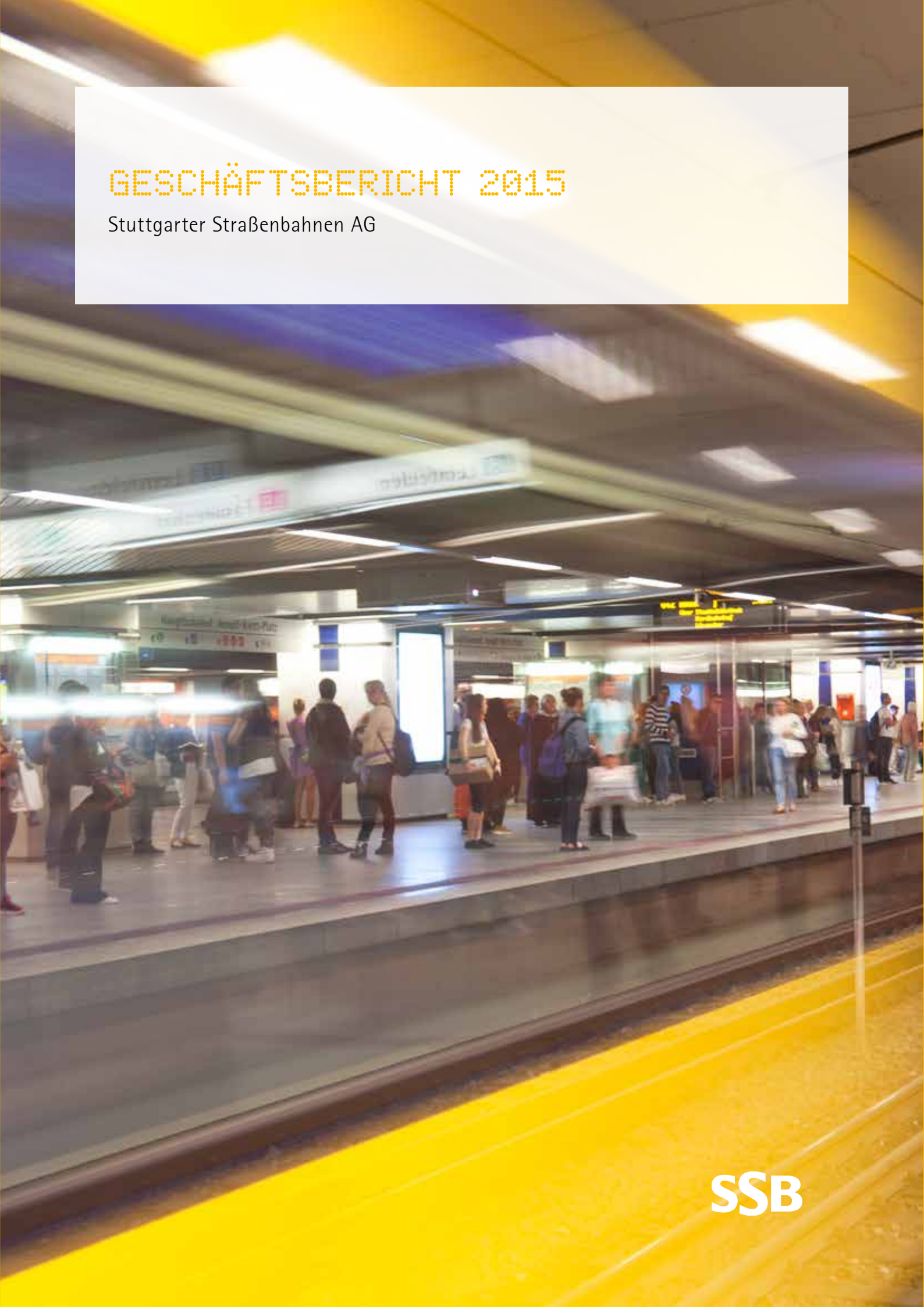


# GESCHÄFTSBERICHT 2015

Stuttgarter Straßenbahnen AG



**SSB**

# INHALT

Seite

01	Lagebericht .....	02
02	Bericht des Aufsichtsrats .....	12
03	Bericht des Vorstands .....	16
04	Vermögens- und Ertragslage .....	22
	• Bilanz- und Ergebnisvergleich .....	24
	• Cashflow-Rechnung .....	26
05	Personal- und Sozialbericht .....	28
06	Marketing und Vertrieb .....	36
07	Fahrgeldeinnahmen und Verkehrsleistungen .....	42
08	Betriebsleistungen .....	48
09	Betriebsanlagen und Infrastruktur .....	52
10	Umweltbericht und Nachhaltigkeit .....	58
11	Jahresabschluss .....	64
	• Bilanz zum 31. Dezember 2015 .....	66
	• Gewinn- und Verlustrechnung 1.1. – 31.12.2015 .....	68
	• Anhang für 2015 .....	70
	Anlage 1: Entwicklung des Anlagevermögens .....	76
	Anlage 2: Organe der Gesellschaft .....	78
12	Bestätigungsvermerk .....	80

## Auf einen Blick

Stand 31.12.		2015	Veränderung zum Vorjahr in %	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Jahresabschluss</b>								
Bilanzsumme	Mio. €	659	0,0	659	643	609	589	602
Anlagevermögen	Mio. €	521	1,6	513	504	494	480	485
Investitionen brutto	Mio. €	110	8,9	100	90	51	50	109
Grundkapital und Rücklagen	Mio. €	194	4,9	185	154	152	152	152
Langfristige Verbindlichkeiten	Mio. €	186	3,3	180	177	167	145	141
Fahrgeldeinnahmen	Mio. €	220	5,8	208	199	191	180	172
Personalaufwand	Mio. €	175	5,4	166	159	157	157	144
Gesamterträge	Mio. €	355	1,4	350	319	299	303	297
Gesamtaufwand	Mio. €	356	3,5	344	338	317	321	316
Ausgleichsanspruch	Mio. €	1	-	0	19	18	18	19
<b>Leistungen</b>								
Fahrten gesamt	Mio	177	1,1	175	172	171	168	165
Platz-km gesamt	Mio	5.876	0,1	5.869	5.667	5.519	5.466	5.289
<b>Personalstand</b>								
(Inklusive Altersteilzeit und Auszubildende)		3.142	1,8	3.085	3.037	2.958	2.920	2.898
<b>Linien</b>								
Gesamt	Anzahl	72	0,0	72	72	72	72	72
• Schiene	Anzahl	17	0,0	17	17	17	17	17
• Bus	Anzahl	55	0,0	55	55	55	55	55
<b>Linienlänge gesamt</b>	<b>km</b>	<b>900</b>	<b>-0,2</b>	898	906	904	910	909
• Schiene	km	231	0,0	231	231	228	228	225
• Besonderer Bahnkörper einschl. Tunnelstrecke	km	221	0,0	221	221	217	217	216
• Bus	km	669	0,3	667	675	676	682	684
<b>Gleislänge gesamt</b>	<b>km</b>	<b>257</b>	<b>0,0</b>	257	257	253	253	248
• Besonderer Bahnkörper einschl. Tunnelstrecke	km	241	0,0	241	241	237	237	233
<b>Fahrzeuge</b>								
Stadtbahnfahrzeuge	Anzahl	184	0,0	184	174	164	164	164
Zahnradbahn/Seilbahn	Anzahl	5	0,0	5	5	5	5	5
Busse	Anzahl	259	2,4	253	260	267	261	279
<b>Haltestellen</b>	Anzahl	<b>833</b>	<b>0,7</b>	839	837	829	827	823
<b>Fahrstromverbrauch</b>	Mio.kWh	<b>81,3</b>	<b>1,4</b>	80,2	81,5	79,5	78,5	79,4
<b>Dieselmotorenverbrauch Bus</b>	Mio.Liter	<b>7,4</b>	<b>2,8</b>	7,2	7,5	7,5	7,7	8,0







## DER ZUKUNFT WEGE BEREITEN

Der Name SSB steht in Stuttgart für einen hervorragenden Nahverkehr, für verantwortungsvolle Entscheidungen, für strategisches Vorausdenken, für hohe Qualität der Dienstleistung und für Weitblick bei Aus- und Neubaumaßnahmen. Auf diesen Stärken bauten die Vorgaben für 2015 auf: Leitlinie war, einerseits auf Bewährtes zu vertrauen, andererseits den Wandel zu gestalten und Innovationen aufzunehmen – zum Wohle der Stadt, zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger. Dafür setzen sich etwa 3.000 Beschäftigte bei der SSB tagtäglich ein. Ihr Engagement und ihre Überzeugung sind die Grundlagen für den Erfolg und die Akzeptanz in der Öffentlichkeit und ein Versprechen für kommende Herausforderungen.

2015 war ein Jahr deutlicher interner Veränderungen, aber auch ein Jahr, in dem die SSB wieder die Möglichkeit hatte, ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Und es war ein Jahr, in dem Entscheidungen zur Zukunft der SSB vorbereitet wurden.

Erstmals übernahmen zwei Frauen die Vorstandsverantwortung einerseits für das kaufmännische und andererseits für das personalwirtschaftliche Ressort.

Unvergesslich und ein Höhepunkt bleibt der evangelische Kirchentag mit täglich 200.000 zusätzlichen Fahrgästen. Die Kirchentagsorganisation war begeistert von der Professionalität der Vorbereitung, der perfekten Durchführung und der Leistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die polygo-Card ebnete den Weg in den digitalen Vertrieb und die Vernetzung des ÖPNV mit anderen Dienstleistungen. Auch nutzte die SSB die positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, um erneut wieder Fahrgäste zu gewinnen und somit Stuttgart und Umland wirksam vom Autoverkehr zu entlasten.

Das Verkehrsprojekt Stuttgart 21 hat auch den Neubau der Haltestelle Staatsgalerie zur Folge, was beträchtliche Veränderungen im Liniennetz in der Innenstadt für die Dauer der Bauzeit nach sich zieht. Mit dem „Netz 2016“ bzw. als Folge dann mit dem „Netz 2017“ hat die SSB im letzten Jahr Linienkonzepte ausgearbeitet und vorgestellt, mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Fahrgäste möglichst akzeptabel zu gestalten.

Die weiteren Bauprojekte U12 Dürrolewang, U12 Europaviertel, U12 Hallschlag – Aubrücke, Verlängerung von Bahnsteigen Richtung Neckargröningen, Verlegung der Stadtbahnhaltestelle Leinfelden, Abschluss der Planung für die U6 zum Flughafen und Präzisierung der Planungen für die Verlängerung einer S-Bahn auf den Fildern ließen 2015 zu einem bautintensiven Jahr werden.

Als Entscheidungen für die Zukunft sind verschiedene strategische Maßnahmen zu sehen, unter anderem, sich für die schwierigen finanziellen Bedingungen mit geringeren Fördermitteln und erforderlichen aufwendigen Ersatzinvestitionen zu wappnen. Dazu wurden Planungs- und Steuerungsprozesse neu ausgerichtet – Maßnahmen, die auch 2016 weitergehen. Organisationsstrukturen in verschiedenen Unternehmensbereichen wurden angepasst, die IT neu strukturiert. Hinzu kamen Entscheidungen, um die Voraussetzungen für eine rechtssichere Direktvergabe der SSB ab 2019 zu schaffen.

Jedenfalls hat die SSB mit Tatkraft, Kompetenz und Augenmaß wieder gezeigt, dass sie für die Zukunft gerüstet ist. Dies wäre jedoch ohne den Einsatz ihrer engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht möglich gewesen.



Wolfgang Arnold



Dr. Sabine Groner-Weber



Stefanie Haaks



# 01 LAGEBERICHT





**Grundlagen des Unternehmens** // Als integriertes Tochterunternehmen (Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur) der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Stuttgart (kurz: SVV), und der Landeshauptstadt Stuttgart (kurz: LHS) erbringt die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart (kurz: SSB), ÖPNV-Dienstleistungen in Stuttgart und Umgebung. Der Betrieb sowie das Bereitstellen und Instandhalten von Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Infrastruktur sowie die Verwaltung und Verwertung von betriebseigenen Grundstücken zählen zum Unternehmenszweck. Fahrgelderträge und Fördermittel der öffentlichen Hand bilden hauptsächlich die Finanzierungsquellen für die Geschäftstätigkeit. Wesentliche exogene Einflussfaktoren für die Geschäftstätigkeit bilden zum einen die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, zum anderen auch die demografische Entwicklung im Verbundgebiet. Von beiden exogenen Faktoren hängt im Wesentlichen die Höhe der Fahrgastzahlen ab.

Die Generierung von Fahrgeldmehreinnahmen sowie der Gewinn von zusätzlichen Fahrgästen sind zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB, da sie Mehreinnahmen zur Deckung jährlich steigender operativer Aufwendungen benötigt. Diese ergeben sich vor allem aus steigenden Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttarifierhöhungen, Angebotsausweitungen sowie der Inflation. Um die strukturellen Belastungen zu dämpfen, werden moderate an der Kostensteigerung orientierte jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs und Mengensteigerungen beim Fahrtenaufkommen angestrebt. Attraktive Beförderungs- und Einstiegsangebote sollen neue Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV bewegen und die LHS vom motorisierten Individualverkehr entlasten.

## Wirtschaftsbericht

**Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen** // Im Geschäftsjahr 2015 waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Verbundgebiet sehr gut. Gegenüber 2014 nahm die Arbeitslosenquote in der Landeshauptstadt geringfügig zu, sodass im Jahresdurchschnitt 2015 5,5 % aller zivilen Erwerbspersonen arbeitslos waren. In Baden-Württemberg betrug die Quote im Jahresdurchschnitt 3,8 %. Der PKW-Bestand in der Landeshauptstadt veränderte sich mit 486 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner gegenüber 2014 nur geringfügig. Ende 2015 erreichten die Treibstoffpreise mit 1,28 € bei Superbenzin und 1,06 € bei Diesel einen seltenen Tiefstand. Der Preisrückgang von 3,0 % bei Superbenzin und 11,7 % bei Diesel führte nicht zu einer verringerten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen. Eine nach wie vor robuste Konjunktur, verbesserte Nahverkehrsangebote sowie viele Vertriebsaktivitäten ließen das periodisierte Fahrtenaufkommen im Gesamtverkehr im Verbundgebiet des VVS um 1,9 % im Vergleich zu 2014 steigen. 2015 wurden insgesamt 6,8 Mio. mehr Fahrten als 2014 durchgeführt. Statistisch konnte der VVS rund 368 Mio. Fahrten mit Regionalbahnen, S-Bahn, Stadtbahnen und Bussen im Verbundgebiet verzeichnen, wovon rund 177 Mio. Fahrten in Verkehrsmitteln der SSB durchgeführt wurden (+1,1 % gegenüber Vorjahr). Sowohl der ÖPNV und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch der motorisierte Individualverkehr nahmen 2015 in der Region Stuttgart weiter zu. Dies entsprach dem allgemeinen Trend in vielen deutschen Großstadregionen. In der Landeshauptstadt waren Ende 2015 ca. 602.000 Einwohner (Hauptwohnsitz) gemeldet, dies bedeutete eine Zunahme um 9.200 im Vergleich zum Vorjahr. Dies führte zusätzlich zur erhöhten Nachfrage nach öffentlichen Beförderungsleistungen.

Im Jahr 2013 wurden die Bestimmungen der EU-Verordnung 1370/2007 mit dem überarbeiteten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in nationales Recht umgesetzt, wodurch eine direkte Vergabe von Verkehrsdienstleistungen durch den Aufgabenträger an einen internen Betreiber möglich ist. Frühestens zwölf Monate nach Vorabkennzeichnung und nach Ablauf einer dreimonatigen Frist für eigenwirtschaftliche Anträge darf der Aufgabenträger einen gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilen. Bis 2019 kann die bestehende Betrauung zwischen Aufgabenträger bzw. Eigentümer



LHS und dem Beteiligungsunternehmen SSB rechtssicher weitergeführt werden. Die Basis bilden die verbindliche Zusage des Gemeinderates aus 2002 sowie die 2009 abgegebene und 2018 ablaufende Eigentümererklärung. Ab 2019 strebt die LHS die Direktvergabe an die SSB auf Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 an. Danach kann die SSB integriertes Dienstleistungsunternehmen der Landeshauptstadt bleiben, wenn sie die in der Verordnung enthaltenen Kriterien sowie die Bestimmungen des Anhangs erfüllt. Dazu sind verschiedene Anpassungsmaßnahmen erforderlich, die im Geschäftsjahr 2015 mit externer Expertise durchgeführt wurden bzw. rechtzeitig umgesetzt werden sollen. Bis 2018 sollen die erforderlichen strategischen, rechtlichen, leistungstechnischen, wirtschaftlichen und vertraglichen Voraussetzungen für eine rechtskonforme Direktvergabe geschaffen werden.

## Geschäftsverlauf und Lage

**Ertragslage //** Zu Jahresbeginn 2015 wurde eine durchschnittliche Tarifierpassung um 2,9 % im VVS vorgenommen. Die Anpassung sowie zusätzliche Fahrgäste brachten der SSB Mehrumsätze im Linienverkehr (Verbundtarif, Schwerbehinderte, erhöhtes Beförderungsentgelt) in Höhe von netto 11,9 Mio. € bzw. 5,7 % gegenüber 2014 ein. Insgesamt wurden rund 220,2 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet, wodurch das im Wirtschaftsplan 2015 vorgegebene Ertragsziel um 5,6 Mio. € bzw. 2,6 % deutlich überschritten wurde. Dies ist insbesondere auf die über Plan liegenden Fahrgastzahlen und auf nicht periodengerechte höhere Abgeltungen für die Beförderung Schwerbehinderter zurückzuführen. Der Anspruch der SSB für 2015 wird erst Mitte 2016 durch das Regierungspräsidium Stuttgart beschieden.

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

in %	2015		2014	
	Einnahmen	Fahrten	Einnahmen	Fahrten
Gelegenheitsverkehr	33,8	17,6	34,1	17,8
<b>Zeitkarten:</b>				
Berufsverkehr	36,9	34,9	35,9	33,6
Ausbildungsverkehr	25,1	39,8	25,6	40,7
SeniorenTickets	4,2	7,7	4,4	7,9

Wie im Vorjahr bildete der Berufsverkehr das umsatzstärkste Marktsegment, in dem 36,9 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif generiert wurden. Insbesondere aufgrund der Einführung des Zuschussmodells für das FirmenTicket sowie des Stuttgarter SozialTickets konnten Einnahmeverbesserungen in Höhe von 7,7 % gegenüber 2014 erreicht werden. Der Planwert für dieses Segment wurde um 2,9 % übertroffen, da auch die Anzahl der berufsbedingten Fahrten 2015 um 5,9 % deutlich zunahm. Damit wurde der Anteil des Berufsverkehrs strategiekonform weiter ausgebaut. Im zweitgrößten Segment Gelegenheitsverkehr konnte 4,0 % mehr Umsatz generiert werden als 2014. Der Planwert wurde um 0,3 % überschritten, weil wie 2014 die EinzelTickets und TagesTickets vermehrt in Anspruch genommen wurden. Die Fahrten nahmen in diesem Segment um 0,7 % zu. Im mit 39,8 % fahrtenstärksten Segment Ausbildungsverkehr konnte der Umsatz um 2,5 % im Vorjahresvergleich gesteigert werden. Der Planwert wurde knapp überschritten, während die Fahrten u.a. wegen rückläufiger Schülerzahlen leicht zurückgingen. Im kleinsten Segment, dem Seniorenverkehr, wurden 1,6 % mehr Einnahmen (Fahrten -0,7 %) erwirtschaftet, jedoch blieb der Umsatz um 3,3 % knapp unter den Erwartungen. Abgeltungen und gesetzliche Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 64,8 Mio. € an die SSB blieben stabil oder stiegen im Rahmen der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen entsprechend an.

