



Geschäftsbericht 2017

Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

SSB

Inhaltsverzeichnis

Bericht des Aufsichtsrats.....	4
Bericht des Vorstands.....	6
Jahresabschluss.....	12
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017.....	13
Bericht zur Entgeltgleichheit.....	25
Bilanz zum 31. Dezember 2017.....	26
Gewinn- und Verlustrechnung.....	28
Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2017.....	30
Entwicklung des Anlagevermögens.....	40
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers.....	42

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2017 seine Aufgaben auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, der Satzung und der Geschäftsordnung sowie gemäß den Anforderungen des Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2017 fanden vier ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates statt.

Dabei wurden einige zustimmungspflichtige Entscheidungsvorlagen behandelt sowie strategische und teilweise operative Themen diskutiert. Zudem wurde über eine Vielzahl an Themen informiert. Es wurden alle Sitzungen mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden und den Arbeitnehmervertretern vorbereitet. Eine Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder auf Beschlüsse und Tagesordnungspunkte war durch rechtzeitig zugestellte Unterlagen des Vorstands gewährleistet. 2017 gab es keine Umlaufbeschlüsse. Dringende oder kurzfristig aktualisierte Themen wurden teilweise als Tischvorlage bearbeitet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2017 neben den allgemeinen und periodisch wiederkehrenden Entscheidungs- und Informationsbelangen insbesondere mit folgenden Schwerpunktthemen: Stadtbahnbaumaßnahmen, kaufmännische Querschnittsthemen, angestrebte Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen ab 2019 an die SSB, Organisationsveränderungen sowie Personalangelegenheiten.

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

Im Geschäftsjahr 2017 fand eine Sitzung des Restrukturierungsausschusses statt, in denen Möglichkeiten zur weiteren Produktivitätssteigerung erörtert wurden. Zudem fanden zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses

statt. Dabei wurden insbesondere der Jahresabschluss, der Wirtschaftsplan, das Risiko- und Chancenmanagement, der Public Corporate Governance Kodex der Landeshauptstadt Stuttgart und weitere Themen behandelt.

In vier Sitzungen des Personalausschusses wurden diverse Personalangelegenheiten behandelt.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 25. Juli 2017 wurden der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016, der Lagebericht des Vorstands und der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zudem wurden die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats einstimmig entlastet.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 wurde nach der Hauptversammlung am 25. Juli 2017 gemäß der Satzung im elektronischen Bundesanzeiger und im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht.

In der Hauptversammlung am 26. Juli 2016 wurde Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2017 und der besonderen Berichterstattung über die Prüfung nach § 53 HGrG beauftragt.

Der Jahresabschluss 2017 wurde rechtzeitig aufgestellt und ging nach den Vorschriften des § 170 AktG unmittelbar danach dem Aufsichtsrat, vorbehaltlich der späteren Feststellung, zu.

Die Wirtschaftsprüfer haben den Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2017 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 26. Juni 2018 in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers

erörtert. Wesentliche Einwendungen ergaben sich dabei nicht. Der Aufsichtsrat hat sich den Empfehlungen des Prüfungsausschusses angeschlossen und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss mit Lagebericht zum 31. Dezember 2017. Gemäß § 172 AktG wurde damit der Jahresabschluss 2017 festgestellt.

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

Stuttgart, im Juni 2018

Fritz Kuhn Vorsitzender des Aufsichtsrats Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart

Bericht des Vorstands

Die SSB hat das Geschäftsjahr 2017 mit einem Ergebnis in Höhe von -19,1 Mio. € abgeschlossen. Dieses wird von der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft vertragsgemäß ausgeglichen.

Für die künftige Finanzierung des ÖPNV in Deutschland konnten im Jahr 2017 Fortschritte erzielt werden, von denen auch die SSB profitiert. So haben Bund und Länder im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 die unbefristete Fortsetzung des bisherigen GVFG-Programms beschlossen, allerdings ohne eine dringend erforderliche Aufstockung der Mittel bis mindestens 2025. Die Entflechtungsmittel des Bundes für Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden enden am 31. Dezember 2019; stattdessen erhalten die Länder einen höheren Umsatzsteueranteil. Damit diese Mittel tatsächlich dem ÖPNV zugutekommen, ist eine landesgesetzliche Festschreibung des zweckgebundenen Einsatzes dieser Mittel für den Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Ein wichtiger Schritt zur Unterstützung der Kommunen beim Erhalt bestehender ÖPNV-Systeme ist die Wiederaufnahme der Förderung zur Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge durch das Land Baden-Württemberg. In den Jahren 2017 bis 2019 stehen hierfür jeweils 20 Mio. € zur Verfügung. Über eine Sonderförderung im Rahmen des Landes-Busförderprogramms konnte die SSB im Jahr 2017 bereits zusätzliche Mittel zur Beschaffung von Bussen mit emissionsarmen Antrieben generieren.

Auf dem Berliner Dieseltipfel wurde der Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ auf 1 Mrd. € aufgestockt. Hier ist zu hoffen, dass auch Projekte der SSB von diesen Mitteln profitieren.

Im Sommer 2017 hat der Stuttgarter Gemeinderat der SSB

einen Investitionszuschuss in Höhe von 72,5 Mio. € aus dem Vorjahres-Haushaltsüberschuss der Stadt zugesprochen. Mit dieser Summe sollen die Beschaffung weiterer 20 Stadtbahnfahrzeuge, die Ersatzbeschaffung von drei Zahnradbahnfahrzeugen und der Bau eines vierten Stadtbahnbetriebshofes jeweils zur Hälfte finanziert werden. Dies ist ein deutliches Zeichen für den hohen Stellenwert des ÖPNV in der Landeshauptstadt, stellt die SSB aber gleichzeitig auch vor Herausforderungen: Wir müssen den noch offenen Teil der Finanzierung dieser Projekte sicherstellen und die Maßnahmen auch personell stemmen.

Strategische Steuerung

Von höchster Wichtigkeit für die Zukunft der SSB war das von der Stadt Stuttgart mit Unterstützung der SSB durchgeführte Projekt „Direktvergabe“, in dem die rechtssichere Beauftragung der SSB mit der Erbringung der ÖPNV-Leistungen durch die Landeshauptstadt Stuttgart ab 1. Januar 2019 geregelt wird. Nach der Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung über die beabsichtigte Direktvergabe lag der Schwerpunkt auf der Ausarbeitung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA), der am 14. Dezember 2017 vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart beschlossen wurde. Fraktionsübergreifend erteilten die Stuttgarter Stadträte der SSB nahezu einstimmig das Mandat, den Stuttgarter Nahverkehr bis zum 31. Dezember 2040 zu betreiben und weiter zu entwickeln. In der dazugehörigen Debatte erfuhr die SSB große Anerkennung und Wertschätzung für ihre Arbeit.

Die beschlossene Direktvergabe ist das Fundament unserer Arbeit und ermöglicht uns, die Zukunft des Stuttgarter Nahverkehrs langfristig zu denken und zu gestalten.

Digitalisierung im Vertrieb weiterhin auf dem Vormarsch

Die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen und Fahrgastzahlen wurde 2017 erneut insbesondere vom Berufsverkehr getragen. Wesentlichen Anteil daran hatte weiterhin das FirmenTicket mit einem Wachstum von über sechs Prozent. Die SSB-FahrInfo-App wurde zu SSB Move weiterentwickelt und bietet dem Kunden zusätzliche Möglichkeiten, um schneller und bequemer zu seinem Ticket zu kommen. Mit einem Online-Anteil von zuletzt über 30 % im Gelegenheitsverkehr weist der Ticketverkauf über die SSB- und VVS-App weiterhin hohe Steigerungsraten auf. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass dies auch für die online verkauften ZeitTickets gilt. Neben den 145.000 Dauerkunden mit polygo-Karten erreicht die Digitalisierung im Vertrieb damit auch viele gelegentliche Kunden, die monatlich über 500.000 Tickets online erwerben. Dieser Innovationsweg wird konsequent weiterverfolgt. Beim StudiTicket ist der Online-Anteil trotz bereits hoher Marktausschöpfung im Web-Kanal erneut gestiegen und liegt inzwischen sogar bei 90 %.

Mit dem Beginn der Feinstaubsaison am 16. Oktober wurde das UmweltTagesTicket erfolgreich eingeführt. Es ersetzt das FeinstaubTicket der vorangegangenen Saison. Das UmweltTagesTicket ist ein einfach verständliches Produkt, das unabhängig vom Feinstaubalarm während der gesamten Saison gültig ist und mit seinem günstigen Preis Gelegenheitsnutzern einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bietet. Im Vergleich zum FeinstaubTicket werden durch das neue Angebot geringere Mindererlöse im VVS erwartet.

