



Geschäftsbericht 2019

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

SSB

Das Automobil der Stadt

Inhalt

**Du bestimmst
den Fahrplan.**



Jetzt downloaden!
www.ssb-ag.de/ssbflex



SSB

Das Automobil der Stadt

1 Bericht des Aufsichtsrats	Seite 3
2 Bericht des Vorstands	Seite 5
3 Jahresabschluss	Seite 10
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019	Seite 12
Bilanz zum 31. Dezember 2019	Seite 22
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 25
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG	Seite 26
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 34
4 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	Seite 37

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2019 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 2019 fanden sieben ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt.

Dabei wurden einige zustimmungspflichtige Entscheidungsvorlagen behandelt sowie strategische und teilweise operative Themen diskutiert. Zudem wurde über eine Vielzahl an Themen informiert. Es wurden alle Sitzungen mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Eine Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder auf Beschlüsse und Tagesordnungspunkte war durch rechtzeitig zugestellte Unterlagen des Vorstands gewährleistet. 2019 gab es einen Umlaufbeschluss. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2019 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen insbesondere mit folgenden Schwerpunktthemen: Stadtbahnbaumaßnahmen, Tarifangelegenheiten, kaufmännische Querschnittsthemen sowie Vorstands- und Personalangelegenheiten. Ein weiterer Schwerpunkt war der Themenkomplex Unternehmenssteuerung und Controlling. In Folge einer Planüberschreitung im Geschäftsjahr 2018 hat der Aufsichtsrat eine Sonderuntersuchung gemäß §111 Abs. 2 Satz 2 AktG beauftragt und die Ergebnisse der Untersuchung in zwei Sitzungen beraten.

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

Im Geschäftsjahr 2019 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 drei Sitzungen des Personalausschusses wurden diverse Personalangelegenheiten behandelt. Ein besonderer Schwerpunkt war dabei die Vorbereitung der Wahl des neuen kaufmännischen Vorstands.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 24. Juli 2019 wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zudem wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats einstimmig entlastet. Die Entlastung des Vorstands wurde auf die nächste Hauptversammlung nach Vorliegen der Ergebnisse der

Sonderuntersuchung gemäß §111 Abs. 2 Satz 2 AktG vertagt. In einer außerordentlichen Hauptversammlung am 26. Juli 2019 wurden die neuen Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseignerseite einstimmig gewählt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 wurde nach der Hauptversammlung am 24. Juli 2019 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 24. Juli 2019 wurde Baker Tilly GmbH & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2019 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach §53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2019 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 2019 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 7. Juli 2020 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 2019. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2019 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 2020

Fritz Kuhn
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart

Stuttgart macht 50/50.

Jetzt Abo-Kunde werben oder werden
und je 50 Euro erhalten.

Hey Thomas,
lass uns 50/50
machen. Du wolltest
dir doch sowieso
ein Firmen-Abo
holen. Jenny

Mehr unter
www.ssb-ag.de/werben

SSB

Das Automobil der Stadt

Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2019 mit einem Ergebnis in Höhe von -27,9 Mio. Euro abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft vertragsgemäß ausgeglichen.

Das Jahr 2019 war stark von der Herausforderung geprägt, die Finanzierung unserer Leistungen aktuell und auch zukünftig sicherzustellen. Das Defizit der SSB wird in den nächsten Jahren ansteigen, wesentlich getrieben durch den weiteren Ausbau des Leistungsangebots sowie durch Maßnahmen zur Grunderneuerung der Infrastruktur und zur Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen.

Um das Defizit auszugleichen, sind künftig neben dem Ausgleich des Defizits über die SVV ergänzende Finanzierungsinstrumente, wie z. B. städtische Zuschüsse, erforderlich.

Erfreulicherweise hat sich die Fördersituation aus Mitteln von Bund und Land im Jahr 2019 weiter verbessert. So werden die GVFG-Mittel des Bundes bis 2021 auf eine Milliarde Euro jährlich aufgestockt. Vorrangig werden weiterhin Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der Infrastruktur gefördert. Neu ist, dass es künftig auch für die Grunderneuerung der Infrastruktur Fördermittel aus dem Bundes-GVFG geben könnte. Da diese Maßnahmen jedoch voraussichtlich als nachrangig klassifiziert werden, sind aktuell noch keine belastbaren Aussagen möglich, ob und in welchem Umfang die SSB davon profitieren kann.

Die Mittel im Landes-GVFG werden ab 2020 fast verdoppelt auf 320 Mio. Euro pro Jahr. Neu ist zudem, dass die Schienenfahrzeugförderung wieder aufgenommen wurde, wenn auch der derzeit vorgesehene Fördersatz von 30% aus Sicht der SSB nicht ausreicht. Für den Bussektor hat sich die Bezuschussung durch weitere Förderprogramme des Landes, wie die Landesinitiative Elektromobilität oder die Landesförderung Luftreinhaltung und Expressbusse, ebenfalls verbessert.

Aktuell werden bei der SSB Projekte zum Neu- und Ausbau der Infrastruktur mit über 500 Mio. Euro gefördert. Dazu kommen rund 60 Mio. Euro aus sonstigen Förderprogrammen (u. a. Sofortprogramm des Bundes „Saubere Luft“) sowie 72,5 Mio. Euro aus dem städtischen Investitionszuschuss für den Bau des neuen Stadtbahnbetriebshofes BF4 sowie die Beschaffung neuer Stadtbahn- und Zahnradbahnfahrzeuge.

Strategische Steuerung

Seit dem 01.01.2019 und für die nächsten 22 Jahre ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) der LHS Grundlage unseres Handelns. Im Vorfeld hatte die SSB die notwendigen Schritte und Vorbereitungen unternommen, um den ÖDLA rechtssicher umzusetzen.

Als Reaktion auf die Planüberschreitung im Jahr 2018 wurde das Projekt „Verbesserung der SSB-Finanzberichterstattung“ implementiert. Das Projekt hatte zum Ziel, die Ursachen für die Planüberschreitung aufzuarbeiten und sicherzustellen, dass eine solche Entwicklung künftig frühzeitig erkannt wird, um rechtzeitig steuernd eingreifen zu können. Die Schwerpunkte lagen dabei auf Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Optimierung der Monatsberichterstattung und des Forecasts.

Die Arbeit am Strategieprozess wurde in 2019 fortgesetzt. Im Mittelpunkt stand dabei die Erstellung einer Langfristprognose, die die Entwicklung des Defizits der SSB bis 2030 auf der Basis des strategischen Zielszenarios aufzeigt. Das Defizit wird in diesem Zeitraum deutlich ansteigen, wesentlich getrieben durch den weiteren Ausbau des Leistungsangebots sowie durch Maßnahmen zur Grunderneuerung der Infrastruktur und die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen.

Vertrieb

Das prägende Ereignis des Jahres 2019 war die große Tarifzonenreform des VVS zum 1. April, bei der das Tarifzonensystem von 52 Tarifzonen auf 5 Ringe verschlankt wurde. Die damit verbundenen anspruchsvollen Vorbereitungsarbeiten zur Kommunikation und Umsetzung inklusive weitreichender Anpassungen der Vertriebssysteme waren Voraussetzung dafür, dass die Tarifzonenreform reibungslos bewältigt werden konnte. Mit der Tarifzonenreform wurden die Preise für einen Teil der Kunden deutlich abgesenkt, so dass zum Jahresende im VVS um rund 5% geringere Fahrgeldeinnahmen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen waren. Dieser Rückgang wurde durch Mittel der öffentlichen Hand ausgeglichen.

Die Fahrgastzahlen entwickelten sich hingegen mit einem Plus von rund 2,6% positiv. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen wurde 2019 wieder vorrangig durch Zuwächse im Berufsverkehr getragen. Das Firmen-Abo und JahresTicket weisen eine anhaltend positive Entwicklung auf und übertrafen mit einem Gesamtzuwachs von rund 6.500 Kunden im Jahresverlauf die Erwartungen. Wesentlich dazu beigetragen haben die Kampagnen zur Gewinnung von Stammkunden, welche im Vorfeld zur Tarifzonenreform sowie im Herbst kommuniziert wurden. Die digitalen Vertriebsplattformen gewinnen nach wie vor an Bedeutung und werden konsequent weiterentwickelt. Bei den HandyTickets liegt der Online-Anteil stabil bei rund 40%. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass auch der Anteil online verkaufter ZeitTickets weiterhin stark steigt und im September ein Maximum von 45,2% erreicht hat.

Für die polygo-App/Plattform als zentrale digitale Informations- und Buchungsplattform wurde in enger Abstimmung mit dem VVS, der LHS und dem VRS der Teilnahmewettbewerb für die Lieferantenauswahl gestartet.

Die Pilotphase für die SSB BestPreis-App wurde bis Ende 2020 verlängert und soll in ein Regelangebot überführt werden. Eine Kundenbefragung hatte zum Ergebnis, dass mit SSB BestPreis durch die überproportionale Steigerung der Fahrtenhäufigkeit insgesamt eine Einnahmesteigerung um 2% innerhalb der Testnutzerguppe erzielt wird. Gleichzeitig ist die Zufriedenheit der Kunden mit diesem Angebot hoch.

Im Projekt FAA 2020 zur Ersatzbeschaffung für die SSB-Fahrausweisautomaten fand Ende des Jahres die Werksabnahme statt, so dass im kommenden Frühjahr die ersten Pilotgeräte in Stuttgart erwartet werden.

Stadtbahn

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

Die Neubaustrecke der Linie U6 vom Fasanenhof zum Flughafen / Messe befindet sich im Bau. Der Gesamtterminplan liegt aktuell im Soll, so dass die Inbetriebnahme für den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehen ist. Zur Verlängerung der U5 von Leinfelden Bahnhof zum Neuen Markt wurden im IV. Quartal 2019 die Unterlagen zur Planfeststellung und der GVFG-Antrag eingereicht. Der Baubeginn ist für Mitte 2021 vorgesehen.

Für die Realisierung der Übereckverbindung Pflugmühle werden in Kürze die Unterlagen zur Planfeststellung eingereicht. Zudem wird am Grunderwerb gearbeitet. Zum Ausbau der Linie U1 für den Betrieb mit 80m-Zügen ist die externe Planungsabstimmung mit den städtischen Ämtern abgeschlossen. Momentan wird eine Optimierung der Bauzeit geprüft.

Für den Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofes BF4 in Weilimdorf sowie die Verlängerung der U13 nach Hausen und Ditzingen sind die externen Planungsaufträge für die Planfeststellung weitgehend vergeben worden. Zudem begann im Sommer die Entwurfsplanung für die Verlängerung der U19 zum Mercedes-Werk und zum Mercedes-Benz-Museum.

Bei der S2-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen findet der Erörterungstermin am 24.03.2020 statt. Der Bauzuschussvertrag mit dem Verband Region Stuttgart wurde seitens der SSB unterzeichnet.

Mit dem steigenden Alter der Infrastruktur wird es immer dringender, die erforderlichen Maßnahmen zur Grunderneuerung durchzuführen, um auch zukünftig unsere Verkehrsleistungen sicher, im erforderlichen

Umfang und mit der erwarteten Qualität anbieten zu können. Größte Einzelmaßnahmen waren dabei die Strecken zwischen Berliner Platz und Vogelsang sowie zwischen Daimlerstraße und Augsburgener Platz. Unter den erneuerten Weichen waren u.a. die Weichenanlage am Olgaek und die Weichen im Tunnel Weinsteige. Die ebenfalls erneuerten Gleisverschlingungen in Untertürkheim wurden aufgrund der schwierigen Marktlage bei Weichen in Eigenleistung durch den Gleisbauhof hergestellt.