Insgesamt betragen die Umsatzerlöse 2015 rund 300,0 Mio. €, was einer Steigerung gegenüber 2014 um 14,4 Mio. € bzw. 5,0 % entsprach. Da im Vorjahr u.a. nicht betriebsnotwendige Immobilien in einem größeren Umfang verkauft worden waren, fielen die sonstigen betrieblichen Erträge 2015 um rund 11,8 Mio. € geringer aus. Der Materialaufwand nahm um 3,2 Mio. € gegenüber 2014 zu, sodass das Rohergebnis 2015 253,1 Mio. € betrug. Der Personalaufwand nahm aufgrund von Leistungsausweitungen, tarifbedingten Steigerungen der Entgelte, verbundenen Sozialabgaben sowie erforderlicher Rückstellungsbildungen für Zeitkonten und Pensionsverpflichtungen um 8,2 Mio. € zu. Abschreibungen, Zins- und sonstige Aufwendungen blieben in Summe annähernd stabil. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit -0,2 Mio. € und das Jahresergebnis mit -1,0 Mio. € (Vorjahr 5,6 Mio. €) lagen 2015 deutlich über dem ursprünglichen Planansatz in Höhe von -17,0 Mio. €. Damit betrug der Gesamtkostendeckungsgrad im Berichtsjahr 99,7 % (Vorjahr: 101,6 %).

Die Abweichung des Ist-Ergebnisses vom Wirtschaftsplan 2015 ist ergebnisverbessernd insbesondere auf die um rund 10,8 Mio. € höheren Umsatzerlöse – v.a. infolge der über Plan liegenden Fahrgeldeinnahmen – und die um 17,6 Mio. € höheren sonstigen betrieblichen Erträge zurückzuführen. Diese lagen v.a. wegen der über Prognose erzielten stillen Reserven aus dem Verkauf von Immobilienvermögen, höheren ergebniswirksamen Zuschüssen sowie aufgelösten Rückstellungen deutlich über Plan. Zudem blieb der Aufwand für Material und Fremdleistungen wegen verschobener Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, geringerer nicht aktivierbarer Investitionsanteile sowie erforderlicher Neubewertung des Materialinventars um rund 6,1 Mio. € unter Plan. Hingegen wirkten sich der um rund 6,8 Mio. € höhere Personalaufwand, insbesondere wegen erforderlicher Rückstellungsbildungen, sowie die um 8,3 Mio. € höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen, u.a. aufgrund aperiodischer und teilweise nicht ausgabenwirksamer Effekte, ergebnisverschlechternd aus.

Eine zentrale Steuerungsgröße der SSB ist die Begrenzung des Gesamtdefizits, wodurch der jährliche Ausgleich durch die Muttergesellschaft SVV möglichst gering gehalten werden soll. Da im ÖPNV nur wenige Potenziale für steigende Grenzerträge vorhanden sind, bringt nahezu jede weitere Angebotsausdehnung das Risiko einer weiteren Erhöhung des Defizits mit sich. In diesem Kontext liefern die von der LHS durchgeführten Bürgerumfragen und jährlichen Marktuntersuchungen durch das TNS-Institut wichtige Anhaltspunkte, um die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Leistung des ÖPNV zu untersuchen. Bei der Bürgerumfrage 2015 wurde die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wie 2013 mit 74 von maximal möglichen 100 Punkten auf den fünften Rang von 27 Lebensbereichen bewertet und die Qualität des ÖPNV wurde mit 12 Punkten nur als vergleichsweise geringes Problem angesehen (11 im Jahr 2013). Die Stuttgarter Bürger schätzten somit die Qualität des ÖPNV als vergleichsweise gut ein.

Bei der 2015 von TNS Infratest durchgeführten Erhebung der Kundenzufriedenheit mit der Qualität des ÖPNV wurden 2015 1.000 Probanden in vier Wellen telefonisch befragt. Die Globalzufriedenheit hat sich im Jahresdurchschnitt mit 2,57 (2014: 2,64) auf einer Notenskala von 1 bis 5 deutlich verbessert, der Anteil enttäuschter Kunden betrug 10,3 % (2014: 13,1 %). Kaum Veränderungen ergaben sich bei den untersuchten Einzelmerkmalen im Vergleich zu 2014. In das deutschlandweit durchgeführte



ÖPNV-Kundenbarometer 2015 flossen die Ergebnisse der Befragungswelle des zweiten Quartals ein. Im Vergleich zu anderen teilnehmenden Verkehrsunternehmen schnitt die SSB wieder sehr positiv ab und landete mit jeweils zwei ersten und zweiten Plätzen in den Einzelkategorien im oberen Mittelfeld.

**Vermögenslage //** Im Berichtsjahr 2015 investierte die SSB vor der Verrechnung von Zuschüssen insgesamt rund 109,8 Mio. € in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Hierzu zählten mit 65,6 Mio. € Maßnahmen an der Stadtbahninfrastruktur, z.B. die Verlängerung der Strecke der U12 nach Münster und nach Dürrlewang sowie Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und an der Haltestelle Staatsgalerie im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. Die Folgepflichtmaßnahmen werden auf Grundlage von Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG vollständig ersetzt. 35,3 Mio. € wurden in drei neue Dieselhybridbusse, zehn konventionelle Solo- und 20 Gelenkbusse sowie anteilig in 40 zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge vom Typ DT 8.12 und 8.14 investiert. Sonstige Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie Grundstücke und Gebäude erforderten Investitionen in Höhe von insgesamt 8,9 Mio. €. 2015 erhielt die SSB insgesamt rund 66,0 Mio. € an Zuschüssen und Erstattungen, insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus anderen öffentlichen Fördertöpfen. Die Nettoinvestitionen betragen 2015 daher in Summe rund 55,8 Mio. €.

Die Bilanzsumme der SSB lag zum 31. Dezember 2015 bei 659,5 Mio. €. Das gezeichnete Kapital wurde 2015 durch Beschluss der 148. außerordentlichen Hauptversammlung durch die Ausgabe neuer Aktien an die Muttergesellschaft SVV sowie die LHS um rund 9,9 Mio. € auf insgesamt 176,9 Mio. € erhöht. Dadurch erhöhte sich das Eigenkapital auf insgesamt 194,4 Mio. € und die Eigenkapitalquote auf 29,5 % (Vorjahr 28,0 %). Trotz der Kapitalerhöhung verzeichnete die SSB am Jahresende 2015 einen niedrigeren Finanzmittelbestand von 99,7 Mio. € gegenüber dem Vorjahr mit 107,1 Mio. €. Durch Investitionen in neue Stadtbahnen sowie die Ausweitung des Netzes wird die Kapitalbindung steigen und eine weitere externe Finanzierung im Jahr 2016 notwendig. Dadurch wird die Fremdfinanzierung künftig zunehmen.

Zum Jahresende 2015 lag das Anlagevermögen um 8,3 Mio. € höher als 2014, was vor allem auf die Aktivierung zusätzlicher Stadtbahnen und die umfangreichen Stadtbahnbaumaßnahmen (Anlagen im Bau) zurückzuführen ist. Das Umlaufvermögen nahm u.a. wegen des 2015 niedrigeren Guthabenbestands sowie zurückgegangener sonstiger Vermögensgegenstände um 7,7 Mio. € ab. Um 7,0 Mio. € gingen die Rückstellungen hauptsächlich aufgrund der Inanspruchnahme für die Altersteilzeit planmäßig zurück. Insgesamt nahmen die Verbindlichkeiten 2015 um 1,2 Mio. € ab. Während die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten insbesondere wegen der erforderlichen Fahrzeugfinanzierung um 6,1 Mio. € ebenso wie die sonstigen Verbindlichkeiten um 8,4 Mio. € anstiegen, gingen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 3,7 Mio. € zurück. Aufgrund der Auszahlung von GVFG-Zuschüssen durch das Land Baden-Württemberg für den erfolgten Bau der Stadtbahnstrecke zum Fasanenhof konnte die SSB das Darlehen der SVV zurückführen. Dadurch nahmen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ebenfalls ab.

**Finanzlage //** Im Geschäftsjahr 2015 fiel das operative Ergebnis im Vergleich zu 2014 positiver aus, sodass der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit rund 4,9 Mio. € (Vorjahr –2,5 Mio. €) betrug. Dies ist insbesondere auf den niedrigeren Buchgewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen zurückzuführen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit lag bei – 94,1 Mio. € (Vorjahr –60,4 Mio. €), da 2015 höhere Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen (v.a. Infrastrukturbaumaßnahmen) getätigt wurden, gleichzeitig aber auch vergleichsweise geringere Einzahlungen (v.a. aus Immobilienverkäufen) erfolgten. Hingegen blieb der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit trotz deutlich höherer Zuschusszahlungen, jedoch wegen geringerer Einzahlungen aus Kapitalerhöhung und Verlustübernahme, mit 81,9 Mio. € etwas unter dem Niveau von 2014 (Vorjahr 87,3 Mio. €). Insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Jahresverlauf 2015 um 7,4 Mio. € auf 99,7 Mio. € ab. Die Liquiditätslage erlaubte jederzeit die fristgerechte Bedienung aller Zahlungsverpflichtungen.

### Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren //

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Nettoumsätze aus dem Linienverkehr und das Jahresergebnis vor Verlustübernahme. Es wurden 2015 rund 220,2 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet, wodurch das Planniveau deutlich überschritten wurde. Das Gesamtergebnis in Höhe von -1,0 Mio. € lag mit 16,0 Mio. € über dem ursprünglichen Planansatz in Höhe von -17,0 Mio. €.

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die Anzahl der Fahrten sowie die Kundenzufriedenheit. 2015 konnte die Anzahl der Fahrten gegenüber dem Vorjahr weiter gesteigert werden und die beauftragten Untersuchungen bewerteten den städtischen ÖPNV weitgehend positiv. Er liegt damit im Bundesvergleich im oberen Bereich. Dennoch wird eine Verbesserung der Zufriedenheitswerte im Rahmen wirtschaftlich vertretbarer Maßnahmen weiter angestrebt.

Insgesamt hat sich das Geschäft im Jahr 2015 für die SSB sehr günstig entwickelt.

**Personal //** Zum 31. Dezember 2015 hat die SSB 2.869 Vollzeitbeschäftigte (Vorjahr 2.815) ausgewiesen, was einer Zunahme um 1,9 % gegenüber dem Vorjahr entsprach. Rund 42 % der Vollzeitkapazitäten erforderte der Fahrdienst Bus und Bahn. Der Anstieg der Beschäftigtenzahl wurde im Wesentlichen durch Leistungsausweitungen im Fahrdienst, Einstellungen für Bau- und Instandhaltungsprojekte (Instandhaltung älterer Anlagen, Bau Stuttgart 21 sowie Aufstockung Stadtbahnfahrzeugbestand), zusätzliche vertriebliche Aktivitäten und notwendige interne Prozessveränderungen verursacht. Die Erhöhung des Personalstands bezüglich Stuttgart 21 soll langfristig wieder abgebaut werden. Zudem werden die Personalaufwendungen für Stuttgart 21 von der Deutschen Bahn AG vertragsgemäß erstattet. Gegenüber dem Plan blieben zum Jahresende 2015 statistisch 70 Stellen unbesetzt, da ursprünglich geplante Kapazitäten aufgrund von Vorgaben zur Begrenzung der Personalkosten sowie noch laufender Organisationsveränderungen nicht realisiert wurden. Zudem konnten einzelne Stellen wegen der Arbeitsmarktlage nicht besetzt werden. Weiterhin verzeichnete die SSB durch die Einführung der Rente mit 63 mehr Abgänge als geplant. Ende des Jahres 2015 waren 107 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule (Vorjahr 95) bei der SSB in Ausbildung, sodass in Summe 3.147 Mitarbeiter (Köpfe) bei der SSB angestellt waren (Vorjahr 3.088).

Als Ergebnis der bundesweiten Verhandlungen um eine Anpassung des Entgelttarifvertrags wurden 2014 zwei lineare Tarifsteigerungen vereinbart. So wurden rückwirkend zum 1. März 2014 eine Entgeltanpassung um 3,0 % mit einem Mindestbetrag von 90 € sowie eine weitere Anpassung um 2,4 % zum 1. März 2015 wirksam. Diese tarifliche Vereinbarung galt bis Ende Februar 2016 und wurde im Rahmen der Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Voraussichtlich ergeben sich zusätzliche rückwirkende Steigerungen des Personalaufwands ab 1. Juli 2015 aus der Umsetzung der tarifvertraglichen Entgeltordnung über die Eingruppierung der Mitarbeiter in kommunalen Verkehrsbetrieben in Baden-Württemberg. Über die konkrete (finanzielle) Ausgestaltung des bundesweiten Tarifvertrages Demografie Nahverkehr, der die Erhaltung der Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter bis zur Rente zum Ziel hat, wird bei der SSB derzeit noch verhandelt. Jedoch hat die SSB bereits viele Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements, der Mitarbeiterqualifizierung und -förderung sowie der sozialen Absicherung umgesetzt.

**Innovation und Nachhaltigkeit //** 2015 waren bereits alle neu beschafften Stadtbahnfahrzeuge vom Typ DT 8.12 im Linienbetrieb im Einsatz. Die Generalüberholung von 76 Stadtbahnfahrzeugen der ersten Generation wurde planmäßig fortgesetzt, sodass bis Ende 2015 66 Fahrzeuge fertiggestellt werden konnten. Zudem wurde mit der Prüfung einer möglichen Teilüberholung der ältesten Stadtbahnfahrzeuge der ersten Generation begonnen, die nicht zur Generalüberholung vorgesehen sind. Hier wird ein Stadtbahnwagen einer Teilsanierung unterzogen, um den Umfang abschätzen zu können. Zudem wurde der technische Umfang einer möglichen Generalsanierung der Fahrzeuge DT 8.10/8.11 analysiert sowie Konstruktionsgespräche und Qualitätskontrollen zur Neubeschaffung DT 8.14 ab Herbst 2016 geführt. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge des Typs DT 8.14 erfolgt voraussichtlich Ende 2016. Darüber hinaus wurden Versuche zur Erhöhung der Sicherheit und zur Bekämpfung der Lärmentwicklung der Stadtbahnfahrzeuge fortgeführt.

Im Bereich Bus wurden im Jahr 2015 33 Euro-6-Fahrzeuge beschafft (davon drei als Dieselhybrid-Variante), in die sämtliche Erfahrungen von Kundenfelderproben eingeflossen sind, die in den letzten zwei Jahren hinsichtlich der Euro-6-Technologie durchgeführt wurden. 2016 soll getestet werden, auf welchen spezifischen



Linien die Hybridfahrzeuge ihren höchsten Wirkungsgrad erzielen, um Erfahrung für eine mögliche Beschaffung in den Folgejahren zu gewinnen. Des Weiteren wurden Messungen im Betrieb durchgeführt, bei denen die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unter Stuttgarter Verkehrsbedingungen überprüft wurde. Ende 2015 wurde das Forschungsprojekt „HighLine S“ mit Brennstoffzellenhybridbussen planmäßig beendet, jedoch beteiligt sich die SSB unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit am europäischen Projekt „NewBusFuel“, in dem Anforderungen an eine Wasserstoffversorgungsinfrastruktur definiert werden.

Ziel des Projekts Stuttgart Services ist es, durch die Kombination von Mobilitäts- und sonstigen Dienstleistungen die Elektromobilität nachhaltig voranzubringen. Im Jahr 2015 wurden alle Meilensteine des Forschungsprojekts planmäßig erreicht: Der Prototyp des Auskunfts- und Buchungsportals wurde im zweiten Quartal erfolgreich getestet. Zum Jahresende waren die ÖPNV-Hintergrundsysteme und die Infrastruktur für das eTicketing angepasst. Zudem wurde die Erforschung des ID-Ticket-Ansatzes weitergeführt. Damit wurde der finale Meilenstein des Forschungsprojekts umgesetzt, jedoch soll in einer Verlängerung der Förderlaufzeit um sechs Monate bis Mitte 2016 insbesondere der Prototyp des Portals zur Massentauglichkeit weiterentwickelt werden. Die polygoCard und die polygoCard pay (mit Bezahlungsfunktion) wurden 2015 in den Massenmarkt eingeführt.

**Beteiligungen: SSB Reisen GmbH //** Im Reiseveranstaltergeschäft 2015 konnte der Umsatz um 5,3 % gesteigert werden. Dabei liegt die Steigerung in den eigenen Vertriebsstellen noch höher, da bei den Agenturen zum Teil deutlich niedrigere Buchungsumsätze zu verzeichnen waren. Die Umsätze aus den Busvermietungen konnten erneut gesteigert werden, während es im Reisevermittlungsgeschäft zu leichten Rückgängen gekommen ist.

Der Überschuss vor Abführung an die Muttergesellschaft SSB lag am Ende des Jahres 2015 bei 76 T€ (Vorjahr 129 T€).

**Nachtragsbericht //** Es ergaben sich keine wesentlichen Erkenntnisse oder Entwicklungen nach dem Bilanzstichtag, die bedeutende Auswirkungen auf die aktuelle und künftige Lage der Gesellschaft haben.

## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

**Chancen- und Risikomanagement //** Das Risiko- und Chancenmanagement der SSB ist ein wichtiges Instrument des Unternehmensmanagements. Die Beurteilung der Risikotragfähigkeit der SSB ist nur dann möglich, wenn alle Risiken und Chancen identifiziert, analysiert und bewertet sind. Das darauf aufbauende Berichtswesen ist dann wesentlicher Grundpfeiler zur Erarbeitung von Strategien zur Risikominimierung oder -vermeidung sowie Chancenrealisierung. Es unterliegt einer regelmäßigen Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer sowie die Interne Revision und ist fester Bestandteil des Berichts im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates.

Für die Organisation und die Berücksichtigung in der Planung der Jahresbudgets ist der Unternehmensbereich Zentrale kaufmännische Services verantwortlich. Dokumentationen zur Risikoidentifikation und der daraus folgenden Festlegung der Verantwortlichkeiten im Unternehmen bei der Risikobearbeitung und -minimierung sowie Nutzung der Chancenpotenziale runden den Prozess ab. Hoch eingestufte Risikopositionen werden gesondert dokumentiert.

Die effektive Risikoinventur basiert auf der vollständigen Erfassung aller bestehenden und potenziellen Risiken des Unternehmens. Dies erfordert die Einbindung des Vorstands und aller Unternehmensbereiche. Die Quantifizierung der Risiken durch Bewertung bzw. Abschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie möglichen Auswirkungen und Trends erfolgt auf Grundlage einer festgelegten Bewertungssystematik. Dabei werden wahrscheinliche oder sehr wahrscheinliche Risiken als existenzielle Risiken eingestuft, wenn sie auf eine hohe Auswirkung treffen. Eine grafische Übersicht der gesamten Risikoverteilung über alle Risiken hinweg verdeutlicht die Gesamtsituation des Unternehmens. Ein wesentlicher Schwerpunkt des Chancenmanagements ist es, nicht erkannte oder bislang fehlerbehaftet eingeschätzte Chancen und deren Ertrags- oder Aufwandsminderungspotenziale für das Unternehmen darzustellen.

Zum weiteren Einflussbereich des Risikomanagements zählt auch das Compliance Management. Darunter wird die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex, der Verhaltensrichtlinie und des Geschäftspartnerkodex verstanden. Alle Vorschriften sollen dazu dienen, die Erwartungen an Mitarbeiter und Führungskräfte sowie

deren Pflichten festzulegen und diese auch nach außen den Kunden und Lieferanten zu kommunizieren.

