



Ruhbank (Fernsehturm)

Geschäfts- bericht 2021

Stuttgarter Straßenbahnen
Aktiengesellschaft

SSB

Für Dich!

Inhalt



Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
Bericht des Vorstands	Seite 5
Jahresabschluss	
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021	Seite 10
Bilanz zum 31. Dezember 2021	Seite 24
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 27
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 28
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 34
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 37



Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2021 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 2021 fanden sieben ordentliche und außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats statt. 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 mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Eine Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder auf Beschlüsse und Tagesordnungspunkte war durch rechtzeitig zugestellte Unterlagen gewährleistet.

Eine besondere Herausforderung für die Aufsichtsratsarbeit war wie auch schon im Jahr 2020 die Corona-Pandemie. So wurden die Sitzungen am 30.03.2021 und am 30.11.2021 wegen der angespannten Infektionslage in Stuttgart als Online-Videokonferenz mit anschließend schriftlicher Beschlussfassung durchgeführt. Diesem Vorgehen haben in beiden Fällen alle Aufsichtsratsmitglieder zugestimmt. Darüber hinaus gab es im Jahr 2021 keinen Umlaufbeschluss. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2021 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen unter anderem mit folgenden Schwerpunktthemen: Stadtbahnbaumaßnahmen, Antriebsstrategie beim Bus, Folgen des Großbrands in Gaisburg, On-Demand-Verkehre, Bau von Mitarbeiterwohnungen (Ostendareal), Tarifangelegenheiten, Finanzierung und Bilanzierung, Beteiligungen, kaufmännische Querschnittsthemen und Personalangelegenheiten.

Ein weiterer Schwerpunkt waren die Folgen der Coronakrise in wirtschaftlicher, betrieblicher und personeller Hinsicht. Außerdem hat sich der Aufsichtsrat in zwei Sitzungen intensiv mit Vorstandsangelegenheiten beschäftigt, unter anderem in Folge der Bitte von Frau Dr. Groner-Weber, ihr Amt als Personalvorständin und Arbeitsdirektorin bereits zum 30.04.2022 niederzulegen. Teilweise wurden Themen im Personal- und Prüfungsausschuss vertieft analysiert und vorberaten. Über die Ergebnisse haben die Vorsitzenden der Ausschüsse im Gesamtgremium berichtet. Im Geschäftsjahr 2021 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 zwei Sitzungen des Personalausschusses wurden Personalangelegenheiten behandelt.

In Folge einer Empfehlung einer Arbeitsgruppe des Aufsichtsrats zum Thema „Effizienz der Aufsichtsratsarbeit“ im Sinne des Public Corporate Governance Kodex der LHS gab es im Jahr 2021 drei Schulungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Beirats zu den Themen

„Die SSB: Organisatorische und wirtschaftliche Grundlagen“, „Technische Aspekte eines Verkehrsunternehmens“ und „Juristische Grundlagen der Aufsichtsratsarbeit in einem mitbestimmten kommunalen Unternehmen“. Außerdem hat sich der Aufsichtsrat auf einer Fachexkursion nach Esslingen über das dortige Hybrid-Oberleitungsbussystem informiert.

Die Hauptversammlung 2021 hat gemäß dem Gesetz über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsgesetzes zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erst am 26. Oktober 2021 stattgefunden. Dort wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020 vorgelegt. Zudem wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands einstimmig entlastet.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 wurde nach der Hauptversammlung am 26. Oktober 2021 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht. In der Hauptversammlung am 26. Oktober 2021 wurde die Baker Tilly GmbH & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2021 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt. Der Jahresabschluss 2021 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 2021 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 05. Juli 2022 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 2021. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2021 festgestellt.

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

Stuttgart, im Juli 2022

Dr. Frank Nopper
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2021 mit einem Ergebnis in Höhe von -24,9 Mio. € abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft über den Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung ausgeglichen. Im Jahresabschluss ist der Ertragszuschuss der LHS zur Ergebnisverbesserung in Höhe von 25 Mio. € enthalten.

Das Jahr 2021 war für die SSB und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders herausfordernd. Es hielt auf der einen Seite Höhepunkte wie die Eröffnung der Streckenverlängerung der U6 zum Flughafen und zur Messe oder die Anlieferung des ersten der drei neuen Zahnradbahnfahrzeuge bereit. Auf der anderen Seite mussten wir auch mit Tiefpunkten umgehen.

Die Corona-Pandemie blieb als dominierendes Thema das gesamte Jahr über präsent. Dabei hat die SSB als systemrelevantes Unternehmen auch im zweiten Krisenjahr jederzeit eine verlässliche Dienstleistung angeboten und die Mobilität in der Landeshauptstadt Stuttgart sichergestellt. Die Auswirkungen der Pandemie auf das Fahrgastverhalten und damit auf die Einnahmenseite werden uns länger zu schaffen machen. Prognosen gehen inzwischen davon aus, dass es mehrere Jahre dauern wird, bis die infolge der Corona-Pandemie eingebrochenen Einnahmen wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben werden. Deshalb und vor dem Hintergrund von notwendigen Leistungsausweitungen für die angestrebte Verkehrswende rückt das Thema der langfristigen Betriebskostenfinanzierung für den ÖPNV zunehmend stärker in den Fokus.

Wir können damit rechnen, dass der größte Teil der durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie verursachten negativen Ergebniseffekte durch den ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen wird, für den Bund und Land die erforderlichen Mittel je zur Hälfte bereitstellen. Im November 2021 hat die LHS für die SSB einen Antrag zum ÖPNV-Rettungsschirm 2021 beim Land eingereicht. Darin wurden rund 59 Mio. Euro Schäden durch Einnahmeverluste geltend gemacht. Ob auch für das Jahr 2021 wie in 2020 nachträglich 100 Prozent der Schäden ausgeglichen werden oder weniger, ist mit Stand Anfang Februar 2022 noch unklar.

Am 30. September 2021 kam es im Betriebshof Gaisburg zu einem Großbrand, der vom Dach eines Batteriebusses mit Festkörperbatterie ausging und sich sehr schnell ausbreitete. Durch die Flammen wurden 23 Linienbusse und zwei Oldtimerfahrzeuge vollständig zerstört. Das Dach der Abstellanlage wurde so stark beschädigt, dass es abgerissen werden musste. Auch die Ladeinfrastruktur für Batteriebusse fiel dem Brand zum Opfer. Das Ausmaß des Schadens konnte durch schnelles und selbstloses Handeln von Mitarbeitenden der SSB, aber auch der Feuerwehr, des THW und städtischer Ämter minimiert werden. So haben anwesende und zusätzlich herbeigeeilte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fahrdienstes und der Kraftfahrzeugwerkstatt etwa 55 Busse aus der brennenden Abstellanlage gefahren und in Sicherheit gebracht.

Die Rahmenbedingungen bei den Zuschüssen im ÖPNV haben sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Im Bundes-GVFG stehen neben Zuschüssen für Investitionen inzwischen auch Mittel für den neuen Fördertatbestand Grunderneuerung (Stadtbahn) zur Verfügung. Die

SSB hat für drei Maßnahmen 2022-2026 entsprechende Fördermittel beantragt. Die tatsächliche Gewährung von Mitteln bleibt abzuwarten, da es sich bei der Grunderneuerung um einen nachrangigen Fördertatbestand handelt.

Im September wurde vom BMVI (neu BMDV) ein Förderprogramm für alternative Busantriebe aufgelegt. Leider wurde die von der SSB eingereichte Projektskizze aufgrund einer hohen Überzeichnung des Programms vorläufig abgelehnt. Daneben wird die Beschaffung neuer Busse auch aus Landesmitteln gefördert.

Strategische Steuerung

Im Nachgang zur Strategieklausur vom Sommer 2020 wurde die Antriebsstrategie Bus weiterentwickelt und ergänzt. Ein externes Gutachten empfiehlt unter Abwägung der ökologischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekte sowie der umsetzungsbezogenen Randbedingungen, bei der Antriebsstrategie auf einen Technologiemix aus batterieelektrischen Bussen (Depotlader) und Brennstoffzellenbussen zu setzen. Weiter wurden verschiedene zeitliche Szenarien zur Umstellung der SSB-Busflotte auf emissionsfreie Antriebstechnologien betrachtet. Daraus folgt die Empfehlung, zunächst in einem ersten Schritt bis 2027 die Innenstadtlinien ausschließlich mit emissionsfreien Bussen zu bedienen. Dazu muss zuerst die erforderliche Tank- und Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden.

Um eine qualifizierte Entscheidung für ein Technologieszenario treffen zu können, wird zusätzlich eine Machbarkeitsstudie für ein Hybrid-Oberleitungsbussystem in der Stuttgarter Innenstadt erstellt.

Die SSB plant im Zeitraum 2022 bis 2027 Investitionen mit einem Volumen von ca. 1,1 Mrd. € u. a. für den Ausbau und die Grunderneuerung der Infrastruktur und der Fahrzeugflotten, wovon ca. 500 Mio. € über Zuschüsse abgedeckt werden. Neben der verfügbaren Innenfinanzierungskraft verbleibt ein hoher Fremdkapitalbedarf. Gemeinsam mit einem externen Finanzdienstleister wurde ein Finanzierungskonzept erstellt, um diesen Fremdkapitalbedarf zu günstigen Konditionen einzuwerben. Im abgelaufenen Jahr konnten zur Ablösung bestehender Kreditverbindlichkeiten günstigere Konditionen erzielt werden. Darüber hinaus wurde eine weitere Kontokorrentlinie zur Erhöhung der Flexibilität bei kurzfristigen Liquiditätsschwankungen erfolgreich eingeworben.

In der Bilanzierung wurde das bisher verwendete Festwertverfahren für Gleis-, Signal- und Fahrleitungsanlagen auf das Abschreibungsverfahren umgestellt. Durch die damit verbundenen höheren Abschreibungen sowie die künftige Aktivierung von Maßnahmen zur Grunderneuerung werden positive Ergebniseffekte erzielt.

Marketing und Vertrieb

Auch im Jahr 2021 wurde die Entwicklung der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmen primär durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie bestimmt. Die Fahrgastzahl lag erneut deutlich niedriger als in den Jahren vor Corona und nur leicht höher als 2020. Insbesondere der lange Lockdown im ersten Halbjahr mit Schulschließungen, der vermehrten Arbeit im Homeoffice sowie geschlossenen Kultureinrichtungen, Gastronomie und Geschäften führte zu einem Rückgang der Mobilität. Auch die Zahl der Großveranstaltungen war das ganze Jahr über deutlich reduziert und von zahlreichen Komplettabsagen geprägt (Frühlingsfest, Volksfest, Weihnachtsmarkt).

Die jährliche Studie zur Mobilität hat dennoch ergeben, dass die Bürgerinnen und Bürger weiterhin mit dem ÖPNV-Angebot und der SSB hoch zufrieden sind. Dies lässt auf eine schnelle Erholung der ÖPNV-Nutzung hoffen, wenn sich die Bedingungen wieder normalisieren. Um das zu unterstützen, hat die SSB gemeinsam mit den Partnern im VVS ab Sommer eine Marktoffensive mit zielgruppenorientierten Maßnahmen durchgeführt, die in 2022 fortgesetzt wird. Insbesondere Stammkunden sollen gehalten bzw. neu gewonnen werden. So konnten im Rahmen der von Juni bis September laufenden Abo-Kampagne mit Freimonat trotz der unsicheren Corona-Situation mehr als 8.000 Abschlüsse verzeichnet werden. Zudem startete im April das 10er TagesTicket als neues Tarifprodukt, das gerade in Zeiten mit vermehrtem Homeoffice kontinuierlich steigende Verkaufszahlen verzeichnen konnte.

Die digitalen Vertriebsplattformen gewinnen durch die Corona-Pandemie weiter an Bedeutung. Deshalb freut uns besonders, dass die SSB MoveApp in einer FOCUS-MONEY-Kundenumfrage als beste Mobilitäts-App regionaler Verkehrsanbieter bewertet wurde. Ebenfalls weiter vorangetrieben wurde die Entwicklung der polygo-App (und -Plattform). Die Markteinführung in 2022 steht unmittelbar bevor. Damit wird die ÖPNV-Nutzung gerade dieser Kunden gesichert und gestärkt werden, auch

wenn sie flexibel andere Verkehrsmittel wie Leihräder, Carsharing oder eScooter nutzen, da die Kunden mit der polygo-Marke bei der SSB gebunden werden.

Nach der erfolgreichen Pilotphase läuft seit dem 30. März 2021 das Rollout der neuen Ticketautomaten. Eine Befragung unter den Nutzern zeigte, dass die Fahrgäste den neuen Automaten sehr positiv gegenüberstehen. Insbesondere das neue Design, die Touch-Bedienung und die Piktogramme kommen gut an. Der Austausch aller alten Automaten soll bis Herbst 2022 abgeschlossen werden.

Im Projekt zur Einführung neuer elektronischer Fahrscheindrucker für den Ticketverkauf in den Bussen ist der Prototyp verfügbar. Die Software wurde getestet und die Fahrer sind geschult, so dass die Fahrscheindrucker im Jahr 2022 ausgetauscht werden können.

Stadtbahn

Im Stadtbahnnetz der SSB werden weiterhin komplexe Infrastrukturprojekte geplant und realisiert. Zusätzlich laufen umfangreiche Projekte zur Grunderneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Im Jahr 2021 konnten bei wichtigen Vorhaben bedeutende Meilensteine erreicht werden.

Höhepunkt war die termingerechte Eröffnung der Verlängerung der U6 vom Schelmenwasen zum Flughafen / Messe zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember. Damit steht den Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt neben der S-Bahn eine weitere schnelle, komfortable und leistungsfähige Schienenverbindung zum Flughafen und zur Messe zur Verfügung. Ebenfalls fertiggestellt wurde die Übereckverbindung Pflugmühle.

Bei der S21-Folgemaßnahme Staatsgalerie liegen die Arbeiten am neuen Stadtbahntunnel zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof im Plan. Die Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung wurde unterzeichnet.



Die U5-Verlängerung von Leinfelden Bahnhof zum Neuen Markt befindet sich in der Genehmigungsplanung. Wir rechnen damit, dass die Bauarbeiten in 2022 beginnen können.

Zum 4. Stadtbahnbetriebshof Weilimdorf fand in 2021 ein hochbaulicher Realisierungswettbewerb statt. Der Wettbewerb lieferte spannende ganzheitliche und ökologische Planungsansätze für eine Verbindung zwischen den betrieblich-technischen Anforderungen des Betriebshofes und der umgebenden sensiblen Landschaft. Mit dem Siegerentwurf geht die SSB in die weitere Planung. Der Zeitplan sieht die Inbetriebnahme des Betriebshofes sowie der U13-Verlängerung im Jahr 2027 vor.

Die Entwurfsplanung zum Ausbau der Haltestellen der Linie U1 für den Betrieb mit 80m-Zügen wurde für den Nordast zwischen Bad Cannstatt und Fellbach abgeschlossen. Lediglich bei der Endhaltestelle in Fellbach ist die endgültige Lage noch Gegenstand umfangreicher Diskussionen in Fellbach; doch auch hier zeichnet sich eine Lösung ab.

Weiterhin in der Entwurfsplanung befindet sich die Verlängerung der Linie U19 zum Mercedes-Werk und zum Mercedes-Benz-Museum.

Für die S2-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen soll die Genehmigungsplanung im 1. Halbjahr 2022 abgeschlossen werden. Der GVFG-Zuschussantrag befindet sich noch in Prüfung und soll ebenfalls im 1. Halbjahr 2022 beschieden werden.

Die Grunderneuerung der Stadtbahninfrastruktur muss mit höchster Priorität weitergeführt werden, um die Betriebsanlagen im Rahmen des jeweiligen Lebenszyklus jederzeit in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.

Größte Einzelmaßnahmen in 2021 waren die Erneuerung des Gleisbetts, der Schwellen und Gleise einschließlich der Weichen auf der U6 in Giebel und Möhringen, der U1 in Fellbach sowie die Erneuerung des Streckenabschnitts Wangen Marktplatz bis Otto-Konz-Brücken. Dort wurde erstmals anstelle eines Schottergleises im Zuge der Grunderneuerung ein Magerwiesengleis verlegt und dadurch eine längere bestehende Stadtbahnstrecke begrünt. Die Mehrkosten im Vergleich zum herkömmlichen Schotteroberbau hat die LHS über ihr Aktionsprogramm Klimaschutz getragen.