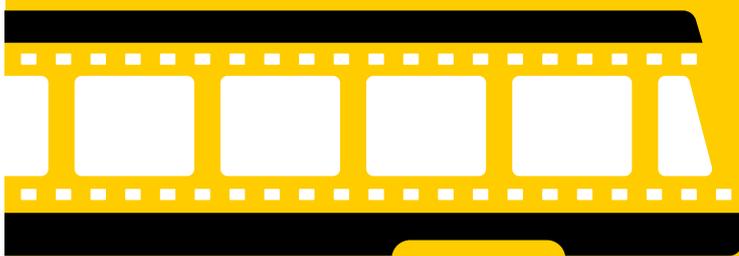
Sowohl die Grunderneuerung der Schottergleisstrecken als auch der Austausch von Weichen müssen deutlich forciert werden, um die Betriebsanlagen im Rahmen des jeweiligen Lebenszyklus in einem jederzeit betriebssicheren Zustand zu erhalten.

Bei den Stadtbahnfahrzeugen besteht die Aufgabe ebenfalls darin, in die Jahre gekommene Fahrzeuge für einen weiteren Einsatz zu ertüchtigen bzw. durch neue Fahrzeuge zu ersetzen sowie zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen, um die Angebotserweiterungen aus dem Ausbauprogramm „U23“ umsetzen zu können.

Die Teilsanierung von 18 Fahrzeugen der Serie DT8.4, die die Fahrzeuge für weitere Jahre ertüchtigen soll, lief planmäßig weiter. Gleichzeitig wurden die Planungen zur Sanierung von 50 Fahrzeugen der Serien DT8.10/11 vorangetrieben. Für die bereits bestellten zusätzlichen DT8.15 fanden mit dem Hersteller technische Abstimmungsgespräche für die Fertigung der Fahrzeuge statt. Darüber hinaus wird am Lastenheft für die Neubeschaffung von Fahrzeugen der Generation DT8.16 gearbeitet, die ab 2024 schrittweise die 114 Stadtbahnfahrzeuge der ersten Generation ersetzen sollen.

Bis 2022 soll zudem die Zahnradbahn modernisiert und umgebaut werden. Die drei neuen Zahnradbahnfahrzeuge sind bereits bestellt und es wurden Details zur Fahrzeugkonstruktion mit dem Lieferanten abgestimmt. Auch die Planungen zur Anpassung der Infrastruktur und der Werkstatt liegen im Plan.

**Für alle, die den gleichen
Film schieben wie wir.**



Stuttgart 21

Als Folgebaumaßnahme zu Stuttgart 21 baut die SSB aktuell die neue Haltestelle Staatsgalerie und die erforderlichen Tunnelanbindungen in Richtung Charlottenplatz bzw. Neckartor. Dort wurden die Rohbauarbeiten und die Auffüllung der Baugrube in der Inselbaustelle unter der B 14 inzwischen abgeschlossen, so dass im Dezember der Gleisbau mit dem Einbringen der Unterschottermatten beginnen konnte. Der stadtbahn-technische Ausbau der Haltestelle Staatsgalerie wurde bereits im September aufgenommen, so dass die neuen Anlagen im September 2020 in Betrieb genommen werden können. Durch die weiterhin andauernde Sperrung des Streckenabschnitts Staatsgalerie – Hauptbahnhof zum Bau des Nesenbachtüfers und der neuen Verbindungstunnel wird auch in den nächsten Jahren nach dem Betriebskonzept „Netz 2018“ gefahren.

Die schwierigere Zusammenarbeit mit der DB AG hat sich auch im Verlauf der Verhandlungen über die Anpassung der Kreuzungsvereinbarung nach EKRG gezeigt. Eine weitere Herausforderung stellt die schwierige Lage in der Baubranche dar. Einige Gewerke mussten wegen fehlender Angebote mehrfach ausgeschrieben und konnten nur mit Verzögerung beauftragt werden.

Die letzten Arbeiten an der Folgebaumaßnahme in der Heilbronner Straße wurden bis Mitte 2019 abgeschlossen.

Liegenschaften

Auch im Jahr 2019 wurde die Immobilienstrategie der SSB für ihre betrieblich genutzten und vermieteten Liegenschaften aktualisiert, weiterentwickelt und umgesetzt. Damit leisten die Liegenschaften weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Betriebsergebnisses.

Im Rahmen einer neu erstellten Flächenstrategie wurde untersucht, 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 im Sommer 2017 begonnenen Arbeiten zur Sanierung und Umnutzung des ehemaligen Depots in der Landhausstr. 188/1 (Ostheim) wurden planmäßig abgeschlossen. Die fertiggestellten Räumlichkeiten sind Ende Januar an die Landeshauptstadt Stuttgart übergeben worden, so dass eine Kindertagesstätte mit Familienzentrum, eine Filiale der städtischen Musikschule und das Jugendhaus Stuttgart Ost als neue Nutzer einziehen konnten.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

Zum 31.12.2019 waren 3.144 Mitarbeiter/-innen sowie 114 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Die Zahl der Mitarbeiter/-innen stieg damit gegenüber dem Vorjahr leicht um 12 Mitarbeiter/-innen.

Im September 2019 begannen 40 Auszubildende bzw. Studierende in dualen Studiengängen ihren beruflichen Bildungsweg bei der SSB – das sind so viele wie noch nie. Das Angebot wurde um die Ausbildungsberufe Fachkraft für Lagerlogistik sowie Fachinformatiker/-in erweitert. In anderen Ausbildungsberufen wurde die Zahl der Ausbildungsplätze erhöht, um dem Bedarf im Unternehmen gerecht zu werden.

In der unternehmenseigenen Fahrschule wurden 45 Busfahrer/-innen und 41 Stadtbahnfahrer/-innen ausgebildet. Nach der erfolgreichen Vorortabnahme im November kann die Fahrschule Schiene die beiden neuen Fahr- und Verkehrssimulatoren ab Januar 2020 im Ausbildungsbetrieb für die Stadtbahn einsetzen.

Vor dem Hintergrund des angespannten Arbeitsmarktes bleibt die Gewinnung von Fach- und Führungskräften für die SSB schwierig. Deshalb ist es besonders erfreulich, dass die SSB in 2019 erneut unter den als „Leading Employers“ ausgezeichneten deutschen Unternehmen war. Im Jahr 2019 fand wieder eine Mitarbeiterbefragung statt. Im Ergebnis sind die Beschäftigten mit ihrer Arbeit im Großen und Ganzen zufrieden, haben aber in einigen Bereichen auch kritische Rückmeldungen gegeben. Daraus wurden sowohl in den Bereichen als auch unternehmensübergreifend Themen identifiziert und bereichsspezifisch umzusetzende Maßnahmen abgeleitet.

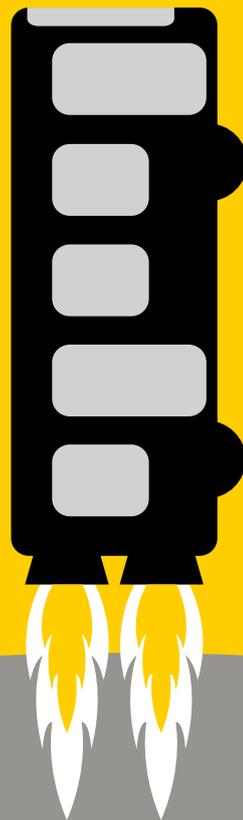
Mit dem Abschluss von sechs Betriebsvereinbarungen zu Wegezeiten, Überstunden im Fahrdienst und fahrdienstnahen Bereichen, zur Aufstellung von Dienstplänen im Fahrdienst, Dienstkleidung und Disposition sowie Beendigung der Einigungsstellen konnten in 2019 langjährig strittige Themen einvernehmlich geklärt werden.

Die Verhandlungen zur Umsetzung des Tarifvertrages Demografie wurden mit dem Abschluss einer weiteren Betriebsvereinbarung über Maßnahmen zur Bewältigung des demografischen Wandels im Unternehmen ebenfalls erfolgreich beendet. Die beschlossenen Entlastungstage für Mitarbeitende über 55 Jahre sollen die Beschäftigungsfähigkeit auch im fortgeschrittenen Berufsleben sichern.

Ready for Take-off in 14 Wochen.

Jetzt bewerben als Busfahrer (m/w/d).

