetzten speziellen Aktivkohle-Filter in den Klimaanlage der SSB Busse. Durch den Einsatz dieser speziell imprägnierten Aktivkohlefilter wird die Außenluft auf ihrem Weg in den Innenraum nicht nur von Partikeln befreit, sondern auch nachweislich der Stickoxid-Gehalt (NO₂) in der Luft reduziert. Das wird ohne zusätzlichen Wartungsaufwand erreicht, es müssen keine zusätzlichen Geräte oder Vorrichtungen an den Bussen angebracht werden. Mittels Messungen über mehrere Monate mit einem Tochterunternehmen des TÜV Nord konnte nachgewiesen werden, dass die neuartigen Filter über eine Laufzeit von drei Monaten die NO₂-Belastung im Businnenraum um 70 % verringern.

SSBeigene Wasserstofftankstelle

Die SSB hat schon länger vier Brennstoffzellenhybridbusse in ihrem Fuhrpark und plant die Anschaffung weiterer Busse mit Brennstoffzellentechnik. In den vergangenen Monaten mussten die vorhandenen Fahrzeuge allerdings zum Tanken von Gaisburg zum Flughafen gebracht werden. Dort befand sich die einzige Tankstelle für Wasserstoff in erreichbarer Nähe. Brennstoffzellenbusse fahren lokal emissionsfrei, sie tragen folglich dazu bei, die Luft in Stuttgart sauber zu halten. Sie fahren rein elektrisch: In der Brennstoffzelle reagieren Wasserstoff (H₂) und Sauerstoff (O) unter der Abgabe von elektrischer Energie zu Wasser (H₂O). Mit diesem Strom wird der Elektromotor angetrieben. Der Zusatz „Hybrid“ ist darauf zurückzuführen, dass die Busse zwei Energiequellen haben, die Brennstoffzelle und die Batterie. Die Batterie dient als Zwischenspeicher für die zurückgewonnene Energie beim Bremsen (Rekuperation) oder für die Energie aus der Brennstoffzelle.

Hinten raus kommt beim Brennstoffzellenhybridbus so oder so immer nur reines Wasser in Form von Wasserdampf. Dennoch ist es natürlich nicht im Sinne des Erfinders, wenn die Brennstoffzellenbusse lange Strecken zurücklegen müssen, nur um aufgetankt zu werden. Die SSB hat daher an einer Lösung gearbeitet und im Jahr 2020 ihre erste eigene Wasserstofftankstelle in Betrieb genommen.

ZIEL 4 – Hochwertige Bildung

Mit verschiedenen Angeboten sorgen wir u.a. auch dafür, dass Schüler, Azubis und Studierende selbständig mobil sein können. Für mehr Bewusstsein im täglichen Verkehr setzen wir auf verschiedene Kampagnen. Die aktuelle Initiative „Sicher zu Fuß“, eine Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht, hat zum Ziel Bewusstsein für die Gefahren des Stadtverkehrs und für die Besonderheiten im Umgang mit Stadtbahnen zu erhöhen. Auch intern bietet die SSB eine Vielzahl an Weiterbildungsmöglichkeiten und Ausbildungsplätzen in verschiedenen Berufen an. Aktuell bildet die SSB 121 Auszubildende aus, mit dem Ziel dem Unternehmen langfristig erhalten zu bleiben.

Perspektive²

Im Jahr 2019 feierte das Nachwuchstraining für Führungskräfte sein 15-jähriges Bestehen, welches nach Unterbrechung im Jahr 2004 neu aufgelegt wurde. Das Potential der SSB Mitarbeiter für das Wahrnehmen von Führungsaufgaben ist der Firma gut bekannt. Zur Qualifizierung als Führungskraft und als Maßnahme dem mit dem demographischen Wandel einhergehenden Mangel an Fachkräften zu begegnen, entstand vor 15 Jahren das Fortbildungs-Programm „FührenLernen“.

An diesem Programm konnte die SSB seither 156 Mitarbeiter intern zu Führungskräften qualifizieren. Um dem weiter zunehmenden Fachkräftemangel zu entgehen, wurde das Programm weiterentwickelt und ging 2020 mit der Bezeichnung „Perspektive²“ an den Start. Hier werden neben dem bisherigen Erlernen von Führungsqualitäten auch die Ausbildung zu Fachkräften avisiert.

ZIEL 5 – Geschlechtergleichheit

Ein Unterziel des SDG 5 ist es, die geteilte Verantwortung innerhalb eines Haushalts und einer Familie zu fördern, anzuerkennen und wertzuschätzen. Zertifikat „berufundfamilie“: Seit 1993 gibt es bei der SSB den Arbeitskreis Beruf und Familie, dessen Aufgabe es ist, den Mitarbeitern bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie mit vielfältigen Möglichkeiten bei Seite zu stehen. Von der Unterstützung bei der Pflege Angehöriger bis zur Betreuung von Kindern.

Für die SSB ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf also Teil Ihrer täglichen Personalpolitik. 2020 wurde der SSB bestätigt, dass sie das Zertifikat „berufundfamilie“ zu Recht trägt, und zwar bereits seit 2013. Das Siegel steht unter der Schirmherrschaft der Bundesfamilienministerin. Den nachgewiesenen Standard zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie konnte auch 2020 gehalten bzw. noch ausgebaut werden.

ZIEL 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz

Mit dem Bezug von Ökostrom für die Stadtbahn und für den Bedarf in den Betriebsgebäuden optimiert die SSB seit einigen Jahren bereits die CO₂-Bilanz des Unternehmens deutlich. Um den Stromverbrauch zu senken wurde in der Vergangenheit ein Energieeinsparkonzept erarbeitet. Dieses wird stetig weiterentwickelt und die darin dargestellten Potentiale priorisiert und schrittweise umgesetzt. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt zunächst nach kürzester Amortisationszeit und höchstem Energieeinsparpotential. Sofern einem sehr hohen Einsparpotential eine sehr lange Amortisationszeit gegenübersteht, wird gezielt nach Fördermöglichkeiten gesucht.