Bei den Schienenfahrzeugen konnten im Jahr 2021 erfreuliche Meilensteine erreicht werden:

Die ersten beiden Fahrzeuge der Serie DT8.15 sind im September in Stuttgart eingetroffen. Die Montage der weiteren Fahrzeuge verläuft planmäßig, so dass mit einer Auslieferung bis 2023 gerechnet wird.

Derzeit läuft die Ausschreibung für die Neubeschaffung von 40 Fahrzeugen der Serie DT8.16. Diese Stadtbahnen sollen bis 2027 die Fahrzeuge der ersten Generation aus den Jahren 1985/86 ersetzen und Kapazitäten für geplante Angebotserweiterungen schaffen.

Im März hat der Aufsichtsrat zugestimmt, die Generalsanierung von 50 Stadtbahnfahrzeugen der zweiten Generation (DT8.10 / DT8.11) aus den Baujahren 1999 bis 2005 auszuschreiben. Damit wurde eine entscheidende Weichenstellung vorgenommen, um die Fahrzeuge für weitere Einsatzjahre zu ertüchtigen. Die Generalsanierung soll in den Jahren 2022 bis 2027 durchgeführt werden.

Am 30. September wurde das erste der drei neuen Fahrzeuge für die Zahnradbahn einschließlich des Fahrradvorstellwagens in Stuttgart

angeliefert und Anfang Oktober der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Zacke als Stuttgarter Wahrzeichen wird mit dieser erst fünften Fahrzeuggeneration in fast 140 Jahren ein modernes Gesicht bekommen. Zudem entsprechen die neuen Fahrzeuge den Anforderungen der Fahrgäste hinsichtlich Barrierefreiheit und Fahrradbeförderungen deutlich besser als ihre Vorgänger. Der erste Bauabschnitt für die notwendigen Umbaumaßnahmen an der Zahnradbahnwerkstatt wurde in 2021 erfolgreich abgeschlossen. Die weiteren baulichen Maßnahmen erfolgen bis 2023.

Bus

Im Betriebszweig Bus wurden alle Aktivitäten vom Großbrand im Betriebshof Gaisburg am 30. September überschattet, bei dem 11 Solo- und 10 Gelenkbusse, 2 batterieelektrische Gelenkbusse sowie 2 historische Busse vollständig zerstört wurden. Innerhalb kürzester Zeit wurde eine temporäre Abstellung der Busse auf dem Cannstatter Wasen organisiert und umgesetzt, so dass es im Linienverkehr zu keinen größeren Beeinträchtigungen kam. Für Schüler- und Bäderfahrten wurden kurzfristig Busse von anderen Verkehrsunternehmen angemietet. Um die zerstörten Linienfahrzeuge zu ersetzen, hat der Aufsichtsrat am 30. November 2021 der Beschaffung von 14 Dieselhybrid-Solobussen Euro VI und 5 Diesel-Gelenkbussen Euro VI zugestimmt.

Im Jahr 2021 hat die SSB vier batteriebetriebene Gelenkbusse in Betrieb genommen, um hier erste Erfahrungen zu sammeln. Derzeit können batteriebetriebene Fahrzeuge nicht eingesetzt werden, weil zuerst die beim Brand ebenfalls zerstörte Ladeinfrastruktur wiederaufgebaut werden muss.

Im Rahmen ihrer Antriebsstrategie verfolgt die SSB parallel zum Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge auch den Einsatz von Brennstoffzellenbussen. Hierfür wurde eine Ausschreibung von acht Fahrzeugen in die Wege geleitet.

Um den Gesundheitsschutz für Fahrpersonal und Fahrgäste weiter zu verbessern, wurden bei den Bussen die Filter der Klimaanlage virusinaktivierend beschichtet. Die täglichen desinfizierenden Reinigungen wurden weiterhin in allen Bussen durchgeführt.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Busverkehrssystems wurden im Jahr 2021 weitere 22 Richtungshaltestellen durch die LHS mit einem 18 cm hohen Sonderbordstein ausgestattet.

Betrieb

Das Leistungsangebot der SSB wurde in 2021 durchgängig bis auf wenige Ausnahmen (Nachtbus) gefahren, obwohl das Fahrgastaufkommen durch die Corona-Beschränkungen insbesondere zum Jahresbeginn deutlich reduziert war. Die Corona-Regelungen für die Benutzung der SSB-Verkehrsmittel (Tragen einer medizinischen Mund-Nase-Bedeckung bzw. zeitweilig einer FFP2-Maske, ab 24. November Einhaltung der 3G-Regelung) wurden von den Fahrgästen in sehr hohem Maße umgesetzt und stichprobenhaft kontrolliert.

Im Stadtbahnverkehr war die größte Veränderung mit der Inbetriebnahme der U6-Verlängerung vom Schelmenwasen zum Flughafen / Messe verbunden. Während der sanierungsbedingten Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke wurde die Linie U34 bis Vaihingen Bahnhof verlängert und damit das Ersatzverkehrsangebot unterstützt.

Im Mai hatte der Gemeinderat der LHS beschlossen, den Betrieb der Schnellbuslinie X1 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 zu verlängern, die Betriebszeiten des X1 allerdings ab dem 1. Juli 2021 auf einen 6-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag zu beschränken.



Ab 1. Juli 2021 wurde das SSB-Nachtbusangebot auf die Nächte von Sonntag bis Mittwoch ausgeweitet (mit jeweils 3 Fahrten wie bisher bereits an Donnerstagen).

Durch die Taktverdichtung der S-Bahn-Linie S2 auf einen 15-Minuten-Takt wurden verschiedene Fahrtenlagen im Filderbusnetz angepasst. Zur besseren Erreichbarkeit des Impfzentrums im Robert-Bosch-Krankenhaus wurde kurzfristig die Buslinie 57 verstärkt. Die Impfkampagne wird weiterhin mit der Stellung je eines Impfbusses der SSB für die LHS und den Landkreis Esslingen unterstützt, mit denen in den Stadtbezirken und Gemeinden dezentrale Impfangebote geschaffen wurden.

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.

Im Rahmen des Projekts MoFa hat die SSB ihre ca. 1.400 Mitarbeitenden im Fahrdienst mit mobilen Endgeräten und Anwendungen ausgestattet. Damit können sie sich ihre Dienstinformationen und Bekanntmachungen tagesaktuell, mobil und ortsunabhängig abrufen. Diese Services werden in den nächsten Jahren stetig ausgeweitet, so dass weitere Unterlagen und Informationen digital bereitgestellt und empfangen, aber auch versendet werden können.

Das On-Demand-Angebot SSB Flex bekam insbesondere während des Lockdowns die Auswirkungen der Corona-Krise zu spüren. Dennoch hat sich SSB Flex seit dem Anbieterwechsel zu Via zum Jahresbeginn weiter positiv entwickelt. Ab März konnten die Buchungs- bzw. Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahresmonat durchweg jeweils deutlich gesteigert werden. Im Dezember wurden neue Nachfragehöchstwerte seit Projektstart erreicht. Die App bietet etliche neue Funktionalitäten und auch eine telefonische Buchung von Fahrten ist inzwischen möglich. Derzeit werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Fahrzeugflotte nach und nach zu erweitern und mit Mercedes Benz EQV-Vans zu elektrifizieren.

Liegenschaften

Auch im Jahr 2021 leisteten die Liegenschaften einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Betriebsergebnisses. Die 2020 neu erstellte Flächenstrategie wird laufend aktualisiert. Diese Flächenstrategie zeigt auf, inwiefern der aus dem weiteren Angebotsausbau resultierende Flächenbedarf auf den im Eigentum der SSB befindlichen Liegenschaften abgebildet werden kann und welche Flächen für welche Nutzungen geeignet sind.

Die SSB-Hauptverwaltung wurde in 2021 durch Maßnahmen in den Treppenhäusern, Fluren und dem Einbau einer flächendeckenden Brandmeldeanlage brandschutztechnisch ertüchtigt.

Die Planungen zur Sanierung der SSB-Hauptverwaltung sind weiter vorangeschritten. Daraus folgend hat sich gezeigt, dass die statische Gebäudesubstanz bedenkenlos weiter genutzt werden kann. Die geplante Sanierung teilt sich auf in grundlegende Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind, sowie optionale Maßnahmen, deren Umsetzung aus Gründen des Klimaschutzes, der Flächeneffizienz und der Schaffung zeitgemäßer Arbeitsplätze wünschenswert ist. Im Rahmen der Planung fand eine Befragung aller betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter statt, welche Maßnahmen für die Betroffenen besonders wichtig sind. Nachfolgend wurden diese Umfrageergebnisse in Bereichs-Workshops diskutiert. Die Ergebnisse werden in die Vorentwurfsplanung einfließen.

Nach dem Brand im Busbetriebshof Gaisburg wurden kurzfristig die notwendigen Schritte zur temporären Aufrechterhaltung des Betriebs sowie zur Wiederherstellung der Nutzbarkeit der betroffenen Flächen und Einrichtungen des Betriebshofes eingeleitet.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

Zum 31. Dezember 2021 waren 3.281 Mitarbeiter/-innen sowie 126 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule bei der SSB beschäftigt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Zunahme um 65 Mitarbeiter/-innen, die hauptsächlich im Fahrdienst eingesetzt sind.

Im September 2021 begannen 35 neue Auszubildende bzw. Studierende ihren Weg ins Berufsleben bei der SSB. Das Ausbildungsangebot war an die Bedarfe des Unternehmens angepasst worden: Neben Ausbildungsplätzen in je vier kaufmännischen und technischen Ausbildungsberufen wurden sechs duale Studiengänge in verschiedenen Fachrichtungen angeboten.

In der unternehmenseigenen Fahrschule haben 34 neu eingestellte Fahrer/-innen den Busführerschein erworben. Weitere 26 bereits mit Führerschein eingestellte Busfahrer/-innen durchliefen die innerbetriebliche Ausbildung. In der Fahrschule Schiene wurden 60 neu eingestellte Stadtbahnfahrer/-innen ausgebildet.

Vor dem Hintergrund der andauernden Corona-Pandemie ist es uns erneut gelungen, jederzeit einen sicheren und zuverlässigen ÖPNV in der LHS sicherzustellen. Dazu wurden die bereits 2020 getroffenen betriebsinternen Maßnahmen fortgeführt und je nach Infektionsgeschehen angepasst. Beispielsweise wurde in besonders kritischen Bereichen in festen Teams gearbeitet und die Schichtarbeit ausgeweitet. Im Verwaltungsbereich wurde weiterhin verstärkt mobil von zu Hause gearbeitet. Wo möglich, fanden Besprechungen per Videokonferenz statt.

Sie SSB ist sehr früh in die Impfkampagne eingestiegen. Seit Mitte Mai wurden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Angebote für Erst-, Zweit- und Booster-Impfungen gemacht, die durch mobile Impfteams bzw. den betriebsärztlichen Dienst durchgeführt wurden. Bei der Organisation der Termine haben sehr viele Kolleginnen und Kollegen mitgeholfen. Diese Impfaktionen wurden sehr gut angenommen.

Seit dem Frühjahr gibt die SSB zwei Corona-Selbsttests pro Woche an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus, um Ansteckungen am Arbeitsplatz weitestgehend zu vermeiden. Auch die Versorgung mit kostenlosen medizinischen bzw. FFP2-Atmungschutzmasken wurde durchgängig sichergestellt.

Mit der erneuten Auszeichnung als „Leading Employer“ konnte das Image der SSB als guter Arbeitgeber weiter gestärkt werden. Zudem hat die SSB seit 2013 das Zertifikat zum Audit „berufundfamilie“ inne, das inzwischen mehrfach erfolgreich bestätigt wurde.

Jahresabschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Grundlagen des Unternehmens

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft (kurz: SSB) erbringt als integriertes Tochterunternehmen (Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur) der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: SW) 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. Diese werden zur Gegenfinanzierung notwendiger Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttariferhöhungen, Angebotsausweitungen, Kapitalkosten sowie den derzeit anhaltenden Wertverlusten aufgrund steigender Preise (Inflation) zur Deckung der operativen Aufwendungen benötigt. Zur Dämpfung dieser strukturellen Belastungen strebt die SSB jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, kurz: VVS) sowie eine höhere Fahrgastnachfrage an. Durch eine aktive Marktbearbeitung, beispielsweise in Form von attraktiven Beförderungs- und Einstiegsangeboten, sollen sowohl Gelegenheitsnutzer als auch neue Fahrgäste zum häufigeren Nutzen bzw. zum Umsteigen auf den ÖPNV animiert werden. Dies unterstützt die LHS insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung bei der Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.

Zur Gewährleistung einer EU-rechtskonformen Vertragsbeziehung zwischen dem Aufgabenträger LHS und der SSB hat die LHS die SSB auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) im Sinne der VO (EG) 1370/2007 betraut. Mit Wirkung vom 01. Januar 2019 erbringt die SSB auf dieser Rechtsgrundlage die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV durch ein integriertes Gesamtverkehrsangebot. Dazu zählt auch die Bereitstellung und der Ausbau der benötigten Stadtbahninfrastruktur, für welche die SSB als Eigentümerin verantwortlich ist.

Der räumliche Geltungsbereich des ÖDLA umfasst das gesamte Stadtgebiet der LHS sowie jene Erschließungssachen, für die die Zuständigkeit auf die LHS übertragen worden ist. Das Leistungsangebot umfasst den Zielzustand nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen im Zuge des Deutschen Bahn-Projektes Stuttgart 21.

Der ÖDLA hat eine Laufzeit von 22 Jahren und endet am 31. Dezember 2040. Die Betrauung für den Betrieb des Straßenbahnmuseums, der Killesbergbahn und den historischen Fahrbetrieb als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) endet am 31.12.2028.

Die SSB ist hinsichtlich des Personenbeförderungsrechts im Besitz von Liniengenehmigungen für die Stadtbahn- und Buslinien, welche durch das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Genehmigungsbehörde jeweils für die gesamte Laufzeit des ÖDLA erteilt wurden.



Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2021 war – wie das Vorjahr – maßgeblich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Durch die diesjährigen Infektionswellen zeigte sich erneut ein nicht mit den Vorjahren vor 2020 vergleichbarer Verlauf. Verschiedene Phasen von Lockdown/Teil-Lockdown in den kalten Jahreszeiten am Jahresanfang und am Jahresende, sowie entspanntere Phasen im Sommer beeinflussten mit den einhergehenden Maßnahmen viele Wirtschaftsbereiche und damit auch direkt oder indirekt die Mobilität.

Die Pandemie wirkte sich deutlich auf das Mobilitätsverhalten vieler Menschen sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr aus. Kurzarbeit, zeitweise eingeschränkter Präsenzunterricht, das temporäre Schließen von Schulen, Gastronomie, Einzelhandel oder Kultureinrichtungen sowie ein deutlicher Ausbau der Homeoffice-Tätigkeiten führten insgesamt zu einem Rückgang der Mobilität. Aber auch durch den Wegfall vieler Veranstaltungen war der ÖPNV als Massenverkehrsmittel überproportional stark betroffen. Viele Fahrgäste haben den ÖPNV in 2021 deshalb, trotz enormer zusätzlicher Hygienemaßnahmen und nachweislich – weil wissenschaftlich erforscht – niedrigem Infektionsrisiko, nach wie vor eher gemieden.

Infolge der fortgesetzten Einschränkungen im öffentlichen Leben ergab sich in 2021 ein immenser Einnahmeverlust bei gleichen bzw. teilweise höheren Kosten. Für Baden-Württemberg schätzt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Mindereinnahmen auf rund 430 Mio. EUR (Stand: Anfang Februar 2022).

Im VVS-Gebiet waren im Jahr 2021 zwar 8,7 % mehr Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr unterwegs, diese Fahrgastzahlen liegen jedoch weiterhin 33,9 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Trotz pandemiebedingter Nachfragerückgänge wurde im Jahr 2021, mit rund 261 Millionen bezahlten Fahrten mit den Bussen und Bahnen im VVS, ganzjährig nahezu das volle Fahrplanangebot weiter aufrechterhalten.