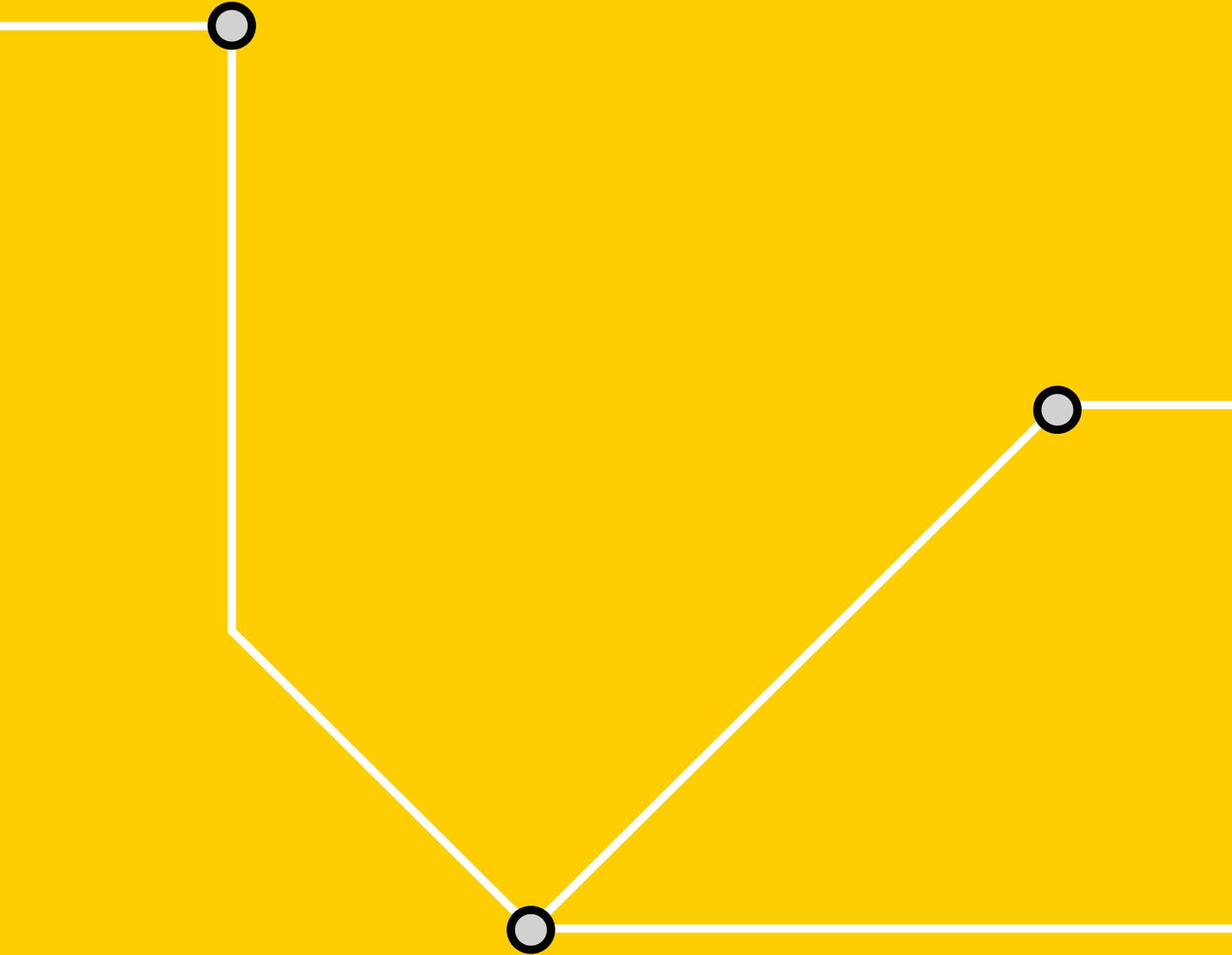
ssb-ag.de/karriere

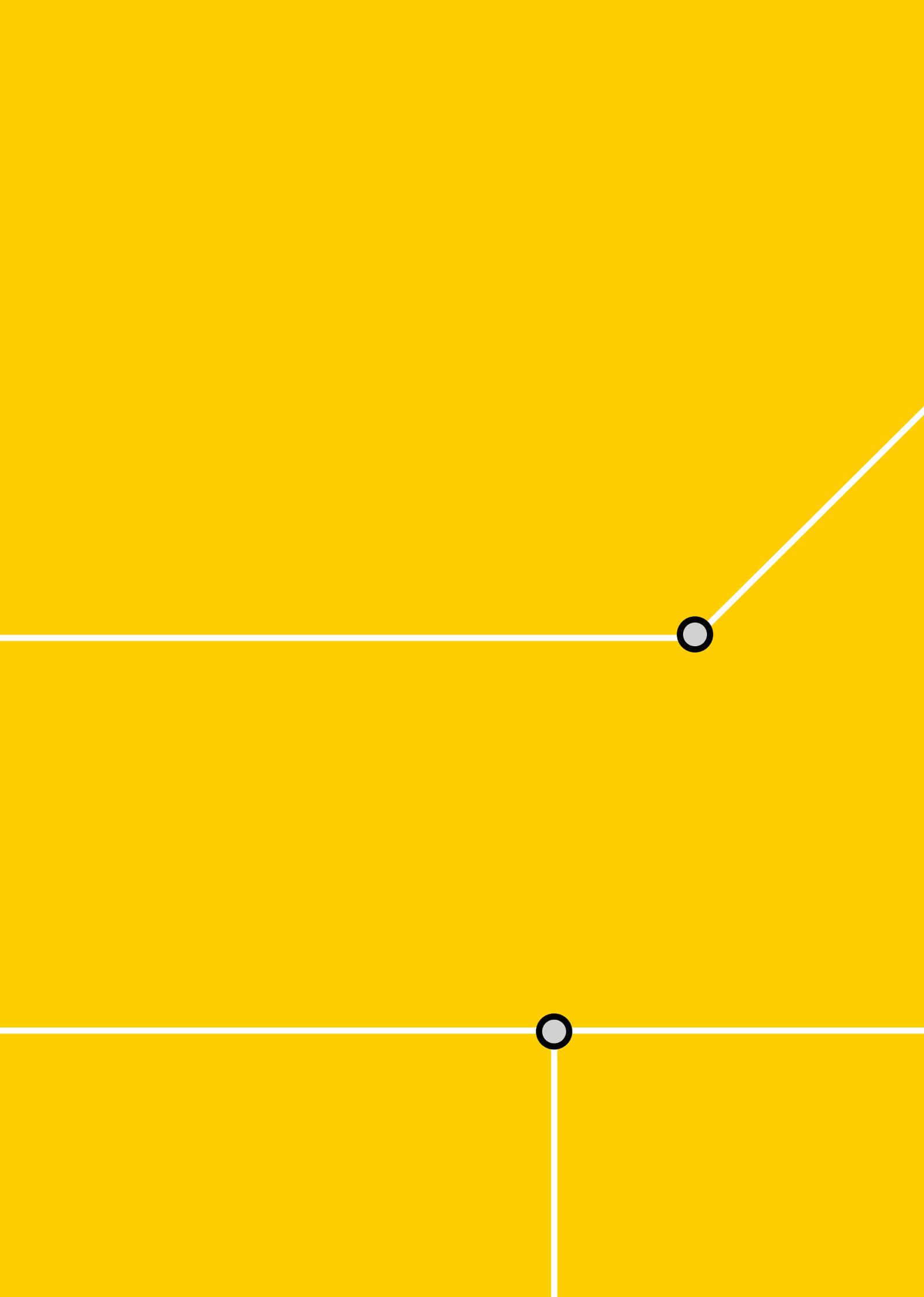


SSB

Die Mobilmacher

Jahresabschluss





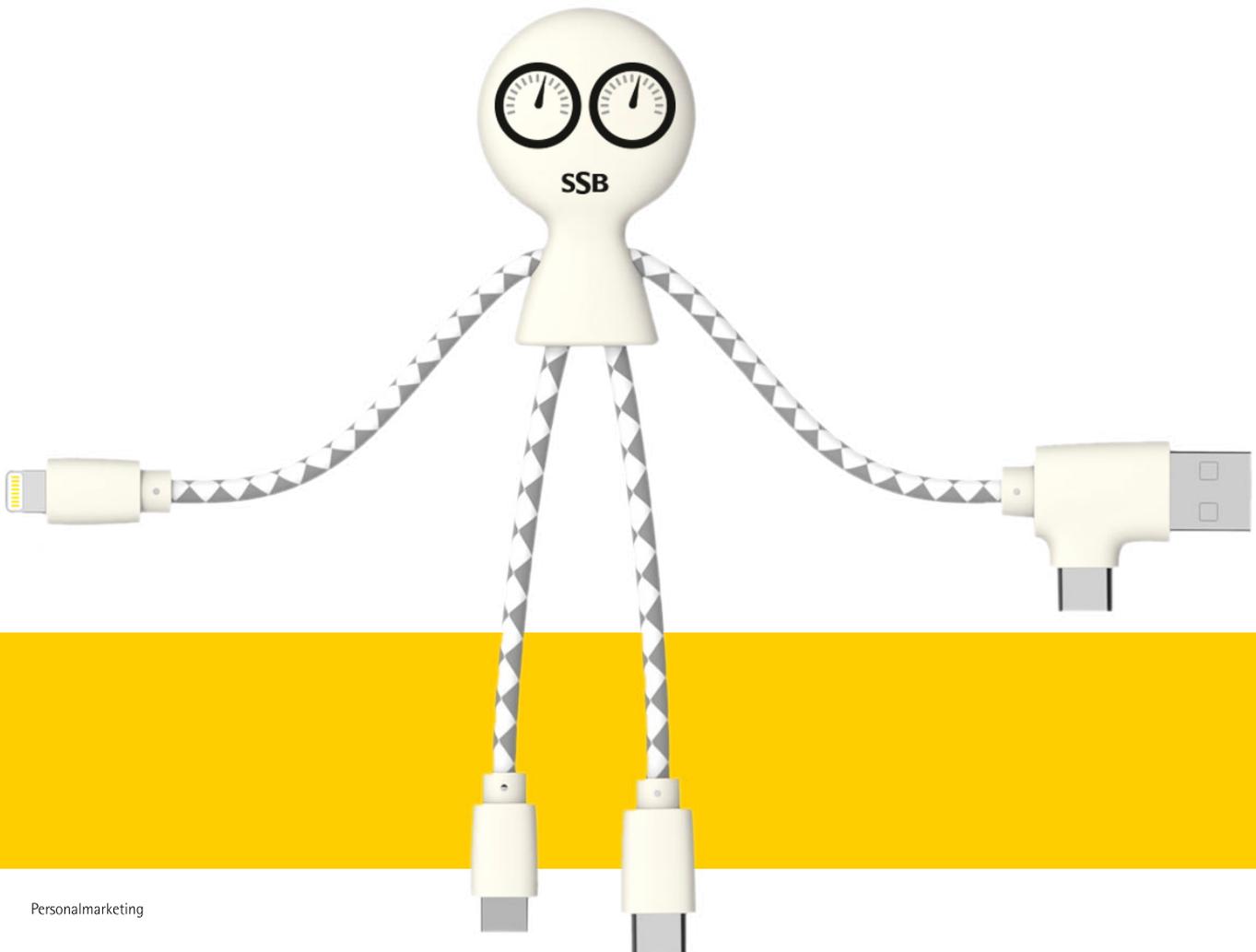
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

Grundlagen des Unternehmens

Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (kurz: SSB) erbringt als integriertes Tochterunternehmen (Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur) der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart (kurz: SVV) sowie der Landeshauptstadt Stuttgart (kurz: LHS) Mobilitätsdienstleistungen im ÖPNV in Stuttgart und im Umland. Zum Unternehmenszweck gehören der Betrieb sowie die Bereitstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebseigenen Grundstücken.

Zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB sind die Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen sowie die Generierung von Fahrgeldmehreinnahmen, da Mehreinnahmen zur Deckung jährlich steigender operativer Aufwendungen benötigt werden. Diese ergeben sich insbesondere aus steigenden Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttariferhöhungen, Angebotsausweitungen, Kapitalkosten und Inflation. Zur Dämpfung der strukturellen Belastungen strebt die SSB an der kostensteigerung orientierte, jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, kurz: VVS) und Mengensteigerungen

beim Fahraufkommen an. Durch eine aktive Marktbearbeitung, beispielsweise in Form von attraktiven Beförderungs- und Einstiegsangeboten, sollen sowohl Gelegenheitsnutzer zum häufigeren Nutzen des ÖPNV als auch neue Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV animiert werden. Dies unterstützt die LHS insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung bei der Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.



Personalmarketing

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2019 waren die Rahmenbedingungen im Verbundgebiet gut. Gegen Jahresende erfuhr die Konjunktur einen deutlichen Abwärtstrend. Die Arbeitslosenquote in der Landeshauptstadt blieb stabil. Im Jahresdurchschnitt 2019 waren weiterhin 4,1% aller zivilen Erwerbspersonen arbeitslos. Der PKW-Bestand in der LHS mit 302.721 Fahrzeugen erhöhte sich gegenüber dem Ende des Vorjahres um 0,4%. 2019 lagen die durchschnittlichen Treibstoffpreise pro Liter in Deutschland mit 1,41 Euro bei Super E 10 und mit 1,26 Euro bei Diesel niedriger als im Jahr 2018. Die Einwohnerzahl der LHS stieg bis Ende 2019 auf 614.599 Einwohner (Erstwohnsitz) an. Im VVS-Gebiet konnte ein weiterer Anstieg der ÖPNV-Fahrten von 2,8% verzeichnet werden. Diese Steigerungsrate ist deutlich höher als der bundesweite Wert, der 2019 bei 0,3% lag.

Am 14. Dezember 2017 hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart die Direktvergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) an die SSB beschlossen. Die Direktvergabe stellt die Basis für das Handeln der SSB ab 1. Januar 2019 für 22 Jahre dar.

Wichtige Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene gaben überwiegend positive Impulse für die weitere Entwicklung der SSB.

Im Klimapaket der Bundesregierung vom Oktober 2019 wird der öffentliche Verkehr als wichtiger Problemlöser zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor anerkannt. Im Paket ist u. a. die Neuregelung des GVFG-Bundesprogramms enthalten, dessen gesetzliche Neuregelung vom Bundestag Ende Januar 2020 beschlossen und im Bundesgesetzblatt am 6. März 2020 veröffentlicht wurde. Es enthält eine Aufstockung der finanziellen Ausstattung des Bundes-GVFG von 335 Mio. Euro auf 1 Mrd. Euro jährlich in 2021 und 2 Mrd. Euro jährlich ab 2025. Für die Finanzierung größerer SSB-Infrastrukturvorhaben, die sich aktuell im Bau oder in der Planung befinden (Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen, Verlängerung der S-Bahnlinie S2 nach Neuhausen und die Stadtbahnstrecke von Weilimdorf nach Ditzingen), ist dies ein wichtiges Signal. Darüber hinaus ergeben sich Chancen auf eine Förderung von SSB-Grunderneuerungsmaßnahmen, da dieser Fördertatbestand neu in das Bundes-GVFG aufgenommen wurde, allerdings nachrangig gegenüber dem bereits bisher enthaltenen Bau und Ausbau von Verkehrswegen von Straßenbahnen oder Elektrifizierungsvorhaben von Eisenbahnstrecken.

Darüber hinaus enthält das Klimapaket weitere Fördermittel für den Umbau von Busflotten mit alternativen Antrieben, sodass sich auch hier Chancen für die SSB ergeben.

Im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft des Bundes war die SSB im Jahr 2019 mit weiteren Förderanträgen erfolgreich. Dazu zählen u. a. die Erneuerung der Bordrechner in den Stadtbahnfahrzeugen, die Einführung von Digitalfunk und eines Betriebshofmanagementsystems sowie mobile Anwendungen für den Fahr- und Betriebsdienst. Diese Vorhaben werden in den kommenden Jahren umgesetzt.