Beleuchtung der Busabstellanlage

In diesem Zuge hat sich die SSB über die „Kommunalrichtlinie“ des Bundesumweltministeriums erfolgreich um Fördermittel für die Sanierung der Beleuchtung der Busabstellanlage in Gaisburg beworben. Mit der Förderung wurde dort in 2020 eine LED-Beleuchtungsanlage mit moderner Steuerungstechnik installiert, welche somit den Energieverbrauch erheblich reduzieren lässt. Dabei wurden alte Leuchtstofflampen (58 W) durch moderne tiefstrahlenden LED-Langfeldleuchten (28 W) ausgetauscht. Durch eine optimierte Anordnung konnte die Anzahl der benötigten Leuchten reduziert werden. Für eine bedarfsgerechte Steuerung wurde die Busabstellhalle in mehrere Lichtzonen unterteilt. Des Weiteren erfolgte auch eine Modernisierung der Steuerungstechnik.

Mit Hilfe eines modernen DALI-Bus-Systems kann die Anlage langsam hochgedimmt werden, wodurch die Lebensdauer der LEDs verlängert wird. Durch ein Herabdimmern auf 10 % Helligkeit, kann auch eine Grundhelligkeit zur Sicherheit gewährleistet werden. Zusätzlich wurden Präsenzmelder und Lichtfühler installiert. Diese neuen Geräte messen die Helligkeit sowohl in der Umgebung als auch direkt auf dem Boden. Die SSB AG rechnet mit einer jährlichen Stromeinsparung von 144.527 kWh und einer jährlichen Einsparung von insgesamt 1.705 Tonnen CO₂.

Innovation

Busflotte

Im Jahr 2020 wurden 30 alte Dieselbusse durch acht 12m-Fahrzeuge mit einem Parallelhybridantrieb und einer Batteriegröße von 19 kWh sowie 22 EUR 6-Gelenkbusse ausgetauscht. Die SSB hat in Gaisburg sowie in der Liegenschaft Cannstatt im Sommer 2020 die erste Ladeinfrastruktur für batteriebetriebene Gelenkbusse fertiggestellt. Dadurch konnten im 3. Quartal 2020 die ersten beiden Volvo-Batteriegelenkbusse in den Betrieb eingeführt werden. Zu all diesen Aktivitäten wurde die Wasserstofftankstelle auf Basis eines Zuwendungsbescheides aus November 2018 im 4. Quartal 2020 fertiggestellt und mit der Prüfung der Explosionssicherheit vor Inbetriebnahme im November erfolgte die Freigabe für die Nutzung. Somit wurde die Voraussetzung geschaffen, die wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge an einer betriebseigenen Tankstelle zu versorgen.

Neue Stadtbahnen

Im Zeitraum 2021 bis 2023 werden die bereits bestellten 20 Stadtbahnfahrzeuge der Serie DT8.15 ausgeliefert. Damit erhöht sich der Fahrzeugbestand auf 224 Stadtbahnen. Für die Fahrzeuge der Serie DT8.10 und 11, die zwischen 1999 und 2005 in Betrieb genommen wurden, wird aktuell eine Ausschreibung vorbereitet, um an den Fahrzeugen nach einer Lebensdauer von 20 Jahren eine Sanierung durchzuführen. Ebenfalls im Ausschreibungsprozess ist eine Ersatzbeschaffung von 40 Stadtbahnwagen der ersten Generation aus den Jahren 1985 / 86. Die Ausschreibung soll 2021 veröffentlicht werden. Die Lieferung ist für den Zeitraum 2025 bis 2026 vorgesehen. Die Stuttgarter Zacke ist die einzige Zahnradbahn Deutschlands, die hauptsächlich dem ganz normalen, täglichen Berufsverkehr einer Großstadt dient. Vom Marienplatz nach Degerloch klettert seit 1884 die Zahnradbahn, von den Stuttgartern liebevoll „Zacke“ genannt, auf der bis zu 17,8 % steilen Strecke nach oben - mit den prächtigsten Stuttgart-Panoramablickten. Im Zeitraum von 2021 bis 2022 werden drei bereits bestellte Zahnradbahnfahrzeuge drei Zahnradbahnwagen aus dem Jahr 1982 ersetzen.

Stadtbahn-Fahrsimulatoren

Die Fahrschule Schienenfahrzeuge konnte im Januar 2020 neue Fahrsimulatoren DT8S und DT8.12 für die Fahreraus- und Weiterbildung in Betrieb nehmen. Damit konnte die Qualität der Stadtbahnausbildung, besonders in außergewöhnlichen Betriebssituationen, deutlich verbessert werden. Zukünftig werden 20 % der praktischen Ausbildung auf den Fahrsimulatoren geschult. Die neuen Vollkabinensimulatoren zeichnen sich durch eine deutlich bessere Bildqualität aus, die eine sehr realistische Umgebung simuliert. Es wurden die beiden Simulatoren in der sich anschließenden Fahrgastzelle funktionierende Fahrgasttüren in der Simulationssoftware integriert. Damit können die am Zug häufig auftretenden Türstörungen gezielt geschult werden. Mit der ausbildungsgerechten Nachbildung der komplexen Signalisierungslogik wurde innerhalb der Zusicherungs- und Fahrsignalanlagen sowie der Signalanlagen an Straßenkreuzungen ein sehr hoher Detaillierungsgrad in optischer und funktioneller Hinsicht erreicht. Damit ist man in der Lage sämtliche Signalstörungen realistisch nachzubilden.

Weiterhin können je Simulatortyp ca. 100 Fahrzeugstörungen abgebildet werden. Dabei handelt es sich um die wichtigsten Störungen am Zug. Die im Fahrerstand verbauten Störschalter erlauben eine realistische Störfahrt, um den Zug mit eigener Kraft von der Strecke zu bekommen.





Prognose- und Risikobericht

Risikomanagement

Zur Gewährleistung eines verantwortungsvollen Umgangs mit öffentlichen Ressourcen, zur Sicherstellung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) und zum Ausbau des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart und in der Umgebung ist eine effektive Risikofrüherkennung sowie Steuerung aller Risiken erforderlich. Hierzu dient das Risikomanagementsystem der SSB, das sich auch auf das Tochterunternehmen SSB Reisen erstreckt. Neben der strukturierten Risikosteuerung werden auch die unternehmerische Entscheidungsfindung und Zielerreichung durch das Risikomanagement unterstützt.