Der von Bund und Länder beschlossene ÖPNV-Rettungsschirm zur Kompensation von Corona-bedingten Einnahmeausfällen konnte die ÖPNV-Branche bislang vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahren. Die Folgen der Pandemie werden sich jedoch bis in die kommenden Jahre hinein auswirken. Auch für 2022 besteht ein Bedarf für weitere finanzielle Unterstützung der Branche. Nach der Verkehrsministerkonferenz am 09./ 10. Dezember 2021 begrüßen die Länder daher, dass der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung vorsieht, die pandemiebedingten Einnahmeausfälle auch 2022 auszugleichen. Auch die Bundesländer wollen sich dann wieder mit 50 % am angekündigten neuen ÖPNV-Rettungsschirm für 2022 beteiligen.

Trotz der Pandemie war der Arbeitsmarkt in Baden-Württemberg in 2021 robust: Am Jahresende (Dezember 2021) lag die Arbeitslosenquote in Baden-Württemberg bei 3,4 %, im Vergleich zu 4,2 % zum Dezember 2020. In der Region Stuttgart, in der die meisten SSB-Fahrgäste wohnen, leben und arbeiten, lagen die Zahlen nur geringfügig darüber: 3,8 % im Dezember 2021 gegenüber 4,8 % im Dezember 2020¹.

Der PKW-Bestand in der LHS ist zum Ende 2021 mit rund 300.000 Fahrzeugen gegenüber Ende 2020 um rund 1 % gesunken. Im Vergleich zu 2020 sind die Einwohnerzahlen in der Landeshauptstadt in 2021 leicht rückläufig auf 603.713 Einwohner im Dezember 2021². Eher zugunsten des ÖPNV haben sich die Treibstoffpreise in 2021 entwickelt, hier war

im gesamten Jahresverlauf eine deutliche Steigerung zu verzeichnen: 1,52 €/Liter im Jahresdurchschnitt für Superbenzin in 2021 gegenüber 1,29 €/Liter in 2020 (Höchststand 1,68 €/Liter im November 2021) und 1,38 €/Liter für Diesel in 2021 gegenüber 1,13 €/Liter in 2020³.

Bedingt durch die Corona-Pandemie gab es ab März 2020 einen seit dem 2. Weltkrieg nie dagewesenen Einbruch der ÖPNV-Fahrgastzahlen nicht nur im VVS-Gebiet, sondern in ganz Deutschland. Auch in 2021 konnten sich die Fahrgastzahlen aufgrund der immer noch andauernden Pandemie nur leicht erholen.

Im Jahr 2021 wurden rund 261 Millionen bezahlte Fahrten mit den Bussen und Bahnen im VVS durchgeführt, das sind etwa 33,9 % weniger als im gleichen Zeitraum vor der Corona-Pandemie in 2019. Im Vergleich zum Vorjahr, das auch schwer von Corona gezeichnet war, sind das gut 20,8 Millionen Fahrten mehr (+8,7 %)⁴.

Da im ÖPNV seit Beginn der Pandemie, auch in der Zeit der stärksten Beschränkungen, trotzdem nahezu das volle Angebot weitergefahren wird, kam es wie in 2020 auch in 2021 zu weiteren hohen Einnahmeverlusten bei etwa gleichen Kosten – deutschlandweit schätzt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) diese auf rund 4 Mrd. EUR im Vergleich zu 3,5 Mrd. EUR für 2020. Der von Bund und Ländern beschlossene ÖPNV-Rettungsschirm zur Kompensation von Corona-bedingten Einnahmeausfällen wurde in 2021 fortgeführt und hat die ÖPNV-Branche bislang vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahrt. Zwischen Bund und Ländern wurde eine jeweils hälftige Übernahme der Schäden vereinbart, allerdings bislang nur auf der Basis eines geschätzten Gesamtschadens von 7 Mrd. EUR für die beiden Jahre 2020 und 2021. Die zum Jahresende 2021 verschlechterte Situation in einigen Bundesländern, u. a. in Baden-Württemberg, ist dabei noch nicht berücksichtigt. Da sich die Pandemie auf die ÖPNV-Nachfrage voraussichtlich bis in die kommenden Jahre auswirken wird, gibt es auch für 2022 einen Bedarf für weitere finanzielle Unterstützung der Branche. Erfreulicherweise wurde eine Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms für 2022 bereits im neuen Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankert, in welcher Größenordnung dieser allerdings realisiert werden kann, ist derzeit noch unklar.

Im November 2021 hat die Landeshauptstadt für die SSB einen Schaden von rund 58,9 Mio. EUR im Antrag für den ÖPNV-Rettungsschirm angegeben. Erhalten hat die SSB bis Ende 2021 rund 27,9 Mio. EUR, weitere Mittel sollen bis Ende Q1/2022 und im Rahmen der Schlussabrechnung bis zum Frühjahr 2023 ausgezahlt werden.

Entwicklung von Fördermitteln

Im Gegensatz zur Krise auf der Nachfrageseite haben sich die Rahmenbedingungen für Zuschüsse für den ÖPNV nicht verschlechtert, unter anderem weil es einen parteiübergreifenden Konsens in Bund und Land für die hohe Bedeutung des ÖPNV zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich gibt. Nachdem die Novellen zu Bundes- und Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu Anfang 2020 in Kraft getreten sind, gibt es dadurch nun langfristig stabile Förderbedingungen.

¹ Internetseiten Land Baden-Württemberg und Region Stuttgart

² Internetseite Statistisches Amt der Landeshauptstadt Stuttgart:
<https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf>

³ www.de.statista.com und www.adac.de

⁴ www.vvs.de

Die GVFG-Mittel des Bundes wurden in 2021 auf 1 Mrd. EUR aufgestockt und sollen ab 2025 auf 2 Mrd. EUR jährlich weiter anwachsen. Die Fördersätze des Bundes und des Landes für entsprechende Bundes-GVFG-Vorhaben wurden erhöht. Damit gibt es langfristig eine Finanzierungsperspektive für die laufenden und geplanten großen Infrastrukturvorhaben der SSB: Abrechnung der im Dezember 2021 in Betrieb genommenen Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen und Verlängerung der S-Bahnlinie S2 nach Neuhausen. Neuer Fördertatbestand im Bundes-GVFG sind nun auch Grunderneuerungsmaßnahmen von U-/Stadtbahnstrecken. Diese sollen künftig mit voraussichtlich 62,5 % (Bund- und Landesanteil) gefördert werden. Abzuwarten ist die tatsächliche Verfügbarkeit von Fördermitteln, da es sich bei der Grunderneuerung um einen nachrangigen Fördertatbestand handelt. Die SSB hat dazu im Oktober/November 2021 drei Förderanträge eingereicht.

Das bereits im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossene Klimapaket enthält neben der Aufstockung des Bundes-GVFG weitere Fördermittel für den Umbau von Busflotten mit alternativen Antrieben. Im Oktober 2021 hat die SSB beim vom Bund aufgestellten Förderprogramm zu alternativen Busantrieben eine Projektskizze eingereicht. Diese wurde Anfang 2022 aufgrund einer hohen Überzeichnung des Programms vorläufig abgelehnt. Der Bund hat jedoch für 2022 einen weiteren Förderaufruf angekündigt.

Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundes war die SSB in 2019 mit acht Förderanträgen erfolgreich, u. a. zur Erneuerung der Bordrechner in den Stadtbahnfahrzeugen, zur Einführung von Digitalfunk und eines modernisierten Betriebshofmanagementsystems und für mobile Anwendungen für den Fahr- und Betriebsdienst. Diese Vorhaben wurden in 2021 weiter vorangetrieben und sollen vorhabenabhängig bis Ende 2023 bzw. Ende 2024 umgesetzt werden.

Geschäftsverlauf

Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2021

Die Auswirkungen der Pandemie wirkten sich auch wesentlich auf die Geschäftsentwicklung des Geschäftsjahres 2021 der SSB aus. Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr ist es Aufgabe der SSB, auch in Zeiten von Einschränkungen des öffentlichen Lebens in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart einen stabilen und zuverlässigen Betrieb nachhaltig aufrecht zu erhalten.

Zum Schutz von Kunden sowie Mitarbeitern wurden hierfür individuelle Reinigungs-, Belüftungs- und Abstandskonzepte entwickelt und umgesetzt.

In den Büro-, Dienst- und Werkstatträumlichkeiten sowie den Kantinen wurde externer Publikumsverkehr untersagt, Dienstreisen und interne Sitzungen wurden abgesagt bzw. auf das Mindestmaß reduziert. Neben den notwendigen Anpassungen im Arbeitsumfeld arbeiten die Mitarbeiter aktuell, da wo es möglich ist, verstärkt im Homeoffice. Weiterbildungsangebote und Seminare wurden auf Webinare und Onlineangebote umgestellt, um sich auch so auf die Rahmenbedingungen dieser pandemiebedingten neuen Arbeits- und Lebenssituation einzustellen.

Mit Hilfe von präventiven Kommunikationsaktivitäten, konkreten Hinweisen im Rahmen der Fahrgastinformation bis hin zu Kontrollen, wurde die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung in Fahrzeugen,

Im seit Anfang 2020 gültigen, neuen Landes-GVFG stehen nun fast doppelt so viele Finanzmittel zur Verfügung: 320 Mio. EUR jährlich gegenüber 165 Mio. EUR vor 2020. Davon werden rund 177 Mio. EUR jährlich für ÖPNV-Vorhaben zur Verfügung stehen.

Die Perspektiven für die Förderung verschiedener Infrastrukturvorhaben der SSB durch das LGVFG sind deshalb gut: Umbau des Betriebshofs der Zahnradbahn, Vorhaben zur Tragseilverstärkung, die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 nach Leinfelden-Echterdingen, das Vorhaben Pflugmühle, den Umbau der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb, Umbau der Busbetriebshöfe für alternative Antriebstechnologien und der Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofs. Im Jahr 2022 soll eine neue Richtlinie zur Schienenfahrzeugförderung des Landes im LGVFG veröffentlicht werden. Damit ergeben sich gute Chancen auf weitere Fördermittel für die Finanzierung von künftigen Stadtbahnfahrzeugen.

Darüber hinaus fördert das Land die Betriebskosten der Linie X2 von Stuttgart nach Leonberg, der X4 von Degerloch nach Nürtingen und der X7 von Degerloch nach Harthausen.

Von der Landeshauptstadt Stuttgart erhält die SSB einen Zuschuss für die Finanzierung von neuen Stadt-, Zahnradbahnfahrzeugen sowie für den Bau des neuen Betriebshofs BF4 und für die Betriebskosten der Schnellbuslinien.

Insgesamt hat die SSB in 2021 rund 110 Mio. EUR Fördermittel erhalten, die größten Positionen dabei waren rund 35,8 Mio. EUR aus dem ÖPNV-Rettungsschirm inkl. der Schlusszahlung aus dem Rettungsschirm 2020, rund 20,9 Mio. EUR für GVFG-Bundsvorhaben, rund 11,2 Mio. EUR für Vorhaben im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und rund 23,3 Mio. EUR der Landeshauptstadt für Stadt-/Zahnradbahnfahrzeuge.

Stationen und an den Haltestellen als Schutzmaßnahme durchgesetzt. So leistet die SSB auch in diesen schwierigen Zeiten weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie zum Klima- und Gesundheitsschutz der Landeshauptstadt Stuttgart.

Da während der Corona-Pandemie in 2020 das Fahrplanangebot reduziert wurde, ist für die Betriebsleistung im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich ein moderater Anstieg zu verzeichnen. Sowohl die Wagen- als auch die Platzkilometer sind bei den Schienenbahnen um 0,3 % gestiegen. Der im Dezember 2021 neu eröffnete Streckenabschnitt der U6 zum Flughafen/Messe wirkt sich hier noch nicht signifikant aus.

Im Busbereich stiegen sowohl die Wagenkilometer (3,4 %) als auch die Platzkilometer (8,0 %). Hier wirken sich die Einführung der Schnellbuslinie X7, die Verlängerung der Linie 65 zum Flughafen, die Taktverbesserungen auf den Linien 42 und 80 und Der Start des im Juli 2021 eingeführten täglichen Nachtbusangebotes aus. Der verhältnismäßig größere Anstieg der Platzkilometer beim Betriebszweig Bus liegt am gegenüber 2020 wieder verstärkten Einsatz von Gelenkbussen.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr 2021 war ebenfalls durch die Corona-Krise geprägt. Im Regeltarif stiegen die Fahrgastzahlen von 103,9 Mio. in 2020 um 4,2 % auf 108,2 Mio. in 2021, liegen jedoch

mit 35,8 % weiterhin unter dem Vorkrisenniveau. Das umsatzstärkste Marktsegment bildete 2021, wie bereits im Vorjahr, der Berufsverkehr mit 39,1 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif. Die Anzahl der berufsbedingten Fahrten nahm 2021 um 6,5 % gegenüber dem Vorjahr ab. Gegenüber dem Vorkrisenniveau sind es sogar 35,1 % weniger Fahrten. Der Berufsverkehr ist nach dem Ausbildungsverkehr das fahrtenstärkste Segment mit einem Fahrtenanteil von 38,5 %. Der Ausbildungsverkehr ist, am Umsatzanteil gemessen, das zweitgrößte Segment (28,5 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif) und erreicht einen Fahrtenanteil von 38,9 %. Der Gelegenheitsverkehr erreicht einen Fahrtenanteil von 14,7 % und einen leichten Anstieg um 8 % zum Vorjahr. Der Seniorenverkehr stellt nach wie vor das kleinste Segment dar und verzeichnet einen Fahrtenrückgang von 2,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Bei einem Großbrand auf dem Bus-Betriebshof Gaisburg am 30. September 2021 wurden 11 Solo- und 10 Gelenkbusse, 2 batterieelektrische Gelenkbusse sowie 2 historische Busse zerstört. Durch die zügige Organisation des Ausrückens der Busse, konnte der Buslinienverkehr am nächsten Tag ohne nennenswerte Auswirkungen für die Fahrgäste aufrechterhalten werden.

Um jedoch die üblichen Wartungs- und Fristarbeiten für den Gesamtbestand gewährleisten zu können, hat die SSB übergangsweise 10 Fahrzeuge von anderen Busunternehmen und Verkehrsbetrieben angemietet.

Die Abstellhalle wurde so schwer beschädigt, dass im Dezember mit dem Abriss begonnen wurde. Der Einsatz der Fahrzeuge erfolgte dank des unkomplizierten Entgegenkommens der Landeshauptstadt Stuttgart, den Cannstatter Wasen nutzen zu dürfen, bis zum 25. Februar 2022 von dort.

Damit im Fuhrpark nicht zu lange eine große Lücke klappt, wurde am 30. November 2021 im Aufsichtsrat entschieden, 19 Omnibusse als Ersatzbusse für die 23 zerstörten Linienbusse zu bestellen. Und auch wenn der Großbrand keinen Einfluss auf die Strategie der SSB bezüglich des Umstiegs auf emissionsfreie Linienbusse in der Stadt Stuttgart haben wird, machten die infrastrukturellen Randbedingungen und die Kurzfristigkeit es in dem Fall jedoch notwendig, überwiegend Hybridbusse mit Diesel- und Elektroantrieb, aber auch Busse mit Dieselmotoren der Euronorm VI zu bestellen.

Für die Erbringung umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleistungen durch die SSB waren im Jahr 2021 bzw. werden auch in der Zukunft umfangreiche Ausbaumaßnahmen sowie Projekte im Rahmen der Grunderneuerung von Infrastruktur, Instandhaltung und Fahrzeugbeschaffung notwendig. Diese Vorhaben erfordern sowohl einen hohen Finanzierungs- als auch Ressourcenbedarf. Zuschüsse stellen für die SSB eine der zentralen Finanzierungsquellen dar. Dennoch resultiert aus den Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen in den nächsten Jahren ein externer Finanzierungsbedarf, welcher langfristig über den strategischen Finanzreserven der SVV liegt. Der Vorstand forciert daher in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat aktuell aktiv die Einwerbung des benötigten Fremdkapitals auf Basis eines Finanzierungskonzepts.