Auf Landesebene wurde im November 2019 das neue Landes-GVFG (LGVFG) beschlossen. Damit ist nicht nur eine Fortführung ab 2020 sichergestellt, sondern auch nahezu eine Verdoppelung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel von 165 auf 320 Mio. Euro jährlich verbunden. Davon werden rund 177 Mio. Euro (vorher 75 Mio. Euro) jährlich für ÖPNV-Vorhaben zur Verfügung stehen.

Mit der erfolgreichen Neuausrichtung des LGVFG nach 2019 gibt es gute Perspektiven für die Förderung wichtiger SSB-Infrastrukturvorhaben. Beispiele hierfür sind, der Umbau des Betriebshofs der Zahnradbahn, Vorhaben zur Tragseilverstärkung, die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 nach Leinfelden-Echterdingen, der Umbau der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb oder der Bau des vierten Stadtbahnbetriebshofs. Daneben gibt es durch die Wiedereinführung des Schienenfahrzeugprogramms des Landes gute Chancen auf weitere Fördermittel für die Finanzierung von künftigen Stadtbahnfahrzeugen.

Im Rahmen des regulären Busförderprogramms 2019 des Landes erhält die SSB eine Förderung für 30 Busse. Darüber hinaus fördert das Land über die Landesinitiative Elektromobilität III die vorgezogene Ersatzbeschaffung der auf den Schnellbuslinien X1 und X2 eingesetzten Hybridbusse sowie die Betriebskosten der Linie X2.

Von der Landeshauptstadt Stuttgart erhält die SSB einen Zuschuss für die Finanzierung von neuen Stadt- und Zahnradbahnfahrzeugen und für die Betriebskosten der Schnellbuslinien X1 und X2.

Eine große Herausforderung stellt zudem die Grunderneuerung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur dar. Hierfür sind Förderungen durch den Aufgabenträger/Eigentümer für die kommenden Jahre vorgesehen.

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Im Jahr 2019 wurde, anders als in den Vorjahren, keine Tarifierpassung zum Jahreswechsel durchgeführt, da zum 1. April 2019 die sogenannte Tarifzonenreform umgesetzt wurde. Diese hatte eine Reduzierung der 52 Tarifzonen auf nur noch fünf Ringe zur Folge, wodurch sich bei gleichbleibenden Fahrscheinpreisen pro Preisstufe erhebliche Preissenkungen für die Kunden ergeben haben. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Erlöse wurden in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen den veranlassenden Aufgabenträgern (LHS und Verbundlandkreise) unter finanzieller Beteiligung des Landes Baden-Württemberg vertraglich geregelt. Die Vereinbarung sieht eine Teilung von Chancen und Risiken vor, indem die Aufgabenträger fehlende Erträge ausgleichen, aber auch von den erwarteten Mengenzuwächsen profitieren. Als Verfahren zur Ermittlung des Ausgleichsanspruchs wurde ein Referenzwertregime vereinbart. In diesem werden bis 2021 die Erlösansprüche der Verkehrsunternehmen aus der durchschnittlichen Kostenentwicklung im VS und der tatsächlichen Entwicklung fortgeschrieben. Die Mindererlöse wurden mit jährlich 42,1 Mio. Euro prognostiziert und sollen durch einen Zuschuss bis zu dieser Höhe von den Aufgabenträgern ausgeglichen werden. Für 2019 wurde durch die unterjährige Umsetzung der Tarifzonenreform zum 1. April eine Deckelung auf 75 %, d. h. auf 31,6 Mio. Euro, festgelegt. Für die SSB ergab sich daraus 2019 eine steuerfreie Ausgleichszahlung in Höhe von 14,4 Mio. Euro.

Unabhängig von der Tarifzonenreform wurden die Fahrgeldeinnahmen durch die Abgabe der Außenbuslinien (aufgrund der Direktvergabe) gegenüber dem Vorjahr gemindert. Unter dieser Prämisse sowie der Wirkung der Tarifzonenreform ergaben sich 2019 Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 215,2 Mio. Euro netto (ohne Ausgleichszahlung).

Die Umsatzerlöse im Linienverkehr (Nettofahrgeleinahmen), die neben den Fahrgeldeinnahmen im Verbundtarif (ohne Ausgleichszahlung) auch das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) und die Abgeltung für Schwerbehinderte (SGB IX) enthalten, belaufen sich 2019 auf 221,9 Mio. Euro. Die Ausgleichszahlungen aufgrund der Tarifzonenreform werden hingegen unter den sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesen. In Summe liegen Umsatzerlöse im Linienverkehr und Ausgleichszahlungen zur Tarifzonenreform bei 236,3 Mio. Euro und damit um 0,8 Mio. Euro unter dem Vorjahreswert (-0,4%). Die Entwicklung der Fahrgastzahlen war durch zwei gegenläufige Effekte geprägt. Einerseits ist ein Zuwachs vorrangig bei Stammkunden u. a. durch die Tarifreform festzustellen, andererseits wurden bis zum 1. Januar 2019 die sogenannten Außenbuslinien abgegeben und reduzierten damit die Fahrgastzahl. In Summe verbleibt ein Zuwachs von insgesamt 0,6% auf insgesamt 181,2 Mio. beförderte Personen.

Das umsatzstärkste Marktsegment bildete 2019, wie bereits im Vorjahr, der Berufsverkehr mit 38,5 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif. Die Anzahl der berufsbedingten Fahrten nahm 2019 um 3,5 % gegenüber dem Vorjahr zu. Damit löst der Berufsverkehr den Ausbildungsverkehr als fahrtenstärkstes Segment mit einem Fahrtenanteil von 38,1 % ab. Der Gelegenheitsverkehr ist, am Umsatzanteil gemessen, das zweitgrößte Segment und verzeichnete einen Rückgang zum Vorjahr um 1,1 %. Im

Segment Ausbildungsverkehr ergab sich ein Fahrtenrückgang von 3,0%. Der Ausbildungsverkehr ist mit einem Anteil von 37,6% das zweitstärkste Segment nach Fahrten. Im kleinsten Segment, dem Seniorenverkehr, wurde ein Fahrtenplus von 0,1 % erreicht.

Aufgrund der Abgabe der Außenbuslinien sind im Vergleich zum Vorjahr sowohl die Ausgleichszahlungen gemäß ÖPNV-G (früher: §45 a PBefG) als auch der Verkehrslastenausgleich im Vergleich zu 2018 gesunken (-4,4 Mio. Euro) und betragen nun in Summe 61,5 Mio. Euro.

Die Umsatzerlöse im Linienverkehr lagen um rund 14,9 Mio. Euro unter Plan. Diesem Rückgang steht die Ausgleichszahlung aufgrund der Tarifzonenreform entgegen. In Summe wurde der Planansatz 2019 um -0,5 Mio. Euro unterschritten. Sinkende Einnahmen aus der Erstattung der Schwerbehindertenfreifahrt sowie dem erhöhten Beförderungsentgelt konnten nicht vollständig durch Zuwächse bei den Fahrgeldeinnahmen ausgeglichen werden.

Insgesamt betragen die Umsatzerlöse 2019 rund 309,0 Mio. Euro, was einer Abnahme gegenüber 2018 um 21,3 Mio. Euro und damit 6,5% entsprach. Die sonstigen betrieblichen Erträge 2019 fielen mit 42,1 Mio. Euro um 195,6% höher aus als im Vorjahr (14,2 Mio. Euro in 2018). Der Materialaufwand fiel um 8,0 Mio. Euro gegenüber 2018 auf 105,1 Mio. Euro (-7,1%). Durch Entgeltsteigerungen, die damit verbundenen Sozialabgaben sowie die Bildung von Rückstellungen, insbesondere für die Wegezeiten, Demografie und Altersteilzeit, stieg der Personalaufwand gegenüber 2018 um ca. 8,8 Mio. Euro auf 209,5 Mio. Euro an. Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % auf 32,4 Mio. Euro und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken um 4,2 % auf 29,4 Mio. Euro. Zinsen und ähnliche Aufwendungen erhöhten sich 2019 um 28,4% auf 6,9 Mio. Euro.

Das Jahresergebnis lag 2019 mit -27,9 Mio. Euro um 0,7 Mio. Euro über dem ursprünglichen Planansatz von -28,6 Mio. Euro und somit nahezu auf Plan. Dies konnte im Vergleich zum Vorjahr durch eine bessere Betriebsleistung, bei konstanten Betriebsaufwendungen und einem leicht schlechteren Finanzergebnis, erreicht werden.

Vermögenslage

Im Berichtsjahr 2019 investierte die SSB, vor der Verrechnung von Zuschüssen, insgesamt 74,7 Mio. Euro in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Hierzu zählten mit 43,6 Mio. Euro Maßnahmen an der Stadtbahninfrastruktur, z. B. die Verlängerung der U6 zum Flughafen/ Messe sowie S21-Folgemaßnahmen an der Haltestelle Staatsgalerie. Diese Folgemaßnahmen müssen auf Grundlage einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung durch die Deutsche Bahn AG (DB) vollständig ersetzt werden.

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr wurden 16 Citaro Niederflurgelenkbusse beschafft und dafür ein Gesamtvolumen von 6,0 Mio. Euro investiert. Sonstige Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie Grundstücke und Gebäude erforderten Investitionen in Höhe von insgesamt 25,0 Mio. Euro.

Zur Finanzierung der Vorhaben erhielt die SSB knapp 60,7 Mio. Euro an Zuschüssen und Erstattungen vor allem für Infrastrukturmaßnahmen nach dem GVFG, von der LHS (für die Beschaffung von Stadtbahnfahrzeugen DT8.15 und Zahnradbahnfahrzeugen) sowie aus anderen öffentlichen Förderquellen.

Die Nettoinvestitionen betragen im Berichtsjahr 14,0 Mio. Euro.

Das Sachanlagevermögen lag mit 582,6 Mio. Euro zum Jahresende 2019 um 19,0 Mio. Euro niedriger als 2018.

Die Bilanzsumme der SSB beträgt im Berichtsjahr 740,2 Mio. Euro. Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 194,4 Mio. Euro.

Die Rückstellungen in Höhe von 196,2 Mio. Euro stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4,3 Mio. Euro an. Die Verbindlichkeiten betragen 340,8 Mio. Euro (Vorjahr 341,2 Mio. Euro).

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2019 verbessert sich das operative Ergebnis im Vergleich zu 2018. Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug rund -4,9 Mio. Euro (Vorjahr -8,5 Mio. Euro). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -73,7 Mio. Euro (Vorjahr -114,4 Mio. Euro), da im Geschäftsjahr weniger Investitionen im Vergleich zum Vorjahr in das Anlagevermögen getätigt wurden. Der Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit stieg auf 111,3 Mio. Euro an (Vorjahr 67,7 Mio. Euro). Die Höhe der Kreditaufnahme war bedingt durch geplante Investitionen. Insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Jahresverlauf 2019 um 32,8 Mio. Euro auf 65,2 Mio. Euro zu. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Bedienung aller Zahlungsverpflichtungen.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr und das Jahresergebnis vor Verlustübernahme. Es wurden 2019 221,9 Mio. Euro Erlöse aus dem Linienverkehr erwirtschaftet. Dies bedeutet einen Rückgang zum Vorjahr i.H.v. 15,2 Mio. Euro, begründet durch die Tarifzonenreform. Zum Ausgleich hierfür hat die SSB einen Zuschuss von den Aufgabenträgern erhalten, welcher bei 14,4 Mio. Euro lag. In Summe liegen die Umsatzerlöse im Linienverkehr und die Ausgleichszahlungen zur Tarifzonenreform bei 236,3 Mio. Euro und damit um 0,8 Mio. Euro unter dem Vorjahr. Der Planwert wird um 0,5 Mio. Euro unterschritten. Das Gesamtergebnis in Höhe von -27,9 Mio. Euro lag mit 0,7 Mio. Euro unter dem ursprünglichen Planansatz von -28,6 Mio. Euro.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl an Fahrten sowie die Kundenzufriedenheit. Im Jahr 2019 konnte die Anzahl der Fahrgäste weiter gesteigert werden. Die im Jahr 2018 beauftragten Untersuchungen bewerteten den städtischen ÖPNV weitgehend positiv. Dennoch wird eine Verbesserung der Zufriedenheitswerte im Rahmen wirtschaftlich vertretbarer Maßnahmen weiter angestrebt.