Bei Unternehmensrisiken im engeren Sinne handelt es sich um diejenigen Risiken, die relevant und wesentlich für das Gesamtunternehmen SSB sind. Diese können die Aufgabenerfüllung der SSB gefährden und zu wirtschaftlichen Schäden bzw. weiteren Folgeschäden führen. Wesentliche identifizierte Risiken sind durch potenzielle negative Ereignisse innerhalb und außerhalb der SSB geprägt, wodurch signifikante Schäden am Unternehmenswert entstehen können (bis hin zu einer möglichen Bestandsgefährdung). Die Risiken werden im Risikomanagementsystem innerhalb eines Fünfjahreszeitraumes identifiziert, bewertet, mit angemessenen Gegenmaßnahmen belegt und überwacht. Zur Gegensteuerung werden entsprechende Verantwortlichkeiten definiert. Bei Risikoinventuren werden alle bestehenden, neuen, entfallenen oder bereits eingetretenen Risiken durch die Vorstandsmitglieder (Risikoträger) sowie Unternehmensbereichs-, Stabsbereichs- und Stabsstellenleiter SSB, Geschäftsführung SSB Reisen (Risikoeigner) identifiziert. Im Rahmen eines definierten Bewertungsmusters werden Risiken in Kategorien eingeteilt und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie mögliche Schadensauswirkungen abgeschätzt: Potenziell bestandsgefährdend sind Risiken mit sehr hohem Schaden (> 9,0 Mio. EUR) und sehr hoher Eintrittswahrscheinlichkeit (> 80 %).

Die Risikosituation der SSB wird in einer Risikomatrix zusammengefasst, indem Eintrittswahrscheinlichkeiten und Schadenshöhen der Risiken zueinander in Beziehung gesetzt werden. Für die Reduzierung und Kontrolle der Risiken sind die jeweiligen Risikoeigner verantwortlich. Die Risikosituation wird mehrmals im Jahr betrachtet und überwacht. Risikomanagementsystem und -berichterstattung unterliegen einer regelmäßigen Prüfung durch die Wirtschaftsprüfung und die Interne Revision. Die Interne Revision attestierte der SSB Anfang 2020 ein angemessenes und wirksames Risikomanagementsystem, bei dem Aufwand und Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis stehen. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats (Audit Committee) beschäftigte sich im November 2020 mit den Risiken und den Maßnahmen zur Risikosteuerung. Im Jahr 2018 war das Risikomanagementsystem sowie die Organisation des Risikomanagements überarbeitet worden, um die aktuellen gesetzlichen Anforderungen umfänglich zu erfüllen. Ab 1.1.2019 trat ein neues Risikomanagement-Handbuch für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SSB AG und der SSB Reisen GmbH verbindlich in Kraft. Dies wurde dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gegeben.



Risikobericht

Zum letzten Quartal 2020 wurden von allen Risikoeignern insgesamt 91 Risiken bei der SSB AG und sieben Risiken bei der SSB Reisen GmbH identifiziert. Unter Berücksichtigung der Bewertung vor weiterführenden Gegenmaßnahmen lagen sieben kritische Risiken der Klasse Gelb bei der SSB vor. Hingegen hatte die SSB Reisen ein sehr kritisches, potenziell bestandsgefährdendes Risiko der roten Klasse und zwei Risiken der gelben Klasse vorliegen. Inhaltlich wurden die Risiken der gelben und roten Klasse nahezu ausschließlich durch die im März 2020 heraufgezogene Corona-Krise und die im Herbst stattgefundenen Tarifkonflikte im öffentlichen Dienst in Deutschland und zusätzlich in Baden-Württemberg geprägt.

Finanziell drohten der SSB insbesondere durch die Corona-Pandemie Verschlechterungen der Ergebnis- und Liquiditätssituation, wobei die Risiken schließlich in Teilen eintraten. So brachen im Jahresverlauf die Fahrgeldeinnahmen aufgrund eines veränderten pandemiebedingten Kundenverhaltens (Lockdown, Telearbeitstrend, Arbeitsmarktsituation) ein und es entstanden höhere Aufwendungen für die Bewältigung der Krise (z.B. durch erhöhte Desinfektionsmaßnahmen). Durch die Wirkung des ÖPNV-Rettungsschirms von Bund und Land konnten die Fahrgeldeinnahmen 2020 zumindest in großen Teilen ausgeglichen werden und die Liquiditätssituation stabilisiert werden. Die Risiken eines verschlechterten Ergebnisses und einer geringeren Liquidität bleiben jedoch bestehen, da die Corona-Pandemie sich noch mindestens 2021 auswirkt und noch nicht geklärt ist, ob auch für das Folgejahr ein weiterer ÖPNV-Rettungsschirm in ausreichendem Umfang aufgelegt wird. Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stand auch das Risiko von Personalengpässen durch Krankheit und Quarantäne. Insbesondere durch die zweite Corona-Welle Ende des Jahres hätte ein erhöhter Krankenstand zu ausfallenden oder langsameren Prozessen, insbesondere der betrieblich-technischen Kernprozesse (z.B. Fahrdienst, Werkstätten, Leitstelle), führen können.

In der Folge wäre die Produkterstellung eingeschränkt worden, was zu weiteren Folgekosten geführt hätte (z.B. zusätzlicher Ausfall von Fahrgeldeinnahmen im Gelegenheitsverkehr). Diese Risiken traten nicht ein, bestehen aber trotz verbesserter Corona-Inzidenzwerte auch 2021 weiter. Die im Herbst 2020 zugespitzten Tarifkonflikte zwischen den kollektiven Interessensvertretungen auf der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite um Veränderungen beim Entgelttarifvertrag sowie dem Tarifvertrag Nahverkehr Baden-Württemberg führten zu höheren Personalaufwendungen und die Streiks zu ausfallenden Kernprozessen bei der SSB. Dadurch traten die Risiken erhöhter Personalaufwände für 2020 sowie von kurzfristigen Betriebsstillegungen ein. Lediglich die Tarifsteigerungen aus den Verhandlungen um den Entgelttarifvertrag waren im Forecast 2020 und im Wirtschaftsplan 2021 bereits eingeplant. Bei SSB Reisen war insbesondere die Situation im Bereich Finanzen und beim Kundenverhalten als kritisch einzuschätzen, da der Reisemarkt 2020 und damit die gesamte Geschäftsgrundlage deutlich eingebrochen waren. Als potenziell bestandsgefährdend erwies sich das Risiko einer möglichen Zahlungsunfähigkeit, obwohl bereits staatliche Hilfen zur Überbrückung erster Liquiditätsgapen im Sommer vom Bund zugewendet wurden. Durch einen Vorschuss auf den Verlustausgleich durch den Gesellschafter SSB konnte die Liquiditätssituation entspannt werden.