Ergebnisse aus der Marktforschung bestätigen, dass die Aktivitäten der SSB für umweltfreundlichen Nahverkehr positiv wahrgenommen werden. In einer SSB-Umweltkampagne wurden drei verschiedene Umweltmotive

verknüpft mit der Angebotserweiterung der U19, dem Ökostrom-Signet und niedrigeren Stickoxid-Emissionen durch Euro-6-Busse.

Stadtbahn

Im Stadtbahnbetrieb der SSB werden weiterhin etliche komplexe Infrastrukturprojekte geplant und realisiert. Die Arbeiten gingen auch im Jahr 2017 gut voran: Am 9. Dezember 2017 wurden auf der U12 der 1. Teilabschnitt (Heilbronner Straße – Milchhof) sowie der 3. und 4. Teilabschnitt (Hallschlag – Neckartal) mit den neuen Haltestellen Budapest Platz und Bottroper Straße in Betrieb genommen. Die Kosten für die neuen Streckenabschnitte lagen bei rund 200 Mio. €. Mit der Inbetriebnahme kann die Linie U12 zwischen Remseck und Dürrlewang nun durchgängig mit 80 Meter langen Zügen befahren werden. Damit wird auf den stark belasteten Talquerlinien zusätzliche Beförderungskapazität zur Verfügung gestellt. Die Remsecker Bürger gelangen jetzt fünf Minuten schneller mit der Stadtbahn in die Stuttgarter Innenstadt.

Das im südlichen Abschnitt der U12 zwischen Wallgraben und Dürrlewang verbaute Magerwiesengleis wurde mit dem ÖPNV-Innovationspreis des Landes Baden-Württemberg in der Kategorie Umwelt Ökologie gewürdigt.

Im planerischen Bereich lag der Schwerpunkt darauf, die unter dem Arbeitstitel U23 zusammengefassten Infrastrukturmaßnahmen vierten Stadtbahnbetriebshof, Ausbau der U1 für den Betrieb mit 80m – Zügen, Verlängerung der U19 vom NeckarPark bis zum Mercedes-Benz-Werk, Übereckverbindung in Möhringen und Erneuerung der Zahnradbahn weiter voranzubringen.

Der Suchlauf für den künftigen Standort des vierten Stadtbahnbetriebshofes ist weit genug fortgeschritten, so dass die Planungsvarianten Anfang 2018 zur

Diskussion gestellt werden können.

Für den Ausbau der U1 auf 80m - Betrieb laufen Planungsabstimmungen mit Fellbach und Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Bad Cannstatt Wilhelmsplatz.

Die Planung für den Neubauabschnitt der U5 zwischen Leinfelden Bahnhof und Neuer Markt wird zusammen mit Leinfelden-Echterdingen überarbeitet. Bei der S2-Verlängerung Bernhausen – Neuhausen läuft die Bearbeitung der Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Zum Erhalt des bestehenden Stadtbahnnetzes der SSB wurden im Rahmen der Fahrweginstandhaltung neun Kilometer Gleis und 36 Weichen erneuert. Die Modernisierung der Stadtbahnfahrzeuge der ersten Serien konnte am 7. August 2017 erfolgreich abgeschlossen werden. Seit 2008 haben 76 Fahrzeuge die Generalsanierung durchlaufen und sind als DT8.S wieder im Fahrgastbetrieb unterwegs. Zum Jahresende konnte bereits die Teilsanierung von drei der geplanten 18 Fahrzeuge der Serie DT8.4 abgeschlossen werden.

Von den 20 bestellten Neufahrzeugen der Serie DT8.14 wurden 13 Fahrzeuge angeliefert und befinden sich größtenteils bereits im Fahrgasteinsatz. Um die wachsende Zahl an Stadtbahnfahrzeugen auch abstellen zu können, werden derzeit in der Südschleife des Betriebshofes Möhringen provisorische Kapazitäten geschaffen. Dort sind die Gleise verlegt und der Bau der Fahrleitungsanlage wird vorbereitet.

Bus

Die SSB hat mit ihrer Busstrategie einen konsequenten und nachhaltigen Weg eingeschlagen. Dabei wird ein

ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der alle Aspekte des Busbetriebs von der Rohstoffherstellung an umfasst. Neue Technologien werden schrittweise eingeführt und im Betrieb auf ihre Wirksamkeit überprüft. Die SSB nimmt seit 2017 an der neu gegründeten „Gemeinsamen Beschaffungsinitiative Elektrobus“ deutscher Verkehrsunternehmen teil. Ziel dieser Initiative ist es, die Fahrzeuge auf Serienreife hin zu standardisieren und von den Erfahrungen der Teilnehmer zu profitieren.

Im Jahr 2017 wurde die Ersatzbeschaffung von zehn Capacity-Bussen für die Innenstadt vorgezogen. Ziel ist es, dass alle Fahrzeuge, die auf den Linien im Stuttgarter Talkessel verkehren, die Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder über einen innovativen Antrieb verfügen. Auf die gesamte Busflotte betrachtet, hat die SSB mit 12 % einen vergleichsweise hohen Anteil an innovativ angetriebenen Fahrzeugen im Einsatz.

Für die geplante Schnellbuslinie X1 zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Hauptbahnhof werden strukturelle Maßnahmen zur Beschleunigung untersucht, wie beispielweise Busschleusen und die Optimierung von Lichtsignalanlagen.

Auf dem Gebiet der LHS wurden weitere 13 Richtungshaltstellen barrierefrei ausgebaut.

Betrieb

Die seither nur während der Feinstaubsaison eingesetzte Linie U19 verkehrt seit dem 16. Oktober 2017 dauerhaft zwischen Neugereut und NeckarPark (Station) und entlastet die stark frequentierte Linie U2.

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, Leitungsträger oder Dritter.

Die Gesamtzahl der Eigenstörungen im Fahrbetrieb ist 2017 leicht angestiegen. Die Einhaltung von geplanten Anschlüssen liegt dennoch weiterhin bei nahezu 98 %.

Nach ersten Workshops zu Digitalisierung und Innovation wurden einige Projektideen weiterverfolgt und geprüft. Ein Ergebnis ist die Ergänzung des Leistungsangebots durch sogenannte „on Demand Verkehre“, die im ersten Halbjahr 2018 mit einem Pilotansatz beginnen werden. Zudem werden erste Testfahrzeuge als sogenannte „Smart Bahn“ und „Smart Bus“ für die Digitalisierung von Prozessen mit innovativen Techniken und Anzeigen sowie mit der dazugehörigen Kommunikationsplattform auf Ethernet-Technologie ausgestattet.

Stuttgart 21

Die Arbeiten zur S21-Folgemaßnahme Heilbronner Straße konnten mit der Inbetriebnahme der neuen stadtauswärts führenden Tunnelröhre und dem Abzweig der U12 zum Budapester Platz abgeschlossen werden.

Bei der Folgemaßnahme zur Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht. Der seit Mai 2016 gesperrte Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Staatsgalerie und Charlottenplatz ist nach Abschluss der Arbeiten seit dem 10. Dezember 2017 wieder befahrbar. Damit konnten die Linien U1, U2 und U4 auf ihre angestammten Strecken über den Charlottenplatz zurückkehren. Zugleich trat mit der Sperrung des Streckenabschnitts Staatsgale-

rie – Hauptbahnhof das Betriebskonzept „Netz 2018“ in Kraft. Neben der Verlegung von Linienästen der Linien U9 und U14 wurden temporär die Linien U29 und U34 eingerichtet. Zentraler Umsteigeknoten ist nun der Charlottenplatz. Auch mit dem „Netz 2018“ wird ein verlässliches und stabiles Stadtbahnnetz angeboten, bei dem alle Stadtbahnhaltestellen in der Innenstadt weiterhin bedient werden. Dank der akribischen Planung und des bewährten mehrstufigen Kommunikationskonzeptes gelang die Umstellung auf das „Netz 2018“ reibungslos.

Als Konsequenz aus der absehbaren längeren Bauzeit wird mit der DB AG über die Anpassung der Kreuzungsvereinbarung nach EKrG und die Kostenfortschreibung für die Betriebserschwernisse verhandelt.

Liegenschaften

Auch im Jahr 2017 wurde die Immobilienstrategie der SSB für ihre betrieblich genutzten und vermieteten Liegenschaften aktualisiert, weiterentwickelt und umgesetzt. Damit leisten die Liegenschaften weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Betriebsergebnisses.