Personal

Die Mitarbeiteranzahl (Stammpersonal Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte) zum Stichtag 31. Dezember 2019 betrug 3.144 Personen (Vorjahr 3.132). Davon sind rund 47% (Vorjahr 46%) im Fahrdienst (inkl. Kombifahrerinnen und Kombifahrer) tätig. Zusätzlich waren 114 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 93) bei der SSB in Ausbildung, sodass in Summe 3.258 Mitarbeitende bei der SSB beschäftigt waren (Vorjahr 3.225). Die Steigerung der Beschäftigtenzahl erfolgte hauptsächlich im Fahrdienst. Ausschlaggebend für die Steigerung der Ausbildungszahlen ist der gestiegene Bedarf an Fachkräften, der sich voraussichtlich in den kommenden Jahren nicht über den Arbeitsmarkt direkt decken lässt.

Zum Jahresende 2019 blieben gegenüber dem Plan aufgrund der schwierigen Situation auf dem Arbeitsmarkt vor allem Stellen im hochqualifizierten Bereich unbesetzt. Weiterhin verzeichnete die SSB in 2019 durch die Rente mit 63 und durch nicht altersbedingte Kündigungen mehr Abgänge als ursprünglich geplant.

Deshalb lag ein Schwerpunkt der Personalarbeit in der Steigerung der Arbeitgeberattraktivität, um die offenen Stellen zu besetzen. So wurde der neue Arbeitgeberauftritt, der 2018 gestartet wurde, um neue Aspekte, wie z. B. Social-Media-Kampagnen, erweitert. Um die Personalauswahl im Fahrdienst zu beschleunigen und treffsicherer zu gestalten, wurde Ende 2019 ein neues Auswahlverfahren eingeführt. Dieses enthält einen vorgeschalteten Online-Test mit einem nachfolgenden persönlichen Auswahlverfahren. Die bisherigen Erfahrungen sind sehr positiv. In 2019 wurde zudem die Zahl der neu startenden Auszubildenden und Studierenden an der Dualen Hochschule erhöht. Zusätzlich wurden neue Ausbildungsberufe (Fachinformatiker, Restaurantfachmann, Fachkraft für Lagerlogistik) angeboten.

Ein weiterer Schwerpunkt lag 2019 in der Förderung der Beschäftigungsfähigkeit von älteren Mitarbeitenden durch die Umsetzung des bundesweiten Tarifvertrags Demografie Nahverkehr. Ergänzend zu den bereits bestehenden Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements wurde ein Entlastungsmodell mit zusätzlichen freien Tagen ab dem 55. Lebensjahr angeboten. In 2019 haben 17% der berechtigten Personen die Entlastungstage in Anspruch genommen, in 2020 steigt der Anteil auf 27%.

Ab 2019 wurden wieder Verträge zur tariflichen Altersteilzeitarbeit (TV Flex) angeboten, 21 Verträge wurden abgeschlossen. Diese tarifliche Regelung ist vorerst bis zum Ende des Jahres 2020 gültig. Entsprechende Rückstellungen wurden gebildet.

In 2019 erfolgte eine Einigung mit der Arbeitnehmervertretung zu den Wegezeiten im Fahrdienst in Form des Abschlusses mehrerer Betriebsvereinbarungen. Unter anderem werden Wegezeiten rückwirkend in Zeit oder Geld vergütet, was sich im Personalaufwand 2019 widerspiegelt. In 2020 wird verstärkt zusätzliches Fahrpersonal rekrutiert, um zukünftig die Wegezeiten im Dienstplan abzubilden.

Im April 2019 wurden, gemäß der in 2018 abgeschlossenen Entgelttarifvereinbarung, die Entgelte um 3,09% erhöht. Im März 2020 werden sie um weitere +1,06% angepasst. Die Laufzeit der Entgelttarifvereinbarung endet zum 31. August 2020.

Ende 2019 kündigte die Gewerkschaftsseite den bislang gültigen Manteltarifvertrag.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	Zielwert	Ist Wert zum 31.12.
im Aufsichtsrat	20%	20%
im Vorstand	33%	33%
für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	15%	17%

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

Innovation und Nachhaltigkeit

Im Jahr 2019 erhielt die SSB einige Förderzusagen aus dem Fonds Saubere Luft. Für das Projekt ExtraEnergy hat sich die SSB beispielsweise erfolgreich um Fördermittel aus dem Förderprogramm kommunale Klimaschutz-Modellprojekte des Bundesumweltministeriums beworben. Ziel des Projektes ist es, durch Treibhausgasminimierung einen wichtigen Beitrag zur schrittweisen Erreichung der Klimaneutralität im kommunalen Umfeld zu leisten. Weitere Fördermittel für innovative Projekte wurden der SSB bereits Ende 2018 aus dem Programm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme zugesagt. Förderzusagen gab es hier für die Projekte DIGI-STABA und iMove-S. Bei DIGI-STABA geht es um die Digitalisierung von Stadtbahnfahrzeugen. Das Projekt iMove-S (Intelligente Mobilitäts-Vernetzung in Stuttgart) hat das Ziel, über den Aus- und Umbau bestehender Systeme ein massenmarktfähiges Portal mit zugrundeliegender Vernetzungsplattform für polygo zu entwickeln. Dies soll einen zentralen mobilen Zugang zu den Mobilitätsangeboten in der Region Stuttgart schaffen.

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 ging die zweite Stuttgarter Schnellbuslinie in Betrieb. Diese Schnellbuslinie X2 stellt eine schnelle Alternative zur S-Bahn dar.

Neue Möglichkeiten und mehr Flexibilität für geschäftliche Mobilität in Stuttgart bietet seit Dezember 2018 das Firmenkundenportal der SSB. Hier können Mitarbeiter von Firmen Fahrscheine direkt auf Rechnung ihres Arbeitgebers kaufen. Über den neuen Online-Ticketshop speziell für Firmen können Fahrscheine nun auch per Mail verschickt werden.

Stuttgart- mobil!

3555

SSB

SSB

Das Automobil der Stadt

Prognose- und Risikobericht

Risikomanagement

Aufgrund der besonderen Verantwortung der SSB als kommunales Verkehrsunternehmen kommt dem Risikomanagement bei der SSB eine hohe Bedeutung zu. Die effektive Risikofrüherkennung sowie die angemessene Steuerung aller Risiken ist erforderlich, um einen verantwortungsvollen Umgang mit öffentlichen Ressourcen zu gewährleisten und dem Auftrag zur Beförderung von Menschen, zur Erhaltung und zum Ausbau des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart und in der Umgebung nachzukommen. Das Risikomanagementsystem soll durch systematisches Vorgehen Entscheidungen möglichst weit aus dem Bereich der Unsicherheit herausführen. Es soll zu einem bewussten Umgang mit Risiken und einer strukturierten, verbesserten Steuerung beitragen, um die Zielerreichung des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

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

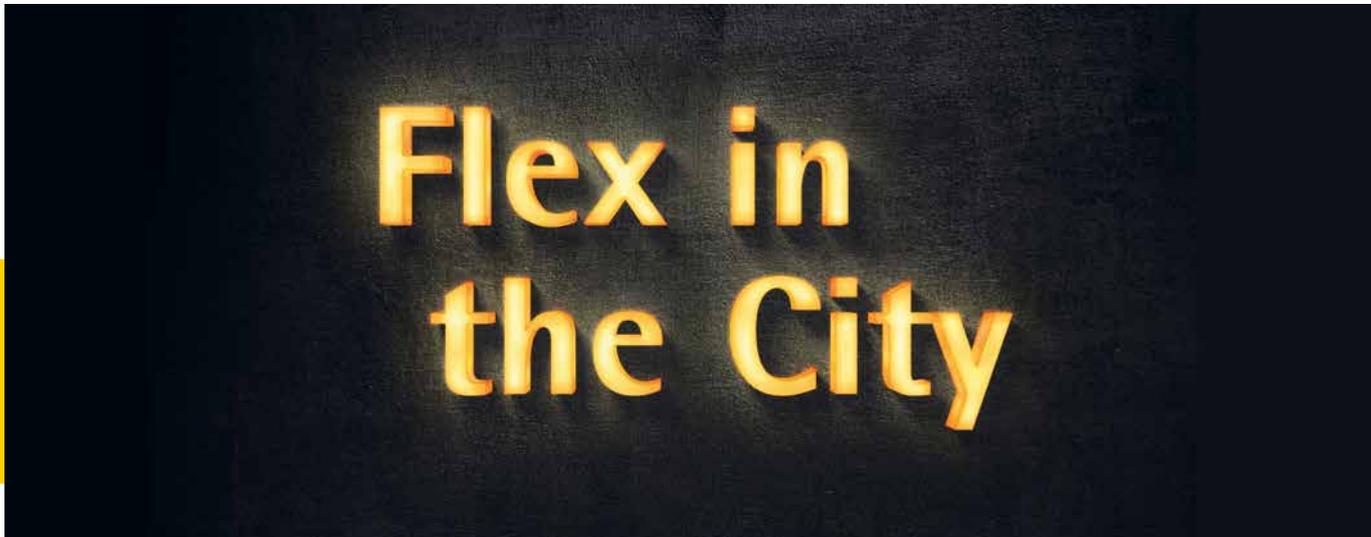
Die Risikoinventur erfasst alle erkannten, bestehenden und potenziellen Risiken der SSB, wobei die Vorstandsmitglieder (Risikoträger) sowie Unternehmensbereichs- und Stabsstellenleiter (Risikoeigner) vollständig eingebunden werden. Auf Grundlage eines definierten Bewertungsmusters werden Risiken in Kategorien erfasst und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie mögliche Schadensauswirkungen abgeschätzt. Als potenziell bestandsgefährdend werden Risiken mit sehr hohem Schaden (> 9,0 Mio. Euro) und sehr hoher Eintrittswahrscheinlichkeit (> 80%) betrachtet. In einer Risikomatrix wird die Risikosituation des Unternehmens zusammengefasst,

indem Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe der jeweiligen Risiken zueinander in Beziehung gesetzt werden. Die Matrix unterscheidet drei Risikoklassen (rot, gelb, grün), wobei Risiken in der roten Klasse (in der Regel hohe/sehr hohe Eintrittswahrscheinlichkeit, Schadenshöhe beginnend bei 5,5 Mio. Euro) grundsätzlich nicht akzeptiert werden und daher zwingend einer Gegensteuerung bzw. Kontrolle bedürfen. Risiken der gelben Klasse (in der Regel variable Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe) werden nur mit Einschränkungen akzeptiert und Risiken der grünen Klasse (in der Regel geringe bis mittlere Eintrittswahrscheinlichkeit, Schadenshöhe bis 5,0 Mio. Euro) werden akzeptiert und beobachtet. Alle Risiken werden mindestens vierteljährlich systematisch betrachtet und regelmäßig überwacht.

Risikomanagementsystem und -berichterstattung unterliegen einer Prüfung durch die Wirtschaftsprüfung sowie die Interne Revision. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats (Audit Committee) beschäftigte sich im November 2019 mit dem Risikoinventar und den daraus resultierenden Aktivitäten zur Risikosteuerung und berichtete hierzu auch dem Gesamtgremium.