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

**Chancen- und Risikobericht** // Im Jahr 2015 bestanden insgesamt weniger als wesentlich eingestufte Risiken als im Vorjahr. Insbesondere in dem Themenkomplex Politik, öffentliche Finanzen und Verträge konnten Risiken um eine Stufe reduziert werden. Dazu haben auch die politischen Entscheidungen zur Fortsetzung der Bundesförderung von großen Investitionsvorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) für den ÖPNV sowie die Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den regionalen SPNV über 2019 hinaus beigetragen.

Weiterhin bestehen jedoch Risiken in dem noch nicht durchgängig vorhandenen Management von IT-getriebenen Geschäftsprozessen, die insbesondere durch die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung einem Veränderungsdruck unterliegen. 2014 wurde hierzu ein bereichsübergreifendes Projekt aufgesetzt, das diese Systemabhängigkeiten transparent darlegt und mögliche Vermeidungsszenarien und Voraussetzungen durch ein entsprechendes Management aufzeigt, um diesbezügliche Störungsfälle in deren Auswirkungen zu minimieren. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt, jedoch bedarf es noch der Einrichtung eines Nachhaltigkeitsprozesses.

Für Preisänderungsrisiken in der Beschaffung von wesentlichen Aufwandspositionen wie Fahrstrom und Diesel ist ein Großteil der Verbräuche durch langfristig abgesicherte Lieferpositionen in den kommenden Jahren risikoadäquat und kalkulationssicher minimiert.

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

Weiterhin besteht in den kommenden Jahren die Herausforderung, die Nachweise für die Erfüllung der

Anforderungen der EU-Verordnung 1370/2007 für eine Direktvergabe der LHS im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erbringen. Andererseits ergeben sich durch die weiterhin hohe Wirtschaftskraft in der Region Stuttgart sowie die intensiven Vermarktungsaktivitäten unter dem Markennamen polygo weitere Chancen, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr als Wettbewerber aufzutreten.

**Prognosebericht** // Das Brutto-Investitionsvolumen (vor Verrechnung von Zuschüssen und Kostenerstattungen) wird sich 2016 auf 154,9 Mio. € belaufen. Das aufgrund von Förderzusagen mögliche Zuschussvolumen sowie Erstattungen für Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich betragen 75,9 Mio. €. Mit brutto 88,3 Mio. € (netto 16,7 Mio. €) bzw. 57 % des Gesamtbudgets wird ein Großteil des Investitionsbudgets für Stadtbahnvorhaben verwendet. Dies betrifft den Neu- und Ausbau der Linie U12 nach Münster und nach Dürrolewang und der Linie U6 zur Landesmesse sowie die Folgemaßnahmen in der Heilbronner Straße und an der Haltestelle Staatsgalerie im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. Die Kosten für diese Maßnahmen werden auf Grundlage der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der Deutschen Bahn AG ersetzt. 38,1 Mio. € bzw. rund 25 % des Investitionsbudgets werden für den Kauf neuer Busse und die Anzahlung für 20 zusätzliche Stadtbahnen DT 8.14 sowie die Generalüberholung verwendet. Etwa 28,5 Mio. € bzw. rund 18 % des Budgets erfordern vor allem Ersatzinvestitionen in Gleis- und elektrotechnische Anlagen, Grundstücke und Gebäude sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Im Jahr 2016 erwartet die SSB nach der durchschnittlichen Tarifierung um 2,5 % zum 1. Januar 2016 Nettoumsätze aus dem Linienverkehr in Höhe von 241,7 Mio. €. Darin enthalten sind 18,2 Mio. € Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG. Neben dem Preiseffekt geht die SSB auch von einem steigenden Mengeneffekt von geschätzt 0,5 % aus, wodurch insgesamt Steigerungen der Nettoumsätze aus Fahrgeldeinnahmen um 3,0 % zu erwarten sind. Zudem rechnet die SSB auf Basis der Fahrtenentwicklung Ende 2015 sowie wegen des Angebotsausbaus und Vermarktungsaktivitäten mit zusätzlichen Mengeneffekten. Für den Zeitraum 2017 bis 2019 wurden preis- und mengengetriebene Ertragssteigerungen beim Linienverkehr von jährlich 2,8 % unterstellt. Voraussetzungen bilden die Fortführung der aktiven Vermarktung des Abos, die Erhöhung der Kundenbindung, die



Erweiterung des Fahrscheinsortiments im Online- und mobilen Vertrieb, die Umsetzung der geplanten Leistungserweiterungen im Stadtbahn- und Busverkehr, ein anhaltender positiver Gesamttrend der ÖPNV-Nachfrage sowie keine negativen Konjunkturlinien und Einwohnerentwicklungen. Wegen der lediglich teilweisen Dynamisierung der Zahlungen der Landkreise und des Landes an die LHS werden vertraglich festgeschriebene Abgeltungs- und Ausgleichsleistungen 2016 etwas über dem Vorjahresniveau liegen. Die sonstigen betrieblichen Erträge werden 2016 voraussichtlich 23,9 Mio. € betragen, wovon Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung von Liegenschaften zirka 10,2 Mio. € ausmachen werden. Insgesamt kann mit Gesamterträgen in Höhe von 334,8 Mio. € gerechnet werden.

Die Gesamtaufwendungen werden 2016 rund 357,6 Mio. € betragen, wovon die Aufwendungen für Material und Fremdleistung rund 109,1 Mio. € ausmachen werden. Diese setzen sich zum Großteil aus höheren Instandhaltungsaufwendungen für das Stadtbahnstreckennetz sowie für die Fahrzeuge zusammen und müssen von der SSB im Gegensatz zur Erstinvestition vollumfänglich selbst getragen werden. Der Personalaufwand inklusive Sozialabgaben wird sich auf zirka 178,2 Mio. € belaufen und wegen erforderlicher Neueinstellungen infolge von Leistungsausweitungen und zu erwartender Tarifabschlüsse weiter ansteigen. Für 2016 und die Folgejahre wird mit einer Tarifsteigerung von 2,0 % p.a. gerechnet. Insgesamt 69,6 Mio. € werden Abschreibungen, Zins- und sonstige Aufwendungen erfordern. Der Kapitaldienst wird bis 2019 insbesondere wegen erforderlicher Ersatz- und Zusatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und eines höheren Bedarfs an Fremdmitteln weiter ansteigen. Das Jahresergebnis für 2016 wird laut Plan bei -22,8 Mio. € liegen. Voraussichtlich wird dieser Betrag auch mittelfristig nicht unterschritten.

Der Kreditbestand wird durch erforderliche planerische Neuaufnahme von Krediten in Höhe von 88,4 Mio. € im Jahresverlauf 2016 von 98,5 Mio. € auf 183,2 Mio. € ansteigen. Rund 3,7 Mio. € werden 2016 gleichzeitig getilgt. Die Kreditaufnahme hängt wie im Vorjahr vom Investitionsfortschritt sowie dem prognostizierten Zahlungseingang von Zuschüssen und Erstattungen ab. Da der entsprechende Zuschusszufluss wegen jährlich gedeckelter Bewilligungsbeträge des Zuschussgebers nicht zeitlich mit dem Zuschussanspruch zusammenfällt, resultieren daraus mehrmonatige Vorfinanzierungen der SSB

im Millionenbereich. Zudem wird die SSB bis 2019 weitere Fremdmittel aufnehmen müssen. Dies ist insbesondere der weiteren Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, v.a. den Stadtbahnausbauten der Linien U5 und U6, geschuldet. Hinzu kommen Vorhaben, bei denen die SSB-Infrastruktur betroffen ist, wie der Bau des Rosensteintunnels, Folgemaßnahmen zu Stuttgart 21 oder der Bau der S-Bahn-Strecke der S2 nach Neuhausen. Allerdings werden die Kosten für diese Maßnahmen weitgehend von den beteiligten Gebietskörperschaften und der Deutschen Bahn AG erstattet. Zudem erfordern die Beschaffung von 20 zusätzlichen Stadtbahnen DT 8.14 sowie die Generalüberholung älterer Stadtbahnzüge und der Ersatzbedarf von 90 Linienbussen bis 2019 weitere Mittel.

Durch die 2015 erfolgte Verlängerung des GVFG-Bundesprogramms für Vorhaben über 50 Mio. € über 2019 hinaus sowie die Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde für die Folgejahre eine gewisse Planungssicherheit geschaffen. Dennoch bleibt die Belastung aus der Absenkung des Zuschussanspruchs nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) von 75 % auf 50 % bestehen und aus der Tatsache, dass gleichzeitig die Fördertatbestände erweitert wurden, sodass künftig noch mehr Landesvorhaben um Fördergelder konkurrieren müssen. Zudem wurden die Fördertatbestände bislang nicht mit Mitteln konkretisiert. Daher wird es mittelfristig kaum verbesserte Perspektiven für Neu- und Ersatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge aufgrund der öffentlichen Haushaltssituation geben. Darum hat die SSB 2015 ein benchmarkgestütztes Optimierungsprogramm mit Schwerpunkten auf der Ertrags- und Aufwandsseite in verschiedenen Unternehmensbereichen gestartet, das strukturelle Belastungen verringern und neue Wachstumspotenziale generieren soll. Zudem wurden durch die 2015 vorgestellte Langfristprognose des Finanzbedarfs bis 2030 und die Neuausrichtung des Wirtschaftsplanungsprozesses weitere Voraussetzungen geschaffen, um die künftigen wirtschaftlichen Herausforderungen zu bewältigen.

**Stuttgart, den 14. April 2016**

**Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft**

**Wolfgang Arnold**

**Dr. Sabine Groner-Weber**

**Stefanie Haaks**

## 02 BERICHT DES AUFSICHTSRATS







## 02 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, der Satzung und der Geschäftsordnung sowie gemäß den Anforderungen des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart, hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2015 seine Aufgaben wahrgenommen.

Zum 1. April 2015 übernahm Frau Stefanie Haaks die Funktion der Kaufmännischen Vorständin. Zum 1. August 2015 trat Frau Dr. Sabine Groner-Weber zunächst als stellvertretende und ab 1. Oktober 2015 als hauptamtliche Arbeitsdirektorin die Nachfolge von Herrn Reinhold Bauer an, der zum 30. September 2015 ausgeschieden ist. Alle personellen Veränderungen können der Übersicht der Organe entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2015 fanden vier ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt. Darüber hinaus wurden zwei Beschlüsse im Umlaufverfahren gefasst.

In diesem Gremium wurde eine Vielzahl zustimmungspflichtiger Entscheidungsvorlagen behandelt sowie über strategische und operative Themen umfangreich informiert bzw. inhaltlich diskutiert. Alle Sitzungen wurden mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Die Aufsichtsratsmitglieder konnten sich auf die Beschlüsse und Tagesordnungspunkte auf der Grundlage von rechtzeitig zugestellten Unterlagen des Vorstands vorbereiten. Dringende oder aktualisierungswürdige Themen wurden teilweise als Tischvorlagen zur Sitzung oder in Form von Umlaufbeschlüssen eingebracht.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2015 neben allgemeinen und periodischen Entscheidungsvorlagen insbesondere mit folgenden Schwerpunktthemen:

Handlungsbedarf aus der Langfristprognose bis zum Jahr 2030 bei unterschiedlichen Szenarien, Immobilienverkäufe, Kapitalerhöhung, Organisationsveränderungen, Verbundtarifangelegenheiten sowie angestrebte Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen ab 2019 an die SSB.

Der Nahverkehrsplan und die ersten Feinstaubalarme in Stuttgart waren Anlass, die Prioritäten bei der Weiterentwicklung des Angebots von Stadtbahn und Bus zu diskutieren. Diese wichtige Diskussion wird der Aufsichtsrat 2016 vertiefen, damit der ÖPNV den künftigen Anforderungen als Rückgrat nachhaltiger Mobilität gerecht werden kann.

Teilweise wurden die Inhalte im Prüfungsausschuss bzw. im Restrukturierungsausschuss vertieft analysiert und vorberaten. Über die Ergebnisse haben die Vorsitzenden der Ausschüsse im Gesamtgremium berichtet.

Zwei Themenkreise wurden durch Umlaufbeschlüsse des Aufsichtsrates verabschiedet, deren Verfahren in vorherigen Aufsichtsratssitzungen angekündigt und beschlossen wurden. Darin wurden Vorstandsangelegenheiten und die Tagesordnung zur außerordentlichen Hauptversammlung beschlossen.

Im Geschäftsjahr 2015 fand eine Sitzung des Restrukturierungsausschusses statt, in der Möglichkeiten zur künftigen Ertrags- und Aufwandsoptimierung sowie Organisationsfragen erörtert wurden.

Der Prüfungsausschuss tagte im Jahr 2015 dreimal. Dabei wurden insbesondere die Themenkomplexe Jahresabschluss, Wirtschaftsplan, langfristige Prognosen und Szenarien sowie Finanzierungssituation bis zum Jahr 2030 behandelt. Darüber hinaus wurden das Risiko- und Chancenmanagement, der Public Corporate Governance Kodex der LH Stuttgart und weitere periodische Themen behandelt.

Neben der ordentlichen Hauptversammlung am 28. Juli 2015, in der unter anderem Vorstand und Aufsichtsrat entlastet wurden, fand am 2. Dezember 2015 eine weitere außerordentliche Hauptversammlung statt. Darin wurde beschlossen, das Grundkapital von 167.001.964 € auf 176.872.253 € durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen und die Satzung entsprechend zu ändern.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014 wurde nach der Hauptversammlung am 28. Juli 2015 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stadt Stuttgart veröffentlicht.

Der Jahresabschluss 2015 wurde rechtzeitig aufgestellt und ging nach den Vorschriften des § 170 AktG unmittelbar danach dem Aufsichtsrat, vorbehaltlich der späteren Feststellung, zu. In der Hauptversammlung am 28. Juli 2015 wurde Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2015 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt. Die Wirtschaftsprüfer haben den

Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2015 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 28. Juni 2016 in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers erörtert und diskutiert. 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 2015. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2015 festgestellt.

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

**Stuttgart, im Juni 2016**

**Fritz Kuhn**  
**Vorsitzender des Aufsichtsrats**  
**Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart**



## 03 BERICHT DES VORSTANDS







## 03 BERICHT DES VORSTANDS

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2015 mit einem Ergebnis in Höhe von - 1,0 Mio. € abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft vertragsgemäß ausgeglichen. Die künftige finanzielle Situation der SSB gibt dennoch Anlass zur Sorge. Im September letzten Jahres wurde zwar eine Nachfolgeregelung für das 2019 auslaufende GVFG-Bundesprogramm vereinbart. Auf Landesebene jedoch ist die Gemeindeverkehrsfinanzierung ab 2019 weiterhin ungewiss, wenn die Zahlungen nach dem Entflechtungsgesetz durch den Bund auslaufen. Hier ist dringend eine Regelung erforderlich. In den vergangenen Jahren wurden die Fördertatbestände ausgeweitet, ohne das Fördervolumen zu erhöhen. Für Maßnahmen zum Erhalt der bestehenden ÖPNV-Systeme, wie Grunderneuerungsmaßnahmen an der Infrastruktur und die Ertüchtigung bzw. den Ersatz von Fahrzeugen, sind bisher keine Fördermittel eingeplant. Es übersteigt die finanziellen Möglichkeiten von Kommunen und Verkehrsunternehmen, die notwendigen Ersatzinvestitionen allein zu schultern. Die derzeit unbefriedigende Situation steht im Widerspruch zu den stetig steigenden Ansprüchen von Kunden und Politik an die Leistungsfähigkeit und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Erstmals in der Geschichte der SSB besetzen Frauen zwei von drei Vorstandspositionen: Am 1. April 2015 hat Frau Stefanie Haaks ihre Arbeit als Kaufmännische Vorständin aufgenommen. Nachdem der langjährige Arbeitsdirektor Reinhold Bauer zum 30. September 2015 in den Ruhestand ging, übernahm am 1. Oktober 2015 Frau Dr. Sabine Groner-Weber diese Funktion.

**Strategische Steuerung und wirtschaftliche Optimierung** // Von höchster Wichtigkeit für den Fortbestand der SSB ist das Projekt „Direktvergabe“, in dem die Landeshauptstadt Stuttgart die Voraussetzungen für eine rechtssichere Direktvergabe an die SSB untersucht und schafft. Neben strategischen Fragestellungen lagen im Jahr 2015 Arbeitsschwerpunkte auf der Untersuchung der rechtlichen Voraussetzungen, der Definition der Leistungsvorgaben einschließlich der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Entwicklung der Ausgleichsregelung. Eine der Maßnahmen zur Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen für die Direktvergabe war der Ausstieg aus der Verkehrsgesellschaft END zum 31. Dezember 2015. Die Landeshauptstadt Stuttgart plant, die Vorabkannntmachung zur Direktvergabe zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu veröffentlichen.

Im Rahmen der „Weiteren Optimierung“ wurde 2015 eine neue IT-Strategie verabschiedet. Als deren Kern sind fünf Ziele definiert worden, die zur Orientierung für die Entwicklung der SSB-IT dienen und Grundlage für die noch im Detail auszuarbeitenden Maßnahmen sind. Oberste Prämisse hat die Konzentration der IT-Dienstleistungen auf die Kernaufgaben der SSB. In einem ersten Umsetzungsschritt wurde zum 1. Januar 2016 die Neuorganisation der IT eingeführt.

Auch an den Prüfformen Logistik, Betriebszweig Bus und Immobilienbewirtschaftung wurde die Arbeit fortgesetzt.

Erstmals wurde im Jahr 2015 bei der SSB das gesetzlich vorgeschriebene Energieaudit nach DIN EN 16247 umgesetzt. Im Kern ging es darum, den gesamten Energieverbrauch im Unternehmen aufzunehmen und die Energieströme transparent zu machen. Dabei wurden Potenziale zur Energieeinsparung identifiziert, die oftmals mit geringen Investitionen umsetzbar sind.

**Absatzentwicklung weiter positiv – neue Vertriebs-technologien auf dem Vormarsch** // Die sehr positive Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen und Fahrgastzahlen wurde 2015 erneut insbesondere vom Berufsverkehrsegment getragen. Wesentlichen Anteil daran hatte weiterhin das FirmenTicket; die Abonnentenzahl in diesem Produkt wuchs erneut um 10 %. Das zum Jahresbeginn 2015 in seinen Leistungen wesentlich erweiterte Stuttgarter SozialTicket für Inhaber der Bonuscard erzielte einen erheblichen Absatzzuwachs gegenüber der früheren Regelung. Im Gelegenheitsverkehr entwickelte sich der Absatz über das HandyTicket abermals sehr positiv: 2,36 Mio. verkaufte Tickets bedeuten eine Steigerung von über 50 % gegenüber dem Vorjahr. Rund 11 % der Tickets im Gelegenheitsverkehr werden damit als HandyTicket verkauft. Beim StudiTicket liegt der Online-Anteil inzwischen bei über 80 %. Aufgrund der positiven Resonanz wurde das Sortiment im Online- und mobilen Vertrieb Ende 2015 um erste Wochen- und MonatsTickets erweitert.

Ergebnisse des Forschungs- und Entwicklungsprojekts „Stuttgart Services“ werden in der Praxis umgesetzt. Im vierten Quartal 2015 erhielten die ersten Abo-Kunden ihre polygoCard, mit der sie nicht nur die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können, sondern auch Zugang zu weiteren umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten und städtischen Dienstleistungen sowie auf Wunsch auch eine Bezahlung erhalten. Das Projekt „Stuttgart Services“ soll im Juni 2016 abgeschlossen werden.