Das Hochbauvorhaben zur Sanierung und Umnutzung des ehemaligen Depots in der Landhausstr. 188/1 (Ostheim) ist planmäßig vorangekommen. Die Leistungsphasen 5 bis 7 (Werkplanung / Ausschreibung / Vergabe) sind weitestgehend abgeschlossen und der Baubeginn erfolgte im Mai 2017. Mit der Fertigstellung wird im November 2018 gerechnet.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat einen Prüfauftrag formuliert, inwieweit die Revitalisierung der SSB-Hauptverwaltung über Immobilienverkäufe realisiert werden kann. Das Prüfergebnis soll bis März 2018 vorliegen.

Personalwirtschaft und Unternehmenskultur

Die Personalstärke der SSB ist im Jahr 2017 angestiegen. Zum 31. Dezember 2017 waren 3.136 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 98 Auszubildende bei der SSB beschäftigt. Dies bedeutet ein Plus von 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vergleich zum Vorjahr. Im September 2017 begannen 33 Auszubildende bzw. Studierende in dualen Studiengängen ihren beruflichen Bildungsweg bei der SSB.

In der unternehmenseigenen Fahrschule wurden 33 Busfahrer/innen und 66 Stadtbahnfahrer/innen ausgebildet.

Vor dem Hintergrund eines insgesamt sehr angespannten Arbeitsmarktes wird die Gewinnung von Fach- und Führungskräften für die SSB zunehmend schwieriger. Deshalb freut es uns umso mehr, dass wir im Jahr 2017 als Bestätigung für unsere Positionierung als attraktiver Arbeitgeber wiederum das FOCUS-Siegel „Top Arbeitgeber 2017“ erhalten haben.

Auch die Verhandlungen zur Umsetzung des Tarifvertrages Demographie wurden weitergeführt und befinden sich auf einem guten Weg.

Jahresabschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

Grundlagen des Unternehmens

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

Zentrale wirtschaftliche Ziele der SSB bilden der Gewinn von zusätzlichen Fahrgästen sowie die Generierung von Fahrgeldmehreinnahmen, da Mehreinnahmen zur Deckung jährlich steigender operativer Aufwendungen benötigt werden. Diese ergeben sich insbesondere aus steigenden Bau- und Instandhaltungsaufwendungen, Entgelttariferhöhungen, Angebotsausweitungen und Inflation. Zur Dämpfung der strukturellen Belastungen werden an der Kostensteigerung orientierte, jährliche Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs und Mengensteigerungen beim Fahrtenaufkommen angestrebt. Durch eine aktive Marktbearbeitung sollen, beispielsweise in Form von attraktiven Beförderungs- und Einstiegsangeboten, sowohl Gelegenheitsnutzer zum häufigeren Nutzen des ÖPNV als auch neue Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV animiert werden. Dies unterstützt die LHS insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung bei der Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2017 waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Verbundgebiet gut. Gegenüber 2016 nahm die Arbeitslosenquote in der Landeshauptstadt weiter ab, so dass im Jahresdurchschnitt 2017 4,7 % aller zivilen Erwerbspersonen arbeitslos waren. Auch in Baden-Württemberg ging die Quote im Jahresdurchschnitt 2017 auf 3,5 % zurück. Der PKW-Bestand in der LHS mit rund 301.000 Fahrzeugen erhöhte sich gegenüber dem Ende des Vorjahres 2016 um 1,1 %. 2017 lagen die durchschnittlichen Treibstoffpreise in Deutschland mit 1,35 € bei Superbenzin und mit 1,16 € bei Diesel höher als in 2016. Zusammen mit neuen Angeboten, beispielsweise der deutlichen Ausweitung der Firmentickets im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (kurz: VVS), wurde ein signifikanter Anstieg der ÖPNV-Fahrten und ein neuer Fahrgastrekord auf 382 Mio. Fahrten im VVS-Verbundgebiet verzeichnet. Zumal auch die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Stuttgart Ende 2017 auf ca. 612.000 Einwohner (Erstwohnsitz) anstieg. Der Anstieg der VVS-Fahrten um 2,3 % in 2017 lag deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 1,4 % und war damit einer der bedeutendsten Zuwächse in einem deutschen Ballungsraum.

Für die SSB war 2017 ein wichtiges Jahr zur Erlangung der Direktvergabe der ÖPNV-Verkehrsleistungen in Stuttgart nach EU-Verordnung 1370/2007 und Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Nachdem im Februar 2017 die Vorabkennzeichnungsfrist ohne ein eigenwirtschaftliches Angebot der Verkehrsleistungen verstrichen war, konnte im Dezember 2017 der Gemeinderat der LHS die Betrauung der SSB mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) ab 1. Januar 2019 mit einer Laufzeit von 22 Jahren bis 2040 beschließen.

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

Nach der Bundestagswahl im Herbst 2017 steht nun der neue Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD. Dieser enthält die wichtige und seit Jahren überfällige Erhöhung des GVFG-Bundesprogramms von derzeit rund 335 Mio. € jährlich auf 1 Mrd. € jährlich bis 2021. Für die Finanzierung großer SSB-Infrastrukturvorhaben, wie der Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen oder der Verlängerung der S-Bahnlinie S2 nach Neuhäusern ist dies ein wichtiges Signal. Ebenfalls im Koalitionsvertrag enthalten ist die Verstärkung der Mittel aus dem Bundes-Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt / Saubere Luft 2017 - 2020“. Im Rahmen der Diskussionen zum Dieselskandal wurde dieser Fonds im Herbst 2017 zunächst als Sofortprogramm eingerichtet, mit dem insbesondere in den Städten Maßnahmen gefördert werden sollen, in denen NOx-Grenzwertüberschreitungen auftreten. Neben dem weiteren Ausbau der Elektromobilität, inklusive E-Busse und Ladeinfrastruktur sollen Vorhaben zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme gefördert werden.

Insgesamt wird im Koalitionsvertrag die bedeutende Rolle des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klima- und Luftreinhalteziele erkannt. Andererseits kann die ebenso angekündigte Anpassung des ÖPNV-Rechtsrahmens durch eine Änderung des PBefG hinsichtlich der besseren Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen auch Risiken für die SSB bedeuten.

Auf Landesebene wurde Anfang 2017 das für die SSB wichtige Sonderprogramm zur Schienenfahrzeugförderung beschlossen. Mithilfe des für ganz Baden-Württemberg mit 60 Mio. € ausgestatteten und über drei Jahre laufenden Programms wird die SSB die Ersatzbeschaffung der Zahnradbahnfahrzeuge und die Sanie-

rung von Stadtbahnfahrzeugen realisieren können.

Beim Busförderprogramm des Landes konnte die SSB in 2017 von einer Sonderregelung profitieren, nach der vorrangig Busse in den Gebieten gefördert wurden, in denen gerichtliche Auseinandersetzungen zur Luftreinhalteplanung anstanden. Damit konnten 25 Busse gefördert werden, die von der SSB in 2017 beschafft wurden.

Ein noch ungeklärtes Finanzierungsthema ist die Zukunft des für die SSB sehr wichtigen Landesgemeindefinanzierungsprogramms (LGVFG). Fast zwei Jahre nach der Landtagswahl im Frühjahr 2016 wartet die ÖPNV-Branche in Baden-Württemberg immer noch auf eine Nachfolgeregelung zum LGVFG. Das Thema ist zwar im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung erwähnt, greifbare Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor. Seit den Bund-Länder-Finanzverhandlungen im Herbst 2016 steht fest, dass die das LGVFG speisenden Entflechtungsmittel des Bundes an die Länder Ende 2019 auslaufen und durch nicht zweckgebundene Umsatzsteuerpunkte ersetzt werden. Aus Sicht des Branchenverbandes Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ist eine deutliche Aufstockung der seit vielen Jahren stagnierenden finanziellen Ausstattung von 165 Mio. € jährlich dringend erforderlich. Für die Realisierung wichtiger SSB-Vorhaben wie die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 nach Leinfelden-Echterdingen, den Umbau der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb, dem Bau des vierten Stadtbahnbetriebsbahnhofs sowie eine Schienenfahrzeugförderung nach 2019 ist ein ausreichend dotiertes LGVFG unabdingbar.