Das deutlich verschlechterte Ergebnis wurde aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages durch den Gesellschafter SSB am Jahresende 2020 ausgeglichen. Aufgrund der weitgehend unveränderten Corona-Lage bestehen die Risiken für SSB Reisen auch 2021 weiter. Durch aktive Umsetzung von Gegenmaßnahmen konnten im Jahresverlauf 2020 einige vormals gelbe Risiken in ihrem Bedrohungspotenzial wirksam reduziert werden oder entfielen vollständig.



Prognosebericht

Für das Geschäftsjahr 2021 wurde in der Wirtschaftsplanung eine nominelle Fahrgeldtariferhöhung von 1,99 % angesetzt. Aufgrund des zum Zeitpunkt der Wirtschaftsplanung noch nicht vollständig abgeschlossenen Prozesses der Tarifierhöhung ergibt sich nun tatsächlich eine durch Gremienbeschlüsse im SSB-Aufsichtsrat und in der VVS-Gesellschafterversammlung eine Anpassung der Tarife zum 01.04.2021 um nominell 2,66 %. Theoretisch können unter Annahme gleichbleibender Verkaufszahlen durch den neunmonatigen Geltungszeitraum der höheren Tarife höhere Einnahmen gegenüber dem Vorjahr erwirtschaftet werden.

Zusätzlich wird in den Ansätzen der Wirtschaftsplanung von einer langsamen Erholung infolge der durch die Corona-Pandemie gefallenen Fahrgeldeinnahmen ausgegangen. Für das Jahr 2021 ist eine Markterholung von 14,48 % unterstellt, welche durch Kundenrückgewinnungsmaßnahmen und aktives Marketing zur Gewinnung von Neukunden gestützt wird. Daraus ergeben sich für 2021 geplante Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 190,7 Mio. EUR. Zusätzlich sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen Ausgleichzahlungen der Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR sowie eines neuerlichen Corona-ÖPNV-Rettungsschirms in Höhe von 22,8 Mio. EUR eingeplant. Dieser Betrag stammt aus den in 2020 bereitgestellten, aber nicht vollständig in Anspruch genommenen Rettungsschirmmitteln.

In Summe ergeben sich für die Ansätze im SSB-Wirtschaftsplan Einnahmen in Höhe von 283,7 Mio. EUR netto. Als Umsatzerlöse im Linienverkehr, die neben den Fahrgeldeinnahmen auch Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) und die Abgeltung für Schwerbehinderte (SGB IX) enthalten sind 197,1 Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2021 geplant.

Hinzu kommen rund 18,8 Mio. EUR Ausgleichzahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNVG und die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen von 45,1 Mio. EUR. Hierin ist die Dynamisierung zum Vorjahr enthalten. Seit dem Zeitpunkt der Aufstellung und Verabschiedung des Wirtschaftsplans 2021 haben sich die Einschätzungen über den weiteren Verlauf der Pandemie deutlich verändert und gerade der kurzfristige, vor Weihnachten, verschärfte Lockdown wirkt sich bereits auf die Ertragsaussichten im ersten Quartal 2021 aus.

Für die VVS-weite Entwicklung wird erwartet, dass die Anzahl der Stammkunden bis ins zweite Quartal 2021 weiter sinken wird. Im Falle nachhaltig niedrigerer Infektionszahlen kann in den Sommermonaten eine Stabilisierung der Abonnentenzahlen erwartet werden und nach der Sommerpause eine Erholung des Marktes einsetzen.

Bis zum Jahresende wird wieder eine Steigerung der Abonnentenzahl erwartet, die jedoch 5-10 % unterhalb des Vorkrisenniveaus bleibt. Der Ausbildungsverkehr setzt zu Jahresbeginn auf einem nur wenig gesunkenen Ausgangsniveau auf.

Dieses Segment wird bis zum Schuljahresende jedoch weiter sinken, wobei sich hier neben Auswirkungen der Pandemie die saisonal üblichen Rückgänge im Sommerhalbjahr zeigen werden. Hier kann unter der Annahme eines normalen Schulbetriebs im neuen Schuljahr eine starke Erholung erwartet werden, die nur noch geringfügig um 2-5 % unter dem Vorkrisenniveau bleibt. Der Gelegenheitsverkehr und die bar verkauften Zeitkarten werden noch bis ins zweite Quartal auf niedrigem Niveau verharren. Hier kann ebenfalls bis zur Sommerpause eine Stabilisierung mit leichter Erholung und im Herbst eine stärkere Erholung erwartet werden. Aufgrund der in diesen Segmenten eingetretenen starken Einbrüche, wird nicht erwartet, dass das Vorkrisenniveau im Jahr 2021 wieder erreicht wird, sondern die Nachfrage zum Jahresende im Gelegenheitsverkehr bei 15-25 % darunter verharrt. Für Zeitkarten gelten grundsätzlich dieselben Annahmen mit einem Niveau von -10 bis -20 % gegenüber den Vorkrisenwerten.

Insgesamt ergibt diese Prognose des Jahresverlaufs 2021 deutlich geringere Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen gegenüber dem Plan. Es werden mit Stand Februar 2021 nur rund 162 Mio. EUR netto Fahrgeldeinnahmen sowie 4,5 Mio. EUR SGB IX-Ausgleichszahlungen erwartet. Damit ist gegenüber dem Wirtschaftsplan mit rund 29,2 Mio. EUR geringeren Erlösen zu rechnen. Zusammen mit den im Wirtschaftsplan bereits unterstellten Wirkungen der Pandemie in Höhe von 36,4 Mio. EUR liegen die Fahrgeldeinnahmen und die SGB IX-Ausgleichszahlungen in Summe um 65,6 Mio. EUR unter Vorkrisenniveau.