Im Jahr 2021 wurde im Zuge dessen ein externer Finanzierungsbedarf durch diverse Fremdfinanzierungen gedeckt: Im Februar wurden Mittel i.H.v. 7,7 Mio. EUR aufgrund eines in 2020 abgeschlossenen Darlehensvertrages abgerufen. Im April wurde ein Darlehen über 3,9 Mio. EUR, und im Oktober eine Namensschuldverschreibungen in Höhe von 22,3 Mio. EUR aufgenommen. Im Rahmen einer Umfinanzierung wurde im Dezember ein Darlehen i.H.v. 31,6 Mio. EUR abgelöst und Namensschuldverschreibungen i.H.v. 30 Mio. EUR aufgenommen.

Darüber hinaus wurde im Dezember für kurzfristige Finanzierungen eine Kontokorrentlinie i.H.v. 50 Mio. EUR abgeschlossen.

In einer außerordentlichen Aufsichtsratsitzung am 20.12.2021 hat der Aufsichtsrat der SSB dem Wunsch von Frau Dr. Groner-Weber entsprochen zum 30.04.2022 in den Ruhestand gehen zu wollen. Die Position soll aufgrund des umfänglichen Aufgabengebietes wieder besetzt werden.

Soll-Ist-Vergleich des Prognoseberichtes aus dem Geschäftsjahr 2020 für das Jahr 2021

Die Fahrgeldtariferhöhung von durchschnittlich 2,66 % wurde wie in der letztjährigen Prognose erreicht. Der Wert liegt jedoch höher, als die im Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2021 geplanten 1,99 %.

Für das Planjahr 2021 sind 190,7 Mio. EUR Fahrgeldeinnahmen angenommen worden, von denen 152,8 Mio. EUR realisiert werden konnten. Dieser Umstand ist auf weitere Corona-bedingte Beschränkungen in 2021 zurückzuführen, sodass nicht alle geplanten Markterholungsmechanismen greifen konnten.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Ausgleichszahlungen der Tarifzonenreform in Höhe von 18,9 Mio. EUR wie geplant enthalten. Des Weiteren sind 52,8 Mio. EUR an ÖPNV-Rettungsschirmmitteln für das Jahr 2021 und 3,4 Mio. Euro für das Jahr 2020 enthalten. Geplant waren 22,8 Mio. EUR.

Die geplanten Einnahmen in 2021 lagen bei 283,7 Mio. EUR und belaufen sich auf 242,9 Mio. EUR im Ist. Weitere 18,8 Mio. EUR waren für die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G angenommen worden, von denen 19,0 Mio. EUR im Ist erreicht wurden. Bei den Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind statt den geplanten 45,1 Mio. EUR 0,1 Mio. EUR weniger im Ist angefallen.

Trotz gestiegener Fahrgastzahlen in 2021 im Vergleich zu 2020 ist das Vorkrisenniveau weiterhin nicht erreicht.

Durch den Großbrand in Gaisburg ergaben sich Sonderabschreibungen in Höhe von 4,7 Mio. EUR, außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mio. EUR sowie Materialaufwand in Höhe von 0,06 Mio. EUR. Demgegenüber stehen Erträge in Höhe von 6,0 Mio. EUR aus einer Vorauszahlung der Versicherung.

Das Jahresergebnis lag bei -25,0 Mio. EUR und damit um 27,9 Mio. EUR vorteilhafter als der Planansatz des Wirtschaftsplanes 2021 (-52,9 Mio. EUR). Die größten positiven Effekte ergeben sich aus höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (9,7 Mio. EUR), aus der Erstattung des Brandschadens Bus-Betriebshof Gaisburg (6,0 Mio. EUR), aus höheren periodenfremden Erträgen (5,9 Mio. EUR), durch geringere Aufwendungen für Instandhaltung der Infrastruktur (5,6 Mio. EUR) und aus geringerem Personalaufwand (6,6 Mio. EUR) insbes. aus einer niedrigeren Tariferhöhung und niedrigerem Personalbestand als geplant. Gegenläufig entwickelten sich der periodenfremde Aufwand (-3,4 Mio. EUR) und die Sonderabschreibung aufgrund des Brandes des Bus-Betriebshofes in Gaisburg (-4,7 Mio. EUR).

Insgesamt hat sich das Geschäftsjahr trotz der Corona-Pandemie positiver als geplant entwickelt.

Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete die SSB 242,9 Mio. EUR (VJ: 259,3 Mio. EUR) Umsatzerlöse. Die wesentlichen Elemente sind, der Linienverkehr mit 157,8 Mio. EUR (VJ: 170,8 Mio. EUR). Der Einnahmerückgang um 7,6 % ist vor allem Auswirkung der Corona-Pandemie. Zum 01.04.2021 fand eine Tarifierung um durchschnittlich 2,66 % statt. Die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß ÖPNV-G in Höhe von 19,0 Mio. EUR sind im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Mio. EUR angestiegen. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen sind aufgrund der jährlichen Dynamisierung gestiegen (+0,4 Mio. EUR) und lagen 2021 bei 45,0 Mio. EUR. Die Umsätze aus Vermietung und Verpachtung lagen mit 10,6 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Andere Umsatzerlöse sanken von 13,8 Mio. EUR auf 8,3 Mio. EUR. Dies lag v.a. an im Jahr 2020 erhaltene Abschlagszahlungen für die Baumaßnahme B10 Rosensteintunnel.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 133,3 Mio. EUR und damit 31,3 Mio. EUR über Vorjahr. Der Anstieg ergibt sich v.a. aus Versicherungsvorauszahlungen für die durch den Brand verursachten Schäden am Bus-Betriebshof Gaisburg (6,0 Mio. EUR), aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (9,7 Mio. EUR), durch außergewöhnliche Erträge aus den Zuweisungen des ÖPNV Rettungsschirm (52,8 Mio. EUR) und aus Erträgen aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern (15,7 Mio. EUR), Tarifzonenreform (18,9 Mio. EUR) sowie einem Ertragszuschuss seitens der SVW (25,0 Mio. EUR).

Der Materialaufwand lag bei 100,9 Mio. EUR und damit 6,8 Mio. EUR unter Vorjahr. Die Verringerung ergibt sich insbesondere aus der Umstellung des Festwertverfahrens, d.h. bisher wurden im Aufwand befindliche Positionen aktiviert.

Der Personalaufwand lag mit 218,4 Mio. EUR um 7,6 Mio. EUR über Vorjahr. Dies resultiert v.a. aus der Tarifierung inkl. Urlaubsgeld (2,9 Mio. EUR), einer Personalmehrung (1,9 Mio. EUR) sowie einer Corona-Prämie in Höhe von 1,5 Mio. EUR.

Die Abschreibungen erhöhten sich von 32,0 Mio. EUR auf 41,0 Mio. EUR. Grund hierfür sind die neu aktivierten Anlagen aufgrund der Umstellung des Festwerts sowie der Aktivierung der U6 Verlängerung zum Flughafen/ Messe. Zudem gab es Sonderabschreibungen in Höhe von 4,7 Mio. EUR aufgrund des Brandes des Bus-Betriebshofes in Gaisburg.

Die sonstigen betriebliche Aufwendungen lagen bei 38,4 Mio. EUR und damit 5,2 Mio. EUR über Vorjahr. Ein Großteil des Anstiegs resultiert aus den Verlusten aus Anlagenabgängen, die überwiegend auf die Auflösung der Festwerte für Gleis- und Niederspannungsanlagen und Fahrleitungen zurückzuführen sind (7,6 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis lag bei -8,0 Mio. EUR und damit 0,6 Mio. EUR schlechter als im Vorjahr.

Die Sonstigen Steuern liegen mit 0,8 Mio. EUR auf Vorjahresniveau.

Das Gesamtergebnis vor Verlustausgleich betrug -25,0 Mio. EUR und war damit 2,3 Mio. EUR positiver als im Vorjahr.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme betrug im Geschäftsjahr 2021 954,8 Mio. EUR (VJ: 771,8 Mio. EUR) und stieg damit um 183,0 Mio. EUR an. Zum 31.12.2021 lag die EK-Quote damit bei 20,4 % (VJ: 25,2 %).

Die Aktiva entwickelten sich wie folgt:

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich von 611,8 Mio. EUR im Vorjahr auf 738,3 Mio. EUR. Die größten Zuwächse ergaben sich bei Grundstücken und Bauten in Höhe von 51,4 Mio. EUR v.a. aufgrund der Aktivierung der Neubaustrecke U6 zum Flughafen/ Messe, bei den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 47,4 Mio. EUR aufgrund des Ausweises der erhaltenen Zuschüsse als passivischer Posten ab 2021 sowie insbes. bei Gleisanlagen (29,6 Mio. EUR) durch die Aktivierung der Neubaustrecke U6 (18,5 Mio. EUR) und die Umstellung des Festwertverfahrens. Hier wurden für grunderneuerte Strecken bestehende Anlagen ausgebucht (4,9 Mio. EUR) und im Gegenzug die erneuerten Anlagen aktiviert (11,9 Mio. EUR).

Das Finanzanlagevermögen liegt unverändert bei 0,5 Mio. EUR.

Die Vorräte lagen 2021 bei einem Wert von 23,5 Mio. EUR und damit 1,4 Mio. EUR unter Vorjahr. Die Änderung ergibt sich insbesondere aus den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen um 32,7 Mio. EUR auf 97,0 Mio. EUR. Die größte Veränderung resultiert aus den sonstigen Vermögensgegenständen. Hier handelt es sich v.a. um ausstehende Rettungsschirmmittel aus 2021, welche erst in 2022 gezahlt werden (24,9 Mio. EUR).

Der Kassenbestand hat sich von 61,0 Mio. EUR im Vorjahr auf 81,1 Mio. EUR erhöht.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beträgt 1,9 Mio. EUR und liegt damit 0,1 Mio. EUR über Vorjahr.

Die Passiva entwickelten sich wie folgt:

Das Eigenkapital in Höhe von 194,4 Mio. EUR ist unverändert gegenüber dem Vorjahr.

Aufgrund der weiteren Umstellung der Darstellung des Anlagevermögens von der Netto- auf die Brutto-Methode, werden ab dem Geschäftsjahr 2021 alle auf das Anlagevermögen gewährten Zuschüsse als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen ausgewiesen. Mit 75,6 Mio. EUR weist dieser daher einen um 72,1 Mio. EUR höheren Wert aus als im Vorjahr.

Die Rückstellungen steigen um 0,4 Mio. EUR auf 211,7 Mio. EUR in 2021 an. Veränderungen ergaben sich in den Pensionsrückstellungen, welche sich um 3,6 Mio. EUR auf 157,7 Mio. EUR überwiegend aufgrund von Zinseffekten erhöhten. Gegenläufig verringerten sich die sonstigen Rückstellungen um 3,2 Mio. EUR auf 53,2 Mio. EUR v.a. aufgrund geringerer Rückstellungen für ausstehende Rechnungen.

Die Verbindlichkeiten wuchsen um 110,7 Mio. EUR auf 468,3 Mio. EUR in 2021 an. Der größte Anteil des Anstiegs (75,7 Mio. EUR) resultieren aus den sonstigen Verbindlichkeiten mit einer Höhe von 282,6 Mio. EUR in 2021 aufgrund des Ausweises von Zuschüssen bisher nicht aktivierter Anlagen. Zu nennen sind hierbei die Zuschüsse für die Stadtbahnfahrzeuge DT8.15 (29,1 Mio. EUR), für die U6 Verlängerung (23,4 Mio. EUR), für die Zahnradbahnfahrzeuge (10,4 Mio. EUR) und für die Verlängerung der S2 (9,9 Mio. EUR).

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beträgt 4,8 Mio. EUR und liegt damit 0,1 Mio. EUR unter Vorjahr.

Finanzlage

Durch den Corona-Rettungsschirm war im Geschäftsjahr 2021 das operative Ergebnis mit -16,2 Mio. EUR um 2,9 Mio. EUR besser als im Vorjahr. Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug rund 12,8 Mio. EUR (VJ: 35,3 Mio. EUR). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -109,5 Mio. EUR (VJ: -102,8 Mio. EUR), da im Geschäftsjahr mehr Investitionen im Vergleich zum Vorjahr in das Anlagevermögen getätigt wurden. Der Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich auf 116,9 Mio. EUR (VJ: 63,4 Mio. EUR). Die Höhe der Kreditaufnahme war bedingt durch geplante Investitionen, insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Berichtsjahr 2021 um 20,1 Mio. EUR auf 81,1 Mio. EUR zu. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 157,8 Mio. EUR und das Jahresergebnis vor Verlustausgleich in Höhe von -25,0 Mio. EUR.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten (116 Mio.) sowie Kundenzufriedenheit.

Personal

Die Mitarbeiteranzahl (Stammpersonal Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte) zum 31. Dezember 2021 betrug 3.281 Personen (VJ: 3.216). Rund 47 % davon (VJ: ebenso 47 %) sind im Fahrdienst (inkl. Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 126 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (VJ: 121) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.407 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (VJ: 3.337), wovon sich 9 Personen in der Altersteilzeit Freiphase befanden (VJ: 9). 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 direkt gedeckt werden kann.

Die Personalarbeit war auch im Jahr 2021 stark durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Die SSB initiierte für ihre Beschäftigten eine Vielzahl von Schutzmaßnahmen, mit denen die Infektionsgefahr wirksam eingedämmt werden konnte. Insgesamt wurden 462 Mitarbeitende der SSB im Laufe der Pandemie positiv auf das Coronavirus getestet. Die krankheitsbedingten Abwesenheiten lagen im Jahresdurchschnitt um 0,6 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Seit Ende November 2021 musste gemäß des Infektionsschutzgesetzes bei allen Beschäftigten der sog. 3G-Status abgefragt werden. Der Zutritt zum Arbeitsplatz ist seither nur mit gültigem Impf-, Genesenen- oder Testnachweis möglich. Für Mitarbeitende in Quarantäne wurde Entschädigung für den Verdienstaussfall beim Regierungspräsidium beantragt, was großen administrativen Aufwand mit sich brachte.

Trotz der Pandemie blieb die Arbeitsmarktlage in der Region Stuttgart unverändert schwierig. Deshalb konnten vakante Stellen vor allem im Betrieb und den technischen Bereichen bis zum Jahresende 2021 nicht besetzt werden. Hier stieg auch teilweise die Zahl der Abgänge gegenüber dem Vorjahr.

Ein Schwerpunkt der Personalarbeit lag in der Rekrutierung von Fahrerinnen und Fahrern. Insgesamt konnten 112 Beschäftigte für den Fahrdienst (VJ: 115) gewonnen werden. Nach einer Erhöhung der Anzahl der Bewerbungsverfahren auf bis zu zwei Auswahlverfahren pro Woche, konnten die Fahrschulkurse im zweiten Halbjahr vollständig besetzt werden.

2021 gelang es jedoch noch nicht, den zusätzlichen Bedarf an Fahrpersonal zu decken, der durch die Abbildung der Wegezeiten im Dienstplan entstanden ist. Somit wurde dieser Aufwand teilweise weiterhin ausbezahlt oder als Zeitgutschrift vergütet. Die Einstellung von Beschäftigten im Fahrdienst bleibt deshalb auch im kommenden Jahr im Fokus der Personalarbeit.

Nachdem Ende 2020 die Verhandlungen sowohl zum Entgelt- als auch zum Manteltarif des Bz TV N-BW abgeschlossen wurden, war die Personalarbeit in 2021 stark durch die Umsetzung der Verhandlungsergebnisse geprägt. Das Entgelt stieg zum 1. April 2021 moderat um 1,4 % und wird zum 1. April 2022 um weitere 1,8 % angehoben werden. Das Urlaubsgeld stieg auf 450 EUR für die Entgeltgruppen F und 1 bis 7, auf 350 EUR für die Entgeltgruppen 8 bis 15. Beschäftigte des Fahr- und Schichtdienstes erhalten ab 2022 einen vom Arbeitgeber finanzierten Entlastungstag sowie bis zu zwei zusätzliche freie Tage durch Umwandlung der Entgelterhöhung. Für die nach dem Tarifvertrag neu eröffnete Möglichkeit der Entgeltumwandlung für Fahrradleasing konnte mit dem Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen werden.

Weil der Tarifvertrag FlexAZ verlängert wurde, konnten neue Vereinbarungen zu Altersteilzeit angeboten werden. Per Ende 2021 hatten 27 Beschäftigte der SSB einen Altersteilzeitvertrag.

Für die Vergütung der Umkleidezeiten für Arbeitskleidung wurde mit dem Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen. Die hierdurch entstandenen Zeiten wurden den Beschäftigten auf den Zeitkonten gutgeschrieben und werden aktuell in der Zeitwirtschaft umgesetzt.