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Zum Jahresbeginn 2017 hat der VVS eine durchschnittliche Tarifanpassung um 1,9 % vorgenommen. Diese Anpassung sowie zusätzliche Fahrgäste führten bei der SSB zu Mehrumsätzen im Linienverkehr. Die SSB erzielte insgesamt rund 222,2 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen im Verbundtarif. Die Erstattungen für Schwerbehinderte und erhöhtes Beförderungsentgelt betragen ca. 8,8 Mio. €.

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

in Prozent	2017		2016	
	Einnahmen	Fahrten	Einnahmen	Fahrten
Gelegenheitsverkehr	33,1	17,2	33,0	17,3
Zeitkarten				
Berufsverkehr	38,4	36,1	38,0	35,8
Ausbildungsverkehr	24,0	38,8	24,7	39,2
Senioren Tickets	4,5	7,9	4,3	7,7

Das umsatzstärkste Marktsegment bildete 2017, wie bereits im Vorjahr, der Berufsverkehr mit 38,4 % der Fahrgeldeinnahmen im Regeltarif. Die Einnahmen stiegen gegenüber 2016 leicht an. Auch die Anzahl der berufsbedingten Fahrten 2017 nahm zu. Somit baute die SSB den Anteil des Berufsverkehrs weiter aus und leistete einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation in Stuttgart. Im Gelegenheitsverkehr, dem zweitgrößten Segment, gingen die Fahrten leicht zurück. Im Ausbildungsverkehr, dem mit 38,8 % fahrtenstärksten Segment, wurden gegenüber 2016 weniger Einnahmen generiert. Im kleinsten Segment, dem Seniorenverkehr, wurden mehr Einnahmen erzielt. Die Anzahl der Fahrten stieg entsprechend an. Abgeltungen und gesetzliche Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 65,9 Mio. € an die SSB blieben stabil bzw. stiegen im Rahmen der beste-

henden vertraglichen Vereinbarungen entsprechend an.

Die Umsatzerlöse 2017 stiegen gegenüber 2016 um 7,5 Mio. € auf rund 325,2 Mio. €. Die sonstigen betrieblichen Erträge fielen 2017 mit 13,6 Mio. € deutlich höher aus, da u. a. die Investitionszulagen/-zuschüsse um 4,3 Mio. € gestiegen sind. 2017 belief sich der Materialaufwand auf 110,5 Mio. € und nahm gegenüber 2016 um 3,1 Mio. € zu.

Durch Entgeltsteigerungen und die damit verbundenen höheren Sozialabgaben, sowie die Änderung der Eingruppierungen stieg der Personalaufwand gegenüber 2016 um ca. 8,3 Mio. €. Die Abschreibungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mio. € ebenso wie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 1,9 Mio. €.

Das ursprünglich, in Höhe von -22,5 Mio. € geplante Jahresergebnis 2017, verbesserte sich um 3,4 Mio. € auf -19,1 Mio. €. Die Ergebnisverbesserung zum ursprünglichen Planergebnis ist im Wesentlichen auf weniger Materialaufwendungen (15,6 Mio. €) und niedrigere Abschreibung (1,6 Mio. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die niedrigeren Umsatzerlöse (7,1 Mio. €), höhere sonstige betriebliche Aufwendungen (3,9 Mio. €) und höhere Personalkosten (2,6 Mio. €) aus.

Ziel der SSB ist es, ein wirtschaftlich gutes Ergebnis mit einem möglichst niedrigen Defizit zu erwirtschaften. Dabei entsteht ein Spagat zwischen qualitativ hochwertigen Erwartungen und dem wirtschaftlich darstellbaren. Zusätzliche Angebotsausdehnung bergen das Risiko einer zusätzlichen Erhöhung des Defizits, da im ÖPNV nur wenig Potenzial für steigende Grenzerträge vorhanden ist. In diesem Kontext liefern die alle zwei Jahre von der LHS durchgeführten Bürgerumfragen Anhaltspunkte, um die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Leistung des ÖPNV zu untersuchen. Bei der Bürgerumfrage 2017 wurde die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mit 68 von maximal möglichen

100 Punkten bewertet. Die Qualität des ÖPNV wurde von den Stuttgarter Bürgern somit weiterhin, vergleichbar mit anderen öffentlichen Dienstleistungen, als gut eingeschätzt.

Vermögenslage

Im Berichtsjahr 2017 investierte die SSB, vor der Verrechnung von Zuschüssen, insgesamt 102,4 Mio. € in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Hierzu zählten mit 43,2 Mio. € Maßnahmen an der Stadtbahninfrastruktur, z. B. die Verlängerung der Strecke der U12 nach Münster sowie Maßnahmen in der Heilbronner Straße und der Haltestelle Staatsgalerie. Beide letztgenannten stehen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. Die sogenannten „Folgepflichtmaßnahmen“ müssen auf Grundlage einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung durch die Deutsche Bahn AG (kurz: DB) vollständig ersetzt werden. 50,6 Mio. € wurden in acht Hybridsolobusse, zehn CapaCitybusse, sieben Citaro Niederflursolobusse und zehn konventionelle Gelenkbusse sowie anteilig in 40 zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge vom Typ DT 8.12 und DT 8.14 investiert. Sonstige Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie Grundstücke und Gebäude erforderten Investitionen in Höhe von insgesamt 9,9 Mio. €. 2017 erhielt die SSB insgesamt rund 40,4 Mio. € an Zuschüssen und Erstattungen, vor allem für Infrastrukturmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus anderen öffentlichen Fördertöpfen. Die Nettoinvestitionen betragen 2017 62,1 Mio. €.

Das Sachanlagevermögen lag mit 562,6 Mio. € zum Jahresende 2017 um 29,4 Mio. € höher als 2016. Dies ist auf die umfangreichen Stadtbahnbaumaßnahmen und die Anschaffung neuer Fahrzeuge zurückzuführen. Das Umlaufvermögen sank im Vergleich zum Vorjahr

um 4,4 Mio. €. Dies ist auf die geringeren Guthaben bei den Kreditinstituten - 14,8 Mio. € und einen Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 10,6 Mio. € zurückzuführen. Insbesondere die sonstigen Vermögensgegenstände sind um 10,7 Mio. € angestiegen. Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind um 1,2 Mio. € zurückgegangen.

Die Bilanzsumme der SSB beträgt im Berichtsjahr 731,2 Mio. €. Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 194,4 Mio. €. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 26,6 % (Vorjahr 27,6 %). Am Jahresende 2017 verzeichnete die SSB einen Finanzmittelbestand von 87,6 Mio. €. Durch vorgesehene Investitionen in neue Stadtbahnen sowie die Ausweitung des Netzes steigt die Kapitalbindung und wird eine weitere Fremdfinanzierung in 2018 erfordern. Dadurch wird die Eigenkapitalquote voraussichtlich weiter sinken.

Die Rückstellungen in Höhe von 185,4 Mio. € stiegen gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Mio. €. Die Verbindlichkeiten betragen 2017 rund 342,0 Mio. € (Vorjahr 318,8 Mio. €). Die Zunahme um 23,3 Mio. € ist insbesondere auf den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung um 15,2 Mio. € und der Sonstige Verbindlichkeiten um 13,6 Mio. € gegenüber 2016 zurückzuführen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben um 9,1 Mio. € abgenommen.

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2017 verbesserte sich das operative Ergebnis im Vergleich zu 2016. Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug rund 43,3 Mio. € (Vorjahr 7,2 Mio. €). Der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit lag bei -100,6 Mio. € (Vorjahr -90,6 Mio. €), da 2017 hohe Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen getätigt wurden. Der Cash-Flow aus Finanzierungs-

tätigkeit blieb mit 42,1 Mio. €, aufgrund ausreichender Liquidität ohne Neuaufnahme von Krediten unter dem Niveau von 2016 (Vorjahr 85,9 Mio. €). Insgesamt nahm der Finanzmittelfonds im Jahresverlauf 2017 um 15,2 Mio. € auf 87,1 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 2017 rund 231,1 Mio. € Nettofahrgeldeinnahmen erwirtschaftet, wodurch das Planniveau um 0,8 Mio. € unterschritten wurde. Das Gesamtergebnis in Höhe von -19,1 Mio. € lag mit 3,4 Mio. € über dem ursprünglichen Planansatz in Höhe von -22,5 Mio. €.

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

Insgesamt hat sich das Geschäft im Jahr 2017 für die SSB gut entwickelt.

Personal

Die Mitarbeiteranzahl (Stammpersonal Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte) betrug zum 31. Dezember 2017 3.136 Personen. Zusätzlich waren zum Ende des Jahres 2017 98 Auszubildende und Studierende der Dualen

Hochschule (Vorjahr 106) bei der SSB in Ausbildung, so dass in Summe 3.234 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der SSB angestellt waren (Vorjahr 3.182).