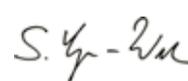
Ein Ausgleich durch einen neuerlichen Rettungsschirm ist Stand Februar 2021 noch nicht gesichert. Der aktuell bekannte Diskussionsstand lässt dem Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht folgend allenfalls eine Größenordnung von 15 Mio. EUR als möglich erscheinen.

Stuttgart, Juli 2021

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Thomas Moser



Dr. Sabine Groner-Weber



Mario Laube



Bilanz zum 31. Dezember 2020

	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	3.948.846,00	3.246.369,00
2. Geleistete Anzahlungen	3.390.232,60	1.827.243,58
	7.339.078,60	5.073.612,58
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	203.425.497,06	199.770.375,06
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	132.258.480,87	135.649.757,14
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	196.272.222,00	197.550.844,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	4.376.967,00	3.544.441,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.371.149,39	9.693.582,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	63.068.406,38	36.367.901,19
	611.772.722,70	582.576.900,39
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
3. Sonstige Ausleihungen	1.455,55	5.678,86
	452.808,02	457.031,33
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.402.911,35	19.462.169,46
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.617.062,26	2.772.582,68
3. Waren	376.484,51	218.517,09
4. Geleistete Anzahlungen	2.454.627,74	1.551.051,02
	24.851.085,86	24.004.320,25
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.865.386,62	10.134.704,13
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	31.725.677,38	30.773.429,80
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	2.081.483,39
4. Sonstige Vermögensgegenstände	24.729.580,19	18.294.859,80
	64.320.644,19	61.284.477,12
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	60.979.900,82	65.176.681,42
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	1.755.252,00	1.408.598,34
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	351.757,50	235.028,07
	771.823.249,69	740.216.649,50

	31.12.2020	31.12.2019
Passiva	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	194.440.785,17	194.440.785,17
B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen	3.549.545,00	1.673.985,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	154.080.552,00	149.810.826,00
2. Steuerrückstellung	729.548,00	637.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	56.466.069,36	45.718.657,74
	211.276.169,36	196.166.483,74
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	87.335.093,23	87.848.294,91
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	171.612,87	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.457.839,19	28.144.785,86
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.624.431,29	40.577.952,14
5. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	136.872,40	4.144,77
6. Sonstige Verbindlichkeiten	206.896.066,24	184.223.595,40
	357.621.915,22	340.798.773,08
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.934.834,94	7.136.622,51
	771.823.249,69	740.216.649,50



Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	2020	2019
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	259.262.392,11	308.966.909,46
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestands an noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen	-1.155.520,42	1.383.037,43
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	4.638.180,57	3.678.502,74
4. Sonstige betriebliche Erträge	101.912.066,39	42.099.814,19
5. Betriebsleistung	364.657.118,65	356.128.263,82
6. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	25.734.272,97	26.224.073,69
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	81.984.190,18	78.895.420,40
	107.718.463,15	105.119.494,09
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	158.496.751,72	156.507.260,89
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersvorsorge 18.793.791,51 EUR	52.329.052,68	52.947.824,99
	210.825.804,40	209.455.085,88
8. Abschreibungen	32.018.693,60	32.433.087,76
9. sonstige betriebliche Aufwendungen	33.237.549,49	29.365.126,09
10. Betriebsaufwand	383.800.510,64	376.372.793,82
11. Operatives Ergebnis	-19.143.391,99	-20.244.530,00
12. Erträge aus Beteiligungen	0,00	45,00
13. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens,	155,30	381,93
14. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 5.004,20 EUR (Vj. 0,00 TEUR)	321.465,32	454.781,30
15. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.087.403,49	87.196,88
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen 1.140.000,00 EUR (Vj. 935 TEUR)	6.670.999,97	6.852.290,16
17. Finanzergebnis	-7.436.782,84	-6.484.278,81
18. Ergebnis nach Steuern	-26.580.174,83	-26.728.808,81
19. sonstige Steuern	712.481,76	1.211.825,9
20. Erträge aus Verlustübernahme	27.292.656,59	27.940.634,71
21. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00

Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG für das Geschäftsjahr 2020

1. Allgemeine Angaben

Angaben zur Form und Darstellung

Der Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (Amtsgericht Stuttgart, HRB 69), wurde nach den Vorschriften des HGB, EGHGB und des AktG für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 17. Juli 2015 wurde bei der Aufstellung beachtet. Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme einer positiven Fortführungsprognose. Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung wurden Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nach § 265 Abs. 7 HGB zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen und in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, soweit nicht anders angegeben, gegenüber dem Vorjahr unverändert. 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 Materialkosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge. Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände vorgenommen. Die Nutzungsdauer liegt zwischen drei und zehn Jahren.

Die Abschreibungen im **Sachanlagenvermögen** erfolgen im Wesentlichen linear. Die planmäßigen Abschreibungen werden „pro rata temporis“ über die wirtschaftliche Nutzungsdauer verteilt. Die Abschreibungsdauer der Sachanlagen liegt zwischen 3 und 75 Jahren. Vermögensgegenstände, die nach dem 31.12.2017 angeschafft oder hergestellt worden sind und deren Anschaffungs- / Herstellungskosten 800,00 EUR netto nicht überschreiten, werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Nach dem 31.12.2017 werden für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- / Herstellkosten zwischen 150,00 EUR und 1.000,00 EUR keine jahresbezogene Sammelposten gemäß § 6 Abs. 2a EstG mehr gebildet. Die vorhandenen Sammelposten werden über die Restnutzungsdauer abgeschrieben. Für im Jahr 2001 aktivierte Wohngebäude wird die degressive Abschreibungsmethode gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3B EstG angewandt. Das Abschreibungsende liegt im Jahr 2051. 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 Investitionsförderung zum Anlagenvermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Die Auflösung des Sonderposten wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als sonstiger betrieblicher Ertrag ausgewiesen.