Im Jahr 2018 ist das Risikomanagementsystem und die Risikomanagementorganisation überarbeitet worden, um die aktuellen gesetzlichen Anforderungen umfänglich zu erfüllen. Ab dem 1. Januar 2019 trat ein neues Risikomanagement-Handbuch für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SSB AG und der SSB Reisen GmbH verbindlich in Kraft. Dies wurde dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gegeben.

Das Compliance Management besteht im Umfeld des Risikomanagements. Konkret wird darunter die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt, der Verhaltensrichtlinie und des Geschäftspartnerkodex der SSB verstanden. Diese Vorschriften dienen dazu die Erwartungen des Eigentümers LHS an die SSB und ihre Führungs- und Aufsichtsgremien festzulegen sowie die Erwartungen der SSB an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte und Lieferanten hinsichtlich der Einhaltung von (gesetzlichen) Regeln und Normen zu kommunizieren.



Flex in
the City

Risikobericht

Zum letzten Quartal 2019 wurden von allen Risikoeignern (Unternehmensbereichsleitern, Stabsstellenleitern) insgesamt 94 Risiken benannt. Es wurden hierbei keine kritischen Risiken (roten Kategorie) identifiziert.

Ausgewählte Risikogruppen:

Planungsrisiken:

Die teilweise erforderliche temporäre Häufung von Maßnahmen kann zu nicht immer exakt vorhersehbaren unterjährigen Ergebnis- und Liquiditätsschwankungen führen, die kurzfristig zu einer Steigerung des Ausgleichsanspruchs führen können. Ebenso können komplexere Tarifparameter und betriebliche Vereinbarungen sowie verschiedene Projekte und Maßnahmen dazu führen, dass der Personalbedarf und der Personalaufwand im Rahmen der Jahresplanung nicht exakt ermittelt werden könnte.

Beschaffungsrisiken:

Bestimmte Teilmärkte weisen eine oligopolistische/ monopolistische Struktur auf, dennoch sind über Ausschreibungen Preiskorridore erkennbar. Jedoch wird die Struktur durch den zunehmenden Konzentrationsprozess in der Zulieferindustrie, die stetige Verkürzung von Produktionszyklen und dem technischen Wandel verschärft. Dies trifft insbesondere für Schienenfahrzeuge und deren Komponenten/ Ersatzteile, die Zugsicherung und das rechnergestützte Betriebsleitsystem zu. Darüber hinaus nehmen die Anzahl der sicherheitsrelevanten Teile und deren Vorschriften zu.

Organisatorische Risiken:

Arbeitsrechtliche Konsequenzen durch nicht gesetzeskonformes Verhalten von Beschäftigten der SSB im Bereich Compliance (im Sinne doloser Handlungen) kann zu Strafen, Geldbußen und Schadensersatzpflichten führen. Zudem sind öffentlichkeitswirksame Reputationsschäden der SSB möglich. Des Weiteren könnten sich wirtschaftliche Risiken aus nur teilweise eingehaltenen Vorgaben und Regelwerken im Bereich der Steuerung der innerbetrieblichen Prozesse und Verfahren ergeben. Die identifizierten Risiken wurden mit angemessenen Gegenmaßnahmen belegt, die schrittweise zur Umsetzung kommen und deren Wirksamkeit in einem festgelegten Rahmen überprüft wird. Risiken, die sich aus drohenden Personalengpässen aufgrund einer Pandemie ergeben können, wurden 2019 aufgrund der damaligen Lage lediglich als gering eingeschätzt.

Zuschussrisiken:

Die Förderung von Infrastrukturvorhaben nach dem GVFG-Bundes-/ Landesprogramm kann durch Reduzierung des Finanzvolumens gefährdet werden. Aufgrund der aktuellen Beschlusslagen zur Aufstockung des GVFG-Bundesprogramms und des LGVFG werden diese Risiken derzeit als gering eingeschätzt. Ergänzend besteht immer das Risiko, dass eine zweite Standardisierte Bewertung nach abgeschlossener Baumaßnahme negativ ausfällt. Aufgrund einer geänderten Rechtsprechung oder Verwaltungsmeinung ist es darüber hinaus nicht auszuschließen, dass erhaltene Zuschüsse künftig der Umsatzsteuerpflicht unterliegen könnten.

Rechtliche Risiken:

Fehlende bzw. unvollständige Umsetzung datenschutzrechtlicher Anforderungen aus der DSGVO und dem BDSG könnten nicht oder nur unvollständig umgesetzt werden. Des Weiteren können Datenschutzverletzungen im Einzelfall geschehen, z. B. durch unberechtigte Zugriffe auf personenbezogene Daten oder Datenverlust. Dies kann zu Geldbußen und Schadensersatzpflichten führen. Zudem könnte ein Gerichtsurteil zu einer Veränderung des deutschen oder europäischen Rechtsrahmens führen, sodass die SSB zusätzliche Maßnahmen ergreifen müsste, um die dann neu entstehenden Voraussetzungen an die Direktvergabe an einen internen Betreiber gem. EU VO 1370/2007 (ÖDLA) umfänglich erfüllen zu können.

Technische Risiken:

Technische Massenprobleme bei Schienenfahrzeugen könnten durch Bauteilversagen oder Witterungseinflüsse entstehen. Aufgrund des altersmäßig abgestuften Fuhrparkbestandes sind loseabhängige Probleme bei Bussen und Bahnen minimiert. Jedoch kann es durch Abkündigung von Ersatzteilen und Baugruppen durch Hersteller zu Obsoleszenz kommen. Dies kann zu aufwendigen Anpassungen und kostenintensiven Umbaumaßnahmen an den Fahrzeugen führen. Zudem kann es durch elektrische oder mechanische Fehlfunktionen (Überhitzung, Kurzschluss, etc.) zu Brandfällen in Abstellhallen, Schieneninfrastruktur, Lager, Fahrzeugen, Werkstätten und Räumlichkeiten mit Kern-Informationstechnologie kommen, was trotz Brandschutzmaßnahmen und Versicherungsschutz zu teilweiseem Vermögensverlust und betrieblichen Einschränkungen führen kann.

Prognosebericht

In 2020 wird bei der SSB mit einem Brutto-Investitionsvolumen (vor Verrechnung von Zuschüssen und Kostenerstattungen) in Höhe von 122,7 Mio. Euro geplant. Es wird mit einem Zuschussanspruch von 55,5 Mio. Euro gerechnet, wodurch sich ein Netto-Investitionsvolumen in Höhe von 67,2 Mio. Euro ergibt. Mit brutto 66,6 Mio. Euro (netto 14,1 Mio. Euro) des Gesamtbudgets entfällt ein Großteil des Investitionsbudgets auf Stadtbahnbauprojekte. Dies betrifft vor allem Stadtbahn-Neubauprojekte wie den Stadtbahnanschluss Landesmesse, das Projekt Stuttgart 21 sowie die Übereckverbindung Pflugmühle. Die Kosten für Stuttgart 21 werden auf Grundlage der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG ersetzt. Für den Kauf neuer umweltfreundlicher Busse sowie die Modernisierung sonstiger Betriebsfahrzeuge sind 13,5 Mio. Euro des Investitionsbudgets vorgesehen. Die bereits bestellten neuen Schienenfahrzeuge (20 DT8.15 und drei Zahnradbahnwagen) werden erst ab 2021 aktiviert. 42,5 Mio. Euro benötigt die SSB für Ersatzinvestitionen in Gleis- und elektrotechnische Anlagen, Grundstücke und Gebäude sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Für 2020 wurde in der Wirtschaftsplanung eine nominelle Tarifsteigerung der Fahrgeldeinnahmen von 1,75 % angesetzt. Aufgrund des zum Zeitpunkt der Wirtschaftsplanung noch nicht vollständig abgeschlossenen Prozesses der Tarifanpassung ergibt sich tatsächlich, aufgrund der Gremienbeschlüsse im SSB-Aufsichtsrat und in der VVS-Gesellschafterversammlung, eine Anpassung der Tarife um nominell 1,9 % zum 1. April 2020, wodurch sich für den neunmonatigen Geltungszeitraum der höheren Tarife um 1,4% zusätzliche Erlöse gegenüber dem Vorjahreswert erwirtschaften lassen. Zusätzlich steigen die Erlöse durch ein Mengenwachstum, welches bereits 2019 nach der Tarifreform eingesetzt hat. In 2020 wird zudem die ganzjährige Wirkung der Preissenkungen durch die Tarifzonenreform erwartet. Zur Realisierung der zum Ausgleich der Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen erforderlichen 3,5 % Ertragssteigerungen in 2020, ist bezogen auf die Entwicklung des Ertragsreferenzwerts insofern ein sehr optimistisches Mengenwachstum von 2,11 % erforderlich. Der VVS und die Finanzierungsträger der Tarifzonenreform haben diese Prognose bezüglich der Entwicklung der Fahrgastzahlen für 2020 als wesentliche Planungsprämisse für die Ertragsentwicklung 2020 unterstellt. Vor dem Hintergrund, dass die Fahrgeldeinnahmen in 2019 den Plan leicht überschreiten, kann für 2020 bei Unterstellung eines nach wie vor optimistischen Mengenwachstums der im Wirtschaftsplan in Höhe von 218,0 Mio. Euro netto unterstellte Wert an Fahrgeldeinnahmen (ohne Ausgleichszahlungen) im Linienverkehr erwartet werden. Als Grundlage der vom VVS zugeordneten Erlöse ist die aktuelle EZV-Quote in Höhe von 45,35%, bereinigt um Sondereffekte wie z. B. die Außenbusabgabe und Nachberechnungen sowie eine Ausgleichszahlung aufgrund der Tarifzonenreform in Höhe von 19,1 Mio. Euro unterstellt. Unter diesen Voraussetzungen ergeben sich für die SSB Fahrgeldeinnahmen inkl. Ausgleichszahlung in Höhe von 237,1 Mio. Euro netto. Als Umsatzerlöse im Linienverkehr, die neben den Fahrgeldeinnahmen im Linienverkehr (ohne Ausgleichszahlung) auch das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) und die Abgeltung für Schwerbehinderte (SGB IX) enthalten, sind 225,3 Mio. Euro für 2020 geplant.

Hinzu kommen rund 17,6 Mio. Euro Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG bzw. ÖPNVG, welche sich aus der Neuregelung der Ausgleichszahlungen in Baden-Württemberg vom 11. Oktober 2017 ergeben. Die Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen betragen 44,5 Mio. Euro. Darin ist die Dynamisierung zum Vorjahr enthalten. Die Umsatzerlöse werden 2020 voraussichtlich 311,8 Mio. Euro betragen, wovon 10,0 Mio. Euro auf die Position andere Umsatzerlöse fällt. Insgesamt rechnet die SSB mit einer Gesamtleistung in Höhe von 369,8 Mio. Euro.

Die rund 396,0 Mio. Euro Gesamtaufwendungen in 2020 beinhalten 117,8 Mio. Euro Aufwendungen für Material und Fremdleistungen. Diese setzen sich hauptsächlich aus Instandhaltungsaufwendungen für Schieneninfrastruktur sowie Fahrzeuge und Gebäude zusammen. Der Personalaufwand inklusive Sozialabgaben beläuft sich 2020 auf 212,7 Mio. Euro. Auch für die Jahre 2020 bis 2023 ist u.a. infolge von Tarifsteigerungen mit höheren Personalkosten zu rechnen. Im Jahr 2018 wurde für den öffentlichen Dienst ein mehrstufiger Tarifabschluss mit Laufzeit bis zum 31. August 2020 vereinbart, der auch für den BzTV-N BW gültig ist. Die Entgelte steigen demnach zum 1. März 2020 um 1,06%. Darüber hinaus wurde im Wirtschaftsplan 2020 eine weitere Tarifierhöhung in Höhe von 2,00% zum 1. September 2020 angenommen. Für 2020 wurde der Manteltarifvertrag gekündigt. Weitere Effekte aus einem gegebenenfalls geänderten Manteltarifvertrag sind in der Planung für die Jahre 2020-2023 nicht berücksichtigt. Zusätzliche Kostentreiber im Personalaufwand für das Geschäftsjahr 2020 sind die geplanten Leistungsausweitungen, Wegezeiten und Umsetzung des Tarifvertrags Demografie. Der Personalzusatzbedarf ist größtenteils für 2020 geplant. Aufgrund der angespannten Arbeitsmarktsituation ist davon auszugehen, dass nicht alle Stellen zeitnah besetzt werden können. Deshalb sind zusätzliche Ressourcen im Recruiting geplant, zudem ist mit Verschiebungen in das Jahr 2021 zu rechnen.