Rund 46 % der Beschäftigten fallen hier auf den Fahrdienst für Bus und Bahn (inkl. Kombifahrer). Der Anstieg der Beschäftigtenzahl resultierte wie im Vorjahr aus Leistungsausweitungen im Fahrdienst und Einstellungen für Bau- und Instandhaltungsprojekte. Die temporäre Erhöhung des Personalstands für die Folgemaßnahmen des Projektes Stuttgart 21 wird sich mittelfristig wieder nivellieren. Zudem sind die Personalaufwendungen für die Folgemaßnahmen aus dem Projekt Stuttgart 21 von der DB vertragsgemäß zu erstatten.

Gegenüber dem Plan blieben zum Jahresende 2017 statistisch rund 45 Stellen unbesetzt. Die gegenwärtige Arbeitsmarktlage erschwert die Besetzung einzelner Stellen im hochqualifizierten Bereich, daher konnten diese nicht zeitnah besetzt werden. Mit Einführung der Rente mit 63 kommt es zu mehr altersbedingter Fluktuation als geplant.

Im Frühjahr 2016 wurden als Ergebnis der bundesweiten Verhandlungen lineare Anpassungen des Entgelttarifvertrags in zwei Stufen 2016 und 2017 vereinbart. 2017 wurde zum 1. März eine Erhöhung von 2,35 % umgesetzt. Die Laufzeit der Tarifvereinbarung endet zum 28. Februar 2018. Die Umsetzung, der Ende 2011 ausgehandelten Änderungen des Manteltarifvertrages BzTV-N BW, d. h. der Angleichung der Sollarbeitszeit sowie strukturelle Änderung der Eingruppierung von Teilen der Belegschaft, beeinflusste auch im Jahr 2017 den Personalaufwand weiterhin kostensteigernd. Über die konkrete inhaltliche Umsetzung des bundesweiten Tarifvertrages „Demografie Nahverkehr“, wird bei der SSB noch verhandelt. Neue Tätigkeitsfelder sind bereits definiert, die konkrete Ausgestaltung ist in Bearbeitung. Bereits bestehende Maßnahmen des betrieblichen Ge-

sundheitsmanagements, der Mitarbeiterqualifizierung und -förderung sowie der sozialen Absicherung sollen angerechnet werden.

Erklärung zur Unternehmensführung (Maßnahmen zur Frauenförderung)

Frauenanteil	
im Aufsichtsrat	20 %
im Vorstand	33 %
für die beiden Führungsebenen unterhalb dem Vorstand	15 %

Der bis zum 30. Juni 2017 angestrebte Frauenanteil wurde im Aufsichtsrat und Vorstand erreicht. In den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands wurde der Anteil von Frauen noch nicht erreicht (derzeitiger Frauenanteil 14 %). Dies lag daran, dass es nur wenige Stellenveränderungen gab und auf diese Stellen nur eine geeignete Bewerberin mit der entsprechenden Branchenexpertise vorhanden war.

Innovation und Nachhaltigkeit

Im Berichtsjahr 2017 wurde die Generalsanierung von 76 Stadtbahnfahrzeugen der ersten Generation planmäßig abgeschlossen. Die Teilüberholung der 18 Fahrzeuge vom Typ DT 8.4 wird derzeit durchgeführt, drei Fahrzeuge sind teilsaniert wieder in Betrieb. Im Rahmen des Investitionszuschusses der LHS werden weitere 20 Fahrzeuge, verteilt über die kommenden Jahre, beschafft. Ein Lastenheft für die Ersatzbeschaffung der drei Zahnradfahrzeuge ZT 4 ist in Arbeit. Verschiedene Versuche und Projekte zur Erprobung innovativer Fahrzeugtechnik laufen. Übergeordnete Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit, Verschleiß an Fahrzeug und Infrastruktur zu senken, Lärmentwicklung der Fahrzeuge weiter zu

reduzieren und dies möglichst wirtschaftlich abzubilden. Hierfür arbeitet die SSB mit verschiedenen Universitäten und Instituten zusammen.

Emissionsfreier oder abgasfreier Busverkehr bleibt ein wichtiges Ziel der SSB. Die Lösung, die bisher diesem Anspruch am besten gerecht wird, ohne völlig neue betriebliche und infrastrukturseitige Rahmenbedingungen zu schaffen, ist derzeit der Brennstoffzellen-Hybridbus. Seit Jahren fahren diese Busse abgasfrei in Stuttgart, welche auch bei der Weltklimakonferenz im November in Bonn für den „Clean Shuttle“ im Einsatz waren. Die bestehende Flotte wird mit In-Betrieb-Messungen regelmäßig und unabhängig auf ihre Emissionswerte hin überprüft.

2017 wurde eine gemeinsame Studie mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) zur Automatisierung von Teilprozessen auf dem Betriebshof in Auftrag gegeben.

Nach den ersten unternehmensinternen Workshops zu Digitalisierung und Innovation wurden erste Projektideen weiterverfolgt und geprüft. Ein Ergebnis ist die Weiterentwicklung des Leistungsangebots um sogenannte „on Demand Verkehre“, die im ersten Halbjahr 2018 mit einem Pilotansatz beginnen werden. Erste Erprobungs-Fahrzeuge werden als sogenannte „Smart-Bahn“ und „Smart-Bus“ für die Digitalisierung von Prozessen mit innovativen Anzeigern und Techniken sowie mit der dazugehörigen Kommunikationsplattform auf Ethernet-Technologie ausgestattet. Innovative Assistenzsysteme werden in den Stadtbahnfahrzeugen sukzessive im Testbetrieb erprobt.

Den Unternehmensdaten und einer Verknüpfung von Daten wird ein immer höherer Wert beigemessen. In Bezug von Fahrzeug- und Kundendaten werden mit BigData-Ansätzen und Cloudsystemen erste Ansätze und Konzepte erarbeitet.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikomanagement

Das Risiko- und Chancenmanagement ist ein wichtiges Instrument des Managements der SSB, durch das eine Beurteilung der Risikotragfähigkeit der SSB dann erfolgen kann, wenn alle Risiken und Chancen identifiziert, analysiert und bewertet sind. Insofern bildet das Risikoberichtswesen eine Grundlage zur Erarbeitung von Strategien zur Chancennutzung, Risikominimierung und Risikovermeidung. Risikomanagementsystem und Risikoberichterstattung unterliegen einer regelmäßigen Prüfung durch die Wirtschaftsprüfung sowie die Interne Revision und ist auch Teil des Berichts im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates.

Für die Organisation und ggf. die Berücksichtigung in der Planung ist der Unternehmensbereich „Zentrale kaufmännische Services“ verantwortlich. Dabei werden Dokumentationen zur Risikoidentifikation erstellt und daraus folgend Verantwortlichkeiten im Unternehmen bei der Risikoreduzierung sowie Nutzung der Chancenpotenziale festgelegt. Hoch eingestufte Risikopositionen werden umfassender dokumentiert.

Die Risikoinventur erfasst vollständig alle bestehenden und potenziellen Risiken der SSB, wobei Vorstand, Stabsstellen und Unternehmensbereiche transparent eingebunden werden. Auf Grundlage eines festgelegten Bewertungsmusters werden strategische und operative Risiken qualifiziert und durch Abschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie möglicher finanzieller (Netto-) Schadensauswirkungen quantifiziert. Als potenziell existenzbedrohend werden Risiken mit (sehr) hoher Eintrittswahrscheinlichkeit betrachtet, wenn sie mit einer hohen Auswirkung einhergehen. Zudem werden Aussagen über Zusammenhänge zwischen Risiken als auch über geschätzte Risikotrends getroffen. Die Risikosituation des Unternehmens wird in einer Risiko-

matrix mit den wesentlichen Risiken zusammengefasst. Schwerpunkte des Chancenmanagements bilden bislang nicht erkannte oder fehlerhaft eingeschätzte Chancen und deren Ertrags- oder Aufwandsminderungspotenziale für das Unternehmen. Hierzu zählen auch strategische Nutzenpotenziale.