**Bus- und Schienenverkehr //** Die SSB ist zur Zeit durch etliche komplexe Infrastrukturprojekte stark gefordert. Die Arbeiten gingen im Jahr 2015 gut voran: Bei der U12 ist der Gleisbau im südlichen Abschnitt zwischen Wallgraben und Dürrlewang weitestgehend abgeschlossen. Der neue Streckenabschnitt ist am 13. Mai 2016 eröffnet worden. Bereits seit 30. August 2015 ist die neue, nach Osten verlegte Haltestelle Wallgraben in Betrieb. Im nördlichen Bereich ist das Trogbauwerk im Tunnel zwischen Hallschlag und Aubrücke weitestgehend fertiggestellt, sodass mit dem stadtbahntechnischen Ausbau begonnen werden kann. Die Arbeiten zur Verlängerung der Hochbahnsteige auf 80 m auf dem künftigen Nordast der Linie U12 im Neckartal werden zusammen mit ohnehin erforderlichen Gleiserneuerungsarbeiten durchgeführt und liegen im Plan. Die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Heilbronner Straße – Milchhof hängt von der Fertigstellung der neuen Stammstrecke im Rahmen der S21-Folgemaßnahme Heilbronner Straße ab.

Die neue Endhaltestelle Leinfelden Bahnhof der Linie U5 wurde am 16. Oktober 2015 in Betrieb genommen. Die Bündelung der Trassen von S-Bahn und Stadtbahn ermöglicht der Stadt Leinfelden-Echterdingen auf einer Fläche von zirka 1,1 Hektar eine städtebauliche Entwicklung im unmittelbaren Einzugsbereich dieses wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunktes. Für den Abschnitt zwischen Leinfelden Bahnhof und Markomannenstraße liegt inzwischen ein rechtskräftiger Bebauungsplan zur Verlegung der Max-Lang-Straße vor, sodass die weiteren Abstimmungen zur Planung anlaufen können.

Für die U6-Neubaustrecke Fasanenhof – Flughafen/Messe wurde die Genehmigungsplanung abgeschlossen und der GVFG-Antrag eingereicht. Der Planfeststellungsbeschluss wird für Mitte 2016 erwartet.

Der Realisierung der S2-Verlängerung zwischen Bernhausen und Neuhausen ist man mit der inzwischen beschlossenen Nachfolgeregelung für das GVFG auf Bundesebene nähergekommen. Zur Reduzierung der Kosten wurde eine optimierte Variante mit teilweise eingleisiger Streckenführung erarbeitet, der alle erforderlichen Gremien inzwischen zugestimmt haben. Der Planfeststellungsantrag soll Mitte 2016 eingereicht werden. Die endgültige Entscheidung über den Bau fällen die Projektpartner voraussichtlich Mitte 2018.



Neckartal, Verlängerung U12



## 03 BERICHT DES VORSTANDS

Die Modernisierung der Stadtbahnfahrzeuge der SSB wurde im Jahr 2015 weiter vorangetrieben. Bereits 66 von den 76 geplanten Fahrzeugen haben die Generalsanierung durchlaufen und sind als DT8.S wieder im Fahrgastbetrieb. Die Lieferung von 20 Neufahrzeugen DT8.14 ist beauftragt. Im Jahr 2015 begann die Fertigung der Wagenkästen und anderer Komponenten, die Montage der ersten Fahrzeuge soll im April 2016 beginnen.

Diese neuen Fahrzeuge müssen jedoch auch abgestellt werden können. Auf den Betriebshöfen stößt die SSB an ihre Kapazitätsgrenzen; und der Neubau eines zusätzlichen Betriebshofs ist kurzfristig nicht möglich. Deshalb werden künftig dauerhaft am Neckarpark Stadtbahnen in der Betriebspause abgestellt; die Anlagen des Betriebs-hofes Möhringen werden provisorisch erweitert. Der GVFG-Antrag zur Ertüchtigung der vorhandenen Anlage wurde 2015 eingereicht und das Planrecht Ende Dezember erteilt. Die Fertigstellung ist für Oktober 2016 geplant. Der Genehmigungsantrag sowie der GVFG-Antrag für die provisorische Abstellung in der Südschleife des Betriebshofes Möhringen sind in Arbeit.

Beim Bus steht weiterhin das Thema Umweltverträglichkeit im Vordergrund. Die bereits erfolgreich eingesetzten zwölf Dieselhybridbusse der Firma Evobus wurden 2015 durch drei Dieselhybridbusse des Herstellers Volvo ergänzt. Die Beschaffung von 30 Bussen mit Euro-6-Norm trägt dazu bei, auch den Schadstoffausstoß der Busflotte mit konventionellem Dieselantrieb weiter zu senken. Darauf zielt auch das Projekt RIBAS ab, bei dem der Pilotversuch gestartet wurde. Dabei geht es darum, die Fahrer durch ein Assistenzsystem zur energieoptimierten Fahrweise zu unterstützen.

Auch der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen kam im Jahr 2015 voran. In der Stadt Stuttgart wurden elf Richtungshaltestellen umgebaut, dazu sieben in den umliegenden Gemeinden. Bis Ende 2017 ist der Umbau weiterer 21 Richtungshaltestellen geplant.

**Betrieb //** Ab Dezember 2014 wurde der 10-Minuten-Takt in den Abendstunden verlängert. Es wurde rasch deutlich, dass sich die damit verbundenen Erwartungen erfüllt haben. So ist die Auslastung der Fahrzeuge in der abendlichen Verkehrsspitze ausgeglichener, was sich positiv auf die Pünktlichkeit ausgewirkt hat. Sowohl bei der Stadtbahn als auch beim Bus erreichte die Zahl an baustellenbedingten Umleitungen neue Höchststände.

Bei der Stadtbahn wurden sie vor allem durch eigene Maßnahmen zur Instandhaltung der Schieneninfrastruktur verursacht, beim Bus durch Maßnahmen der Straßenbaulastträger. Die Anzahl der Störungen im Fahrbetrieb geht weiterhin zurück, gegenläufig dazu entwickelte sich die Zahl der störungsbedingten Fahrtausfälle. Allein der Kabelbrand im Weinsteigtunnel im Dezember 2015 verursachte bei der Stadtbahn mehrere Hundert Fahrtausfälle. Die Einhaltung von geplanten Anschlüssen blieb gegenüber dem Vorjahr konstant und ist weiterhin sehr hoch.

Ein besonderer Höhepunkt war der Deutsche Evangelische Kirchentag vom 3. bis 7. Juni 2015 in Stuttgart. Die SSB konnte während dieser Zeit täglich bis zu 200.000 zusätzliche Fahrgäste verzeichnen; allein die U11 beförderte bis zu 140.000 Fahrgäste am Tag. Der Veranstalter betonte, dass die SSB wesentlich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen hat.

Im Jahr ihres 25jährigen Jubiläums wurde die Betriebsleitstelle am Österreichischen Platz unter Betrieb umgebaut und modernen Anforderungen angepasst. So erhielten die Disponentenarbeitsplätze eine einheitliche, zeitgemäße technische Ausstattung unter Berücksichtigung ergonomischer Gesichtspunkte.

**Stuttgart 21 //** Die Arbeiten an den S21-Folgemaßnahmen Heilbronner Straße und Staatsgalerie sind 2015 gut vorangekommen. In der Heilbronner Straße wurde die neue Tunnelinnenschale fertiggestellt. Bei der Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie laufen die Verbau- und Aushubarbeiten planmäßig. Der Schwerpunkt lag im Jahr 2015 darauf, den Betrieb während der ab 17. Mai 2016 geplanten Unterbrechung im Abschnitt Staatsgalerie – Charlottenplatz zu planen. Das abgestimmte Betriebskonzept („Netz 2016“) sieht vor, dass weiterhin alle Stadtbahnhaltestellen bedient werden, die Fahrzeuge im gewohnten Grundtakt verkehren, nur baubedingt beeinträchtigte Linien umgeleitet und somit die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden. Das Betriebskonzept wird von einem Kommunikationskonzept begleitet, mit dem die Fahrgäste über mehrere Phasen auf die bevorstehenden Änderungen vorbereitet werden. Die Umsetzung des Kommunikationskonzeptes begann am 1. Dezember 2015.

**Liegenschaften //** Die Immobilienstrategie der SSB für betrieblich genutzte und vermietete Immobilien wurde im Jahr 2015 fortgeschrieben und aktualisiert. Einen

erheblichen Beitrag zur Stabilisierung der Liquidität leistete die Veräußerung des Grundstückes Vogelsang (Rückertstraße). Die erzielten Buchgewinne wurden zur Erhöhung des Eigenkapitals verwendet.

Die Planungen für Sanierung und Umnutzung des Komplexes Ostendzentrum wurden weiter vorangetrieben. Der Stuttgarter Gemeinderat hat einer Anmietung des ehemaligen Straßenbahndepots in der Landhausstraße 188/1 zugestimmt, wo in Zukunft das Jugendhaus, eine Außenstelle der Jugendmusikschule und eine Kindertagesstätte unterkommen sollen. Die SSB plant im Auftrag der Stadt den Umbau, der 2017 starten soll.

Besonderes Augenmerk wird auf die optimale Nutzung der knappen Flächenressourcen im SSB-Zentrum gelegt. Hierzu wurde vom Unternehmensbereich Liegenschaften ein Flächenverwendungstool entwickelt.

#### Personalwirtschaft und Unternehmenskultur //

Die Personalstärke der SSB ist im Jahr 2015 leicht angestiegen. Zum 31. Dezember 2015 waren 3.040 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 107 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Dies bedeutet ein Plus von 47 im Vergleich zum Vorjahr. 18 gewerbliche und elf kaufmännische Auszubildende sowie sechs Studierende in dualen Studiengängen begannen im September 2015 ihren

beruflichen Bildungsweg bei der SSB. In der unternehmenseigenen Fahrschule wurden 48 Busfahrerinnen und Busfahrer und 50 Stadtbahnerinnen und Stadtbahner ausgebildet.

Im Jahr 2015 wurde die SSB mit dem unter Schirmherrschaft des Bundesgesundheitsministeriums verliehenen „Corporate Health Award“ ausgezeichnet. In der Laudatio wurde hervorgehoben, dass das Betriebliche Gesundheitsmanagement „Linie G“ vorbildlich in die Unternehmenskultur eingebunden ist und der Fokus auf einer nachhaltigen Implementierung von Maßnahmen liegt. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, die das Durchschnittsalter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis 2023 auf 48 Jahre ansteigen lässt, und dem im Branchenvergleich hohen Krankenstand, wird das Gesundheitsmanagement auch künftig ein besonderer Themenschwerpunkt sein.

Für die Attraktivität der SSB als Arbeitgeber ist es besonders wichtig, dass die Beschäftigten Beruf und Familie/ Freizeit so miteinander vereinbaren können, dass sie mit ihrer Lebensqualität insgesamt zufrieden sind. Die Zertifizierung nach dem „audit beruf und familie“ wurde erstmals 2013 verliehen und 2015 verlängert. Damit fanden insbesondere die Möglichkeiten zur Arbeitszeitflexibilisierung Anerkennung.



S21-Folgebmaßnahme, Baustelle an der Haltestelle Staatsgalerie

# 04 VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE







## 04 VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

Vermögenslage	31.12.2015		31.12.2014		Veränderung	
	T€	%	T€	%	T€	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	3.596	0,5	4.030	0,6	-434	-10,8
Sachanlagen	517.374	78,5	508.570	77,2	8.804	1,7
Finanzanlagen	528	0,1	614	0,1	-86	-14,0
Anlagevermögen	521.498	79,1	513.214	77,9	8.284	1,6
Vorräte	20.119	3,0	20.270	3,1	-151	-0,7
Liefer- und Leistungsforderungen	6.947	1,1	4.599	0,7	2.348	51,1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Beteiligungsunternehmen	4.554	0,7	5.941	0,9	-1.387	-23,3
Übrige Aktiva	6.711	1,0	7.596	1,1	-885	-11,7
Flüssige Mittel	99.684	15,1	107.066	16,3	-7.382	-6,9
Umlaufvermögen	138.015	20,9	145.472	22,1	-7.457	-5,1
<b>Aktiva</b>	<b>659.513</b>	<b>100,0</b>	<b>658.686</b>	<b>100,0</b>	<b>827</b>	<b>0,1</b>

Eigenkapital	194.441	29,5	184.571	28,0	9.870	5,3
Pensionsrückstellungen	141.870	21,5	139.438	21,2	2432	1,7
Langfristige Rückstellungen	16.705	2,5	21.875	3,3	-5.170	-23,6
Langfristige Bankverbindlichkeiten	61.672	9,4	55.869	8,5	5.803	10,4
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	144.482	21,9	139.518	21,2	4.964	3,6
Langfristiges Fremdkapital	364.729	55,3	356.700	54,2	8.029	2,3
Rückstellungen	30.156	4,6	34.411	5,2	-4255	-12,4
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	3.734	0,6	3.449	0,5	285	8,3
Verbindlichkeiten Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	24.271	3,7	27.929	4,2	-3.658	-13,1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen	1.725	0,2	13.702	2,1	-11.977	-87,4
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	40.457	6,1	37.924	5,8	2.533	6,7
Kurzfristiges Fremdkapital	100.343	15,2	117.415	17,8	-17.072	-14,5
<b>Passiva</b>	<b>659.513</b>	<b>100,0</b>	<b>658.686</b>	<b>100,0</b>	<b>827</b>	<b>0,1</b>

Ertragslage	2015		2014		Veränderung	
	T€	%	T€	%	T€	%
Erlöse Linienverkehr	220.213	66,9	208.356	66,1	11.857	5,7
Zuwendungen	46.496	14,1	45.987	14,6	509	1,1
Ausgleichszahlungen	18.274	5,6	18.202	5,8	72	0,4
Sonstige Umsatzerlöse	15.052	4,6	13.060	4,1	1.992	15,3
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>300.035</b>	<b>91,2</b>	<b>285.605</b>	<b>90,6</b>	<b>14.430</b>	<b>5,1</b>
Bestandsveränderung	543	0,2	-614	-0,2	1.157	-188,4
Aktivierete Eigenleistungen	5.880	1,8	4.496	1,4	1.384	30,8
Andere laufende betriebliche Erträge	22.727	6,9	25.935	8,2	-3.208	-12,4
<b>Betriebsleistung</b>	<b>329.185</b>	<b>100,0</b>	<b>315.422</b>	<b>100,0</b>	<b>13.763</b>	<b>4,4</b>
Materialaufwand	101.917	31,0	98.694	31,3	3.223	3,3
Personalaufwand	174.679	53,1	166.457	52,8	8.222	4,9
Planmäßige Abschreibungen	32.333	9,8	35.251	11,2	-2.918	-8,3
Verwaltungsaufwendungen	14.646	4,4	14.535	4,6	111	0,8
Übriger Betriebsaufwand	19.983	6,1	19.050	6,0	933	4,9
<b>Betriebsergebnis (EBIT)</b>	<b>-14.373</b>	<b>-4,4</b>	<b>-18.565</b>	<b>-5,9</b>	<b>4.192</b>	<b>22,6</b>
Beteiligungsergebnis	-185	-0,1	17	0,0	-202	
Finanzergebnis	-7.169	-2,2	-6.833	-2,2	-336	
Neutrales Ergebnis	20.726	6,4	31.023	9,8	-10.297	
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-1.001</b>	<b>-0,3</b>	<b>5.642</b>	<b>1,7</b>	<b>-6.643</b>	



Verlegung der Haltestelle Wilhelma



## 04 VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

Finanzlage	2015 T€	2014 T€
+ Periodenergebnis	-1.001	5.642
+/- Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	32.333	35.251
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	2.874	-8.334
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-5.324	1.094
+/- Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des +/- Anlagevermögens	-12.427	-26.168
+/- Zunahme/Abnahme der Vorräte	151	844
+/- Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-76	-1.222
+/- Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-11.679	-9.568
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>4.851</b>	<b>-2.461</b>
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	15.602	39.918
- Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-109.836	-100.439
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	86	76
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-94.148</b>	<b>-60.445</b>
+ Einzahlung aus der Kapitalerhöhung	9.870	25.002
+ Einzahlung aus der Verlustübernahme	0	18.526
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	9.536	3.791
- Auszahlungen zur Tilgung von (Finanz-)Krediten	-3.444	-2.028
+ Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen	65.957	41.988
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>81.919</b>	<b>87.279</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>-7.378</b>	<b>24.373</b>
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	107.061	82.688
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>99.683</b>	<b>107.061</b>







# 05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT







## 05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT

**Auch im Jahr 2015 gute Positionierung auf dem Arbeitsmarkt //** Der SSB gelang es auch im Jahr 2015, sich auf dem regionalen Arbeitsmarkt im starken Wettbewerb um Arbeitskräfte bzw. Auszubildende als Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb erfolgreich zu behaupten.

**Arbeitsplätze //** Das Jahr 2015 war erneut ein Jahr mit einer hohen Zahl an externen Einstellungen. In fast allen Bereichen konnten geeignete Bewerber gefunden werden, wobei die positive gesamtwirtschaftliche Situation und die große Nachfrage nach qualifizierten Kräften im Einzelfall zu längeren Besetzungsprozessen führten. Deshalb wird das Personalmarketing intensiviert, insbesondere über Online-Ausschreibungen und im überregionalen Bereich. Darüber hinaus werden offene Stellen durch die Übernahme der eigenen Auszubildenden nach dem erfolgreichen Ausbildungsabschluss besetzt.

**Ausbildung //** Die SSB ist sich ihrer besonderen Verantwortung für die Berufsausbildung und die Absolventen aller Schularten bewusst. Deshalb wurde die Zahl der Ausbildungsplätze erneut erhöht und das Spektrum der angebotenen Berufsbilder im Hinblick auf ihren Beitrag zur Aufgabenerfüllung der SSB überprüft. Zum Ausbildungsbeginn im September 2015 konnten alle angebotenen Ausbildungs- und Studienplätze erfolgreich besetzt werden, darunter die drei neuen technischen Studiengänge der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) mit dem Abschluss Bachelor of Engineering in Elektrotechnik mit Schwerpunkt Elektrische Energietechnik, Nachrichtentechnik mit der Fachrichtung Kommunikationstechnik für Verkehrssysteme sowie Bauwesen, Fachrichtung Projektmanagement.

**Förderung junger Menschen //** Zur Zeit bietet die SSB jährlich etwa für 100 Schülerinnen und Schüler Praktika zur Berufsorientierung im kaufmännischen und technischen Bereich an. Darüber hinaus besuchen Ausbilderinnen und Ausbilder zahlreiche Schulen und beraten die jungen Menschen persönlich bei der Erstellung ihrer Bewerbung. Für ausgewählte Kooperationsschulen bietet die SSB spezielle Praktika und Berufsorientierungstage an, wodurch zahlreiche Schülerinnen und Schüler einen Einblick in angebotene Ausbildungsberufe erhalten. Viele Schulen nehmen auch das Angebot von Betriebsführungen wahr.

Der Erfolg dieser vielfältigen Aktivitäten spiegelt sich auch in den Bewerberzahlen wider. Im Jahr 2015 war bei

der SSB trotz sinkender Schulabgängerzahlen in Baden-Württemberg ein deutlicher Anstieg der Bewerbungszahlen (1.849 im Jahr 2015 gegenüber 1.469 im Jahr 2014) zu verzeichnen.

**Diversity //** Die SSB beschäftigt aktuell 580 ausländische Staatsangehörige, einschließlich der Auszubildenden. Dies entspricht einem Anteil von rund 19 % aller Beschäftigten. 324 Personen kommen aus Staaten außerhalb der Europäischen Union. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stammen aus 29 verschiedenen Staaten. Deshalb ist die SSB zuversichtlich, dass sie auch in Zukunft geeignete Bewerber mit Migrationshintergrund gut integrieren kann.