Bei **Finanzanlagen** werden die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet. Sonstige Ausleihungen werden zum Nennwert in Ansatz gebracht. Bestehende Risiken werden angemessen berücksichtigt.

Die **Vorräte** werden zu gewogenen, gleitenden Durchschnittspreisen bzw. zu Herstellungskosten unter Beachtung des strengen Niederwertprinzips bewertet. Die Herstellungskosten enthalten die aktivierungspflichtigen Bestandteile des § 255 Abs. 2 HGB. Fremdkapitalzinsen werden nicht berücksichtigt. Für nicht gängige Vorräte werden entsprechende Bewertungsabschläge vorgenommen.

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

Geleistete Anzahlungen werden mit dem Nominalbetrag angesetzt.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert bzw. dem niedrigeren Zeitwert bilanziert. Für erkennbare Bestandsrisiken werden angemessene Abschläge berücksichtigt. Die Berechnung der für das allgemeine Kreditrisiko gebildeten Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 1 % des übrigen Forderungsbestands beruht auf eine mehrjährige Betrachtung des tatsächlichen Forderungsausfalls.

Liquide Mittel werden grundsätzlich zum Nennwert bilanziert.

Aktive Rechnungsabgrenzungen wurden für Auszahlungen vor dem Abschlussstichtag gebildet soweit sie Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen. Das **gezeichnete Kapital** wird zum Nennwert bilanziert.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Verwendung der „Heubeck Richttafeln 2018 G“ ermittelt. Sie werden pauschal mit dem von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt (2,30 %, Vorjahr 2,71 %). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2,0 % und erwartete Rentensteigerungen mit 1,0 % berücksichtigt. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt zum 31.12.2020 3.974 TEUR (Vorjahr 3.522 TEUR). Der Unterschiedsbetrag unterliegt einer Ausschüttungssperre. Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte analog zu den unmittelbaren Verpflichtungen. Soweit Vermögensgegenstände vorhanden sind, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich zur Erfüllung von Verpflichtungen aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen (sog. Deckungsvermögen), werden diese gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugehörigen Verpflichtungen verrechnet.

Der Wertansatz der **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigt alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen sowie drohende Verluste. Die sonstigen Rückstellungen werden auf der Grundlage vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt und zum Erfüllungsbetrag bilanziert. Sonstige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Sterbegelder wurden nach versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung Gehalts- beziehungsweise Kostensteigerungen und eines Durchschnittzinssatzes berechnet.

Die **Verbindlichkeiten** werden mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** werden auf der Passivseite Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit dieser Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Latente Steuern wurden aufgrund der Organschaft mit den Stuttgarter Verkehrs- und Versorgungsbetriebe und der anhaltenden Verlustsituation nicht ausgewiesen.

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Es wird auf den Anlagespiegel der Stuttgarter Straßenbahnen AG als Anlage zum Anhang verwiesen.

(2) Anteilsbesitz

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

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis 2020 TEUR
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	758	-1.087
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Stuttgart	26	379	4 ¹⁾

¹⁾ vorläufiger Stand

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2020 TEUR	2019 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.865	10.135
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	31.726	30.773
Forderung gegen Beteiligungen	0	2.081
Sonstige Vermögensgegenstände	24.730	18.295
Gesamt	64.321	61.284

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Forderungen gegen den Gesellschafter in Höhe von 2.502 TEUR (Vorjahr 1.829 TEUR). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie die Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen weisen wie im Vorjahr eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr auf. Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.246 TEUR (Vorjahr 24 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 15 TEUR (Vorjahr 1 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

(4) Liquide Mittel

	2020 TEUR	2019 TEUR
1. Kassenbestand	1.470	3.125
2. Guthaben bei Kreditinstituten	59.510	62.052
Gesamt	60.980	65.177

(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde im Jahr 2011 eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Zum 31.12.2020 entspricht der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung den Anschaffungskosten und beträgt 12.344 TEUR (Vorjahr 11.925 TEUR). Die Rückstellung der Langzeitguthaben beläuft sich zum 31.12.2020 auf 11.992 TEUR (Vorjahr 11.690 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 352 TEUR (Vorjahr 235 TEUR) ausgewiesen. Die Zinssätze aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 279 TEUR (Vorjahr 255 TEUR) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen dargestellt, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

(6) Sonstige Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen werden im Wesentlichen Rückstellungen für:

- Altersteilzeit über 2.295 TEUR (Vorjahr 2.677 TEUR),
- Umlagen des Haftpflichtverbandes (HÖV) 4.085 TEUR (Vorjahr 3.675 TEUR), Kürzungen bei Zuschussvorhaben 5.979 TEUR (Vorjahr 2.694 TEUR),
- Altlastensanierung 3.052 TEUR (Vorjahr 3.084 TEUR),
- Jubiläen 2.104 TEUR (Vorjahr 1.733 TEUR),
- tarifliche Verpflichtungen 3.931 TEUR (Vorjahr 3.761 TEUR) gebildet.

Die Neuzuführung von Rückstellungen für personalwirtschaftliche Zwecke betrifft offene und abgeschlossene Arbeitsgerichtsverfahren, die Verpflichtungen für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 114 TEUR beinhaltet.

A photograph of a modern interior space, likely a bank branch, featuring a large illuminated sign. The sign consists of the letters 'SSB' in large, bold, yellow 3D characters on the left, and the word 'Kunden' in blue 3D characters on the right. The letters are backlit, creating a bright glow. The background is a light-colored wall with recessed lighting strips. A black cylindrical object is visible in the upper left corner. A yellow panel is partially visible on the right side of the frame.