Zum Umfeld des Risikomanagements zählt auch das Compliance Management. Darunter wird die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex der LHS, der Verhaltensrichtlinie und des Geschäftspartnerkodex der SSB verstanden. Alle Vorschriften sollen dazu dienen, die Erwartungen des Eigentümers LHS an die SSB und ihre Führungs- und Aufsichtsgremien festzulegen sowie die Erwartungen der SSB an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte und Lieferanten hinsichtlich der Einhaltung von (gesetzlichen) Regeln und Normen zu kommunizieren.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats (Audit Committee) beschäftigt sich regelmäßig mit der Risikoinventur und den daraus resultierenden Aktivitäten zur Risikobegrenzung und Chancennutzung und berichtet hierzu auch dem Gesamtgremium.

Chancen- und Risikobericht

Im Jahr 2017 wurde lediglich ein Risiko mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit und hoher Auswirkung identifiziert: die künftige Entwicklung des Kapitalbedarfes und des Ausgleichsanspruchs der SSB, d. h. die Sicherstellung der Finanzierung der SSB. Zwar ist auf Grundlage der Wirtschaftsplanung 2018 - 2021 der Liquiditätsbedarf über eine Konsortialfinanzierung mit Banken, KfW-Finanzierung, Konzernfinanzierung sowie einen einmaligen Zuschuss durch die LHS bis 2021 voraussichtlich abgedeckt. Jedoch hat bereits eine 2015 vorgelegte szenariobasierte Langfristprognose bis 2030 aufgezeigt,

dass für alle technisch erforderlichen Ersatzmaßnahmen (insbesondere Infrastruktur und Fahrzeuge), aber auch verabschiedete und geplante, notwendige Maßnahmen zur Angebotsverbesserung bis 2030 voraussichtlich nicht genug liquide Mittel bereitstehen werden. Somit können strukturelle und teilweise fremdbestimmte finanzielle Belastungen voraussichtlich nicht ohne weitere Fremdkapitalzuführung z. B. über Darlehensaufnahme am Kapitalmarkt, öffentliche Bezuschussung oder weitere Kapitalstärkung durch den Eigentümer umgesetzt werden. Auch vor diesem Hintergrund wurde mit der Erarbeitung einer Unternehmensstrategie begonnen, in deren Rahmen verbindliche Planungs- und Projektprioritäten für den Zeitraum bis 2030 festgelegt werden sollen. Für die weitere Priorisierung und Finanzierung sind eine enge Abstimmung von SSB und LHS sowie eine intensive Zusammenarbeit mit allen politischen Gremien erforderlich.

Drei weitere Risiken wurden mit einer mittleren Eintrittswahrscheinlichkeit und hoher Auswirkung ermittelt.

Im Gegensatz zur Weiterführung des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes haben sich die ÖPNV-Förderbedingungen des LGVFG Baden-Württemberg u. a. durch die 2016 veröffentlichte Verwaltungsvorschrift verschlechtert. Jedoch gibt es die Möglichkeit, dass das LGVFG über 2019 hinaus mit verbesserter Fördermittelausstattung fortgeführt wird, allerdings muss dies noch konkretisiert werden. Des Weiteren haben sich durch eine Wiederaufnahme der Schienenfahrzeugförderung im Rahmen des kommunalen Sanierungsfonds 2017 - 2019 zumindest kurzfristig günstigere Perspektiven für Ersatzinvestitionen bzw. Modernisierung von Stadtbahnfahrzeugen für die SSB ergeben. Möglicherweise werden durch die aktuellen Diskussionen zur Aufstellung verschiedener Förderfonds von Bund und Land zur Förderung von nachhaltiger Mobilität und Luftreinhaltung neue Perspektiven geschaffen. Daher wurde das Risiko gegenüber 2016 in Bezug auf die Eintrittswahrscheinlich-

keit verschlechterter Förderszenarien herabgestuft. Die Herausforderung, alle Nachweise für die Erfüllung der Anforderungen der EU-Verordnung 1370/2007 sowie weiterer gesetzlicher Vorgaben für eine Direktvergabe der LHS im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erbringen, bestand teilweise noch. Daher holte sich die SSB auch 2017 hierzu entsprechende Expertise ein, so dass die konzeptionellen Vorbereitungen für den Ende 2017 erfolgten Gemeinderatsbeschluss über die Erteilung des ÖDLA an die SSB weitgehend abgeschlossen werden konnten. Die Frist zur Einreichung eines eigenwirtschaftlichen Antrags durch einen möglichen Drittanbieter Anfang 2017 verstrich ungenutzt. In dem noch nicht durchgängig vorhandenen Management von betrieblichen Geschäftsprozessen bestehen weitere Risiken, die insbesondere durch die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung einem Veränderungsdruck unterliegen. Deshalb wurde 2014 ein bereichsübergreifendes Projekt aufgesetzt, das diese Systemabhängigkeiten transparent darlegt und den Aufbau eines unternehmensweiten, integrierten Geschäftsfortführungsmanagements zum Ziel hat, um Störfälle in deren Auswirkungen zu minimieren. Der Aufbau eines Business Continuity Management (BCM)-Systems mit Geschäftsfortführungsplänen, auf Basis von Business Impact Analysen (BIA), ist in Arbeit.

Zum Teil sind Preisänderungsrisiken in der Beschaffung von wesentlichen Aufwandspositionen, wie Fahrstrom und Diesel, durch langfristig abgesicherte Lieferpositionen risikoadäquat und planungssicher reduziert. Im Zuge von Digitalisierung, Industrie 4.0 und Plattformökonomie entstehen heute zunehmend neue Geschäftsfelder, aus denen sich für die SSB gleichermaßen Chancen und Risiken (insbesondere aus einer möglichen Disruption) ergeben. Dies erfordert eine aktive Mitwirkung bei Verhandlungen mit Vertragspartnern und beim Aufbau neuer Mobilitätsangebote.

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

Prognosebericht

Für 2018 ist bei der SSB ein Brutto-Investitionsvolumen (vor Verrechnung von Zuschüssen und Kostenerstattungen) in Höhe von 140,8 Mio. € vorgesehen. Es wird mit einem Zuschussanspruch von 41,9 Mio. € gerechnet, wodurch sich ein Netto-Investitionsvolumen von 98,9 Mio. € ergibt. 35 % des Gesamtbudgets, dies entspricht 49,3 Mio. € (netto 10,7 Mio. €), entfallen auf Investitionsmaßnahmen für Stadtbahnbauprojekte. Dies betrifft vor allem Stadtbahn-Neubauprojekte, wie den Stadtbahnneubau Wallgraben bis 2018, den Stadtbahnanschluss Landesmesse, die Folgepflichtmaßnahme Rosensteintunnel, den Stadtbahnneubau Leinfelden-Echterdingen, die U19 Verlängerung bis zum Mercedes-Werk sowie die Folgemaßnahmen aus dem Projekt Stuttgart 21. Die Kosten für diese Folgemaßnahmen werden auf Grundlage der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen von der DB ersetzt. Für den Kauf neuer Busse, die bereits gestartete Beschaffung von 20 neuen Stadtbahnfahrzeugen des Typs DT 8.14 sowie zusätzlichen 20 neuen Stadtbahnfahrzeugen des Typs DT 8.15 werden 53,4 Mio. € bzw. rund 38 % des Investitionsbudgets verwendet. Rund 27 % des Budgets bzw. 38,1 Mio. € benötigt die SSB vor allem für Ersatzinvestitionen in Gleis- und elektrotechnische Anlagen, Grundstücke und Gebäude sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Aus dem Linienverkehr erwartet die SSB im Jahr 2018 nach der durchschnittlichen Tarifierung um 1,9 % im Januar 2018 Nettoumsätze in Höhe von ca. 235,1 Mio. €.

Am 11. Oktober 2017 wurde im Landtag die Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) beschlossen, welches die Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG in Baden-Württemberg ab 2018 neu regelt. Basierend auf der neuen gesetzlichen Grundlage, werden sich die Ausgleichsleistungen ab 1. Januar 2018 auf 17,4 Mio. € belaufen. Für das Jahr 2018 gibt es einen einmaligen Ausgleichsbetrag von 0,6 Mio. € aufgrund der Erbringung von Teilleistungen im Außenbusbereich. Neben dem Preiseffekt geht die SSB von einer positiven Mengenentwicklung von 0,7 % aus, wodurch weitere Steigerungen der Nettoumsätze aus Fahrgeldeinnahmen aufgrund erweiterter Angebote wie auch Marketingmaßnahmen zu erwarten sind. Die SSB erwartet, dass die vorgesehenen Tarifierungen eine vollständige Akzeptanz ohne Fahrgastverluste am Markt erfahren werden. Für die Jahre 2019 - 2021 sind preis- und mengengetriebene Ertragssteigerungen beim Linienverkehr von jährlich 2,5 % unterstellt. Um dies zu erreichen, ist einerseits die weitere Umsetzung der Vermarktungsaktivitäten gemäß Maßnahmenplanung im Gelegenheits-, Berufs- und Seniorenverkehr notwendig. Andererseits wird ein Ausbau des Abonnentenbestands, positive Konjunkturfaktoren, steigende Einwohnerentwicklung sowie auch eine Fortsetzung der ÖPNV-Nachfrage unterstellt.