Möglichkeiten bei der SSB stehen Flüchtlingen und Asylsuchenden offen. Grundsätzlich besteht das Potenzial, aus dieser Gruppe motivierte und lernbereite Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auszubildende zu rekrutieren. Alle Bewerbungen werden nach den gleichen Kriterien überprüft. Eine wesentliche Voraussetzung ist die Eignung der Bewerber für einen Arbeits- oder Ausbildungsplatz. Grundkenntnisse der deutschen Sprache sind unabdingbar. Außerdem muss sich das Unternehmen darauf verlassen können, dass ausgebildete Personen nach Abschluss der Ausbildung noch einige Zeit in Deutschland arbeiten dürfen. Unter diesen Voraussetzungen leistet die SSB durch das Angebot von Arbeitsplätzen, Ausbildungsplätzen und Praktika einen Beitrag zu deren Integration.

**Projekte //** Das Projekt „Neues Beurteilungssystem“ konnte nach einer intensiven Pilotphase einschließlich der Einweisung der die Beurteilung durchführenden Führungskräfte Ende 2015 abgeschlossen werden. Damit ist die verbindliche und verpflichtende Anwendung ab dem Jahr 2016 uneingeschränkt möglich. Die bisherigen Beurteilungsverfahren wurden damit durch ein zeitgemäßes Verfahren, differenziert nach Beurteilungsanlässen und Mitarbeitergruppen, ersetzt.

**Führungskräfteentwicklung //** Das Führungsnachwuchsprogramm „Führen lernen“ wird kontinuierlich weiterentwickelt und abhängig vom voraussichtlichen mittelfristigen Führungskräftebedarf regelmäßig durchgeführt. Mitarbeiter, die aus Sicht ihrer Vorgesetzten Führungspotenzial haben, können für die Teilnahme vorgeschlagen werden, bestätigen ihre Bereitschaft mit ihrer Bewerbung und nehmen am Assessment Center zur Ermittlung des Führungspotenzials und darauf aufbauend am einjährigen Entwicklungsprogramm teil.

**Betriebliches Gesundheitsmanagement //** Das Betriebliche Gesundheitsmanagement der SSB „Linie G“ wird erfolgreich umgesetzt und erweitert. Die Gesundheitstage greifen jeweils aktuelle Themen auf, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die eigene Gesundheit zu sensibilisieren. Im Jahr 2015 stand das Thema „Impfschutz“ auf der Agenda.

Mit der Verleihung des ersten Preises in der Branche Verkehr/Handel/Logistik im Rahmen des „Corporate Health Award“ im November 2015 wurde das Betriebliche Gesundheitsmanagement der SSB in besonderem Maße hervorgehoben. Diese Auszeichnung ist für die SSB Ansporn, aufbauend auf den bestehenden BGM-Grundlagen, das Fehlzeitenmanagement und flexible Arbeitsformen wie Mischarbeit gezielt und projektmäßig weiterzuentwickeln.

**Beruf und Familie //** Die betrieblichen Angebote zur Unterstützung in besonderen familiären Situationen wurden im Jahr 2015 ebenfalls weiter ausgebaut. Schon seit einiger Zeit werden betriebsinterne und externe Beratungsmöglichkeiten zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie mit den Schwerpunkten Kinderbetreuung, Beratung in Überschuldungssituationen sowie Hilfen bei sozialen und psychischen Problemen angeboten. Da künftig die Pflege von Angehörigen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine zunehmend wichtigere Rolle spielen wird, sind auch hier Angebote entwickelt worden. Dieser Herausforderung wird durch Informationsveranstaltungen und Beratungsangebote von professionellen externen Partnern Rechnung getragen.

Die SSB hat sich in diesem Selbstverständnis im Jahr 2013 auch dem „audit berufundfamilie“ der gemeinnützigen Hertie-Stiftung gestellt und darlegen können, dass sie neben bereits vorhandenen vielfältigen Angeboten im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses auch in Zukunft gewillt ist, die damit verbundenen verschiedenen Facetten zu bearbeiten. Die von der SSB abgeschlossene Zielvereinbarung fordert vom Unternehmen proaktives Handeln, um die vereinbarten konkreten Ziele und Maßnahmen mit Umsetzungsschritten zu belegen und nach drei Jahren das Zertifikat bestätigt zu bekommen. Auch der Zwischenbericht für das Jahr 2015 erfüllte die Anforderungen auf dem Weg zur Re-Auditierung.

**Tarifliche Entwicklung //** Das Jahr 2015 war geprägt von der Umsetzung tarifvertraglicher Ergebnisse aus den Vorjahren, insbesondere der Entgelttarifhöhung zum 1. März 2015 und der weiteren Umsetzung der Änderungen zum Manteltarifvertrag.

Die Verhandlungen über die Tätigkeitsmerkmale der sogenannten Entgeltordnung für die Beschäftigten des Nahverkehrs wurden intensiv fortgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Seit Oktober 2015 bis voraussichtlich Juli 2016 erfolgen die Überprüfung der Eingruppierungen und die Umsetzung erforderlicher Anpassungen in enger Zusammenarbeit mit den Führungskräften und der Arbeitnehmervertretung. Der SSB geht es dabei insbesondere darum, eine zukunftsfähige und akzeptable Lösung für das Unternehmen und die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu schaffen.

Die Umsetzung des Demografie-Tarifvertrages für die Branche wurde mit der verpflichtenden Demografie-Analyse gestartet. Aktuell wird innerbetrieblich zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern über die Aufteilung des verfügbaren Budgets verhandelt, um verbindliche Maßnahmen zu finanzieren. Dieser Tarifvertrag soll sowohl die Zielsetzung des Unternehmens im Hinblick auf eine ausgewogene Altersstruktur als auch die Interessen der Beschäftigten nach alters- und leistungsgerechtem Arbeiten berücksichtigen. Mehrere Bausteine des Tarifvertrages wurden bereits seit längerem durch die SSB bearbeitet und umgesetzt, weshalb bei der weiteren Anwendung des Tarifvertrags darauf aufgebaut werden kann.



Preisverleihung Corporate Health Award



## 05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT

### Kennzahlen der Beschäftigungsentwicklung 2015

Mitarbeiteranzahl (ohne Auszubildende)	31.12.2015	31.12.2014
Arbeitnehmer/-innen insgesamt	3.040	2.993
• davon Frauen	499	483
• davon Arbeitnehmer/-innen in Teilzeitarbeit	317	241
• davon Arbeitnehmer/-innen in Altersteilzeitarbeit	153	194
• darunter in Freizeitphase	153	192

Der Anstieg der Beschäftigtenzahlen entspricht den Vorgaben des Wirtschaftsplans. Wesentliche Gründe für den Anstieg waren Leistungsausweitungen im Fahrdienst, Einstellungen für Stuttgart 21 und ein verstärkter Personalbedarf im Infrastrukturbereich, um die technischen Anlagen weiterhin auf dem vorgeschriebenen Stand zu halten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entlastenden Regelungen des Manteltarifvertrages (Feiertagsregelung, zusätzliche freie Tage im Rahmen der leistungsorientierten Bezahlung - LOB, zusätzliche Urlaubstage) wirken ebenfalls personalbedarfssteigernd.

Auch im Jahr 2015 waren Neuestellungen in deutlicher Höhe zu verzeichnen: beim Stammpersonal waren dies 161 Neueinstellungen, außerdem wurden 19 Auszubildende in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Durch die starken Einstellungsaktivitäten blieb das Durchschnittsalter der Belegschaft nahezu stabil bei 45,6 Jahren (Vorjahr: 45,7 Jahre).

In eine ähnliche Richtung wirkt das Auslaufen der Altersteilzeitregelung: Zwischenzeitlich gibt es nur noch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Freizeitphase. Deren Zahl ist deutlich rückläufig, die letzten Verträge enden im Jahr 2019. Neue Altersteilzeitmodelle werden aktuell nicht angeboten.

In Jahren	2015	2014
Ø Lebensalter aller Beschäftigten	45,6	45,7
Ø Dienstalter	16,0	16,4
Arbeitsjubilare (25/40 J.)	142	96

Entgeltsumme	2015	2014
Arbeitsentgelte ohne Zusatzversorgung in Mio. €	128,6	122,2

Zusatzversorgung	2015	2014
Aufwand in Mio. €	17,0	16,8
Versorgungsempfänger insgesamt	2.221	2.223
Empfänger Hinterbliebenenversorgung	762	759

Die Zusatzversorgungsleistungen der Rentnerinnen und Rentner wurden ab Januar 2015 planmäßig um 1,0 % erhöht. Die langfristigen Effekte der Reformen 2000 und 2008 wirken fort. Der relative Umfang der Belastung durch die Rentenzahlungen ist deshalb im Vergleich mit den Entgeltzahlungen weiterhin deutlich rückläufig.

Zusatzversorgung in Mio. €	2015	2014
Wert der Verpflichtungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen des Vereins Zusatzversorgung	322,8	310,0
Passivierte Rückstellungen	122,9	122,9
Vermögen der Zusatzversorgung	148,3	139,4
Deckungslücke	51,6	47,7

Der Wert der Verpflichtungen für laufende Zusatzversorgungsleistungen und Anwartschaften ist erneut angestiegen. Dies ist hauptsächlich durch den langfristigen Trend zu fallenden Zinsen bedingt. Weitere steigernde Effekte waren die tarifliche Entgeltsteigerung und die Erhöhung der Mitarbeiterzahl.



40 Jahre Betriebszugehörigkeit – Jubilare 2015 mit Gesamtvorstand

## 05 PERSONAL- UND SOZIALBERICHT

### Aus- und Fortbildung

Ausbildung	31.12.2015	31.12.2014
Neue Ausbildungsverträge	35	34
Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung	21	28
	<b>per 31.12.</b>	<b>per 31.12.</b>
Auszubildende/Studierende gesamt	107	95

Durch neue Ausbildungsberufe und Studiengänge hat sich die Zahl der Auszubildenden und Studierenden gegenüber den Vorjahren deutlich erhöht. Da offene Stellen außerhalb des Fahrdienstes grundsätzlich unternehmensintern besetzt werden sollen, wirkt sich das breite Ausbildungsspektrum positiv bei der Deckung der erforderlichen Qualifikationen aus.

Fortbildung (ohne Fahrdienst und gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildung)	2015	2014
Fortbildungsaufwand (ohne Arbeitszeit) in T€	1.581	1.476

Die Investitionen in die Qualifikation der Mitarbeitenden sind im Jahr 2015 deutlich angestiegen. Gesetzlich vorgeschriebene Fortbildungen, weitere fachliche Qualifizierungsmaßnahmen sowie individuelle und teambezogene Entwicklungsangebote werden intensiv genutzt.

Betriebliche Ausbildung (Fahrdienst)	2015	2014
Ausbildung Busfahrer	48	45
Ausbildung Schienenfahrer	50	56
Gesamt	98	101

Die betriebliche Ausbildung bewegt sich weiterhin stabil auf hohem Niveau. Die Ausbildung in den betriebseigenen Fahrschulen Bus und Schiene stellt einen wichtigen Eckpfeiler für die Abdeckung des Personalbedarfs im Fahrdienst dar. Die Ausbildungs- und Fortbildungskapazitäten werden weiterhin auf einem hohen Niveau gehalten, um Leistungsausweitungen, Fluktuation und Altersabgänge bewältigen zu können.

**SSB-Wohnungen //** Wohnungsangebote des Arbeitgebers stellen in der Metropolregion Stuttgart ein wichtiges Argument für die Arbeitgeberattraktivität dar. Die Wirtschaftlichkeit und die Zukunftsfähigkeit der bestehenden Angebote sind aus Arbeitgebersicht sichergestellt. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der neu an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vermieteten Wohnungen angestiegen.





s2718  
Tobias

s2732  
Anna

s2722  
Giuseppe

s935  
Isabella

s2711  
Toni

s3099  
Al

2462

713

3205

2074  
Thomas

s3101

s2728

s2704  
Ralf

s2729



## 06 MARKETING UND VERTRIEB





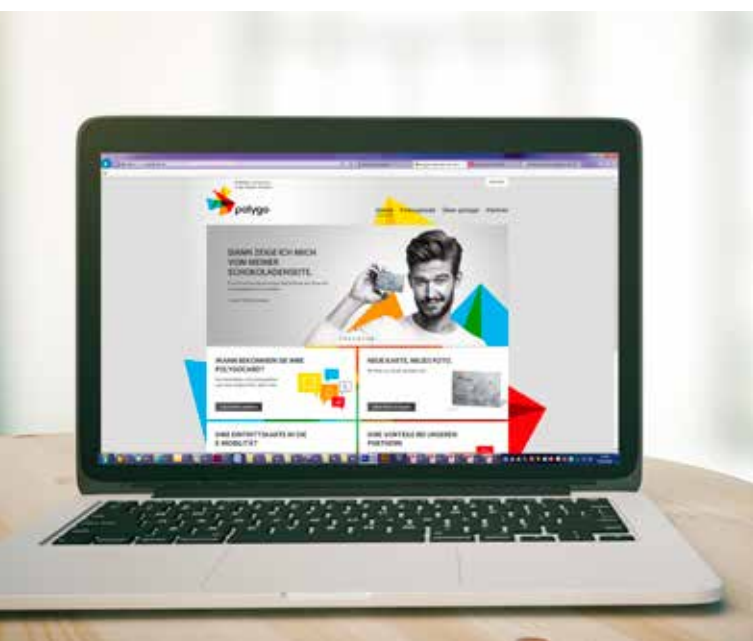


## 06 MARKETING UND VERTRIEB

- 
- 
- **Firmen- und Seniorenticket erneut gewachsen //** Einen wesentlichen Beitrag zur positiven Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen leistete im Jahr 2015 erneut das Segment Berufsverkehr. Insbesondere beim Firmenticket setzte sich die positive Entwicklung der Vorjahre fort. Mit fast 32.000 Firmenticket-Abonnenten bei der SSB zum Jahresende konnte eine Steigerung gegenüber dem Jahresende 2014 um knapp 11 % erzielt werden. Neben dem anhaltenden Effekt der im Frühjahr 2014 eingeführten Zuschussregelung trug zu dem Wachstum auch eine intensive Marktbearbeitung durch die aktive Ansprache und Betreuung von Firmen bei.
- 

Im fünften Jahr des JahresTicket-Abonnements mit monatlicher Abbuchung war beim Jedermann- und beim 9-Uhr-UmweltTicket nach den deutlichen Zuwächsen der letzten Jahre 2015 eine Stagnation der Abonnentenzahlen zu verzeichnen. Dagegen legte das Seniorenticket im Abonnement abermals um rund 11 % zu, sodass zum Jahresende 2015 mit mehr als 50.000 Abonnenten im JahresTicket ein neuer Höchststand zu verzeichnen war. Mit einer breit angelegten Abo-Kampagne im Frühsommer sowie anlassbezogenen Kampagnen, beispielsweise zur Ausweitung des Parkraummanagements in der Stuttgarter Innenstadt, wurde die gezielte Marktbearbeitung für das JahresTicket-Abonnement erfolgreich fortgesetzt.

**SozialTicket erfolgreich eingeführt //** Zum 1. Januar 2015 startete das Stuttgarter SozialTicket als neues Tarifangebot, das von Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann, die als Unterstützungsleistung der Landeshauptstadt die Bonuscard erhalten. Gegenüber den bereits zuvor bestehenden Bonuscard-Tarifen wurde vor allem das Jedermann-MonatsTicket neu mit einbezogen, das bislang nicht vergünstigt erhältlich war. Zudem wurde der Zuschuss der Landeshauptstadt für jedes MonatsTicket für eine oder zwei Zonen auf generell 50 % des regulären Tarifpreises erhöht. Im Jahr 2015 wurden daraufhin rund 213.000 SozialTickets durch die SSB verkauft, das sind rund 60 % mehr als im Jahr 2014 auf Grundlage der früheren Bonuscard-Regelung. Der Zuwachs entfällt dabei insbesondere auf das neu hinzugekommene Jedermann-MonatsTicket, aber auch der Absatz von Seniorentickets und 14-Uhr-JuniorTickets als SozialTicket legte um rund 8,0 bzw. 6,0 % zu.



polygo-Website // Motiv aus der „Dahinter steckt mehr“ Kampagne

Unsere technischen Mitarbeiter warten Tag für Tag einen Fuhrpark von 442 Bussen und Bahnen. Damit Sie pünktlich und sicher ans Ziel kommen. [www.ssb-ag.de/dahinter](http://www.ssb-ag.de/dahinter)

**SSB**

### **Nutzenvorteile und Preiswürdigkeit fokussiert //**

Die vor allem auf Gelegenheitsnutzer ausgerichtete Marketingkommunikation führte 2015 die erfolgreiche Vorteilskampagne fort. Das im Jahr 2014 entwickelte Konzept mit dem Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation als wesentlichem Stilelement wurde aufgrund der Erkenntnisse aus der Marktforschung in Details weiterentwickelt. Unverändert standen die Produktvorteile der SSB-Verkehrsmittel im Vordergrund: Zuverlässigkeit, Taktdichte und Anschlüsse wurden anhand aufmerksamkeitsstarker Szenen dargestellt. Mit einer starken Plakat-präsenz konnte abermals eine hohe Aufmerksamkeit erreicht werden.

Ergänzend zur Vorteilskommunikation startete im Herbst eine völlig neu entwickelte Kampagne zur Vermittlung der Preiswürdigkeit. Unter dem Slogan „Dahinter steckt mehr“ zeigen die Motive jene Leistungen der SSB, die der Fahrgast nicht sieht, die für eine qualitativ hochwertige Leistungserbringung aber unerlässlich sind. Über die Darstellung der Leistungsfähigkeit der SSB hinaus soll mit diesen Botschaften die Preiswürdigkeit des ÖPNV hervorgehoben werden. Damit soll einerseits die Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste für die Ticketpreise erhöht werden, andererseits aber im Rahmen der andauernden politischen Diskussionen um die Finanzierung des ÖPNV ein klares Zeichen gesetzt werden, dass auch öffentliche Mittel im Nahverkehr gut angelegtes Geld sind.

**Online-Vertrieb weiter ausgebaut //** Auch 2015 konnte der Absatz über den Online-Vertrieb weiter ausgebaut werden. Insgesamt konnten mehr als 2,3 Mio. Einzel- und TagesTickets als HandyTicket verkauft werden, das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um über 50 %. In Spitzenmonaten betrug der Absatz bis zu 260.000 HandyTickets. Damit werden rund 12 % der durch die SSB verkauften Tickets im Gelegenheitsverkehr über den Online-Vertrieb abgesetzt. Zur Jahresmitte eingestellt wurde das bislang alternativ zu den Smartphone-Applikationen von SSB und VVS angebotene HandyTicket Deutschland, das im VVS nur eine geringe Nutzerzahl erreichen konnte.

Darüber hinaus wurden 2015 fast 25.000 StudiTickets über den Online-Vertrieb gekauft, sodass der bereits hohe Anteil von Internetkäufen hier nochmals auf über 80 % anstieg. Im Dezember 2015 wurde das Produktsortiment im Online-Vertrieb um Wochen- und MonatsTickets für

das Jedermann- und das 9-Uhr-UmweltTicket erweitert. Damit sind nun erstmals auch frei kaufbare ZeitTickets als Print- und HandyTicket erhältlich. Angesichts der vom Start weg regen Nachfrage ist für das Jahr 2016 mit relevanten Absatzzahlen in diesem Segment zu rechnen, sodass der Umsatzanteil des Online-Vertriebs abermals deutlich zulegen wird. Der Online-Vertrieb der SSB zählt damit zu den erfolgreichsten digitalen Vertriebskanälen kommunaler Verkehrsunternehmen in Deutschland.