Nach intensiven Verhandlungen haben sich Vorstand und Betriebsrat am 8. März 2022 darauf geeinigt, für jede/n Mitarbeiter/in der SSB eine einmalige freiwillige betriebliche Corona-Prämie in der Höhe von 450 EUR für das Jahr 2021 auszubezahlen. Dem hat der Aufsichtsrat der SSB in einem Umlaufbeschluss zugestimmt.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20 %	15 % (VJ: 20 %)
im Vorstand	33 %	33 % (VJ: 33 %)
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	15 %	19 % (VJ: 18 %)

Der angestrebte Frauenanteil wurde sowohl im Vorstand als auch in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands erreicht.

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr fühlt sich die SSB insbesondere den Zielen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verantwortlich. Herzstück dieser Agenda sind die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung – Sustainable Development Goals (SDGs, siehe Abbildung weiter unten). Auch in 2021 hat die SSB mit verschiedensten Aktivitäten und Leistungen im Einklang mit den Zielen der globalen Agenda 2030 auf lokaler Ebene für ein lebenswertes Stuttgart bzw. einer kommunalen Nachhaltigkeitsstrategie ihren Beitrag erbracht. Im Folgenden sind einige Beispiele beschrieben, mit denen die Stuttgarter Straßenbahnen AG im letzten Jahr zur Erreichung der aus ihrem Geschäftszweck beeinflussbaren Ziele beitragen konnte.



Hygiene- und Schutzmaßnahmen bei der SSB

Im Jahr 2021 dominierte auch im Busbereich das Thema Corona. Beim Bus wurden sämtliche Fahrzeuge, auch Neufahrzeuge, mit Fahrerschutzscheiben ausgestattet. Des Weiteren wurden im vergangenen Jahr die Bus-Klimaanlagenfilter virusinaktivierend beschichtet, um hier einen deutlich besseren Gesundheitsschutz für die Fahrgäste und das Fahrpersonal zu erreichen. Gemeinsam mit Partnern aus der Industrie wurden Filter mit nachweislich antiviraler Eigenschaft entwickelt, welche künftig sukzessive flächendeckend eingesetzt werden. Zusätzlich zu diesen technischen Maßnahmen wurden täglich desinfizierende Reinigungen in allen Bussen und Bahnen durchgeführt.

Um die Ausbreitung von Corona einzudämmen empfiehlt sich die Impfung. Zum Start der Impffreigabe für Beschäftigte der kritischen Infrastruktur war es im Juni 2021 u. a. dem betriebsärztlichen Dienst und dem Krisenstab der SSB gelungen, ihren Mitarbeitenden hierzu schon sehr früh ein entsprechendes Angebot zu ermöglichen, obwohl Impftermine zu dem Zeitpunkt extrem rar gesät waren.

Mit diesem ersten Termin startete die SSB eine Reihe von betrieblichen Impfangeboten.

Darüber hinaus hat die SSB in 2021 auch einen Linienbus als Impfstation eingerichtet und diesen die Stadtbezirke Stuttgarts ansteuern lassen. So konnten, neben den klassischen Impfstationen mit Terminvergabe, in der Region weitere zahlreiche unkomplizierte Impfangebote gemacht werden.

Abstandswarner für Stadtbahnen im Test

Für mehr Sicherheit im Verkehr wurden technische Systeme zur Kollisionswarnung entwickelt. Diese lassen sich grundsätzlich bei Straßen- und Stadtbahnen einsetzen. Zur Weiterentwicklung gibt es seit längerem eine Vereinbarung zur Kooperation zwischen dem Hersteller und der SSB. Inzwischen wurde das System aktualisiert und soll in Zukunft am praktischen Objekt erprobt werden. Besonders anspruchsvoll ist es für ein solches System „schlanke“ Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer oder Motorradfahrer wahrzunehmen. Daher gab es bereits im Frühjahr 2021 auf dem Gelände des SSB-Zentrums umfangreiche Testfahrten mit dem neuen Erkennungssystem.

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. Auch die in 2021 von der SSB eingesetzten batterie-betriebenen Omnibusse im Liniendienst sowie die im Bereich SSB-Flex eingesetzten Fahrzeuge werden zu 100 % mit Ökostrom betrieben. Um den Stromverbrauch zu senken, wurde in der Vergangenheit ein Energieeinsparkonzept erarbeitet. Dieses wurde auch in 2021 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.

Beitrag der SSB zur Luftreinhaltung

Im Rahmen der Luftreinhaltung wurden auch im Jahr 2021 bei den SSB-Bussen im Innenstadtbereich Filter in den Klimaanlage eingesetzt, die ca. 70 % der Stickoxide reduzieren. Dies bedeutet, bei einem Luftdurchsatz von ca. 2.500 m³ pro Stunde pro Klimaanlage, eine deutliche Reduktion der Stickoxidbelastung.

Zusätzlich verwendet die SSB ausschließlich synthetischen Kraftstoff. Dieser synthetische Kraftstoff führt dazu, dass zusätzlich zu der bereits vorhandenen Abgasnachbehandlung 20 % der Stickoxide im Bereich des Motors reduziert werden und ca. 50 % der Rußemissionen im Bestand der Standheizungen. Durch diese Umstellung ist die gesamte Busflotte entsprechend der Definition der EU-Verordnung 2019/ 1161 EU (Clean Vehicles Directive) „sauber“ unterwegs.

Digitalisierung im Fahrbetrieb

Im Jahr 2017 entschloss sich die SSB tragbare digitale Endgeräte für den Dienstgebrauch im Fahrdienst einzuführen. Im Februar 2021 wurden die ersten Tablets an das Fahrpersonal ausgegeben. Das Vorhaben lief und läuft unter der Bezeichnung „Mobile Anwendung für das Fahr- und Betriebspersonal“, kurz MoFa. Mit dieser Digitalisierung werden dienstliche Bekanntmachungen, die den Fahrbetrieb oder die jeweilige Linie betreffen, unmittelbar zur Verfügung gestellt. Beispielsweise zu Bauarbeiten, Umleitungen, Störungen an der Infrastruktur, Arbeiten im Gleis oder ähnliche Änderungen. Bisher wird dies über Papieraushänge im Betriebshof, den Fahrerstützpunkten und über Einleger in der Fahrermappe vorgenommen – ein sehr aufwändiges Verfahren.

In der Busfahrerschule ermöglicht eine neue Verwaltungssoftware, dass sich jährlich ca. 850 Schulungsteilnehmer in der Busfahrerschule papierlos bei Schulungen anmelden können. Auch Bescheinigungen können hiermit verwaltet werden. Die Amortisation der neuen Software ist entsprechend kurz, berücksichtigt man dabei die Einsparung von Papier und Toner.

Begrünte Bus-Haltestelle als Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel

In Kooperation mit der Firma Wall wurde in 2021 die Rückwand eines Bushaltestellen-Unterstands begrünt. Wichtig war der SSB dabei, aus dem Nachhaltigkeitsgedanken heraus, dass die Begrünung an einem bestehenden Unterstand realisiert werden kann, ohne dass ein Austausch des Tragwerks erfolgen muss. Das notwendige Wasser erhalten die Pflanzen von der Dachfläche, wo Regenwasser in einer Zisterne, die unter der Sitzbank des Wartehäuschens eingebaut wurde, gesammelt wird. Zu diesem Einsatz-Test gehört nicht nur die nachträgliche Ausrüstung einer bestehenden Wartehalle mit einer bepflanzten Wand, auch die regelmäßige Pflege des Grüns und das versorgende Bewässerungssystem werden auf Alltagstauglichkeit und Langlebigkeit getestet. Darüber hinaus sollen Erfahrungen gesammelt werden, wie die begrünte Wartehalle von den Fahrgästen aufgenommen wird. Unstrittig ist, dass solche Haltestellen einen wichtigen Beitrag leisten, um die Stadt Stuttgart mit ihrer Kessellage an höhere Temperaturen aufgrund des Klimawandels anzupassen.

Verringerung des Geräuschpegels und der Abgase bei der Weichenreinigung

Im zweiten Halbjahr 2020 wurde ein neuer Weichenreiniger in Betrieb genommen, der eine elektrisch betriebene Hochdruckpumpe besitzt. Vorher hatte man ein Zweitaktaggregat genutzt, welches Abgase erzeugte und Bewohner mit Lärm störte. Nachhaltig wurde auch die Beschaffung von Ersatzteilen geplant. Die Batterien sind dieselben wie auch in Omnibussen oder Lkws und das Ladegerät ist auch in Gabelstaplern verbaut. Trotzdem gibt es noch Möglichkeiten für die Zukunft, bei denen angestrebt wird, ein Trägerfahrzeug mit Batterien anzutreiben.

Verantwortungsbewusste Abfallwirtschaft als Beitrag zur effizienten Nutzung natürlicher Ressourcen

Eine geordnete und verantwortungsbewusste Abfallwirtschaft ist nicht nur für den Schutz der Gesundheit und der Umwelt, sondern auch für einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen von großer Bedeutung. Die Aktivitäten der SSB bei der Kreislaufwirtschaft sind: Vermeidung, Aufarbeitung zur Wiederverwendung, Recycling, Verwertung und Reduzierung der Deponierung. Diese 5-stufige Abfallhierarchie trägt indirekt und direkt auch zum Klimaschutz bei.

Ein Beispiel des Lebens dieser Prinzipien bei der SSB ist der Umgang mit Holzpaletten. Bei der SSB werden jährlich einige hundert Holzpaletten verwendet. Wenn diese beschädigt sind, werden diese nicht entsorgt, sondern für eine erneute Nutzung als Palette wieder aufbereitet. In 2021 wurden überschüssige aber noch brauchbare Paletten für ein Up-Cycling-Projekt gespendet. Damit wurde durch die mobile Jugendarbeit Zuffenhausen gemeinsam mit dem Sozialdienst der Gemeinschaftsunterkunft für geflüchtete Menschen, ein Projekt für Kinder und Jugendliche initiiert. Aus den Paletten der SSB wurden Sitz-Bänke für die Unterkunft der Geflüchteten.

Klimaschutz durch realisierte Maßnahmen aus der dreistufigen Bus-Strategie

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, verfolgt die SSB seit langem eine dreistufige Strategie. Zum einen werden regelmäßig Schulungen zum vorausschauenden und energieeffizienten Fahren mit dem Fahrpersonal durchgeführt. Als zweite Maßnahme wird bei der Beschaffung von Neufahrzeugen vermehrt auf Fahrzeuge mit Hybridantrieb anstelle von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor gesetzt, so dass die Bremsenergie als elektrische Energie gespeichert werden kann, um dann beim Anfahren wieder genutzt werden zu können. Dies führt dazu, dass im Verhältnis zu einem Euro VI-Fahrzeug bis zu 20 % Kraftstoff eingespart werden kann. Als dritte Maßnahme wird die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen im Bereich der Personenbeförderung forciert.

Im Jahr 2021 wurden die ersten vier reinen batteriebetriebenen Gelenkbusse in Betrieb genommen, um hier erste Erfahrungen zu sammeln. Durch den Brand des Bus-Betriebshofes in Gaisburg im September wurde allerdings die gesamte Ladeinfrastruktur zerstört, so dass hier ein Wiederaufbau erforderlich ist. Insofern ist davon auszugehen, dass batteriebetriebene Fahrzeuge erst in den kommenden Jahren zum Einsatz kommen, da die bereits eingeleiteten Beschaffungsprozesse bezüglich eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur gestoppt werden mussten.

Ein weiterer Handlungsstrang bei den emissionsfreien Fahrzeugen bezieht sich auf den Einsatz von Brennstoffzellen-Hybridbussen. Hier wurde im Jahr 2021 eine Ausschreibung gestartet, um die Wasserstoffinfrastruktur, die mit einem Forschungsprojekt im Jahr 2020 gestartet wurde, so auszustatten, dass ein täglicher, verlässlicher Einsatz möglich ist. Parallel hierzu wurde eine Ausschreibung für die Beschaffung von acht Brennstoffzellenfahrzeugen in die Wege geleitet, so dass im Folgejahr ein erster linienmäßiger Einsatz einer Brennstoffzellen-Hybridbusflotte bei der SSB möglich sein wird.

Ganzheitliche Ausbildung

Die SSB hat vor einigen Jahren ein ganz besonderes Projekt ins Leben gerufen: Jedes Jahr besuchen Auszubildende als Praktikanten für eine Woche eine soziale Einrichtung und lernen dabei eine andere Welt abseits des normalen Azubi-Alltags kennen.

Jeweils im zweiten Quartal verlassen unsere Auszubildenden des zweiten Lehrjahres ihren Platz an der Werkbank oder dem Schreibtisch und besuchen Einrichtungen im Großraum Stuttgart. Dazu gehören u. a. Behinderteneinrichtungen, Wohngruppen in Kinderzentren, Kindertagesstätten, medizinische Einrichtungen, soziale Hilfsprojekte und vieles mehr. Hier kommt es für die Jugendlichen zu außergewöhnlichen Begegnungen, die eine herkömmliche Ausbildung nicht bietet. Hier kann das Leben von alten, behinderten oder kranken Menschen kennen gelernt werden. Die Auszubildenden lassen sich dabei auf neue und ungewohnte Situationen ein und bekommen einen intensiven Einblick in andere Lebenswirklichkeiten. Soziale Kompetenzen und die persönliche Entwicklung junger Menschen werden auf diese Weise nachhaltig gefördert.

Für alle Beteiligten ist diese Form der sozialen Interaktion ein großer Gewinn, so dass das Projekt mittlerweile ein fester Bestandteil der Ausbildung geworden ist, da Verständnis für Mitmenschen und soziale Kompetenz aufgebaut werden können.

Chancen- und Risikobericht

Risikomanagement

Das Jahr 2021 hat auch der SSB zum wiederholten Mal aufgrund einer Vielzahl unerwarteter globaler Entwicklungen die Grenzen menschlicher und unternehmerischer Handlungsfähigkeit aufgezeigt. Sowohl die noch immer grassierende Pandemie mit ihren ökonomischen Folgen als auch anhaltende Versorgungsrisiken bzw. -unterbrechungen haben die Widerstands- und Reaktionsfähigkeit der SSB auf den Prüfstand gestellt. Darüber hinaus verzeichnen Klimaexperten und Versicherungen seit Jahren einen starken Anstieg von Wetterphänomenen und Umweltkatastrophen. Das untermauert der Risikoreport des Jahres 2021 des renommierten World Economic Forum mit seinen identifizierten Top 5-Risiken:

- Extreme Wetterbedingungen
- Scheitern von Klimaschutzmaßnahmen
- Von Menschen verursachte Schäden
- Ansteckende Krankheiten
- Verlust von Biodiversität

Im Juni 2021 wirkten sich die Folgen der Klimaveränderung erstmals umfassend auf den Betrieb der SSB aus. Starkregen verursachte das Überfluten eines Straßenbahntunnels in der Innenstadt als wichtigen Verkehrsknotenpunkt und schränkte den Betrieb somit stark ein.

Neben den oben dargestellten globalen Veränderungen kommt dem Risikomanagement aufgrund der besonderen Verantwortung der SSB als kommunalem Verkehrsunternehmen hohe Bedeutung zu. Das unternehmensweite Risikomanagementsystem der SSB, erstreckt sich dabei auch auf das Tochterunternehmen SSB Reisen.

Ein SSB-Unternehmensrisiko im engeren Sinne ist entgegen der allgemeinen Definition nicht jedes beliebige Risiko. Der Fokus liegt nur auf denjenigen Risiken, die relevant und wesentlich für das Gesamtunternehmen SSB sind. Risiken im Sinne des SSB-Risikomanagements betreffen sowohl Ressourcen- oder Betriebsrisiken als auch Risiken in Folge von Ereignissen oder innerhalb von Prozessen. Dabei spielt die besondere Zielausrichtung der SSB als kommunales Verkehrsunternehmen eine wichtige Rolle.