Vertraglich festgeschriebene Abgeltungs- und Ausgleichsleistungen werden 2018 unter dem Vorjahresniveau liegen. 2018 plant die SSB Umsatzerlöse von 333,9 Mio. €, wovon 18,9 Mio. € auf andere Umsatzerlöse fallen. Insgesamt wird von einer Gesamtleistung von 341,9 Mio. € ausgegangen. Diese Veränderung basiert auf der lediglich teilweisen Dynamisierung der Zahlungen seitens der Landkreise und des Landes an die LHS.

Die rund 368,3 Mio. € Gesamtaufwendungen in 2018 beinhalten 116,6 Mio. € Aufwendungen für Material und Fremdleistung. Diese setzen sich hauptsächlich aus

Instandhaltungsaufwendungen für die Schieneninfrastruktur sowie für Fahrzeuge und Gebäude zusammen und sind im Gegensatz zur Erstinvestition voll ergebniswirksam. Der Personalaufwand inklusive Sozialabgaben beläuft sich 2018 auf ca. 191,7 Mio. €. Auch für die Jahre 2018 - 2021 ist infolge von Tarifsteigerungen mit höheren Personalkosten zu rechnen. Der Personalzusatzbedarf ist größtenteils für 2018 geplant, die SSB rechnet mit einer weiterhin guten Arbeitsmarktsituation, dadurch kann es wiederum zu Verschiebungen der Personalbeschaffung bis in das Jahr 2019 kommen.

60,1 Mio. € Abschreibungen, Steuern, Zinsen und ähnliche Aufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen werden in der Planung für 2018 angenommen. Die vorgesehenen Investitionen schlagen sich direkt auf den Kapitaldienst nieder. Dieser wird bis 2021 insbesondere wegen erforderlicher Ersatz- und Zusatzinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und einem höheren Bedarf an Fremdmitteln weiter ansteigen. Das Jahresergebnis beträgt 2018 voraussichtlich -26,3 Mio. €. Mittelfristig steigt das Defizit durch steigende Personalkosten und erhöhte Abschreibungen auf rund -29,1 Mio. € in 2021.

Der Kreditbestand bei der SSB steigt durch die Neuaufnahme von Krediten in Höhe von 47,9 Mio. € abzüglich Tilgungen in Höhe von 10,2 Mio. € im Jahresverlauf 2018 von 100,2 Mio. € auf 137,9 Mio. € an. Die Kreditaufnahme ist wie im Vorjahr vom Investitionsfortschritt, dem prognostizierten Zahlungseingang von Zuschüssen und Erstattungen abhängig. Jährlich gedeckelte Bewilligungsbeträge des Zuschussgebers, verursachen mehrmonatige Vorfinanzierungen durch die SSB. Zudem benötigt die SSB bis 2021 weitere Fremdmittel. Diese fließen in die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge, d. h. Stadtbahnen DT 8.14 und DT 8.15, Zahnradbahnen, Sanierung DT 8.10 und DT 8.11, schienengebundene Transportwagen sowie 115 neue Linienbusse. Hinzu kommen Vorhaben, bei

denen die SSB-Infrastruktur betroffen ist. Die Baumaßnahmen im Rahmen der Folgemaßnahmen des Projektes Stuttgart 21 sind von der DB und den Zuschussgebern Bund und Land voll zu ersetzen. Der Bau der S-Bahnstrecke nach Neuhausen wird durch den Verband Region Stuttgart (VRS) und den Zuschussgebern Bund und Land voll ersetzt.

Durch die 2015 erfolgte Verlängerung des GVFG-Bundesprogrammes für Vorhaben über 50,0 Mio. € über 2019 hinaus sowie die Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde für die Folgejahre eine gewisse Planungssicherheit geschaffen. Eine weitere Belastung ergibt sich aus der Absenkung des Zuschussanspruchs nach dem LGVFG von 75 % auf 50 % und aus der Tatsache, dass gleichzeitig die Fördertatbestände erweitert wurden, so dass künftig noch mehr Landesvorhaben um Fördergelder konkurrieren werden. Es wird mittelfristig wohl keine verbesserten Perspektiven für Neu- und Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur aufgrund der angespannten öffentlichen Haushaltssituation geben.

Die SSB durchläuft seit 2015 ein Benchmark gestütztes Optimierungsprogramm mit Schwerpunkten auf der Ertrags- und Aufwandsseite. Strukturelle Belastungen sollen dabei verringert und neue Wachstumspotenziale generiert werden. Ferner erarbeitet die SSB ein neues Planungskonzept für die Wirtschaftsplanung ab 2019, um die künftigen wirtschaftlichen Herausforderungen optimal bewältigen zu können.

Stuttgart, den 16. April 2018
Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand
Wolfgang Arnold
Dr. Sabine Groner-Weber
Stefanie Haaks

Bericht zur Entgeltgleichheit

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern

Frauen in Führung

Zur Förderung von Frauen in Führung, hat der Aufsichtsrat der SSB im Dezember 2015 u. a. eine Zielgröße von 15 % Frauenanteil für beide Führungsebenen unterhalb des Vorstandes festgelegt.

Mit aktuell 14 % Frauenanteil ist die angestrebte Größe annähernd erreicht. Da es nur wenige Stellenveränderungen gab und auf diese Stellen nur eine geeignete Bewerberin mit der entsprechenden Branchenexpertise vorhanden war, konnte das Ziel nicht ganz erfüllt werden.

Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben

Die SSB unterstützt Mitarbeitende bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Dieses wichtige Anliegen spiegelt sich in zahlreichen Angeboten wieder:

- Wir bieten unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Möglichkeit durch betriebliche Gleitzeitregelungen und einen flexiblen Dienstplan im Fahrbetrieb ihre Arbeitszeit flexibel zu gestalten.
- Die SSB ist Mitglied im gemeinnützigen Verein „Kinde. V.“, der zum Ziel hat die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern.
- Eine Kooperation mit dem „pme Familienservice Stuttgart GmbH“ ermöglicht Mitarbeitenden sich zu den Themen Kinderbetreuung, Familie sowie Betreuung und Pflege von Familienangehörigen beraten zu lassen und durch verschiedene Maßnahmen unterstützt zu werden.
- SSB-Beschäftigte haben die Möglichkeit kostenlos an Fachvorträgen rund um Kinder, Erziehung und Pflege von Angehörigen teilzunehmen.
- Zu allgemeinen Fragen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurde der Arbeitskreis Beruf und Familie gebildet.

Zertifikat „berufundfamilie“

Um den Stellenwert der Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben noch zu verdeutlichen, hat sich die SSB im Jahre 2013 der Auditierung „berufundfamilie“ gestellt. Nachdem bisherige Angebote rund um die Themen Kinderbetreuung, Arbeitszeitgestaltung, Pflege von Angehörigen und Führung analysiert und entsprechend zielgerichtet ausgebaut wurden, erhielt die SSB im Jahr 2017 die Re-Auditierung und gestaltet konsequent immer weiter das Angebot aus.

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit

Die Eingruppierung der Mitarbeitenden der SSB richtet sich nach den Tätigkeitsmerkmalen der Entgeltordnung des gültigen Tarifvertrages.

Die SSB gewährleistet mit der Anwendung des Tarifvertrags, eine transparente und geschlechtsneutrale Bezahlung.