**polygo an den Markt gebracht //** Das Projekt Stuttgart Services ist im Jahr 2015 unter der Marke polygo am Markt wirksam geworden. Ziel des im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität geförderten Konsortialprojekts Stuttgart Services ist es, durch die Kombination von Mobilität und Dienstleistungen den Nachhaltigkeitsverbund (zu Fuß, Fahrrad, Sharingkonzepte, ÖPNV und elektromobiler Individualverkehr) zu stärken und die Elektromobilität voranzubringen. Daran arbeiteten branchenübergreifend 23 Partner unter der Konsortialführerschaft der SSB. 2015 wurde die Chipkarte als einheitliches Zugangsmedium an erste ÖPNV-Abonnenten ausgegeben und ein zentrales Serviceportal für Stuttgart und die Region prototypisch getestet. 2015 wurden alle Meilensteine des Forschungsprojekts erreicht. Im zweiten Quartal wurde der Prototyp des Buchungs- und Auskunftportals erfolgreich getestet. Zum Jahresende waren die ÖPNV-Hintergrundsysteme und die Infrastruktur für das eTicketing angepasst. Damit wurde der finale Meilenstein des Forschungsprojekts umgesetzt.

Bereits im Frühjahr 2015 wurde der neue Markenname „polygo – Mobilität und Services in der Region Stuttgart“ vorgestellt. Über die Umstellung auf die polygoCard und den weiteren Ausbau dieses neuen Angebots wurden im April ca. 230.000 ÖPNV-Abonnenten im VVS informiert. Seither ist die polygo-Website online und erste zentrale polygo-Dienste wie etwa der polygo-Kundenservice wurden in Betrieb genommen. Im vierten Quartal 2015 wurde die polygoCard an erste Abonnenten der SSB ausgegeben. Die Umstellung auf die polygoCard mit eTicket erfolgt sukzessive und wird bis 2017 andauern. Im gesamten VVS haben rund 100.000 Abonnenten die Karte bereits in 2015 erhalten. Perspektivisch soll es die polygoCard auch ohne ÖPNV-Abonnement geben. Die Verlängerung der Projektlaufzeit um sechs Monate bis zum 30. Juni 2016 wird insbesondere zur Weiterentwicklung des prototypischen Portals hin zur Massentauglichkeit genutzt. Zudem soll

## 06 MARKETING UND VERTRIEB

- die Vision einer Bürgerkarte weiterverfolgt und zusätzliche städtische Angebote sollen in den Leistungsumfang integriert werden. Der Betrieb von polygo wird ab Januar 2016 für die kommenden drei Jahre durch den VVS durchgeführt.

- Straßenbahnwelt und Killesbergbahn //** Die Besucherzahlen in der Straßenbahnwelt erreichten 2015 mit etwa 14.000 Gästen das Vorjahresniveau. Hinzu kommen noch 4.000 Besucher der Veranstaltungen „Lange Nacht der Museen“ und „stuttgartnacht“. Obwohl die Oldtimer seit September 2013 wegen des Umbaus Leuzeknoten vorübergehend nicht zum Fernsehturm fahren können, werden sonntags noch immer die meisten Besucher gezählt. Im Vergleich zum Vorjahr konnte 2015 bei den Fahrten zwar ein Zuwachs von 15 % erzielt werden, aber ab Mai 2016 muss auch der sonntägliche Oldtimerverkehr der Linie 21 (Innenstadtschleife) für mindestens drei Jahre pausieren, und erst ab Ende des Jahres können wieder historische Straßenbahnfahrten zum Fernsehturm angeboten werden.

Die Vermietung der Straßenbahnwelt als Event-Location entwickelt sich weiterhin positiv. Es konnte ein Ertragsplus von knapp 10 % erzielt werden. Großer Beliebtheit erfreuen sich zwischenzeitlich die standesamtlichen Trauungen im Museum. Dieses Geschäftsfeld ist ein unverzichtbarer Einnahmebestandteil für die Straßenbahnwelt. Ein besonderes Ereignis war im letzten Jahr der Deutsche Evangelische Kirchentag, der die Straßenbahnwelt als offiziellen Veranstaltungsort angemietet hat. Zahlreiche Besucher des Kirchentags kamen auch in die Ausstellung.

Die Killesbergbahn erzielte in der Saison 2015 nochmals ein Einnahmeplus von 11 %. Damit bleibt die Kleinbahn ein sehr attraktives Ausflugsziel von Familien. Die geplante Inbetriebnahme der spanischen Lok Santa Maria, die der Förderverein der Killesbergbahnfreunde im Oktober 2014 gekauft hatte, musste auf das Frühjahr 2016 verschoben werden: Die Restaurierung war aufwendiger als angenommen.

**Vertrieb //** Die SSB konnte im Jahr 2015 insgesamt 225,4 Mio. € kassenmäßig wirksame Einnahmen an den VVS melden. Gegenüber dem Vorjahr war dies eine Steigerung um 6,9 %.

Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und verkauften Fahrausweise 2015 mit Vergleichswerten 2014:

in %	Einnahmen		Verkaufte Fahrausweise	
	2015	2014	2015	2014
Automaten	33,5	34,0	62,0	64,8
Abonnement/ FirmenTicket	43,7	41,7	8,6	8,1
SSB-Kundenzentren	8,0	7,6	0,9	0,8
Private Vertriebspartner	2,5	2,8	1,1	1,2
Fahrpersonal	4,2	4,5	15,5	16,5
Internet/Handy	7,7	6,1	10,9	7,3
Sonstige Einnahmen	0,4	3,3	1,0	1,2

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

Aufteilung der bargeldlosen Umsätze 2015:

in %	Automaten	SSB-Kundenzentren	Internet/ Handy
EC	16,3	40,0	-
Geldkarte	0,4	-	-
Kreditkarte	2,2	5,3	35,0
Gutscheine	6,1	12,1	-
EC/Lastschrift	-	-	65,0







07 FAHRGELDEINNAHMEN  
UND VERKEHRSLEISTUNGEN







## 07 FAHRGELDEINNAHMEN UND VERKEHRSLAISTUNGEN

**Entwicklung im Gesamtbetrieb //** Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV entwickelten sich im Geschäftsjahr unterschiedlich. Die konjunkturelle Lage in der Region Stuttgart war durchgehend positiv. Bei den Treibstoffpreisen war allerdings insbesondere zum Jahresende eine deutlich rückläufige Tendenz festzustellen. Demgegenüber stand der weitere Ausbau des ÖPNV-Angebots in Stuttgart. Mit der im Dezember 2014 erfolgten und damit im Geschäftsjahr 2015 erstmals voll wirksamen Verlängerung des 10-Minuten-Takts an Wochentagen um eine Stunde bis 20.30 Uhr wurde das Fahrplanangebot abermals deutlich verbessert. Die Eröffnung eines neuen Kundenzentrums am Hauptbahnhof ebenfalls im Dezember 2014 sowie die Inbetriebnahme von 33 neuen Omnibussen im Laufe des Jahres 2015 führten zu weiteren Qualitätssteigerungen für die SSB-Kunden.

Unter diesen Rahmenbedingungen setzte sich die bisherige positive Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage weiter fort. Im VVS-Regeltarif stiegen die SSB-Einnahmen um 4,8 % bei einer durchschnittlichen Tarifierhöhung von 2,9 %. Die Zahl der SSB-Fahrten im VVS-Regeltarif nahm um 1,9 % zu. Unter Berücksichtigung von Sondertickets, erhöhtem Beförderungsentgelt, Erstattungsleistungen und Sonderverkehren stiegen die Gesamtbruttoeinnahmen um 5,6 % und die Fahrten um 1,1 %. Der Einnahmeanteil der Zeitkarten im Regeltarif stieg um 0,3 Prozentpunkte auf 66,2 % an. Dementsprechend ging der Anteil der Barfahrausweise von 34,1 % auf 33,8 % zurück. Beim Blick auf die Vertriebsleistung der SSB konnte der Anteil der Abonnements an den vereinnahmten Umsätzen um 0,7 Prozentpunkte auf 43,6 % gesteigert werden, der Anteil über den Online- und mobilen Vertrieb vereinnahmter Umsätze wuchs um 2,9 Prozentpunkte auf 27,9 %. Die Erstattungszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung lagen 2015 bedingt durch die Abrechnungssystematik um 21,5 % über dem Vorjahr.

**Barfahrausweise //** Die positive Entwicklung bei den Barfahrausweisen mit Mehreinnahmen von 4,0 % und Mehrfahrten von 0,7 % wurde durch das EinzelTicket und das TagesTicket getragen, die erneut zulegen konnten. Der Absatz des Kurzstreckentickets konnte nach den Rückgängen der Vorjahre nunmehr stabilisiert werden. Der Rückgang beim 4erTicket setzte sich hingegen fort – wie bereits im Vorjahr ist hier bedingt durch das HandyTicket eine Verlagerung zu EinzelTickets zu verzeichnen.

**Zeitfahrausweise //** Weiterhin sehr positiv entwickelten sich die Zeitfahrausweise mit 5,3 % Mehreinnahmen. Die Fahrten legten um 2,1 % zu.

Das Teilsegment Berufsverkehr trug mit Einnahmesteigerungen von 7,7 % wesentlich zur Entwicklung bei. Die Zahl der Fahrten legte mit einer Steigerung um 5,9 % hier am stärksten zu. Neben dem hohen Bestand an JahresTicket-Abonnenten trug dazu vor allem das anhaltende Wachstum des FirmenTickets bei. Darüber hinaus führte der Einbezug des MonatsTickets Jedermann in das Stuttgarter SozialTicket zu einem deutlichen Umsatzzuwachs im Segment Berufsverkehr. Während das StudiTicket auf einem hohen Niveau stagnierte, kamen beim MonatsTicket im Ausbildungsverkehr die rückläufigen Schülerzahlen erstmals leicht zum Tragen. Insgesamt stiegen im Teilsegment Ausbildungsverkehr die Einnahmen um 2,5 % bei stabiler Fahrtenzahl wie im Vorjahr. Der Seniorenverkehr als kleinstes Teilsegment der Zeitfahrausweise entwickelte sich stabil. Die Einnahmen stiegen um 1,6 %, die Fahrten sanken um 0,7 %.



Leinfelden

SSB

www.ssb.de

U3 Leinfelden  
über Charlottenplatz  
Degerloch  
Möhringen

## 07 FAHRGELDEINNAHMEN UND VERKEHRSLAISTUNGEN

Einnahmen in 1.000 € (brutto)	2015	2014	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr:				
• Regeltarif	219.483	209.365	10.118	4,8
• Sonderangebote und sonstige Fahrausweise *	5.551	4.906	645	7,5
• Schwerbehinderte	10.433	8.587	1.846	21,5
<b>Summe Linienverkehr</b>	<b>235.467</b>	<b>222.858</b>	<b>12.609</b>	<b>5,7</b>
Sonderverkehr	982	960	22	2,2
<b>Gesamt</b>	<b>236.449</b>	<b>223.818</b>	<b>12.631</b>	<b>5,6</b>

\* incl. EBE

Fahrten in 1.000	2015	2014	Veränderung absolut	Veränderung in %
Linienverkehr:				
• Regeltarif	159.136	156.210	2.926	1,9
• Sonderangebote und sonstige Fahrausweise *	10.100	10.775	-675	-6,3
• Schwerbehinderte	7.439	7.690	-251	-3,3
<b>Summe Linienverkehr</b>	<b>176.675</b>	<b>174.675</b>	<b>2.000</b>	<b>1,1</b>
Sonderverkehr	170	186	-16	-8,1
<b>Gesamt</b>	<b>176.845</b>	<b>174.861</b>	<b>1.984</b>	<b>1,1</b>

\* incl. EBE



<b>Einnahmen Regeltarif in 1.000 € (brutto)</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Veränderung absolut</b>	<b>Veränderung in %</b>
KurzstreckenTicket	4.607	4.536	71	1,6
EinzelTicket	38.597	36.507	2.090	5,7
4erTicket	20.597	20.650	-53	-0,3
TagesTicket	10.372	9.638	734	7,6
<b>Barfahrausweise</b>	<b>74.173</b>	<b>71.331</b>	<b>2.842</b>	<b>4,0</b>
Berufsverkehr	80.938	75.135	5.803	7,7
Ausbildungsverkehr	55.089	53.759	1.330	2,5
Seniorenverkehr	9.284	9.141	143	1,6
<b>Zeitfahrausweise</b>	<b>145.311</b>	<b>138.035</b>	<b>7.276</b>	<b>5,3</b>
<b>Summe Regeltarif</b>	<b>219.484</b>	<b>209.366</b>	<b>10.118</b>	<b>4,8</b>

<b>Fahrten Regeltarif in 1.000</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Veränderung absolut</b>	<b>Veränderung in %</b>
KurzstreckenTicket	3.839	3.780	58	1,5
EinzelTicket	12.888	12.707	181	1,4
4erTicket	7.570	7.816	-246	-3,2
TagesTicket	3.703	3.508	196	5,6
<b>Barfahrausweise</b>	<b>28.000</b>	<b>27.811</b>	<b>189</b>	<b>0,7</b>
Berufsverkehr	55.515	52.429	3.086	5,9
Ausbildungsverkehr	63.396	63.654	-258	-0,4
Seniorenverkehr	12.226	12.315	-89	-0,7
<b>Zeitfahrausweise</b>	<b>131.137</b>	<b>128.398</b>	<b>2.739</b>	<b>2,1</b>
<b>Summe Regeltarif</b>	<b>159.137</b>	<b>156.209</b>	<b>2.928</b>	<b>1,9</b>

# 08 BETRIEBSLEISTUNGEN









## 08 BETRIEBSLEISTUNGEN

- Die Betriebsleistungen unterliegen grundsätzlich jährlichen Schwankungen, welche auf die Lage und die Anzahl der unterschiedlichen Wochentage, der Arbeits- und Schulfertage sowie auf Streiktage zurückzuführen sind.

- **Schiienenverkehr** // Taktverdichtungen auf allen Stadtbahnlinien (Mo-Sa 10-Minuten-Takt) führten zu einer gleichzeitigen Erhöhung der Nutzwagen- und Reduzierung der Platzkilometer.

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

Anpassungen an Taktverdichtungen bei der Stadtbahn ließen die Nutzwagenkilometer um 2,9 % steigen und die Platzkilometer um 1,3 % sinken.

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

**Platzausnutzung** // Trotz den gestiegenen Fahrgastzahlen sank die Platzausnutzung im schienengebundenen Verkehr um 0,4 % Prozentpunkte auf 13,2 %. Im Busbetrieb stieg sie auf 11,6 %.



Evangelischer Kirchentag in Stuttgart, Teilnehmer in Stadtbahn

<b>Nutzwagen-km in 1.000</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Veränderung absolut</b>	<b>Veränderung in %</b>
Linienverkehr Schiene (inklusive U11 und U19) Nutzwagen-km	<b>18.330</b>	18.065	265	1,4
Linienverkehr Bus (inkl. Auftragsunternehmen) Nutzwagen-km	<b>15.088</b>	14.655	433	2,9
Sonderverkehr Schiene Nutzwagen-km	<b>7</b>	4	3	42,8
Sonderverkehr Bus Nutzwagen-km	<b>162</b>	143	19	11,7

<b>Platz-km in 100.000</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Veränderung absolut</b>	<b>Veränderung in %</b>
Linienverkehr Schiene Platz-km	<b>46.219</b>	44.669	1.550	3,4
Linienverkehr Bus (inkl. Auftragsunternehmen) Platz-km	<b>12.542</b>	12.708	-166	-1,3
Sonderverkehr (Schiene u. Bus) Platz-km	<b>108</b>	98	10	9,3

<b>Platzausnutzung in % 4 Personen je m<sup>2</sup> Stehplatzfläche</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Veränderung %-Punkte</b>
Schienenbetrieb	<b>13,2</b>	13,6	-0,4
Busbetrieb	<b>11,6</b>	11,3	0,3



Evangelischer Kirchentag in Stuttgart, Besuchermenge am Schlossplatz



# 09 BETRIEBSANLAGEN UND INFRASTRUKTUR



Leitstelle erstrahlt nach den Umbaumaßnahmen in neuem Glanz





## 09 BETRIEBSANLAGEN UND INFRASTRUKTUR

**Stadtbahn //** Die Arbeiten am neuen Stadtbahntunnel unter der Heilbronner Straße, der eine Folgemaßnahme von Stuttgart 21 ist, sind auch 2015 weiter fortgeschritten. Bis Ende des Jahres 2015 konnten nicht nur die Verbindungsbauwerke, sondern auch der komplette Rohbau der Tunnelröhren erstellt werden. Deshalb kann von einem stadtbahn-technischen Ausbau und einer teilweisen Nutzung bereits 2016 ausgegangen werden.

Für die andere Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie wurde der Auftrag über den ersten Teil der Rohbauarbeiten mit der neuen Haltestelle und der Anbindung an die Tunnel in Richtung Charlottenplatz und Neckartor vergeben. Die Deutsche Bahn AG hat mit den Arbeiten am neuen Bahnhofs-Trogbauwerk der Talquerung zwischen den Fernbahnsteigen und der Stadtbahnhaltestelle begonnen. In der Haltestelle wurden der Verbau und der Aushub für den unter der neuen Haltestelle liegenden Tunnelblock gestartet. Nach noch erforderlichen Leitungsverlegungen konnte ab dem Herbst auch die erste Baugrube für die neue Haltestelle in schwierigem Baugrund mit schwerem Baugerät angegangen werden. Um die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer gering zu halten, wurde mit der Deutschen Bahn AG eine Verswenkung der Fahrstreifen im Bereich Schillerstraße/Gebhardt-Müller-Platz entwickelt.

Der erste Teilabschnitt der Stadtbahnlinie U12 mit den Tunneln durch das A1-Gebiet und der Brücke über die Wolframstraße wurde zum großen Teil in den vergangenen Jahren bzw. gemeinsam mit der Folgemaßnahme von Stuttgart 21 in der Heilbronner Straße hergestellt. Die Rohbauarbeiten für die Brücke konnten ebenso wie der Gleisbau termingerecht abgeschlossen werden. Nach der Fertigstellung eines Teilabschnitts des neuen S-Bahntunnels konnte dann die Errichtung der notwendigen Stützwände entlang der Nordbahnstraße für den Anschluss der Stadtbahntrasse an die bestehende Strecke der U12 beginnen.

Für den dritten Teilabschnitt bis ins Neckartal konnten 2015 die Tunnel- und Rohbauarbeiten bereits abgeschlossen werden. Die Anpassung des Brückenbauwerks zur Einschleifung in die bestehende Stadtbahntrasse der Strecke der U14 auf der Aubrücke konnte im Laufe des Jahres ebenso hergestellt werden, wie die Verlängerungen der Stadtbahnhaltestellen Hofen und Brückenstraße für den Betrieb mit 80-m-Zügen.

Im südlichen Abschnitt der Stadtbahnlinie U12 nach Dürrlewang konnten 2015 nach abschnittsweisen Leitungs- und Kanalverlegungen die Gleis- und Straßenbauarbeiten begonnen werden. In den Sommerferien wurde die neue Haltestelle Wallgraben in Betrieb genommen, um den Rückbau der bestehenden Haltestelle als Ausgleichsmaßnahme noch im Rahmen der Bautätigkeiten bewerkstelligen zu können. Die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts war im Mai 2016.