Insgesamt 65,6 Mio. Euro entfallen auf Abschreibungen, Steuern, Zins- und sonstige betriebliche Aufwendungen. Der Kapitaldienst steigt bis 2023, insbesondere aufgrund erforderlicher Ersatz- und Zusatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge, weiter an. Das Jahresergebnis beträgt 2020 voraussichtlich -26,1 Mio. Euro. Mittelfristig steigt das Defizit durch die vorgesehenen Maßnahmen auf rund -33,4 Mio. Euro im Jahr 2023.

Auf Grund eines Gemeinderatsbeschlusses der Stadt Stuttgart vom 5. März 2020 erhält die Stuttgarter Straßenbahnen AG in den Jahren 2020 bis 2024 ergebniswirksame Zuschüsse in Höhe von insgesamt 110 Mio. Euro. Davon entfallen 20 Mio. Euro in das Jahr 2020. Auf Grund dieses Zuschusses müssen trotz der im Jahr 2020 geplanten Brutto-Investitionen in Höhe von 122,7 Mio. Euro und der Schuldentilgung in Höhe von 11,1 Mio. Euro keine neuen Kredite aufgenommen werden. Der Kreditbestand bei Banken und der SVV im Jahresverlauf 2020 sinkt somit voraussichtlich um 10,9 Mio. Euro auf dann 16,6 Mio. Euro an. Es wird unterstellt, dass eine Finanzierung der Busse über KfW-Darlehen in einer Höhe von 10,5 Mio. Euro in 2020 und in den Jahren 2021 - 2023 in Höhe von 31,4 Mio. Euro erfolgt, da die Busse selbst als Sicherheit für die Banken zur Verfügung stehen.

Abo und los!

Alle Abos online bestellbar.
Auch mit **Abo-Sofort**.

Der Verlauf der Kreditbestände ist wie im Vorjahr vom Investitionsfortschritt sowie dem prognostizierten Zahlungseingang von Zuschüssen und Erstattungen abhängig. Jährlich gedeckelte Bewilligungsbeträge des Zuschussgebers verursachen mehrmonatige Vorfinanzierungen durch die SSB. Zudem benötigt die SSB bis 2023 weitere Fremdmittel, welche durch den ergebniswirksamen Zuschuss der Stadt Stuttgart abgedeckt werden. Diese Mittel fließen in die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge vom Typ DT8.15, die Generalsanierung der Schienenfahrzeuge vom Typ DT8.10 und DT8.11, Zahnradbahnen sowie neue Linienbusse. Hinzu kommen Vorhaben, bei denen die SSB-Infrastruktur betroffen ist. Die Baumaßnahmen im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 sind von der Deutschen Bahn und den Zuschussgebern Bund und Land voll zu ersetzen. Der geplante Bau der S-Bahn-Strecke nach Neuhausen wird durch den VRS und die Landkreise ersetzt.

In der Planung sind keine Folgen der derzeit andauernden Pandemie (COVID 19) berücksichtigt. Die Folgen des Virus sind derzeit nur schwer abschätzbar. Die Auswirkungen werden sich bei der SSB AG voraussichtlich in geringeren Fahrgeld- und Mieterträgen zeigen. Beim Personalaufwand wird nicht von Steigungen ausgegangen, dennoch wird die Krankheitsquote ansteigen. Eventuelle Lieferengpässe oder gesetzliche Auflagen könnten sowohl in den Werkstätten als auch im Fahrbetrieb zu Störungen, Einschränkungen oder bezahlter Freistellung führen. Hierdurch könnten Instandhaltungen und auch Investitionen nicht planmäßig durchgeführt werden, was zu geringerem Aufwand für Material und Fremdleistungen sowie Abschreibungen führen könnte. Derzeit wird geprüft, ob die SSB AG Staatshilfen wie beispielsweise Kurzarbeitergeld in Anspruch nehmen kann.

Stuttgart, 3. April 2020

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



Bilanz zum 31. Dezember 2019

	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und sonstige Rechte	3.246.369,00	3.980.338,00
2. Geleistete Anzahlungen	1.827.243,58	887.612,88
	5.073.612,58	4.867.950,88
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	199.770.375,06	203.604.532,51
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	135.649.757,14	137.645.482,56
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	197.550.844,00	206.724.849,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3.544.441,00	3.796.123,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.693.582,00	11.255.004,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.367.901,19	38.618.660,70
	582.576.900,39	601.644.651,77
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
3. Sonstige Ausleihungen	5.678,86	10.828,93
	457.031,33	462.181,40
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19.462.169,46	19.164.753,23
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	2.772.582,68	1.389.545,25
3. Waren	218.517,09	238.087,22
4. Geleistete Anzahlungen	1.551.051,02	0,00
	24.004.320,25	20.792.385,70
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.134.704,13	8.359.155,31
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	30.773.429,80	43.020.309,85
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.081.483,39	0,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	18.294.859,80	23.500.665,27
	61.284.477,12	74.880.130,43
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	65.176.681,42	32.403.697,84
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	1.408.598,34	1.104.955,49
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	235.028,07	151.559,69
	740.216.649,50	736.307.513,20

	31.12.2019	31.12.2018
Passiva	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	194.440.785,17	194.440.785,17
B. Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen	1.673.985,00	199.053,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	149.810.826,00	147.751.932,00
2. Steuerrückstellung	637.000,00	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	45.718.657,74	44.109.182,49
	196.166.483,74	191.861.114,49
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	87.848.294,91	90.153.309,34
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.144.785,86	48.030.697,07
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.577.952,14	20.443.919,64
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	4.144,77	3.597.564,77
5. Sonstige Verbindlichkeiten	184.223.595,40	179.043.195,54
	340.798.773,08	341.268.686,36
E. Rechnungsabgrenzungsposten	7.136.622,51	8.537.874,18
	740.216.649,50	736.307.513,20

Wenn Bremsen etwas bewegt.

...wussten Sie das?



Unsere Busse mit verschleißfreier Dauerbremsanlage vermeiden
70% an Feinstaub durch Bremsbelagsabrieb. www.ssb-ag.de/oekomobil



Das Ökomobil der Stadt

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	2019	2018
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	308.966.909,46	330.269.721,67
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestands an noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen	1.383.037,43	241.453,09
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.678.502,74	3.080.356,68
4. Sonstige betriebliche Erträge	42.099.814,19	14.244.352,92
	354.745.226,39	347.594.431,27
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	26.224.073,69	29.594.693,31
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	78.895.420,40	83.510.523,69
	105.119.494,09	113.105.217,00
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	156.507.260,89	152.144.511,91
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	52.947.824,99	48.492.937,05
	209.455.085,88	200.637.448,96
7. Abschreibungen	32.433.087,76	32.124.155,30
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	29.365.126,09	30.647.812,60
	-20.244.530,00	-28.678.749,50
9. Erträge aus Beteiligungen	45,00	45,00
10. Erträge aufgrund von Gewinnabführungsverträge	0,00	33.038,52
11. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens,	381,93	701,07
12. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	454.781,30	410.923,54
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	87.196,88	0,00
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	6.852.290,16	5.338.138,03
	-6.484.278,81	-4.893.429,90
16. Ergebnis nach Steuern	-26.728.808,81	-33.572.179,40
17. sonstige Steuern	1.211.825,90	685.065,14
18. Erträge aus Verlustübernahme	27.940.634,71	34.257.244,54
19. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	0,00	0,00

Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen AG für das Geschäftsjahr 2019

1. Allgemeine Angaben

Angaben zur Form und Darstellung

Der Jahresabschluss der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (Amtsgericht Stuttgart, HRB 69), wurde nach den Vorschriften des HGB, EGHGB und des AktG für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde beachtet. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen mit Ausnahme der vorgenommenen Bewertungsänderungen im Bereich der Jubiläumsrückstellung. Seit dem 31.12.2018 werden Gutachten zur Berechnung der Jubiläen beauftragt. Der Gutachter rechnet die Jubiläen auf das Rentenalter 63, auf die Jubiläumszuwendungen wird Vorsteuer gerechnet und beim Zinssatz wird die Vereinfachung nach § 253 Abs. 2 HGB für die durchschnittliche Verzinsung von 15 Jahren angenommen. Die Jubiläen werden nicht mehr nach Urlaub, Geschenk und Zuwendung getrennt ausgewiesen. Es wird beim Gutachten davon ausgegangen, dass die Jubiläumsrückstellung erstmalig gebildet wird. Dadurch wird die bestehende Jubiläumsrückstellung vom 31.12.2018 verbraucht und der Restwert vollständig aufgelöst, dabei entsteht ein Zinsaufwand aus Aufzinsung.

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

Bei **immateriellen Vermögensgegenständen** und Sachanlagen erfolgt die Bewertung mit den aktivierungspflichtigen Anschaffungs-/Herstellungskosten, vermindert um Zuschüsse, Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Herstellungskosten enthalten Lohn- und Materialkosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge. Es wird die lineare Abschreibungsmethode angewandt. Die Abschreibungsdauern liegen 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 € netto nicht überschreiten, werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer der Sachanlagen liegt zwischen drei und 75 Jahren. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs-/Herstellungskosten zwischen netto 150 € und 1.000 € werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG jahresbezogene Sammelposten nach dem 31.12.2017 nicht mehr gebildet. Die vorhandenen Sammelposten werden über die Restlaufzeit abgeschrieben. Die Abschreibung für ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven

Methode gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen. Das Abschreibungsende liegt im Jahr 2051. Festwerte bestehen für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen. Nach dem 31.12.2017 gewährte Zuschüsse für Fahrzeuge, insbesondere Busse und Elektroautos, werden als passivischer Sonderposten für Investitionsförderung zum Anlagevermögen ausgewiesen und fristenkongruent mit der korrespondierenden Anlage aufgelöst. Die Auflösung des Sonderpostens wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als sonstiger betrieblicher Ertrag ausgewiesen.

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

Die Bewertung der **Vorräte** erfolgt zu den Anschaffungskosten, unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, dem ein Gängigkeitsabschlag vorausgeht.

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

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

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2018 G im Rahmen eines Anwartschaftsbarwertverfahrens ermittelt. Zukünftige erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen werden bei der Ermittlung der Verpflichtung wie folgt berücksichtigt:

- Einkommensdynamik 1,50 %
- Rentendynamik 1,00 %
- Berechnungszins 3,21 %

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

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

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre (2,71 %) ergibt sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre (2,32 %) eine Verminderung der Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 3.521.576,00 €. Dieser Betrag ist laut § 253 Abs. 6 HGB mit einer Ausschüttungssperre versehen.