Das Risikomanagement der SSB basiert auf einem bewährten, in Literatur und Praxis häufig angewendeten Regelkreis des Risikomanagements, welcher sich aus den folgenden Aspekten ergibt:

- Risiken identifizieren & analysieren
- Risiken bewerten und klassifizieren
- Risiken steuern & minimieren
- Risiken kontinuierlich monitoren

Die Risikosituation der SSB wird anhand des möglichen Schadensausmaßes sowie der Eintrittswahrscheinlichkeit zusammengefasst und wie folgt in drei Kategorien – Hoch, Mittel und Gering – eingeordnet. Die als Hoch (H) eingestufteten Risiken gelten als wesentlich für die SSB, die für sich genommen bei Realisierung einen Schaden verursachen würden, der die künftige Ertragskraft des Unternehmens erheblich beeinflusst. Diese Risiken werden grundsätzlich nicht akzeptiert und erfordern zwingend eine Gegensteuerung. Hingegen werden Risiken der Klasse Mittel (M) nur mit Einschränkungen akzeptiert, während Risiken der Klasse Gering (G) akzeptiert und beobachtet werden.

Risikomanagementsystem und -berichterstattung unterliegen in regelmäßigen Abständen einer Prüfung durch die Interne Revision. Der jährliche Risikobericht wurde dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats (Audit Committee) im November 2021 durch den Vorstand vorgelegt.

Der Vorstand hat im Sommer 2021 ein Projekt initiiert, um das Risikomanagement der SSB grundlegend zu überarbeiten und weiterzuentwickeln. Diese Neuaufstellung trägt den sich stark verändernden externen Rahmenbedingungen ebenso Rechnung wie die seitens der Empfänger der Risikoberichterstattung geäußerten Verbesserungspotenziale. Diese Überarbeitung bezieht sich nicht ausschließlich auf die Berichterstattung, sondern vornehmlich auf einen robusten Risikomanagementprozess, der die SSB in die Lage versetzen soll, einwirkende Risiken frühzeitig zu erkennen, zu klassifizieren und proaktiv wie reaktiv besser zu steuern.

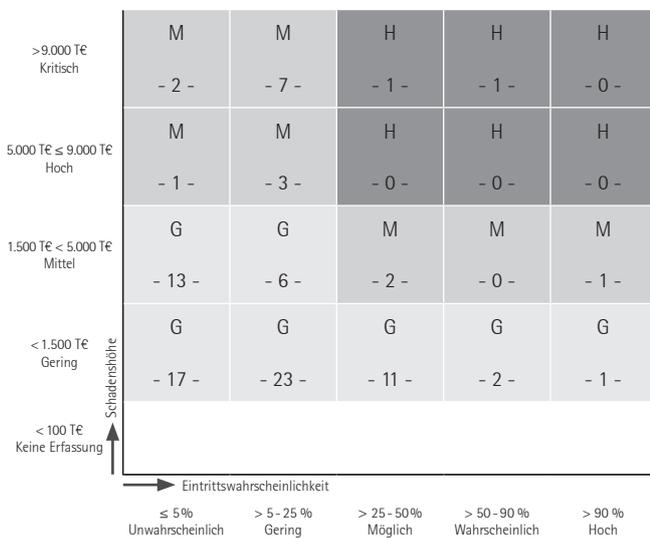
Risikobericht

Die verantwortlichen Unternehmensbereiche und Stäbe der SSB haben insgesamt 91 operative Risiken identifiziert und zu einem Risikoinventar zusammengefasst. Das Inventar teilt sich in die oben näher erläuterten Risikokategorien wie folgt auf:

Risikokategorie	Anzahl Risiken
Hoch	2
Mittel	16
Gering	73

Insgesamt bewertet die SSB die Anzahl der aktuell dringlich zu steuernden „hohen“ Risiken mit unmittelbarem Einfluss auf den Unternehmensgegenstand sowie einer möglichen Zahlungsunfähigkeit der beiden Unternehmen SSB und SSB Reisen als überschaubar.

Ebenso zeigt die Verteilung der Risiken nach Kritikalität (Gefährdungsgewichtung), Eintrittswahrscheinlichkeit im Kontext zur erwarteten Schadenshöhe, dargestellt in einer Risikomatrix, eine starke Zentrierung auf Risiken mit eher geringer Schadenshöhe bei gleichzeitig geringer bis unwahrscheinlicher Eintrittswahrscheinlichkeit.



Entsprechend konzentriert sich der Vorstand mit den Unternehmensbereichs- und Stabsleitern auf die Minimierung der kritischen Risiken sowie einiger ausgewählter latenter und strategischer Risiken, denen die SSB größtenteils dauerhaft ausgesetzt ist. Diese Risiken werden durch die SSB kontinuierlich überwacht und bearbeitet.

Risikokategorie Hoch (H)

Als kritisches Risiko wurde die Sicherstellung der mittel-/langfristige Finanzierbarkeit identifiziert. Prognostizierte bzw. erwartete Erträge u. a. durch die Steigerung der Entgelttarife werden die steigenden Aufwendungen für Sanierungsmaßnahmen der Infrastruktur und

Fahrzeugen sowie der Netzausweitung nicht decken können. Der erhöhte Liquiditätsbedarf konnte im Jahr 2021 neben Konsortialfinanzierungen mit Banken, der KfW und Konzernfinanzierung auch über Bewilligung von zusätzlichen finanziellen Mitteln durch die Landeshauptstadt Stuttgart z. B. für Stadtbahnerneuerungen abgefangen werden. Weiter wurde das negative Jahresergebnis auf Basis eines Ergebnisabführungsvertrages (EAV) durch SWV ausgeglichen. Des Weiteren wurde das Finanzierungs-Beratungsunternehmen „HKCF Corporate Finance GmbH“ zur Erstellung eines Finanzierungskonzeptes mit gleichzeitiger Verhandlung der Konditionen mit potentiellen Finanzpartnern beauftragt. Zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit setzt die SSB grundsätzlich neben der Erarbeitung einer langfristigen Unternehmensstrategie, die Festlegung einer verbindlichen Planungs- und Projektprioritäten bis zum Jahr 2030 und die Einführung eines Finanzierungsmodells auf Basis der Wirtschaftsplanung um.

Als ein weiteres kritisches Risiko droht der SSB durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie z. B.:

- die andauernde Corona-Pandemie
- überplanmäßige Aufwandssteigerung aufgrund der Häufung von Instandhaltung- und Investitionsprojekten

Solche Ereignisse führen gegenüber der Planung zu einer Verschlechterung der Ergebnis- und Liquiditätssituation. In 2021 konnten die Fahrgeldeinnahmen durch die Wirkung des ÖPNV-Rettungsschirms Bund/Land ausgeglichen werden und die Liquiditätssituation stabilisiert werden. Die Risiken eines verschlechterten Ergebnisses und einer geringeren Liquidität bleiben jedoch grundsätzlich bestehen, da die Corona-Pandemie sich noch mindestens bis in das Jahr 2022 auswirkt und noch nicht geklärt ist, ob auch für das Folgejahr ein weiterer Rettungsschirm ÖPNV in ausreichendem Umfang aufgelegt wird.

Leistungswirtschaftliche Risiken

Die SSB geht davon aus, dass die Tarifeinnahmen in den Folgejahren wieder ansteigen werden. Hierbei gelten die Grundannahmen, dass sich diese in den nächsten Jahren aus Preisanpassungen, im Wesentlichen aber durch die Rückkehr der Fahrgäste zum ÖPNV, ergeben sollen. Hiermit ist das Ziel verbunden, bis zum Jahr 2024 wieder auf das Vor-COVID-19-Niveau des Jahres 2019 zurückzukehren.

Die anhaltende Dynamisierung struktureller und verhaltensbezogener Entwicklungen – wie demografischer Wandel, Klimawandel und veränderte Wertvorstellungen vor allem der jüngeren Generation – sowie die laufende Diskussion um Dieselfahrverbote, emissionsfreie Antriebe und neue solidarisch finanzierte Tarifmodelle werden die Bedeutung des ÖPNV weiterhin erhöhen. Dies stellt für die SSB eine wesentliche Chance dar, die aber zugleich mit neuen Herausforderungen verbunden ist. Die Möglichkeiten des Ausbaus der Strecken oder die Verlängerung der Bahnen, um wachsenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden, sind begrenzt. Diese Risiken sind derzeit noch als gering bewertet.

Personal

Qualifizierte Mitarbeiter sind ein zentraler Erfolgsfaktor für die SSB. Auch in 2021 bestanden die Risiken für die SSB darin, offene Stellen im Unternehmen zu besetzen bzw. mobile und gut ausgebildete Mitarbeitende im Unternehmen zu halten und damit einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Diesem Risiko wirken intensive Marketingmaßnahmen, Aus- und Weiterbildungsprogramme, frühzeitige Nachfolgeplanung und auch ein Gesundheitsmanagement entgegen. Damit erhofft sich die SSB eine hohe Identifikation, Motivation und folglich Bindung der Mitarbeitenden an das Unternehmen. Die Risiken in diesem Risikofeld werden als mittel bewertet.

IT-Infrastruktur

Die IT-Infrastruktur der SSB wurde als kritisch hinsichtlich der reibungslosen Erbringung des Beförderungsauftrags bewertet. Alle Geschäftsabläufe und der produktive Betrieb der SSB hängen von der effizienten und ununterbrochenen Verfügbarkeit der Datenverarbeitungs- und Telekommunikationssysteme ab. Risiken werden im Tagesgeschäft durch die kontinuierliche Verbesserung der IT-Sicherheitskonzepte und den Einsatz aktueller Hard- und Software verringert. Dezentrale und redundante Rechenzentren sowie gespiegelte Datenbestände, auch unter Nutzungen cloudbasierter Lösungen, reduzieren das Risiko von Datenverlusten und erhöhen die Verfügbarkeit der Systeme auch im Krisenfall. Die Risiken im Risikofeld Informationstechnik werden aktuell als gering bewertet. Besonderes Augenmerk gilt jedoch aktuell und in der Zukunft dem Thema „Cyber Security“, da insbesondere auch öffentliche Unternehmen (z. B. Kliniken) zum Angriffspunkt von Hackern wurden.

Seit März 2019 ist die SSB beim Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) als Betreiber zweier Kritischer Infrastrukturen registriert. Dies sind gemäß BSI-Kritis-Verordnung das „Stadtbahnsystem Stuttgart“ als „Schienennetz und Stellwerke des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV)“ und die „Betriebsleitstelle SSB“ als „Leitzentrale des ÖSPV“.

Im März 2020 fand das erste Nachweisaudit gem. §8a BSI-Gesetz (BSIG), aktuell (März 2022) findet ein nach zwei Jahren fälliges Nachweisaudit statt. In Folge des 1. Audits wurde ein Informations-sicherheitsmanagementsystems (ISMS) initiiert und etabliert, welches im November 2021 einem extern durchgeführten Audit unterzogen wurde, um weitere Handlungsbedarfe zu identifizieren. Mit der höchsten Priorität wurde der Ausbau des Security Monitorings incl. des inzwischen gesetzlich vorgeschriebenen Aufbaus einer Angriffserkennung bis Mai 2023 festgestellt.

Verfügbarkeiten von Komponenten und Dienstleistungen

Der (globale) Beschaffungsmarkt gestaltete sich im Jahr 2021 sehr volatil. Preiserhöhungen, fehlende Komponenten und Ersatzteile, aber auch mangelnde Verfügbarkeiten von Auftragnehmern (z. B. Bauunternehmen, Handwerker) könnten bei der SSB zu Problemen bei Instandhaltung oder Neubeschaffung von Fahrzeugen sowie bei Infrastrukturmaßnahmen führen. Notwendige Maßnahmen können sich zeitlich verzögern und Budgetüberschreitungen zur Folge haben. Aktuell bewertet die SSB aufgrund aktiver Beschaffungsmarktaktivitäten das Risiko als mittel. Der

Abschluss von langfristigen Liefervereinbarungen zur Preisabsicherung sowie der Aufbau von alternativen Bezugsquellen wurden bereits als Gegenmaßnahmen eingeleitet. Ebenso werden stabile und vertrauensvolle Lieferantenbeziehungen gepflegt, die eine bevorzugte Belieferung bzw. Auftragserfüllung fördern sollen. Sicherheitsbestände wurden in kleinem Rahmen aufgebaut und ein punktueller Ausbau von Lagerkapazitäten überdacht bzw. vorgenommen (z. B. für AdBlue).

Kostenrisiko

Weiterhin sieht die SSB Risiken in der Volatilität und bei der generellen Entwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise in Verbindung mit den jeweiligen politischen Rahmenbedingungen innerhalb Deutschlands (Klimapolitik, Besteuerung etc.) und den Erzeugerländern. Unsicherheiten aufgrund politischer Spannungen in den wichtigen Öl-Förderländern sowie einer zunehmend uneins werdenden OPEC lassen keine gesicherte Abschätzung der Preisentwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise zu. Sollten die Energiepreise bspw. durch die beschlossene CO₂-Abgabe, steigende Steuern oder Abgaben aber auch durch Preissteigerungen am Beschaffungsmarkt insgesamt weiter steigen, würde dies die SSB mit zusätzlichen Belastungen treffen. Abgesehen von diesen Unwägbarkeiten hat sich 2021 der Dieselpreis im Mittelwert um ca. 27 % verteuert (verglichen mit 2020). Die SSB bewertet dieses Risiko als mittel.

Umweltrisiken und Naturkatastrophen

Gehäuft auftretende Starkregenfälle (siehe Deutschland und andere Länder) belegen, dass keine Region der Erde von Naturkatastrophen verschont bleibt. Seit Jahren verzeichnen Klimaforscher und Versicherungen einen starken Anstieg von Wetterphänomenen und Umweltkatastrophen. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere Starkregenfälle und Überschwemmungen keine einmaligen Disruptionen für die SSB bleiben werden. Dementsprechend fokussiert sich die SSB mit zukünftigen Maßnahmen auf eine mögliche Prävention (Infrastruktur, Technologie) und die Schaffung von Strukturen und Werkzeugen für ein professionelles, reaktives Krisenmanagement. Die SSB bewertet dieses Risiko als mittel.

Prozessrisiken

Prozessrisiken können in sämtlichen Bereichen eines Unternehmens auftreten. Das Prozessrisiko umschreibt die Gefahr mangelhafter bzw. unsicherer Geschäftsabläufe. Gründe hierfür sind u. a. nicht klar vorgegebene Verfahren, unzureichend definierte Schnittstellen, gravierende Ablauf- und Medienbrüche, undefinierte Zuständigkeiten, fehlender Datenschutz, Möglichkeiten der Manipulation sowie fehlende Vorkehrungen zur Bewältigung gravierender Störungen und Unterbrechungen von Geschäftsprozessen. Diese Risiken können auf Ebene des Unternehmens oder auf Ebene der Prozesse analysiert werden. Die SSB überprüft kontinuierlich ihre Prozesse auf Verbesserungsmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Risikomanagementprozess einer kritischen Analyse unterzogen. Die Notwendigkeit einer kurzfristigen Verbesserung unter Berücksichtigung der Risikolage wurde erkannt. Dieses gilt für die Aspekte: Risikoverständnis in der Organisation, bereichs-übergreifende Identifizierung und Klassifizierung von Risiken, Minimierung von inventarisierten Risiken sowie allgemeine Berichterstattung. Die SSB bewertet dieses Risiko als mittel.

Prognosebericht

Im SSB-Aufsichtsrat und in der VVS-Gesellschafterversammlung wurde für das Geschäftsjahr 2022 gem. der Wirtschaftsplanung eine nominelle Fahrgeldtariferhöhung von 2,5 % ab 01.04.2022 beschlossen. Die Tarifierhöhung 2022 erfolgt, wie bereits im Vorjahr, nicht direkt zum Jahreswechsel, sondern zum 01.04.2022 und fällt damit nominell gegenüber dem Vorjahr (2,66 %) etwas geringer aus.

Nachdem sich die pandemiebedingten Fahrgeldeinnahmeausfälle in 2021, aufgrund der weiter anhaltenden Corona-Pandemie, nicht wie angenommen erholt haben, wird in den Prämissen der Wirtschaftsplanung 2022 aufgrund positiver Prognosen bezüglich einer Beendigung der Pandemie von einer schrittweisen Erholung ab 2022 ausgegangen. Für das Jahr 2022 ist deshalb eine deutliche Markterholung von 18,3 % (VJ: 14,48 %) unterstellt, welche durch Kundenrückgewinnungsmaßnahmen und aktives Marketing zur Gewinnung von Neukunden gestützt wird. Der sich daraus ergebende Planansatz bezüglich der Fahrgeldeinnahmen für 2022 fällt mit 186,2 Mio. EUR etwas geringer aus als die Prognose der für 2021 geplanten Fahrgeldeinnahmen (190,7 Mio. EUR). Zusätzlich sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen – wie im Vorjahr – Ausgleichzahlungen für die Tarifzonenreform in Höhe von 19,0 Mio. EUR sowie der Zuschuss der SW in Höhe von 25 Mio. EUR enthalten. Da es zum Zeitpunkt der Wirtschaftsplanung keine valide Aussage bezüglich eines Corona-Rettungsschirms 2022 gab, wurden im Plan 2022 dafür keine Mittel hinterlegt.