SSB Kunden

Diese werden in 2021 zur Auszahlung kommen. In Höhe von 79 TEUR wurde eine Rückstellung für Prämien für Führungskräfte der zweiten und dritten Führungsebene gebildet. Es wird eine Rückstellung für drohende Verluste „aus schwebenden Geschäften“ in Höhe von 900 TEUR (Vorjahr 0 TEUR) gebildet. Diese ist für die Rückzahlung von den temporär abgesenkten Umsatzsteuersätzen vom 01. Juli bis 31. Dezember erforderlich. Es ist geplant, diese als Treuebonus für Abonnenten zu verwenden. Weiterhin wird eine Rückstellung für die Kosten für den Vorteilsausgleich aus Kanalbaumaßnahmen gegenüber der Deutschen Bahn in Höhe von 1.000 TEUR (Vorjahr 0 TEUR) zugeführt. Darüber hinaus werden für Urlaub, Zeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile sowie für ausstehende Rechnungen Rückstellungen gebildet. Im Zusammenhang mit Erkenntnissen aus dem Oppenländer Gutachten wurden umfangreiche Prozesse- und Methoden vertieft geprüft. Als Ergebnis ist eine, den heutigen Anforderungen entsprechende, Aktualisierung der Arbeits- und Systemschritte zwingend. Das Ziel ist die erforderliche Unternehmensplanung- und Forecastqualität zu erreichen. Hierzu wurden Rückstellungen in Höhe von 1.110 TEUR gebildet. Die Rückstellung für SSB Flex in Höhe von 10,5 TEUR wurde in 2020 nicht verbraucht. Hintergrund ist die Zusammenarbeit mit der Firma moovel und herausgelegten Gutscheinen für Fahrgäste mit dem Ziel der Fahrgastgewinnung. Der Bedarf für die Rückstellung für Leistungen aus SGB IX in Höhe von 393 TEUR ergibt sich aus einer Überzahlung. Die exakte Abrechnung erfolgt in 2021 auf Basis der tatsächlich erreichten Fahrgelderlöse. In den sonstigen Rückstellungen werden Beträge mit einer Restlaufzeit größer ein Jahr ausgewiesen. Dies betrifft insbesondere Rückstellungen für Altersteilzeit und Archivierung.

(7) Verbindlichkeiten

	31.12.2020				31.12.2019			
	Restlaufzeit in TEUR			Gesamt in TEUR	Restlaufzeit in TEUR			Gesamt in TEUR
	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten*	12.043	44.550	30.742	87.335	11.238	43.817	32.793	87.848
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellung	171	0	0	171	0	0	0	0
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.458	0	0	22.458	26.647	1.498	0	28.145
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	625	0	40.000	40.625	578	0	40.000	40.578
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	137	0	0	137	4	0	0	4
6. Sonstige Verbindlichkeiten	42.430	0	164.466	206.896	27.382	0	156.842	184.224
davon aus Steuern	3.214	0	0	3.214	3695	0	0	3695
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	190	0	164.466	164.656	201	0	157.043	157.244
Gesamt	77.864	44.550	235.208	357.622	65.849	45.315	229.635	340.799

*Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i.H.v. 21.704 TEUR (Vorjahr 25.217 TEUR), zwei Buchgrundschulden i.H.v. insgesamt 50.000 TEUR und durch zwei Bürgschaften der Landeshauptstadt Stuttgart i.H.v. 20.243 TEUR (Vorjahr 20.146 TEUR).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten gegen den Gesellschafter in Höhe von 1.236 TEUR (Vorjahr 1.213 TEUR)

(8) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 4.935 TEUR (Vorjahr 7.137 TEUR), die das Jahr 2021 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Linienverkehrserlöse	170.847	221.886
Sonderverkehrserlöse	346	873
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	17.552	17.552
Zuwendungen für verbundbedingte	44.603	43.945
Vermietung und Verpachtung	10.475	10.661
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	1.614	2.748
Sonstige Umsatzerlöse	13.825	11.302
Gesamt	259.262	308.967

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.764 TEUR (Vj. 1.752 TEUR) aus Vermietung und Verpachtung enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Sonstige betriebliche Erträge	101.912	42.100

In den sonstigen betrieblichen Erträgen werden periodenfremde Erträge in Höhe von 3.832 TEUR (18.050 TEUR) ausgewiesen, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 3.078 TEUR (Vorjahr 7.798 TEUR) sowie Erträge aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern in Höhe von 27.733 TEUR (Vorjahr 7.987 TEUR). Darüber hinaus sind außergewöhnliche Erträge in Höhe von 46.983 TEUR aus den Zuweisungen des ÖPNV Rettungsschirms sowie 20.000 TEUR Ertragszuschuss der SW enthalten.

(3) Materialaufwand

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	25.734	26.224
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	81.984	78.895
Gesamt	107.718	105.119

(4) Personalaufwand

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
a) Entgelte	158.497	156.507
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	52.329	52.948
- davon für Altersversorgung	18.794	20.815
Gesamt	210.826	209.455

Durchschnittlicher Personalbestand	2020	2019
Mitarbeiter/innen	3.188	3.133
Mitarbeiter/innen in Altersteilzeit	17	15
Auszubildende	121	95
Gesamt	3.326	3.243

Der nicht durch Vermögen der Zusatzversorgungskasse und durch Rückstellungen der SSB gedeckte Restbetrag von nicht bilanzierten Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 161.137 TEUR (Vj. 116.037 TEUR).

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen	33.238	29.365

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.682 TEUR (Vj. 3.171 TEUR).

(6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 4 TEUR (Vorjahr 175 TEUR) aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen und 279 TEUR (Vorjahr 255 TEUR) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben enthalten.

(7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 606 TEUR (Vorjahr 764 TEUR) aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen sowie 2.363 TEUR (Vorjahr 1.161 TEUR) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

4. Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus dem Bestellobligo (nach Abzug von Zuschüssen) in Höhe von ca. 156.490 TEUR, sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 3.877 TEUR. Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 172 TEUR. Bei den Haftungsverhältnissen in Form der Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für Ertragsteuern und Umsatzsteuer der Organträgerin.

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, als größter und zugleich kleinster Konsolidierungskreis mit einbezogen wird, wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.