Die **sonstigen Rückstellungen** sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

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

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die gesondert dargestellte Entwicklung des Anlagevermögens und die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten ist integraler Bestandteil des Anhangs und als Anlage 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 T€	Ergebnis 2018 T€
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	671	-87
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VWS), Stuttgart	26	375 ¹⁾	2 ¹⁾

¹⁾ vorläufige Angaben

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2019 T€	2018 T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.135	8.359
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	30.773	43.020
Forderung gegen Beteiligungen	2.081	0
Sonstige Vermögensgegenstände	18.295	23.501
Gesamt	61.284	74.880

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen verbundene Unternehmen sowie die Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen weisen wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von nicht mehr als einem Jahr auf.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 24 T€ (Vj. 29 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr und 1 T€ (Vj. 0 T€) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

(4) Liquide Mittel

	2019 T€	2018 T€
1. Kassenbestand	3.125	3.040
2. Guthaben bei Kreditinstituten	62.052	29.363
Gesamt	65.177	32.404

(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung im Jahr 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2019 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 11.925 T€ (Vj. 11.098 T€). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2019 beträgt 11.690 T€ (Vj. 10.946 T€). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 235 T€ (Vj. 152 T€) saldiert ausgewiesen. Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 255 T€ (Vj. 257 T€) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

(6) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 2.677 T€ (Vj. 620 T€), für Umlagen des Haftpflichtverbands 3.675 T€ (Vj. 3.675 T€) für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 2.694 T€ (Vj. 2.790 T€), für Altlastensanierung von 3.084 T€ (Vj. 3.195 T€), für Jubiläen von 1.733 T€ (Vj. 2.739 T€), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 3.761 T€ (Vj. 4.614 T€). Darüber hinaus wurden für Urlaubsrückstände, Überzeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile sowie ausstehende Lieferantenrechnungen gebildet.

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

Meine Strecke:
Grüne Dauerwelle!



Auf dem Gleis verbessern Sie ganz leicht Ihren CO₂-Fußabdruck. Denn diese hübsche Stadtbahn fährt mit 100% Ökostrom. www.ssb-ag.de/oekomobil



Das **Ö**komobil der Stadt

(7) Verbindlichkeiten

	31.12.2019				31.12.2018			Gesamt in T€
	Restlaufzeit in T€			Gesamt in T€	Restlaufzeit in T€			
	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten*	11.238	43.817	32.793	87.848	11.417	41.710	37.026	90.153
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.647	1.498		28.145	46.192	1.839		48.031
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	578		40.000	40.578	444		20.000	20.444
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4			4	3.598			3.598
5. Sonstige Verbindlichkeiten	27.181		157.043	184.224	25.780		153.263	179.043
davon aus Steuern				3.695				3.048
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit				157.244				153.442

* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i.H.v. 25.217 T€ (Vj. 19.463 T€), zwei Buchgrundschulden i.H.v. insgesamt 50.000 T€ und durch zwei Bürgschaften der Landeshauptstadt Stuttgart i.H.v. 20.146 T€ (Vj. 24.097 T€).

(8) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 7.092 T€ (Vj. 8.489 T€), die das Jahr 2020 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2019 in T€	2018 in T€
Linienerkehr	221.886	237.133
Sonderverkehr	873	885
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	17.552	17.996
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	43.945	47.891
Vermietung und Verpachtung	10.661	10.106
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	2.748	2.887
Sonstige Umsatzerlöse	11.302	13.372
Gesamt	308.967	330.270

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Umsätze in Höhe von 1.752 T€ (Vj. 1.591 T€) aus Vermietung und Verpachtung und 0 T€ (Vj. 124 T€) aus Ausgleichszahlungen enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

	2019 in T€	2018 in T€
Sonstige betriebliche Erträge	42.100	14.244

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 18.050 T€ (Vj. 7.490 T€); im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen.

(3) Materialaufwand

	2019 in T€	2018 in T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	26.224	29.595
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	78.895	83.510
Gesamt	105.119	113.105

(4) Personalaufwand

	2019 in T€	2018 in T€
a) Entgelte	156.507	152.144
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	52.948	48.493
- davon für Altersversorgung	20.815	18.070
Gesamt	209.455	200.637

Durchschnittlicher Personalbestand	2019	2018
Mitarbeiter/innen	3.133	3.083
Mitarbeiter/innen in Altersteilzeit	15	51
Auszubildende	95	89
Gesamt	3.243	3.223

Der nicht durch Vermögen der Zusatzversorgungskasse und durch Rückstellungen der SSB gedeckten Restbetrag von nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 116.037 T€ (Vj. 97.596 T€). Davon periodenfremder Aufwand 0 T€ (Vj. 1.383 T€).

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2019 in T€	2018 in T€
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.365	30.648

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 3.171 T€ (Vj. 3.899 T€).

(6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 175 T€ aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen (Vj. 131 T€) und 255 T€ aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben (Vj. 257 T€) enthalten.

(7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 764 T€ (Vj. 779 T€) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 1.161 T€ (Vj. 335 T€) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

4. Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus Bestellobligo (nach Abzug von Zuschüssen) in Höhe von ca. 222.985 T€ sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 3.877 T€. Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 226.862 T€. Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 3.353 T€. Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für die Ertragsteuern und Umsatzsteuer der Organträgerin.

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

Gönn dir!

**Best
Preis**

SSB



Jetzt mit der BestPreis-App
sparen und selbst belohnen.

SSB

Das Automobil der Stadt



Konzernabschluss

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

Mitglieder des Aufsichtsrats

Fritz Kuhn

Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart
(Vorsitzender)

Klaus Felsmann

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

Michael Föll

Erster Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart
(bis 03.04.2019)

Dieter Hafenbrack

Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Thomas Fuhrmann

Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart
(ab 03.04.2019)

Clarissa Seitz

Beraterin für akademische Berufe, Agentur für Arbeit, Ludwigsburg
(bis 25.07.2019)

Bernd Klingler

Selbstständiger Werbefachmann, Stuttgart
(bis 25.07.2019)

Martin Körner

Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Armin Serwani

Fahrdienstleiter, Deutsche Bahn AG, Stuttgart
(ab 25.07.2019)

Andrea Krammer

Gewerkschaftliche Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

Peter Krauß

Fachbereichsleiter Bauwerke, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Andreas Winter

Selbständiger Musikschulleiter, Stuttgart
(ab 25.07.2019)

Dr. Klaus Nopper

Fachanwalt für Steuerrecht, Kelm Mattern Steffen & Partner mbB, Stuttgart

Christoph Ozasek

Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart

Jürgen Sauer

Leiter Marketing & Kommunikation, W2 Development GmbH, Stuttgart

Ursula Schorlepp

Stellvertretende Geschäftsführerin, Verdi Gewerkschaft, Stuttgart

Gabriele Munk

Stadtplanerin und Architektin, Stadtverwaltung Leinfelden-Echterdingen,
Leinfelden-Echterdingen
(ab 25.07.2019)

Rose von Stein

Selbständige Logotherapeutin, Stuttgart

Andreas Schackert

Landesfachbereichsleiter Verkehr; Verdi Landesbezirksfrauenrat
Baden-Württemberg

Jochen Stopper

Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart
(bis 25.07.2019)

Peter Gorsegner

Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Nils Himmelmann

Unternehmensbereichsleiter Betrieb,
Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Platon Karipidis

Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG,
Stuttgart

Roland Krause

Stabsbereichsleiter Planung, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands

Thomas Moser
Technischer Vorstand
ab 01.01.2019

Dr. Sabine Groner-Weber
Arbeitsdirektorin

Stefanie Haaks
Kaufmännischer Vorstand
bis 31.01.2019

Mario Laube
Kaufmännischer Vorstand
ab 01.12.2019

Abschlussprüferhonorare

Für Abschlussprüfungsleistungen des gesetzlichen Abschlussprüfers wurden für das Geschäftsjahr 2019 insgesamt 60 T€ berücksichtigt.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 652 T€. Für drei Mitglieder des Vorstands sind 69 T€ als Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (T€) setzen sich wie folgt zusammen:

Name	Gesamtbezüge	davon variabel	davon Sachleistungen
Thomas Moser	309	0	11
Dr. Sabine Groner-Weber	286	35	15
Mario Laube	29	0	7
Stefanie Haaks	28	10	1

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 50 T€.

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 718 T€ gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 8.597 T€ und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 225 T€ gebildet.

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

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

Angaben nach den Vorschriften gemäß § 285 Nr. 33 HGB

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind, haben sich nicht ergeben. Dennoch weisen wir auf das bestehende Risiko für das Jahr 2020 durch den Ausbruch des Coronavirus (SARS-CoV-2) in Deutschland hin. Des Weiteren verweisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht.

Verlustausgleich wegen Ergebnisabführung

Der Verlust in Höhe von 27.941 T€ wird im Rahmen des Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung vom 26. Juli 2016 von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart übernommen.

Stuttgart, 3. April 2020

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

Entwicklung des Anlagevermögens der Stuttgart Stuttgart im Geschäftsjahr 2019

Anschaffungs-/ Herstellkosten in EUR

	Stand am 01.01.2019	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	28.084.728,76	395.270,57	427.501,08	467.854,79	28.520.353,04
Geleistete Anzahlungen	887.612,88	1.477.766,57	75.561,08	-462.574,79	1.827.243,58
	28.972.341,64	1.873.037,14	503.062,16	5.280,00	30.347.596,62
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	379.850.880,91	1.109.725,52	238.795,23	868.940,59	381.590.751,79
davon:					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	150.549.716,79	519.426,55	221.837,87	597.291,50	151.444.596,97
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	207.449.525,12	590.298,97	862,91	243.877,87	208.282.839,05
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	210.631.457,92	1.336.310,11	1.361.632,46	2.674.644,31	213.280.779,88
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	536.925.097,24	6.019.794,79	10.849.296,67	308.218,63	532.403.813,99
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	13.283.716,94	311.815,86	75.767,39	15.034,30	13.534.799,71
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	77.106.786,08	1.475.808,89	3.143.658,23	222.154,20	75.661.090,94
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	38.618.660,70	1.871.588,54	28.076,02	-4.094.272,03	36.367.901,19
	1.256.416.599,79	12.125.043,71	15.697.226,00	-5.280,00	1.252.839.137,50
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15
Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32
Sonstige Ausleihungen	10.828,93	0,00	5.150,07	0,00	5.678,86
	462.181,40	0,00	5.150,07	0,00	457.031,33
	1.285.851.122,83	13.998.080,85	16.205.438,23	0,00	1.283.643.765,45

er Straßenbahnen Aktiengesellschaft,

Stand am 01.01.2019	Kumulierte Abschreibung in EUR			Stand am 31.12.2019	Buchwert in EUR	
	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen		Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
24.104.390,76	1.597.094,36	427.501,08	0,00	25.273.984,04	3.246.369,00	3.980.338,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.827.243,58	887.612,88
24.104.390,76	1.597.094,36	427.501,08	0,00	25.273.984,04	5.073.612,58	4.867.950,88
176.246.348,40	5.795.866,22	221.837,87	-0,02	181.820.376,73	199.770.375,06	203.604.532,51
114.179.992,79	2.788.866,07	221.837,87	-0,02	116.747.020,97	34.697.576,00	36.369.724,00
57.362.868,70	3.007.000,15	0,00	0,00	60.369.868,85	147.912.970,20	150.086.656,42
72.985.975,36	5.747.743,51	1.102.696,15	0,02	77.631.022,74	135.649.757,14	137.645.482,56
330.200.248,24	15.502.018,42	10.849.296,67	0,00	334.852.969,99	197.550.844,00	206.724.849,00
9.487.593,94	578.532,16	75.767,39	0,00	9.990.358,71	3.544.441,00	3.796.123,00
65.851.782,08	3.211.833,09	3.096.106,23	0,00	65.967.508,94	9.693.582,00	11.255.004,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36.367.901,19	38.618.660,70
654.771.948,02	30.835.993,40	15.345.704,31	0,00	670.262.237,11	582.576.900,39	601.644.651,77
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	5.678,86	10.828,93
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	457.031,33	462.181,40
678.876.338,78	32.433.087,76	15.773.205,39	0,00	695.536.221,15	588.107.544,30	606.974.784,05

Das Firmen-Abo: Eine smarte Verbindung.

Bequemer zur Arbeit und durch die Freizeit
mit Bus und Bahn.



SSB

Das Automobil der Stadt

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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung

der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir 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 3. April 2020
Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)

Daniel Deutsch Jürgen Bechtold
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Flex in the City

Jetzt ganz Stuttgart. Jeden Tag. Einfach per App.

SSB
Flex

So-Do 18-2 Uhr
Fr-Sa 18-4 Uhr

SSB

Das Automobil der Stadt





Stuttgarter Straßenbahnen AG
Postfach 80 1006
70510 Stuttgart