Für eine neue Stadtbahntrasse der U5 mit Nutzung der Flächen zwischen Max-Lang-Straße und S-Bahn in Leinfelden wurde ein mehrstufiges Konzept erstellt und die Planfeststellung beantragt. In der ersten Stufe wurde die Stadtbahn zur S-Bahn verschwenkt und so eine Bündelung der Gleisanlagen einschließlich der Haltestellen erreicht. Das Ziel einer Inbetriebnahme im Oktober 2015 konnte verwirklicht werden, auch wenn der Rückbau der bestehenden Gleis- und Haltestellenanlagen erst im Frühjahr 2016 angegangen wird.

Die umfangreichen Arbeiten an den vorgespannten Deckenträgern für die Aufzugsnachrüstung und Brandschutzertüchtigung in der Haltestelle Österreichischer Platz verzögerten sich etwas. Die Eröffnung der Aufzüge fand im April 2016 statt.

Neben allen Bau- und Instandhaltungstätigkeiten (mit Grunderneuerung teilweise über 30 Jahre alter Gleisstrecken) wurde im Jahr 2015 u.a. auch die Genehmigungsplanung für die Verlängerung der Linie U6 zum Flughafen abgeschlossen und die Planfeststellung beantragt. Darüber hinaus hat der Verband Region Stuttgart nach Vorlage der Vorplanung mit aktualisierter Kostenschätzung beschlossen, auch die Planung für die S-Bahn nach Neuhausen durch die SSB bis zur Planfeststellungsreife ausarbeiten zu lassen.



Blick in die Tunnelröhre der S21-Folgemassnahme Heilbronner Straße



## 09 BETRIEBSANLAGEN UND INFRASTRUKTUR

**Schienefahrzeuge** // Ende 2015 befanden sich 66 generalüberholte Stadtbahnwagen S-DT 8.S wieder im Fahrgasteinsatz. Auch 2015 konnten die geplanten Kosten und der Terminplan für die Generalüberholung eingehalten werden. Trotz der geringen Fahrzeugreserve und der gleichzeitigen Erweiterung des Fahrplanangebots konnte der Fahrzeugeinsatz sichergestellt werden.

Die erforderlichen Hauptuntersuchungen an den Stadtbahnwagen gemäß BOSTrab § 57 wurden plangemäß durchgeführt. Ferner wurden die regelmäßigen Wartungen und Reinigungen in den Betriebswerkstätten termingerecht erledigt.

Die Fahrzeuge der Serie S-DT 8.12 von Stadler sind seit Ende September 2013 im Fahrgastbetrieb. Die Fahrzeuge haben sich bis dato im Fahrgastbetrieb bewährt. Im Laufe des zwischenzeitlich über zweijährigen Betriebes haben sich jedoch verschiedene notwendige Verbesserungspotenziale – wie etwa die Fahrgastraumklimatisierung – ergeben, die einer Nachbesserung bedürfen und im Berichtsjahr im Rahmen von „Rollkuren“ beseitigt wurden.

2015 wurden bei der Killesbergbahn die notwendigen Maßnahmen an Triebfahrzeugen und Wagen weiter durchgeführt, die teilweise das Niveau eines Neubaus erforderten. Es wurden wie in den vorherigen Jahren auch 2015 eine Diesellokomotive und ein kompletter Zug mit fünf Wagen vollständig saniert.

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

**Busse** // 2015 wurden neben 30 konventionellen Euro-6-Bussen auch drei Dieselhybridbusse von der Firma Volvo beschafft. Die Volvo-Hybridbusse sind Fahrzeuge mit einem für die SSB neuen Parallel-Hybrid-Antriebsstrang. 2016 soll getestet werden, auf welchen spezifischen Linien diese Fahrzeuge ihren höchsten Wirkungsgrad erzielen, um Erkenntnisse für die Beschaffung der Folgejahre zu gewinnen. Für diese Fahrzeuge wurden Altfahrzeuge der Abgasstufe Euro-3 mit Partikelfilter ausgemustert. Zudem wurden Messungen im Bereich der Abgasnachbehandlung im Betrieb durchgeführt. Beispielhaft hat sich gezeigt, dass ein Euro-6-Gelenkzug vergleichbare Stickoxidemissionen pro gefahrenen Kilometer aufweist wie ein Euro-6-Diesel-PKW (mit dem Unterschied, dass der Bus mit 3,5 Tonnen zusätzlichem Gewicht beladen war).

Zum 31. Dezember 2015 wurde das Projekt „HighLine S“ beendet. Die Flotte der Dieselhybrid-Gelenkzüge absolvierte knapp zwei Millionen Kilometer. Bei den Brennstoffzellenhybridbussen fokussierte sich die Aufmerksamkeit mehr und mehr auf die Infrastruktur. Es hat sich herausgestellt, dass eine öffentliche Tankstelle kaum in der Lage ist, die spezifischen Anforderungen eines ÖPNV-Betriebes bezüglich der Versorgung und vor allem der Versorgungssicherheit zu erfüllen. Aus diesem Grund beteiligt sich die SSB am europäischen Projekt „NewBus-Fuel“, in dem es darum geht, zukünftige Anforderungen an eine Wasserstoffversorgungsinfrastruktur im ÖPNV in Zusammenarbeit mit der Industrie zu realisieren. Aufgrund der Technologie ergibt sich ein Schwerpunkt im Bereich der Aus- und Fortbildung der Mitarbeiter, die im Falle einer Nutzung der Infrastruktur kontinuierlich zu Elektrofachkräften fort- und ausgebildet werden müssten.





# 10 UMWELTBERICHT UND NACHHALTIGKEIT

Neuer Exot in der SSB-Busflotte: Volvo-Hybridbus







## 10 UMWELTBERICHT UND NACHHALTIGKEIT

Als Leitbegriff steht Nachhaltigkeit bei der SSB nicht nur für den sensiblen Umgang mit der Umwelt und der Gesellschaft sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sondern auch für eine wirtschaftliche Handlungsweise aller Unternehmensbereiche.

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter //** Die SSB bietet Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein breites Angebot an Möglichkeiten der beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung: Programme zur Unterstützung des Wissenstransfers für Stellennachfolger gehören ebenso zum Programm wie unternehmenseigene oder externe Weiterbildungen zu Managementtechniken oder Schulungen zur Erreichung des Fachexpertenstatus. Fahrerinnen und Fahrer haben unentgeltlichen Zugang zu den Schulungen nach Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz und zu den Kursen, die Voraussetzung für die berufliche Weiterentwicklung sind.

Im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Mitarbeiterentwicklung ist die Verleihung des „Corporate Health Award“ an die SSB mit dem Betrieblichen Gesundheitsmanagement „Linie G“ zu sehen. Eine zusätzliche Altersvorsorge bietet die Zusatzversorgung, bei der die von der SSB finanzierte Bausteinrente durch eigene Beiträge aufgestockt werden kann.

**Energieeffizienzsteigerung //** Im vergangenen Jahr hat die SSB ein Energieaudit nach DIN EN 16247 durchgeführt. Bei diesem „Check“ zur strukturellen Lokalisierung von verborgenen Energieeinsparmöglichkeiten und Energieeffizienzmaßnahmen waren sämtliche Betriebsteile beteiligt. Dabei wurden auch die bereits laufenden Maßnahmen, z.B. aus dem Energieeinsparkonzept, der Fahrzeugstrategie und den ECO-Trainings der Fahrschule, überprüft und als wichtige Potenziale verifiziert.

Weitere aus diesem Energieaudit abgeleitete Energieeffizienzmaßnahmen deckten zusätzliche Potenziale auf. Im Audit-Bericht werden über 50 Maßnahmen quantitativ abgeschätzt und beschrieben, die im Rahmen der getroffenen Annahmen und Berechnungen zu Energie-Einsparungen von rund 6,0 %, bezogen auf den Gesamtenergiebedarf der SSB, führen können. Die Potenziale werden zunächst unter anderem in das Energieeinsparkonzept integriert und im Jahr 2016 schrittweise umgesetzt.

Bereits 2015 führten bereits kleine Maßnahmen, wie beispielsweise die Optimierung der Steuerung von Parkplatzbeleuchtungen oder an den Bedarf angepasste Raumluftqualität, in Summe zu deutlicher Reduzierung des Stromverbrauchs.

Signifikante Energieeinsparungen konnten auch mit dem Austausch alter Druckluftkompressoren durch drehzahl-geregelte Kompressoren erzielt werden.

Zuletzt wurde im Stadtbahnbetriebshof Remseck damit begonnen, die bestehende Torluftschleieranlage, welche mit 100 % Außenluft betrieben wurde, mit einer Umluftklappe nachzurüsten. Dadurch kann ein Großteil der in der Abluft vorhandenen Wärme wiederverwendet werden, was zu einer bedeutenden Wärmeneinsparung führt.

Bei den Verwaltungsgebäuden wurden bereits positive Erfahrungen mit der Umrüstung der seitherigen konventionellen Beleuchtung auf LED-Leuchtmittel gesammelt. Im Jahr 2015 konnten zwei weitere LED-Pilotprojekte mit der optimalen Ausleuchtung von Bahnsteigen und eines Produktionsbereichs erfolgreich abgeschlossen werden.

**Fahrzeugstrategie //** Die konsequente Weiterführung der Strategie für einen nachhaltigen, attraktiven und wettbewerbsfähigen Nahverkehr sorgt auch im Busbetrieb der SSB für eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltbilanz. Im Jahr 2015 wurden 33 Neufahrzeuge mit dem derzeit höchsten verfügbaren Stand der Abgasreinigung, Euro-6, beschafft. Dadurch konnten 27 Fahrzeuge der Abgasstufe Euro-3 mit Partikelfilter ausgemustert werden.

**Betrieblicher Umweltschutz //** Alle Beschäftigten haben im Jahr 2015 mit der konsequenten Verwendung von Recyclingpapier einen Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Der Anteil von Recyclingpapier am Gesamtpapierverbrauch lag im Berichtszeitraum bei 97,8 %.

Aufgrund geänderter Abfall- und Gefahrgutgesetze wurden Anpassungen am Abfallzwischenlager erforderlich. Betroffen waren beispielsweise die Sammlung, Lagerung und der Transport von gebrauchten Spraydosen, Elektroschrott, entladenen Lithiumbatterien und Leuchtstoffröhren aus allen Betriebsteilen der SSB. Die beauftragten Entsorgungsunternehmen werden regelmäßig stichprobenartig hinsichtlich der ordnungsgemäßen Verwertung bzw. der genehmigten Beseitigung überprüft.

So wurden im Jahr 2015 nachweislich 4.273 t „gefährlicher“ Abfälle und 78.003 t „nicht gefährlicher“ Abfälle fachgerecht verwertet bzw. beseitigt. Die Abfallbilanz weist für 2015 einen deutlichen Anstieg „gefährlicher“ Abfälle auf. Dieser ist auf die Vielzahl der Gleisbaustellen im Schienennetz zurückzuführen, bei denen u.a. Abfälle wie verunreinigtes Bodenmaterial, Gleisschotter und Asphalt anfallen.

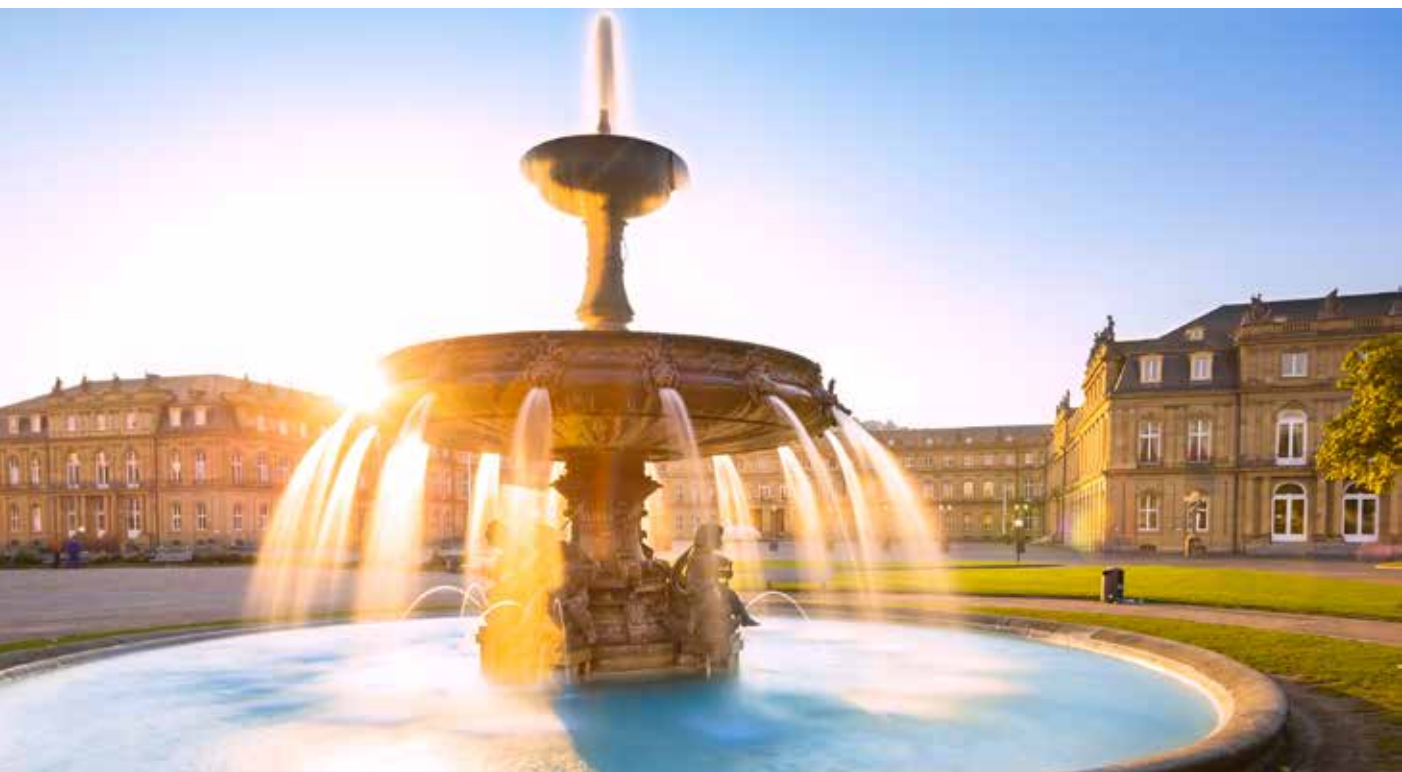


Weinberge, Stuttgart



## 10 UMWELTBERICHT UND NACHHALTIGKEIT

Abfallbilanz		2015	2014	2013	2012	2011
Abfall	Einheit	Menge	Menge	Menge	Menge	Menge
<b>Gefährliche Abfälle Gesamtmenge</b>	t	<b>4.274</b>	<b>1.949</b>	<b>1.265</b>	<b>3.577</b>	<b>3.024</b>
Unter anderem darunter:						
Kühlerfrostschutzgemisch	t	12	23	15	8	9
Starterbatterien	t	22	18	20	19	19
Gleisschotter, verunreinigt	t	28	21	25	29	30
Altöl	t	2.952	713	0	2.505	2.245
Teerölimprägnierte Bahnschwellen	t	952	824	887	675	398
<b>Nicht gefährliche Abfälle Gesamtmenge</b>	t	<b>78.003</b>	<b>77.882</b>	<b>46.297</b>	<b>70.618</b>	<b>34.786</b>
Unter anderem darunter:						
Schienenkehricht	t	107	99	156	70	85
Gewerbeabfall	t	289	246	266	260	293
Gemischte Bau- und Abbruchabfälle	t	6.619	8.201	148	371	147
Gleisschotter	t	21.300	10.493	16.424	11.521	4.633
Erdaushub inkl. Oberboden	t	42.791	53.578	23.024	50.647	23.546



Neues Schloss und Brunnen // Bild rechts: Stuttgarter Fernsehturm







# 11 JAHRESABSCHLUSS

Stadtbahnbrücke in Ostfildern-Scharnhäuser Park







# 11 JAHRESABSCHLUSS

## Bilanz zum 31. Dezember 2015

Aktiva	31.12.2015 €	31.12.2014 €
<b>A. Anlagevermögen</b> (1)		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Software und sonstige Rechte	2.931.499,00	2.512.130,00
2. Geleistete Anzahlungen	664.830,56	1.517.588,19
	<b>3.596.329,56</b>	<b>4.029.718,19</b>
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	177.971.944,11	194.014.542,20
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	115.257.046,77	120.660.218,11
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	116.725.578,00	112.151.998,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3.676.538,00	3.899.673,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.435.156,00	15.606.897,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	89.307.993,01	62.236.453,62
	<b>517.374.255,89</b>	<b>508.569.781,93</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen (2)	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	97.900,32
3. Sonstige Ausleihungen	76.997,21	130.629,95
	<b>528.349,68</b>	<b>614.482,42</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.895.781,40	19.522.652,01
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.077.381,54	534.003,76
3. Waren	145.449,91	213.246,75
	<b>20.118.612,85</b>	<b>20.269.902,52</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b> (3)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.946.858,67	4.598.827,91
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.554.285,83	5.712.243,23
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	228.265,33
4. Sonstige Vermögensgegenstände	5.129.384,11	6.269.496,95
	<b>16.630.528,61</b>	<b>16.808.833,42</b>
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks</b> (4)	99.684.464,57	107.066.218,16
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1.514.184,03	1.326.602,39
<b>D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	66.492,24	0,00
	<b>659.513.217,43</b>	<b>658.685.539,03</b>

Passiva	31.12.2015 €	31.12.2014 €
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	167.001.964,00
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 (5)	1.036.349,29	1.036.349,29
	<b>194.440.785,17</b>	<b>184.570.496,17</b>
<b>B. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	141.870.077,00	139.437.884,00
2. Sonstige Rückstellungen (6)	46.860.719,46	56.286.344,80
	<b>188.730.796,46</b>	<b>195.724.228,80</b>
<b>C. Verbindlichkeiten (7)</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	65.405.765,26	59.318.421,28
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,00	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.271.365,80	27.928.863,02
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.323,02	13.565.489,17
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.701.142,00	136.242,09
6. Sonstige Verbindlichkeiten	173.443.263,38	165.047.793,37
	<b>264.845.859,46</b>	<b>265.996.808,93</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>11.495.776,34</b>	<b>12.394.005,13</b>
	<b>659.513.217,43</b>	<b>658.685.539,03</b>



## 11 JAHRESABSCHLUSS

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015		Anhang	2015 €	2014 €
1.	Umsatzerlöse	(1)	300.034.974,13	285.604.922,15
2.	Erhöhung des Bestandes bei noch nicht abgerechneten Baumaßnahmen (Vorjahr: Verminderung)		543.377,78	-613.595,91
3.	Andere aktivierte Eigenleistungen		5.879.740,04	4.495.903,89
4.	Sonstige betriebliche Erträge	(2)	48.581.422,50	60.418.021,75
			<b>355.039.514,45</b>	<b>349.905.251,88</b>
5.	Materialaufwand	(3)		
a)	Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		26.929.229,19	29.698.728,56
b)	Aufwendungen für bezogene Leistungen		74.987.566,80	68.995.109,18
			<b>101.916.795,99</b>	<b>98.693.837,74</b>
6.	Personalaufwand	(4)		
a)	Löhne und Gehälter		128.565.872,75	122.209.918,67
b)	Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		46.112.756,68	44.247.186,37
			<b>174.678.629,43</b>	<b>166.457.105,04</b>
7.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		32.333.091,79	35.251.463,48
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	38.977.104,58	36.102.940,45
			<b>7.133.892,66</b>	<b>13.399.905,17</b>
9.	Erträge aus Beteiligungen		45,00	45,00
10.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		75.676,98	128.998,21
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		4.276,08	7.629,69
12.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(6)	302.115,37	779.271,10
13.	Aufwendungen aus Verlustübernahme		-261.348,23	-112.250,00
14.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(7)	7.474.883,49	7.620.231,62
			<b>-7.354.118,29</b>	<b>-6.816.537,62</b>
15.	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		<b>-220.225,63</b>	<b>6.583.367,55</b>
16.	Sonstige Steuern		780.929,53	941.701,74
17.	Erträge aus Verlustübernahme		1.001.155,16	0,00
18.	Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		<b>0,00</b>	<b>5.641.665,81</b>
19.	Einstellung in die gesetzlichen Rücklagen		<b>0,00</b>	<b>5.641.665,81</b>
20.	Bilanzgewinn		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



U5 Leinfelden

88 67

4131

# 11 JAHRESABSCHLUSS

## Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2015

### 1. Allgemeine Angaben

**Angaben zu Form und Darstellung //** Der Jahresabschluss 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 aufgliedert und erläutert.

**Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden //** Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die noch folgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Bei immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen erfolgt die Bewertung mit den aktivierungspflichtigen Anschaffungs-/Herstellungskosten, vermindert um Zuschüsse, Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Herstellungskosten enthalten Lohn- und Materialkosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge. Bei Sachanlagen wird in der Regel die lineare Abschreibungsmethode angewandt. Im Jahr des Zugangs wird die planmäßige Abschreibung zeitanteilig vorgenommen. Vermögensgegenstände, die nach dem 31.12.2007 angeschafft oder hergestellt worden sind und deren Anschaffungs-/Herstellungskosten 150 € netto nicht überschreiten, werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs-/Herstellungskosten zwischen netto 150 € und 1.000 € werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG jahresbezogene Sammelposten gebildet, aktiviert und einheitlich linear über fünf Jahre abgeschrieben. Die Abschreibung für ein im Jahr 1994 fertiggestelltes Bürogebäude sowie ein im Jahr 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode gemäß § 7 Absatz 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen. Festwerte bestehen für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen.

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

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips, dem ein Gängigkeitsabschlag vorausgeht. Fahrausweisvordrucke (22 T€) und Küchenvorräte (50 T€) sind gemäß § 240 Absatz 3 HGB aktiviert.

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit aufgelaufenen Herstellungskosten bewertet.

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2005 G im Rahmen eines Anwartschaftsbarwertverfahrens wie folgt ermittelt:

- Bewertungsverfahren Modifizierter Teilwert
- Einkommensdynamik 2,00 % p.a
- Rentendynamik 1,10 % bzw. 1,00 %
- Berechnungszins 3,89 % p.a

Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte analog der unmittelbaren Verpflichtungen.

Die sonstigen Rückstellungen sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind seit dem Geschäftsjahr 2010 mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

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



## 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 3a 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 in €	Ergebnis 2015 in €
<b>Verbundene Unternehmen:</b> SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	850.566,65	<b>75.676,98 *</b>
<b>Andere Unternehmen:</b> Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS), Stuttgart	26	362.577,61 **	<b>7.335,63 **</b>

\* vor Ergebnisabführung an die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart

\*\* vorläufige Angaben

### (3) Forderungen und sonstige

#### Vermögensgegenstände:

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 60 T€ (Vj. 52 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

### (4) Liquide Mittel:

	31.12.2015 in T€	31.12.2014 in T€
1. Kassenbestand	4.503	4.347
2. Guthaben bei Kreditinstituten	95.181	102.719
<b>Gesamt</b>	<b>99.684</b>	<b>107.066</b>

## 11 JAHRESABSCHLUSS

### (5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung:

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31.12.2015 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 8.876 T€ (Vj. 8.290 T€). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31.12.2015 beträgt 8.810 T€ (Vj. 8.344 T€). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 66 T€ (Vj. Rückstellung in Höhe von 54 T€) saldiert ausgewiesen. Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 255 T€ (Vj. 200 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 10.996 T€ (Vj. 17.349 T€), für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 2.963 T€, (Vj. 7.089 T€), für Altlastensanierung von 2.938 T€ (Vj. 2.739 T€), Rückstellung für drohende Verluste 1.757 T€ (Vj. 2.439 T€), Jubiläumsrückstellungen 2.068 T€ (Vj. 1.751 T€), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 2.445 T€ (Vj. 1.400 T€). Darüber hinaus wurden für Urlaubsrückstände, Überzeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile, ausstehende Lieferantenrechnungen sowie für Umlagen des Haftpflichtverbands Rückstellungen gebildet.

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

### (7) Verbindlichkeiten:

Art der Verbindlichkeiten	31.12.2015			31.12.2014		
	Restlaufzeit		Gesamt T€	Restlaufzeit		Gesamt T€
	Bis zu 1 Jahr T€	Über 5 Jahre T€		Bis zu 1 Jahr T€	Über 5 Jahre T€	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten *	3.734	41.927	65.406	3.449	40.348	59.318
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.271	0	24.271	27.929	0	27.929
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24	0	24	13.565	0	13.565
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.701	0	1.701	136	0	136
5. Sonstige Verbindlichkeiten	28.961	144.482	173.443	25.530	139.518	165.048
• davon aus Steuern			2.622			2.685
• davon im Rahmen der sozialen Sicherheit			144.873			139.926

\* Sicherungsübereignung von Bussen u.a. i.H.v. 16.876 T€ (Vj. 9.313 T€) und zwei Buchgrundschulden i.H.v. insgesamt 50.000 T€

### (8) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten:

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 11.479 T€ (Vj. 11.231 T€), die das Jahr 2016 betreffen.

### 3. Erläuterungen zur Gewinn- u. Verlustrechnung

#### (1) Umsatzerlöse:

Aufgliederung der Umsatzerlöse	2015 T€	2014 T€
Linienverkehr	220.213	208.356
Sonderverkehr	896	873
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	18.274	18.202
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	46.496	45.987
Sonstige Umsatzerlöse	14.156	12.187
<b>Gesamt</b>	<b>300.035</b>	<b>285.605</b>

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt.

#### (2) Sonstige betriebliche Erträge:

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 25.827 T€ (Vj. 32.300 T€); im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen und Buchgewinnen aus Anlagenabgängen.

#### (3) Materialaufwand:

	2015 T€	2014 T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	26.929	29.699
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	74.988	68.995
<b>Gesamt</b>	<b>101.917</b>	<b>98.694</b>

#### (4) Personalaufwand:

	2015 T€	2014 T€
a) Entgelte	128.566	122.210
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	46.113	44.247
• davon für Altersversorgung	19.244	18.363
<b>Gesamt</b>	<b>174.679</b>	<b>166.475</b>

Durchschnittlicher Personalbestand	2015	2014
Mitarbeiter/-innen	3.040	2.993
Auszubildende	107	95
<b>Gesamt</b>	<b>3.147</b>	<b>3.088</b>

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 67.492 T€ (Vj. 43.808 T€).



# 11 JAHRESABSCHLUSS

## (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 5.051 T€ (Vj. 2.593 T€).

## (6) Zinsertrag:

Im Zinsertrag sind 2 T€ (Vj. 509 T€) aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen sowie 255 T€ (Vj. 200 T€) aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben enthalten.

## (7) Zinsaufwand:

Im Zinsaufwand sind 739 T€ (Vj. 702 T€) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 525 T€ (Vj. 844 T€) aus der Aufzinsung der sonstigen Rückstellungen enthalten.

## 4. Sonstige Angaben

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse //

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus Bestellobligo (nach Abzug von Zuschüssen) in Höhe von ca. 80.328 T€ sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 44.063 T€. Der Gesamtbeitrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 124.391 T€. Haftungsverhältnisse bestehen in Form von Patronatserklärungen zugunsten der SSB Reisen GmbH, Stuttgart, in Höhe von 5 T€ (Valuta 31.12.2015). Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 167 T€. Die Stuttgart Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für die Ertragsteuern und Umsatzsteuer der Organträgerin.

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

### Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten //

Zur Absicherung der Beschaffungskosten für Dieseltreibstoff wurden bis zum Juni 2018 acht Rohwarentermingeschäfte (Swaps) auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31.12.2015 ergeben sich folgende Werte:

Art	Laufzeit	Gesamtumfang	Bewertung	Zeitwert (T€)
Fixed Swap	2014 - 2017	2.520 MT	Mark to Market	-791
Fixed Swap	2015 - 2016	1.200 MT	Mark to Market	-487
Fixed Swap	2016 - 2017	1.200 MT	Mark to Market	-325
Fixed Swap	2017 - 2018	1.200 MT	Mark to Market	-271
Fixed Swap	2016 - 2017	1.200 MT	Mark to Market	-324
Fixed Swap	2017 - 2018	1.680 MT	Mark to Market	-374

Die Rohwarentermingeschäfte (Swaps) werden ausschließlich dazu verwendet, das Preisänderungsrisiko für einen Teil des zukünftig erwarteten Bedarfs an Dieseltreibstoff abzusichern. Aufgrund des direkten Bezugs der Swaps (Sicherungsgeschäft) zur fortlaufend anstehenden Beschaffung von Dieseltreibstoff (Grundgeschäft) wurden antizipative Bewertungseinheiten i. S. v. § 254 HGB gebildet, da sich die gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströme von Grund- und Sicherungsgeschäft zukünftig voraussichtlich ausgleichen werden (Micro-Hedge). Die Bilanzierung erfolgt gemäß der Einfrierungsmethode. Die Ermittlung der prospektiven und retrospektiven Effektivität des Sicherungszusammenhangs erfolgt über den Nachweis einer hohen statistischen Korrelation.

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

**Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands //** Die Organe der Gesellschaft sind in der Anlage 3b zum Anhang aufgeführt.

**Abschlussprüferhonorare //** Für Abschlussprüfungsleistungen des gesetzlichen Abschlussprüfers wurden für das Geschäftsjahr 2015 insgesamt 59 T€ berücksichtigt.

**Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder //** Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 741 T€. Für ein Mitglied des Vorstands sind 1.988 T€ als Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (T€) setzen sich wie folgt zusammen:

Name	Gesamtbezüge	davon variabel	davon Sachleistungen
Herr Arnold	267	32	11
Herr Bauer ***	215	25	4
Frau Dr. Groner-Weber**	96	20	3
Frau Haaks *	163	11	8

\* Vorstand seit 01.04.2015

\*\* Vorstand seit 01.08.2015

\*\*\* Vorstand bis 30.09.2015

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Beirats beliefen sich auf 59 T€.

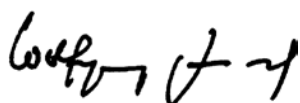
An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 496 T€ gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 6.335 T€ und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 272 T€ gebildet.

**Angaben nach den Vorschriften gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 3 AktG //** Mit Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 02.12.2015 wurde das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von 192.900 neuen Aktien im Wert von 9.870.289,00 € erhöht. Von den neuen Aktien wurden 178.242 von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, mit einem Wert von 9.120.269,84 Euro gezeichnet.

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

Stuttgart, 14. April 2016

**Stuttgarter Straßenbahnen  
Aktiengesellschaft  
Der Vorstand**



Wolfgang Arnold



Dr. Sabine Groner-Weber



Stefanie Haaks

# 11 JAHRESABSCHLUSS

## Anhang/Anlage 1 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2015

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31.12.2015 €
	01.01.2015 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	
<b>I. Immaterielle Vergensgegenstände</b>					
1. Software und sonstige Rechte	23.604.776,21	859.714,07	1.633.571,93	1.056.636,46	23.887.554,81
2. Geleistete Anzahlungen	1.517.588,19	300.557,57	31.109,30	-1.122.205,90	664.830,56
<b>Summe I</b>	<b>25.122.364,40</b>	<b>1.160.271,64</b>	<b>1.664.681,23</b>	<b>-65.569,44</b>	<b>24.552.385,37</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken*	354.910.393,99	67.933,98	13.268.239,22	827.630,05	342.537.718,80
* Davon:					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	151.429.156,41	0,00	4.426.738,96	447.631,30	147.450.048,75
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	181.330.078,05	2.230,60	8.519.559,05	414.748,30	173.227.497,90
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	175.258.849,46	1.562.302,47	4.302.733,45	1.768.052,95	174.286.471,43
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	409.592.328,14	14.574.076,12	5.874.617,76	4.797.144,33	423.088.930,83
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	11.521.138,55	370.864,52	30.425,55	0,00	11.861.577,52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	77.120.732,23	2.724.650,29	3.132.596,90	903.446,93	77.616.232,55
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62.236.453,62	35.347.959,63	45.715,42	-8.230.704,82	89.307.993,01
<b>Summe II</b>	<b>1.090.639.895,99</b>	<b>54.647.787,01</b>	<b>26.654.328,30</b>	<b>65.569,44</b>	<b>1.118.698.924,14</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15
2. Beteiligungen	97.900,32	0,00	32.500,00	0,00	65.400,32
3. Ausleihungen	130.629,95	0,00	53.632,74	0,00	76.997,21
<b>Summe III</b>	<b>614.482,42</b>	<b>0,00</b>	<b>86.132,74</b>	<b>0,00</b>	<b>528.349,68</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>1.116.376.742,81</b>	<b>55.808.058,65</b>	<b>28.405.142,27</b>	<b>-0,00</b>	<b>1.143.779.659,19</b>



Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
01.01.2015 €	Zugänge €	Abgänge €	31.12.2015 €	31.12.2015 €	31.12.2014 €
21.092.646,21	1.496.981,53	1.633.571,93	20.956.055,81	2.931.499,00	2.512.130,00
0,00	0,00	0,00	0,00	664.830,56	1.517.588,19
<b>21.092.646,21</b>	<b>1.496.981,53</b>	<b>1.633.571,93</b>	<b>20.956.055,81</b>	<b>3.596.329,56</b>	<b>4.029.718,19</b>
160.895.851,79	5.389.146,31	1.719.223,41	164.565.774,69	177.971.944,11	194.014.542,20
105.810.784,41	2.916.145,30	1.647.205,96	107.079.723,75	40.370.325,00	45.618.372,00
50.309.563,02	2.473.001,01	0,00	52.782.564,03	120.444.933,87	131.020.515,03
54.598.631,35	5.367.089,76	936.296,45	59.029.424,66	115.257.046,77	120.660.218,11
297.440.330,14	14.797.640,45	5.874.617,76	306.363.352,83	116.725.578,00	112.151.998,00
7.621.465,55	593.999,52	30.425,55	8.185.039,52	3.676.538,00	3.899.673,00
61.513.835,23	4.688.234,22	3.020.992,90	63.181.076,55	14.435.156,00	15.606.897,00
0,00	0,00	0,00	0,00	89.307.993,01	62.236.453,62
<b>582.070.114,06</b>	<b>30.836.110,26</b>	<b>11.581.556,07</b>	<b>601.324.668,25</b>	<b>517.374.255,89</b>	<b>508.569.781,93</b>
0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32	97.900,32
0,00	0,00	0,00	0,00	76.997,21	130.629,95
<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>528.349,68</b>	<b>614.482,42</b>
<b>603.162.760,27</b>	<b>32.333.091,79</b>	<b>13.215.128,00</b>	<b>622.280.724,06</b>	<b>521.498.935,13</b>	<b>513.213.982,54</b>

# 11 JAHRESABSCHLUSS

## Anhang/Anlage 2 Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

Fritz Kuhn  
Oberbürgermeister, Stuttgart  
Vorsitzender

Klaus Felsmann  
Busfahrer/  
Betriebsratsvorsitzender  
Stellv. Vorsitzender

Michael Föll  
Erster Bürgermeister, Stuttgart

Dieter Hafenbrack  
Mechaniker, Stuttgart  
Betriebsrat

Rudolf Hausmann  
Landesfachbereichsleiter Verkehr,  
ver.di Baden-Württemberg, Reutlingen

Wolfgang Hoepfner  
Stadtbahnfahrer, Stuttgart  
Betriebsrat

Bernd Klingler  
Selbstständiger Werbefachwirt,  
Stuttgart  
Stadtrat

Martin Körner  
Dipl.-Volkswirt, Stuttgart  
Stadtrat

Marija Kostic  
Rechtssekretärin, Stuttgart  
ver.di Bezirk Stuttgart

Peter Krauß  
Dipl.-Ingenieur (FH)  
Bauingenieur, Kornwestheim

Thomas Moser  
Dipl.-Ingenieur, Leinf.-Echterdingen  
Unternehmensbereichsleiter  
Schienenfahrzeuge

Dr. Klaus Nopper  
Rechtsanwalt, Stuttgart  
Stadtrat

Jürgen Sauer  
Wissenschaftl. Referent, Stuttgart  
Stadtrat

Ursula Schorlepp  
Dipl.-Sozialökonomin  
Gewerkschaftssekretärin, Stuttgart

Peter Schweitzer  
Rechtsanwalt, Vaihingen/Enz

Harald Seibold  
Busfahrer, Kornwestheim

Clarissa Seitz  
Diplom-Psychologin, Stuttgart  
Stadträtin

Rose von Stein  
Dipl.-Haushaltsökonomin, Stuttgart  
Stadträtin

Gangolf Stocker  
Maler, Stuttgart  
Stadtrat

Jochen Stopper  
Sozialwissenschaftler, Stuttgart  
Stadtrat

## Vorstand

Wolfgang Arnold  
Dipl.-Ingenieur, Bietigheim-Bissingen  
Sprecher

Reinhold Bauer  
Dipl.-Volkswirt, Weil im Schönbuch  
(bis 30.09.2015)

Dr. Sabine Groner-Weber  
Stuttgart  
(ab 01.08.2015)

Stefanie Haaks  
Stuttgart  
(ab 01.04.2015)

## Dem gemäß der Satzung eingesetzten Beirat gehören folgende Mitglieder an:

Dirk Thürnau  
Bürgermeister, Stuttgart  
Vorsitzender

Andreas Bögner  
Bildungsreferent, Ehningen  
Gewerbl. Techn. Ausbilder, Betriebsrat

Jürgen Fleischmann  
Ausbilder Fahrschule Schiene,  
Stuttgart

Matthias Hahn  
Bürgermeister, Stuttgart  
(bis 31.08.2015)

Harald Jauß  
Busfahrer, Stuttgart  
Betriebsrat

Alexander Kotz  
Selbst. Sanitär-/Heizungsbaumeister Stuttgart  
Stadtrat

Björn Peterhoff  
Wirtschaftsingenieur, Stuttgart  
Stadtrat

Peter Wilhelm  
Kraftfahrer, Stuttgart  
Betriebsrat

Peter Pätzold  
Bürgermeister, Stuttgart  
(ab 01.09.2015)



## 12 BESTÄTIGUNGSVERMERK





## 12 BESTÄTIGUNGSVERMERK

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart**, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar."

**Stuttgart, 15. April 2016**

**Ebner Stolz GmbH & Co. KG**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**  
**Steuerberatungsgesellschaft**

**Gerhard Schroeder**  
**Wirtschaftsprüfer**

**Bernhard Steffan**  
**Wirtschaftsprüfer**





42 Schloßplatz

SSB

CAPACITY

S-SB 7702





Herausgeber, Redaktion, Fotografie,  
Layout, Satz & Lektorat:

Stuttgarter Straßenbahnen AG  
Schockenriedstraße 50  
70565 Stuttgart  
[www.ssb-ag.de](http://www.ssb-ag.de)

Titelbild:  
Fahrgäste am Bahnsteig der Stadtbahn-  
haltestelle Hauptbahnhof (Arnulf-Klett-Platz)