SSB

Stuttgarter Straßenbahnen AG

3522

SSB

Mitglieder des Aufsichtsrats

Fritz Kuhn
Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart
(Vorsitzender)

Thomas Fuhrmann
Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart

Armin Serwani
Fahrdienstleiter, Deutsche Bahn AG, Stuttgart

Peter Krauß
Fachbereichsleiter Bauwerke, Stuttgarter Straßenbahnen AG,
Stuttgart

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

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

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

Andreas Schackert
Landesfachbereichsleiter Verkehr; ver.di Landesbezirksfrauenrat
Baden-Württemberg

Peter Gorseigner
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

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

Platon Karipidis
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG,
Stuttgart

Dieter Hafenbrack
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Martin Körner
Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Andrea Krammer
Gewerkschaftliche Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

Andreas Winter
Selbständiger Musikschulleiter, Stuttgart

Christoph Ozasek
Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart

Ursula Schorlepp
Stellvertretende Geschäftsführerin, Verdi Gewerkschaft, Stuttgart

Rose von Stein
Selbständige Logotherapeutin, Stuttgart

Nils Himmelmann
Unternehmensbereichsleiter Betrieb,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Roland Krause
Stabsbereichsleiter Planung, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart



Mitglieder des Vorstands

Thomas Moser
Technischer Vorstand

Dr. Sabine Groner-Weber
Arbeitsdirektorin

Mario Laube
Kaufmännischer Vorstand

Abschlussprüferhonorare

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt TEUR 95, wovon TEUR 89 auf Abschlussprüfungsleistungen und TEUR 6 auf andere Bestätigungsleistungen entfallen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 860 TEUR. Für drei Mitglieder des Vorstands sind Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert.

Name	Gesamtbezüge	davon variabel	davon Sachleistungen
Thomas Moser	302	0	11
Dr. Sabine Groner-Weber	281	35	2
Mario Laube	277	0	7

Einem Vorstandsmitglied wurde ein Dauervorschuss in Höhe von 3 TEUR (Vorjahr 3 TEUR) ausbezahlt.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 45 TEUR (Vorjahr 50 TEUR). An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 745 TEUR gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 9.388 TEUR und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 265 TEUR gebildet.

Angaben nach den Vorschriften gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 3 AktG

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 176.872.253,00 EUR und ist eingeteilt in 3.456.703 Aktien (Stückaktien), die auf den Namen lauten.

Angaben nach den Vorschriften gemäß § 285 Nr. 33 HGB

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft, die nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind haben sich nicht ergeben. Allerdings sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie (SARS-CoV-2) für die Gesellschaft und der Bundesrepublik Deutschland noch nicht absehbar. Wir weisen auf die Ausführungen im Lagebericht hin.

Verlustausgleich wegen Ergebnisabführung

Der Verlust in Höhe von -27.293 TEUR wird im Rahmen des Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung vom 26. Juli 2016 von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart übernommen.

Stuttgart, Juli 2021

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Thomas Moser,

Dr. Sabine Groner-Weber,

Mario Laube







Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2020

	Anschaffungs-/ Herstellkosten in EUR				
	Stand am 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	28.520.353,04	1.150.329,81	1.181.653,55	852.360,89	29.999.975,51
Geleistete Anzahlungen	1.827.243,58	2.768.166,18	-1.205.177,16	0,00	3.390.232,60
	30.347.596,62	3.918.495,99	-23.523,61	852.360,89	33.390.208,11
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	381.590.751,79	9.678.145,01	-112.000,33	1.946.385,28	389.210.531,19
davon:					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	151.444.596,97	7.872.499,70	192.951,08	1.925.727,49	157.584.320,26
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	208.282.839,05	1.805.645,31	-304.951,41	20.637,79	209.762.895,16
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	213.280.779,88	541.295,49	1.766.987,39	1.587.468,73	214.001.594,03
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	532.403.813,99	13.823.545,92	60.317,53	10.435.105,96	535.852.571,48
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	13.534.799,71	106.661,29	1.359.428,93	208.477,54	14.792.412,39
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	75.661.090,94	3.313.921,04	2.507.819,55	5.189.970,86	76.292.860,67
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.367.901,19	32.881.643,31	-5.559.029,46	622.108,66	63.068.406,38
	1.252.839.137,50	60.345.212,06	23.523,61	19.989.497,03	1.293.218.376,14
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15
Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32
Sonstige Ausleihungen	5.678,86	0,00	0,00	4.223,31	1.455,55
	457.031,33	0,00	0,00	4.223,31	452.808,02
	1.283.643.765,45	64.263.708,05	0,00	20.846.081,23	1.327.061.392,27



Stand am 01.01.2020	Kumulierte Abschreibung in EUR			Buchwert in EUR		
	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
25.273.984,04	1.629.506,36	852.360,89	0,00	26.051.129,51	3.948.846,00	3.246.369,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.390.232,60	1.827.243,58
25.273.984,04	1.629.506,36	852.360,89	0,00	26.051.129,51	7.339.078,60	5.073.612,58
181.820.376,73	5.902.724,50	1.933.239,28	-4.827,82	185.785.034,13	203.425.497,06	199.770.375,06
116.747.020,97	2.875.611,78	1.923.652,49	-3.178,00	117.695.802,26	39.888.518,00	34.697.576,00
60.369.868,85	3.027.112,72	9.586,79	-1.649,82	63.385.744,96	146.377.150,20	147.912.970,20
77.631.022,74	5.622.157,87	1.511.717,27	1.649,82	81.743.11316	132.258.480,87	135.649.757,14
334.852.969,99	15.103.188,45	10.375.808,96	0,00	339.580.349,48	196.272.222,00	197.550.844,00
9.990.358,71	644.748,22	208.477,54	-11.184,00	10.415.445,39	4.376.967,00	3.544.441,00
65.967.508,94	3.116.368,20	5.176.527,86	14.362,00	63.921.711,28	12.371.149,39	9.693.582,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63.068.406,38	36.367.901,19
670.262.237,11	30.389.187,24	19.205.770,91	0,00	681.445.653,44	611.772.722,70	582.576.900,39
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32	65.400,32
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.455,55	1.455,55
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	452.808,02	457.031,33
695.536.221,15	32.018.693,60	20.058.131,80	0,00	707.496.782,95	619.564.609,32	588.107.544,30



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie den Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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.

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.

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 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.

- 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, Juli 2021

Baker Tilly GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)

Daniel Deutsch Jürgen Bechtold
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



SSB

Stuttgarter Straßenbahnen AG

Haben Sie noch Fragen? Wir beraten Sie gern.

SSB-Kundenservice

Telefon: 0711.7885-3333

www.ssb-ag.de

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

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

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

 www.ssb-ag.de/shop