In Summe ergeben sich für die Ansätze im SSB-Wirtschaftsplan 2022 Einnahmen in Höhe von 282,9 Mio. EUR netto (VJ: 283,7 Mio. EUR).

Seit dem Zeitpunkt der Aufstellung und Verabschiedung des Wirtschaftsplans für das Jahr 2022 hat sich der Verlauf der Pandemie jedoch abermals deutlich anders, als im Wirtschaftsplan unterstellt, entwickelt. Entgegen der für Herbst 2021 erwarteten einsetzenden Erholung waren die Auswirkungen einer neuen Infektionswelle durch die Deltavariante des Virus zu verkraften. Zum Jahresende 2021 verbreitete sich weltweit eine weitere Virusvariante (Omikron), deren Höhepunkt im ersten Quartal 2022 erwartet wurde. Mit der 3G-Regelung und einer verschärften Maskenpflicht (FFP2-Masken) waren auch die ÖPNV-Fahrgäste direkt betroffen. Die Einschränkungen im öffentlichen Leben dämpfen indirekt die Fahrgastzahlen ohnehin bis weit in das erste Quartal 2022.

In Folge dessen ist zu Jahresbeginn 2022 bereits ein unter den Planansätzen liegender Bestand an Stammkunden mit Abonnements oder Jahreskarten zu verzeichnen. Ursprünglich war hier für die VVS-weite Entwicklung ab den Sommermonaten 2021 eine Stabilisierung, und bis zum Jahresende 2021, eine Steigerung der Abonnentenzahlen, welche jedoch 5-10 % unterhalb des Vorkrisenniveaus von 2019 bleiben würden, erwartet worden.

Auch der Ausbildungsverkehr bleibt in 2022 durch die Pandemieauswirkungen in den Schulen ebenfalls nach wie vor betroffen. Für dieses Segment war ursprünglich aufgrund eines angenommenen normalen Schulbetriebes bereits für 2021 nur noch eine geringfügig um 2-5 % unter dem Vorkrisenniveau liegende Entwicklung angenommen worden.

Bei Arbeitswegen und insgesamt im öffentlichen Leben dominiert weiterhin die Kontaktreduzierung und damit einhergehend eine geringere Mobilität. Dies wirkt sich auf den Gelegenheitsverkehr und die bar verkauften Zeitkarten aus, welche damit ebenfalls hinter den Erwartungen des Vorjahres und denen der Wirtschaftsplanung 2022 zurückbleiben werden. Ursprünglich war auch für dieses Segment erwartet worden, dass es im Herbst 2021 eine Erholung geben wird, auch wenn auch diese das Vorkrisenniveau aus 2019 nicht erreichen wird.

Deshalb ist zu erwarten, dass bis weit in das Jahr 2022 die Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen weiterhin spürbar unter Plan liegen werden. Eine Erholung wird aktuell frühestens im Laufe des zweiten Quartals erwartet. Angesichts der derzeit zu beobachtenden eher mildereren Verläufe bei Corona-Erkrankungen und einer zunehmend kritischen Meinung zu den Corona-Beschränkungen werden jedoch anhaltende Lockerungen für 2022 unterstellt und in der Folge eine kontinuierliche Markterholung im zweiten Halbjahr 2022 für eher wahrscheinlich erachtet. Unterstützt durch Marktbearbeitungsmaßnahmen werden bis zum Jahresende wieder ansteigende Abonnentenzahlen und eine Belebung des Gelegenheitsverkehrs auch durch Großveranstaltungen (Sport, Volksfest, Weihnachtsmärkte) erwartet. Das Vorkrisenniveau wird bis zum Jahresende jedoch immer noch um 7 % unterschritten und der bisherige Planansatz nicht erreicht werden.

Insgesamt ergibt die Prognose des Jahresverlaufs 2022 mit Stand Februar 2022 nur rund 176,3 Mio. EUR netto Fahrgeldeinnahmen sowie 4,7 Mio. EUR SGB IX-Ausgleichszahlungen. Damit ist gegenüber dem Wirtschaftsplan mit rund 10,1 Mio. EUR geringeren Erlösen zu rechnen und die Fahrgeldeinnahmen und die SGB IX-Ausgleichszahlungen liegen in Summe um 42,6 Mio. EUR unter dem Vorkrisenniveau von 2019.

Der Umfang eines Ausgleichs durch einen neuerlichen ÖPNV-Rettungsschirm ist Stand Februar 2022 noch nicht gesichert. Der aktuell bekannte Diskussionsstand lässt aufgrund der Nennung im Koalitionsvertrag der Bundesregierung zwar einen teilweisen Ausgleich erwarten, da allerdings eine Gesamtbetrachtung der Mittel und deren Verteilung auf die Bundesländer für alle Corona-Jahre 2020 bis 2022 vorgesehen ist, kann derzeit keine seriöse Schätzung über die Höhe erstellt werden.

Aufgrund der aktuellen Kriegs-Entwicklungen in der Ukraine werden die Prognosen bezüglich der Entwicklung der deutschen Wirtschaft seit Ende Februar 2022 nun noch einmal korrigiert. Unmittelbar zeigten sich die Folgen der kriegerischen Auseinandersetzungen bereits im Februar/März 2022 in stark gestiegenen Energie- und Kraftstoffpreisen. Dies trifft auch den ÖPNV, da dieser zur Bereitstellung seiner Verkehrsmittel Strom und Kraftstoffe in größeren Mengen benötigt. Mit seinen Stromlieferanten hat die SSB Verträge mit fixierten Preisen für das Jahr 2022 und 2023 abgeschlossen, so dass die aktuellen Entwicklungen hier nicht unmittelbar spürbar werden. Beim Dieselbezug jedoch wirken sich Preisveränderungen unmittelbar aus, d.h. die aktuellen Dieselpreissteigerungen werden sich im Ergebnis 2022 der SSB auswirken.

Davon unbenommen wirken sich die Kriegsgeschehnisse aber nochmals auf die Lieferketten derart aus, dass auch andere Güter knapper und teurer werden, weil Unternehmen höhere Produktions- und Transportkosten haben und deshalb weniger herstellen und/oder ihre Preise erhöhen. Die SSB beobachtet diese Lage, erhöht da, wo es notwendig und möglich ist, die Lagerbestände, um so möglichst weiterhin einen für den Fahrgast reibungslosen Schienen- und Omnibusverkehr anbieten zu können. In die Vorsorge-Betrachtungen nicht einbezogen ist derzeit das „Worst Case“ Szenario, in dem eine elementare Verknappung bzw. ein Aussetzen der Liefermengen nicht mehr kompensiert werden könnte.

Negative wirtschaftliche Auswirkungen sind – auch wenn die Kämpfe schnell beendet würden – schon jetzt auch aufgrund notwendiger umfangreicher Wiederaufbaumaßnahmen absehbar. Aufgrund der Kriegsgeschehnisse und der Sanktionen senken die Ökonomen deshalb aktuell auch schon für 2022 die Konjunkturprognosen. In welchem Maße sich diese Entwicklung auf das Verbraucherverhalten, und damit auch auf das Fahrgastverhalten bzw. die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auswirken wird, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Ebenso wenig ist absehbar, wie sich die Erhöhungen des Wehretats auf die Bereitstellung notwendiger öffentlicher Leistungen für den ÖPNV auswirken wird. Diese werden jedoch in solchen Krisenzeiten mehr denn je benötigt, sofern die absehbaren Kostensteigerungen nicht auf die Ticketpreise für den Fahrgast umgelegt werden sollen.

Stuttgart, 10. Mai 2022

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Mario Laube



Thomas Moser





10 Ingerloch

1003

SSB

Radfahrer
absteigen

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva	31.12.2021	31.12.2020
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	4.673.445,00	3.948.846,00
2. Geleistete Anzahlungen	7.929.804,80	3.390.232,60
	12.603.249,80	7.339.078,60
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	254.790.912,74	203.425.497,06
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	161.825.986,64	132.258.480,87
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	189.530.457,00	196.272.222,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	4.902.433,00	4.376.967,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.833.482,00	12.371.149,39
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.449.629,30	63.068.406,38
	738.332.900,68	611.772.722,70
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
3. Sonstige Ausleihungen	0,00	1.455,55
	451.352,47	452.808,02
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19.141.605,76	20.402.911,35
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.633.174,28	1.617.062,26
3. Waren	287.681,16	376.484,51
4. Geleistete Anzahlungen	2.396.103,60	2.454.627,74
	23.458.564,80	24.851.085,86
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.956.257,04	7.865.386,62
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	32.086.453,51	31.725.677,38
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	142.516,03	0,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	58.772.935,13	24.729.580,19
	96.958.161,71	64.320.644,19
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	81.127.269,11	60.979.900,82
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	1.899.333,53	1.755.252,00
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,00	351.757,50
	954.830.832,10	771.823.249,69

Passiva	31.12.2021	31.12.2020
	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
	<u>194.440.785,17</u>	<u>194.440.785,17</u>
B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen	75.619.944,00	3.549.545,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	157.688.464,60	154.080.552,00
2. Steuerrückstellung	743.300,02	729.548,00
3. Sonstige Rückstellungen	53.228.388,47	56.466.069,36
	<u>211.660.153,09</u>	<u>211.276.169,36</u>
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	109.224.792,47	87.335.093,23
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	171.612,87	171.612,87
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.927.608,48	22.457.839,19
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	41.388.545,28	40.624.431,29
5. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	0,00	136.872,40
6. Sonstige Verbindlichkeiten	282.579.404,19	206.896.066,24
	<u>468.291.963,29</u>	<u>357.621.915,22</u>
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.817.986,55	4.934.834,94
	<u>954.830.832,10</u>	<u>771.823.249,69</u>



TICKETS

SSB 



Meine Strecke:
**Grüne
Dauerwelle!**

Bei allen Bussen (außer dem S-Bahn Bus) sind die Plätze reserviert. Bitte mit dem Busfahrer sprechen. www.ssb.at

Alle Informationen sind auch auf www.ssb.at zu finden.



SSB

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	2021	2020
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	242.865.421,10	259.262.392,11
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestands an noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen	16.112,02	-1.155.520,42
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	6.410.015,42	4.638.180,57
4. Sonstige betriebliche Erträge	133.285.369,39	101.912.066,39
5. Betriebsleistung	382.576.917,93	364.657.118,65
6. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	28.093.449,88	25.734.272,97
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	72.827.679,79	81.984.190,18
	100.921.129,67	107.718.463,15
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	166.278.981,02	158.496.751,72
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung	52.155.830,49	52.329.052,68
	218.434.811,51	210.825.804,40
8. Abschreibungen	40.960.439,44	32.018.693,60
9. sonstige betriebliche Aufwendungen	38.431.183,10	33.237.549,49
10. Betriebsaufwand	398.747.563,72	383.800.510,64
11. Operatives Ergebnis	-16.170.645,79	-19.143.391,99
12. Erträge aus Beteiligungen	0,00	0,00
13. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	29,12	155,30
14. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 EUR (Vj. 5 TEUR)	278.932,12	321.465,32
15. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.258.074,32	1.087.403,49
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen 1.140.000,00 EUR (Vj. 1.140 TEUR)	6.977.817,14	6.670.999,97
17. Finanzergebnis	-7.956.930,22	-7.436.782,84
18. Ergebnis nach Steuern	-24.127.576,01	-26.580.174,83
19. sonstige Steuern	824.370,85	712.481,76
20. Erträge aus Verlustübernahme	24.951.946,86	27.292.656,59
21. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	0,00	0,00

Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG für das Geschäftsjahr 2021

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 1995 wurde beachtet.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme einer positiven Fortbestehensprognose.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst, in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen bis auf die nachfolgend beschriebenen Bilanzierungsänderungen den Vorjahresgrundsätzen.

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 zuzüglich Anschaffungsnebenkosten, vermindert um Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Herstellungskosten enthalten Lohn- 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.

Bei Sachanlagen wird in der Regel die lineare Abschreibungsmethode angewandt. Im Jahr des Zugangs wird die planmäßige Abschreibung zeitanteilig vorgenommen. Vermögensgegenstände, die nach dem 31.12.2017 angeschafft oder hergestellt worden sind und deren Anschaffungs-/Herstellungskosten 800 EUR netto nicht überschreiten, werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs-/Herstellungskosten zwischen netto 150 EUR und 1.000 EUR werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG jahresbezogene Sammelposten nach dem 31.12.2017 nicht mehr gebildet. Die vorhandenen Sammelposten werden über die Restlaufzeit abgeschrieben. Die Abschreibung für ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen.

Festwerte für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen werden nach dem 31.12.2020 nicht mehr neu gebildet. Bisherige Festwerte wurden im Geschäftsjahr 2021 aufgelöst und in die lineare Abschreibung überführt. Die bestehenden Anlagen werden mit einer Nutzungsdauer von 25 Jahren abgeschrieben. Neue Anlagen sowie die

Grunderneuerungen werden ebenfalls aktiviert und abgeschrieben, die Altanlagen werden entsprechend ausgebucht.

Nach dem 31.12.2017 gewährte Zuschüsse für Fahrzeuge, insbesondere Busse und Elektroautos, werden als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Die Auflösung des Sonderpostens wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als sonstiger betrieblicher Ertrag ausgewiesen.

Nach dem 31.12.2020 werden alle auf das Anlagevermögen gewährten Zuschüsse als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Eine Absetzung von den Anschaffungs- und Herstellungskosten findet nicht mehr statt. Die Auflösung des Sonderpostens wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen. Ausgenommen hiervon sind Altmaßnahmen, deren Abrechnung vor dem 30.12.2020 begonnen hat und welche noch nicht abgeschlossen werden können. Ferner wurden aufgrund der Umstellung 85.572 TEUR aus dem Anlagevermögen auf die Passivseite in die Verbindlichkeiten umgegliedert. Durch diese Umgliederung entsteht der Effekt einer Bilanzverlängerung. Die Zuschüsse kürzen die Position der Anlagen im Bau nicht mehr. Zudem lässt sich diese Auswirkung in der Spalte Umbuchungen/ Umgliederung im Anlagespiegel erkennen.

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

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu den Anschaffungskosten oder Herstellungskosten. Die Herstellungskosten enthalten die aktivierungspflichtigen Bestandteile des § 255 Abs. 2 HGB. Fremdkapitalzinsen werden nicht berücksichtigt. Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden dabei unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, dem ein Gängigkeitsabschlag vorausgeht, beurteilt. Die Waren wurden zu den tatsächlichen Anschaffungskosten bewertet.

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit den aufgelaufenen Herstellungskosten bewertet.

Die geleisteten Anzahlungen werden zu ihrem Nennwert dargestellt.

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

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 10 Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt (1,87 %, Vorjahr 2,30 %). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2 % berücksichtigt. Bei der Entgeltumwandlung wurde eine Rentensteigerung von 1,0 %, bei den Vorstandspensionen eine Rentensteigerung von 2 % berücksichtigt.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt zum 31.12.2021 3.326 TEUR (Vorjahr 3.974 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 Altersversorgung oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen (sog. Deckungsvermögen) werden diese gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugehörigen Verpflichtungen verrechnet.

Die sonstigen Rückstellungen sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen alle erkennbaren Risiken sowie ungewisse Verpflichtungen. Sonstige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB der vergangenen sieben Jahre der deutschen Bundesbank abgezinst.

Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Sterbegelder wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

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

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

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

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

(2) Anteilsbesitz

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

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis 2021 TEUR
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	758	-1.258
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Stuttgart	26	383	3

Die Angaben bzgl. des Ergebnisses 2021 für den VVS sind vorläufig.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2021 TEUR	2020 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.956	7.865
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	32.086	31.726
Forderung gegen Beteiligungen	143	0
Sonstige Vermögensgegenstände	58.773	24.730
Gesamt	96.958	64.321

In den Forderungen aus Lieferung und Leistung stecken Forderungen gegen den Gesellschafter (LHS) in Höhe von 1.384 TEUR (Vj. 2.502 TEUR).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen verbundene Unternehmen als auch die gegenüber den Beteiligungsunternehmen weisen wie auch schon im letzten Jahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr auf.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 26 TEUR (Vj. 38 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 14 TEUR (Vj. 15 TEUR) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren. Darüber hinaus sind Forderungen gegen den Gesellschafter (LHS) aus geleisteten Anzahlungen in Höhe von 2.081 TEUR enthalten sowie offene Zuschussforderungen aus dem ÖPNV Rettungsschirm i.H.v. 4.873 TEUR (Vj. 4.460 TEUR).

(4) Liquide Mittel

	2021 TEUR	2020 TEUR
1. Kassenbestand	1.664	1.470
2. Guthaben bei Kreditinstituten	79.463	59.510
Gesamt	81.127	60.980

Die liquiden Mittel beinhalten beschränkt verfügbare Finanzmittel (Mietkautionen) i.H.v. 9.681 TEUR (Vj. 2.421 TEUR).

(5) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 2.641 TEUR (Vj. 2.295 TEUR), für Umlagen des Haftpflichtverbands 4.271 TEUR (Vj. 4.085 TEUR), für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 1.255 TEUR (Vj. 5.979 TEUR), für Altlastensanierung von 3.037 TEUR (Vj. 3.052 TEUR), für Jubiläen von 2.153 TEUR (Vj. 2.104 TEUR), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 4.225 TEUR (Vj. 4.048 TEUR) sowie Risiken für Fahrgeldrückzahlungen in Höhe von 3.000 TEUR. Darüber hinaus wurden Rückstellungen für Urlaubsrückstände, Überzeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile sowie ausstehende Lieferantenrechnungen gebildet.

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2021 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 13.219 TEUR (Vj. 12.344 TEUR). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2021 beträgt 14.386 TEUR (Vj. 11.992 TEUR). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet. Zum 31.12.2021 ergibt sich hieraus eine Rückstellung in Höhe von 1.167 TEUR (im Vorjahr ergab sich ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung in Höhe von 352 TEUR). Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 243 TEUR (Vj. 279 TEUR) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

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

(6) Verbindlichkeiten

	31.12.2021				31.12.2020			
	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*	9.676	36.047	63.502	109.225	12.043	44.550	30.742	87.335
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellung	171	0	0	171	171	0	0	171
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.689	955	283	34.928	22.458	0	0	22.458
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.389	0	40.000	41.389	625	0	40.000	40.625
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	137	0	0	137
6. Sonstige Verbindlichkeiten	117.935	0	164.644	282.579	42.430	0	164.466	206.896
davon aus Steuern	3.290	0	0	3.290	3.214	0	0	3.214
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	219	0	164.644	164.863	190	0	164.466	164.656
Gesamt	162.860	37.002	268.429	468.292	77.864	44.550	235.208	357.622

*Sicherheiten: Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i. H. v. 32.469 TEUR (Vj. 21.704 TEUR), eine Buchgrundschuld i. H. v. 16.544 TEUR

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten gegen den Gesellschafter in Höhe von 568 TEUR (Vorjahr 1.236 TEUR).

(7) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 4.768 TEUR (Vj. 4.935 TEUR), die das Jahr 2022 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Linienverkehr	157.824	170.847
Sonderverkehr	501	346
Ausgleichszahlungen gem. § 15 ÖPNV	18.967	17.552
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	44.990	44.603
Vermietung und Verpachtung	10.585	10.475
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	1.674	1.614
Sonstige Umsatzerlöse	8.324	13.825
Gesamt	242.865	259.262

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den sonstigen Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.919 TEUR (Vj. 1.764 TEUR) aus Vermietung und Verpachtung.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Sonstige betriebliche Erträge	133.285	101.912

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 8.463 TEUR (Vj. 3.832 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 9.690 TEUR (Vj. 3.078 TEUR) sowie Erträge aus Investitionszuschüssen und Fördergeldern 34.647 TEUR (Vj. 27.733 TEUR). Wie bereits im letzten Jahr sind außergewöhnliche Erträge aus den Zuweisungen des ÖPNV Rettungsschirms in Höhe von 52.791 TEUR (Vj. 46.983 TEUR) enthalten. Darüber hinaus ist Ertragszuschuss seitens der SW (25.000 TEUR, im Vj. 20.000 TEUR) sowie eine Vorauszahlung der Versicherung für die durch den Brand verursachten Schäden am Betriebshof Gaisburg in Höhe von 6.000 TEUR enthalten.

(3) Materialaufwand

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	28.093	25.734
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	72.828	81.984
Gesamt	100.921	107.718

(4) Personalaufwand

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
a) Entgelte	166.279	158.497
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	52.156	52.329
- davon für Altersversorgung	18.471	19.492
Gesamt	218.435	210.826

Durchschnittlicher Personalbestand	2021	2020
Mitarbeiter/innen	3.241*	3.188
Auszubildende	118	121
Aushilfen	15	17
Gesamt	3.374	3.326

* davon befinden sich 10 Mitarbeiter in der ATZ Freistellungsphase (i. Vj. 17)

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 185.771 TEUR (Vj. 161.137 TEUR).

	2021 in TEUR	2020 in TEUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen	38.431	33.238

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 12.269 TEUR (Vj. 2.682 TEUR), wovon 7.578 TEUR Verluste aus Anlagenabgängen betreffen, die überwiegend auf die Auflösung der Festwerte für Gleis- und Niederspannungsanlagen und Fahrleitungen zurückzuführen sind.

(6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 246 TEUR (Vj. 279 TEUR) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeit-guthaben und Altersteilzeit enthalten.

(7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 2.701 TEUR (Vj. 2.363 TEUR) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 581 TEUR (Vj. 696 TEUR) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

(8) Außergewöhnliches Ereignis

Bei dem Großbrand auf dem Bus-Betriebshof Gaisburg am 30. September 2021 wurden elf Solo- und zehn Gelenkbusse, zwei batterieelektrische Gelenkbusse sowie zwei historische Busse zerstört. Die durch den Brand beschädigte Abstellhalle musste abgerissen werden. Dadurch ergeben sich Sonderabschreibungen in Höhe von 4.670 TEUR, außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 910 TEUR sowie Materialaufwand in Höhe von 59 TEUR. Demgegenüber stehen Erträge in Höhe von 6.000 TEUR aus einer Vorauszahlung der Versicherung

4. Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus dem Bestellobligo in Höhe von ca. 120.811 TEUR sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 8.283 TEUR.

Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 240 TEUR. Bei den Haftungsverhältnissen in Form der Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für die 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, mit einbezogen wird, wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Fritz Kuhn
Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart
(Vorsitzender bis 24.02.2021)

Dr. Frank Nopper
Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart
(Vorsitzender ab 24.02.2021)

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
(bis 23.09.2021)

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 Gorsegner
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Platon Karipidis
Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (Betriebsrats-
vorsitzender)

Stadtrat Frank Ebel
Rentner
(ab 23.09.2021)

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

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
(bis 23.09.2021)

Luigi Pantisano
Wissenschaftlicher Mitarbeiter (ab 23.09.2021)

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 (bis 30. April 2022)

Mario Laube
Kaufmännischer Vorstand

Abschlussprüferhonorare

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 75 TEUR, wovon 66 TEUR auf Abschlussprüfungsleistungen und 7 TEUR auf andere Bestätigungsleistungen und 2 TEUR auf sonstige Leistungen entfallen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 873 TEUR. Für drei Mitglieder des Vorstands wurden Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (TEUR) setzen sich wie folgt zusammen:
Einem Vorstandsmitglied wurde ein Dauervorschuss in Höhe von 3 TEUR (Vj. 3 TEUR) ausbezahlt.

Name	Gesamtbezüge TEUR	davon variabel TEUR	davon Sach- leistungen TEUR
Thomas Moser	307	0	11
Dr. Sabine Groner-Weber	292	36	0
Mario Laube	273	0	0

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 51 TEUR (Vj. 45 TEUR).

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebenen wurden insgesamt 698 TEUR (745 TEUR) gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 9.434 TEUR (9.388 TEUR) und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 137 TEUR (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.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft, die nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind haben sich nicht ergeben.

Verlustausgleich wegen Ergebnisabführung

Der Verlust in Höhe von 24.952 TEUR wird im Rahmen des Organvertrags mit einer Ergebnisabführungsvereinbarung vom 26. Juli 2016 von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart übernommen.

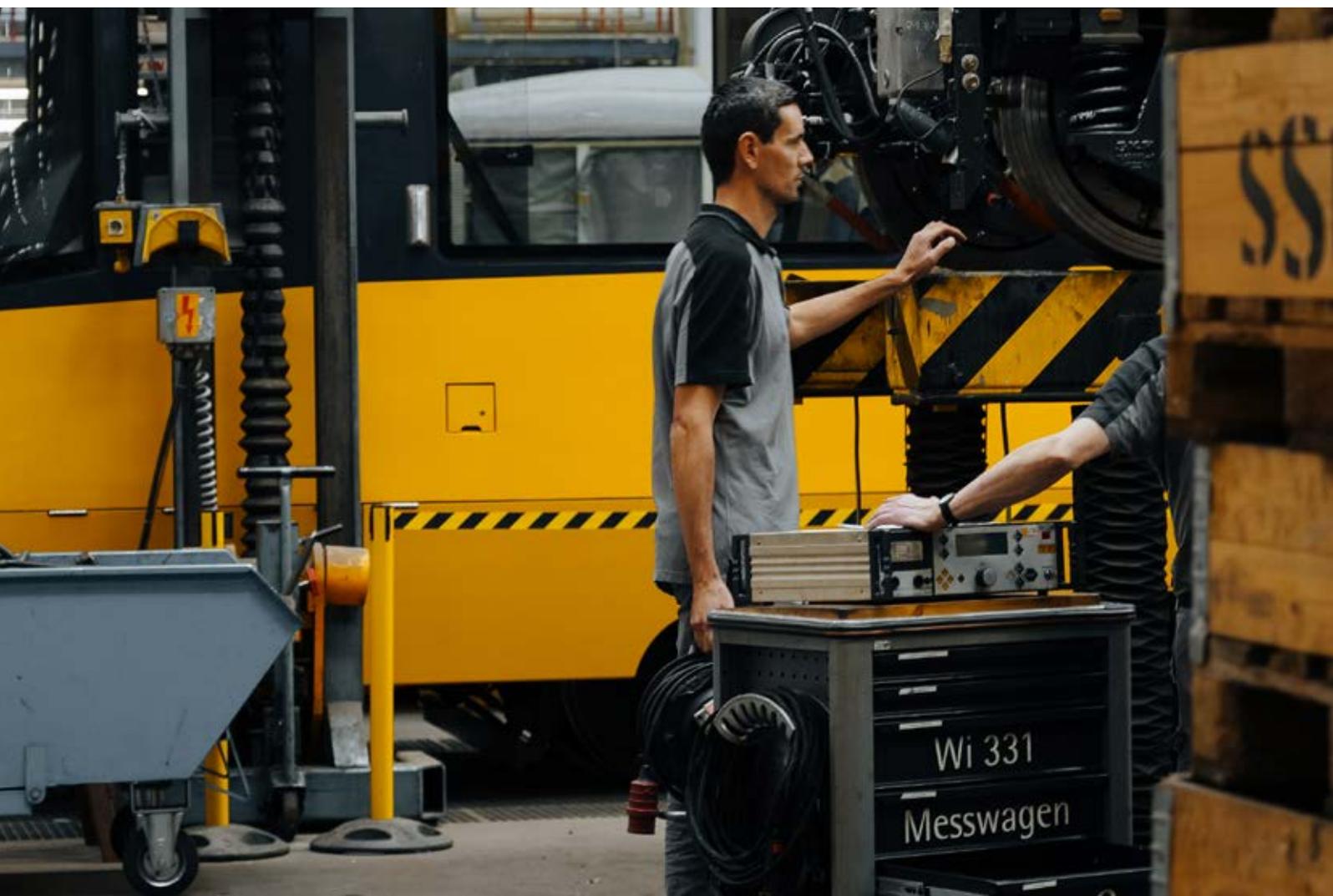
Stuttgart, 10. Mai 2022

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Mario Laube

Thomas Moser



Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2021

Anlagegut	01.01.2021					31.12.2021
	Anschaffungs-/ Herstellungskosten EUR	Zugänge EUR	Abgerechnete Zuschüsse für Altfälle EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen/ Umgliederung* EUR	Anschaffungs-/ Herstellungskosten EUR
I. Immaterielle						
Vermögensgegenstände						
1. Software und sonst. Rechte	29.999.975,51	2.848.696,90	1.433.379,10	412.274,07	1.154.940,48	32.157.959,72
2. Geleistete Anzahlungen	3.390.232,60	5.706.128,16	0,00	0,00	-1.166.555,96	7.929.804,80
Summe I.	33.390.208,11	8.554.825,06	1.433.379,10	412.274,07	-11.615,48	40.087.764,52
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*) *) davon:	389.210.531,19	9.059.832,31	3.640.072,74	18.406,13	51.793.522,13	446.405.406,76
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	157.584.320,26	3.994.877,39	1.240.580,19	18.406,13	18.221.247,74	179.782.039,26
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	209.762.895,16	5.064.954,92	2.399.492,55	0,00	33.572.114,19	248.399.964,27
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	214.001.594,03	34.082.623,89	6.850.336,51	8.229.196,33	19.619.408,30	252.624.093,38
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	535.852.571,48	8.781.089,07	0,00	2.925.193,76	4.717.227,36	546.425.694,15
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	14.792.412,39	636.606,33	0,00	105.838,38	597.688,32	15.920.868,66
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	76.292.860,67	5.645.730,35	3.041.884,59	4.200.211,55	5.221.139,96	79.917.634,84
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	63.068.406,38	44.245.428,06	0,00	692.527,23	3.828.322,09	110.449.629,30
Summe II.	1.293.218.376,14	102.451.310,01	13.532.293,84	16.171.373,38	85.777.308,16	1.451.743.327,09
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32
3. Ausleihungen	1.455,55	0,00	0,00	1.455,55	0,00	0,00
Summe III.	452.808,02	0,00	0,00	1.455,55	0,00	451.352,47
Summe Anlagenvermögen	1.327.061.392,27	111.006.135,07	14.965.672,94	16.585.103,00	85.765.692,68	1.492.282.444,08

01.01.2021				31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
Abschreibungen kumuliert	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen kumuliert	Buchwert	Buchwert
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
26.051.129,51	1.844.906,28	411.521,07	0,00	27.484.514,72	4.673.445,00	3.948.846,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.929.804,80	3.390.232,60
26.051.129,51	1.844.906,28	411.521,07	0,00	27.484.514,72	12.603.249,80	7.339.078,60
185.785.034,13	5.847.866,02	18.406,13	0,00	191.614.494,02	254.790.912,74	203.425.497,06
117.695.802,26	2.776.243,94	18.406,13	0,00	120.453.640,07	59.328.399,19	39.888.518,00
63.385.744,96	3.071.622,08	0,00	0,00	66.457.367,04	181.942.597,23	146.377.150,20
81.743.113,16	9.661.111,95	606.118,37	0,00	90.798.106,74	161.825.986,64	132.258.480,87
339.580.349,48	19.537.828,43	2.222.940,76	0,00	356.895.237,15	189.530.457,00	196.272.222,00
10.415.445,39	708.828,65	105.838,38	0,00	11.018.435,66	4.902.433,00	4.376.967,00
63.921.711,28	3.359.898,11	4.197.456,55	0,00	63.084.152,84	16.833.482,00	12.371.149,39
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	110.449.629,30	63.068.406,38
681.445.653,44	39.115.533,16	7.150.760,19	0,00	713.410.426,41	738.332.900,68	611.722.722,70
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	0,00	1.455,55
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	451.352,47	452.808,02
707.496.782,95	40.960.439,44	7.562.281,26	0,00	740.894.941,13	751.387.502,95	619.564.609,32

Budapester Platz



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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 den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- 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, den 27. Mai 2022
Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)

Daniel Deutsch Jürgen Bechtold

KundenCentrum



Richtiges Verhalten in
der Coronakrise

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