Mitarbeiterzahlen zum Stand zum 31.12.2016 (Bezugsjahr 2016 nach EntgTranspG)

Durchschnittliche Zahl	Männlich	Weiblich	Gesamt
der Vollzeitbeschäftigten	2.432	307	2.739
der Teilzeitbeschäftigten	240	203	443
der Beschäftigten (Gesamtzahl)	2.672	510	3.182

Mitarbeiterzahlen zum Stand zum 31.12.2017 (Bezugsjahr 2017 nach EntgTranspG)

Durchschnittliche Zahl	Männlich	Weiblich	Gesamt
der Vollzeitbeschäftigten	2.482	312	2.794
der Teilzeitbeschäftigten	235	205	440
der Beschäftigten (Gesamtzahl)	2.717	517	3.234

Bilanz zum 31. Dezember 2017

Aktiva	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.565.948,00	3.055.023,00
2. Geleistete Anzahlungen	714.917,56	801.616,04
	4.280.865,56	3.856.639,04
II. Sachanlagevermögen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	207.050.414,31	175.388.897,11
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	130.680.761,80	129.515.006,58
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	174.010.040,00	118.096.885,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3.329.441,00	3.874.299,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.702.537,00	13.537.792,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	34.790.980,03	92.714.013,83
	562.564.174,14	533.126.893,52
III. Finanzanlagevermögen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	385.952,15
2. Beteiligungen	65.400,32	65.400,32
3. Sonstige Ausleihungen	21.669,76	47.653,77
	473.022,23	499.006,24
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.230.953,64	20.760.520,83
2. Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen	1.148.092,16	856.224,62
3. Waren	151.911,22	113.927,94
4. Geleistete Anzahlungen	0,00	21.363,44
	21.530.957,02	21.752.036,83
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.591.325,38	6.483.974,56
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	27.847.807,94	29.032.215,82
3. Sonstige Vermögensgegenstände	17.719.916,54	7.005.100,95
	53.159.049,86	42.521.291,33
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	87.579.605,03	102.374.160,36
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.486.532,75	1.286.922,76
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	114.730,85	0,00
	731.188.937,44	705.416.950,08

Passiva	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	176.872.253,00	176.872.253,00
II. Kapitalrücklage	9.185.869,94	9.185.869,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	7.346.312,94	7.346.312,94
2. Andere Gewinnrücklagen	1.036.349,29	1.036.349,29
	194.440.785,17	194.440.785,17
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	144.557.621,00	142.582.171,53
2. Sonstige Rückstellungen	40.847.737,31	39.227.533,76
	185.405.358,31	181.809.705,29
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	100.245.115,10	109.368.004,55
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	58.289.290,97	43.055.281,82
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	430.368,78	1.130.734,89
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.325.498,54	1.018.565,27
5. Sonstige Verbindlichkeiten	177.751.426,68	164.180.508,00
	342.041.700,07	318.753.094,53
D. Rechnungsabgrenzungsposten	9.301.093,89	10.413.365,09
	731.188.937,44	705.416.950,08

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	2017	2016
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	325.215.147,11	317.747.426,57
2. Erhöhung (i. V. Verminderung) des Bestands an noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen	291.867,54	-221.156,92
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	4.153.398,99	4.985.241,52
4. Sonstige betrieblich Erträge	13.609.089,17	10.679.117,57
	343.269.502,81	333.190.628,74
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	27.072.992,76	28.211.735,91
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	83.476.164,74	79.253.808,13
	110.549.157,50	107.465.544,04
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	141.997.288,99	134.385.268,10
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	46.988.833,82	46.302.490,92
	188.986.122,81	180.687.759,02
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	29.743.873,05	30.868.484,21
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	27.513.607,77	29.406.202,10
	-13.523.258,32	-15.237.360,63
9. Erträge aus Beteiligungen	45,00	45,00
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.705,31	2.702,51
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	575.407,30	535.746,61
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.407.876,79	5.398.778,37
	-4.830.719,18	-4.860.284,25
13. Ergebnis nach Steuern	-18.353.977,50	-20.097.644,88
14. Sonstige Steuern	698.689,46	691.730,14
15. Erträge aus Verlustübernahme	19.052.666,96	20.789.375,02
16. Jahresüberschuss	0,00	0,00

Anhang der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2017

1. Allgemeine Angaben

Angaben zur Form und Darstellung

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ansatz und Bewertung des Jahresabschlusses entsprechen den Vorjahresgrundsätzen mit Ausnahme der vorgenommenen Bewertungsänderungen bei den Festwerten für Küchenvorräte. Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen die folgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Bei immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen erfolgt die Bewertung mit den aktivierungspflichtigen Anschaffungs-/Herstellungskosten, vermindert um Zuschüsse, Skonti und andere Anschaffungskostenminderungen. Die Herstellungskosten enthalten Lohn- und Materialkosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge.

Bei Sachanlagen wird in der Regel die lineare Abschrei-

bungsmethode angewandt. Im Jahr des Zugangs wird die planmäßige Abschreibung zeitanteilig vorgenommen. Vermögensgegenstände, die nach dem 31. Dezember 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 2001 aktiviertes Wohngebäude wird nach der degressiven Methode gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3b EStG vorgenommen. Festwerte bestehen für Gleisanlagen sowie Fahrleitungen und Niederspannungsanlagen.

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

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

Noch nicht abgerechnete Baumaßnahmen werden mit den aufgelaufenen Herstellungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie liquide Mittel sind zum Nennwert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken bei den Forderungen sind wertberichtet. 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 ermittelt. Zukünftige erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen werden bei der Ermittlung der Verpflichtung wie folgt berücksichtigt:

- Einkommensdynamik 2,00 %
- Rentendynamik 1,30 % bzw. 1,00 %
- Berechnungszins 3,68 %

Die Bewertung der mittelbaren Pensionsverpflichtungen erfolgte analog zu den unmittelbaren Verpflichtungen. Der Rechnungszinssatz basierte seit dem Geschäftsjahr 2016, entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB, auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre (3,68 %) ergibt sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre (2,80 %) eine Verminderung der Rückstellungen für Pensionen in Höhe 3.193.307,00 €. Dieser Betrag ist laut § 253 Abs. 6 HGB mit einer Ausschüttungssperre versehen.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert. Aufgrund der Organschaft und der anhaltenden Verlustsituation sind keine latenten Steuern ausgewiesen. Unterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz bestehen in den Bereichen Anlagevermögen, aktive und

passive Rechnungsabgrenzungsposten, Rücklagen und Rückstellungen.

2. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die gesondert dargestellte Entwicklung des Anlagevermögens und die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten ist integraler Bestandteil des Anhangs und als Anlage 4 beigefügt.

(2) Anteilsbesitz

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

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis 2017 T€
Verbundene Unternehmen: SSB Reisen GmbH, Stuttgart	100	758	-64 ^{*1}
Andere Unternehmen: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS), Stuttgart	26	385 ^{*2}	16 ^{*2}

^{*1} vor Verrechnung mit den Gewinnrücklagen

^{*2} vorläufige Angaben

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2017 T€	2016 T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.591	6.484
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	27.848	29.032
Sonstige Vermögensgegenstände	17.720	7.005
Gesamt	53.159	42.521

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

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 41 T€ (Vj. 22 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(4) Liquide Mittel

	2017 T€	2016 T€
1. Kassenbestand	3.042	2.921
2. Guthaben bei Kreditinstitut	84.538	99.453
Gesamt	87.580	102.374

(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Für die Rückstellung der Langzeitguthaben wurde eine Rückdeckungsversicherung in 2011 abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung zum 31. Dezember 2017 entspricht den Anschaffungskosten und beträgt 10.370 T€ (Vj. 9.755 T€). Die Rückstellung der Langzeitguthaben zum 31. Dezember 2017 beträgt 10.255 T€ (Vj. 9.848 T€). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von 115 T€ (Vj. Sonstige Rückstellung 93 T€) saldiert ausgewiesen. Die Zinserträge aus der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 278 T€ (Vj. 242 T€) werden ohne Saldierung von Zinsaufwendungen ausgewiesen, da für die Rückstellung für Langzeitguthaben keine Zinsaufwendungen angefallen sind.

(6) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Pflichtrückstellungen für Altersteilzeit über 2.499 T€ (Vj. 5.836 T€), für Umlagen des Haftpflichtverbands 4.590 T€ (Vj. 4.201 T€) für Kürzungen bei Zuschussvorhaben inkl. Verzinsung von 3.190 T€, (Vj. 3.106 T€), für Altlastensanierung von 3.211 T€ (Vj. 3.078 T€), für Jubiläen von 2.673 T€ (Vj. 2.200 T€), für tarifvertragliche Verpflichtungen von 2.068 T€ (Vj. 2.045 T€). Darüber hinaus wurden für Urlaubsrückstände, Überzeitguthaben, Abfindungen für Entgeltbestandteile sowie ausstehende Lieferantenrechnungen gebildet.

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

(7) Art der Verbindlichkeiten

	31.12.2017				31.12.2016			
	Restlaufzeit in T€			Gesamt in T€	Restlaufzeit in T€			Gesamt in T€
bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	bis zu 1 Jahr		1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten*	10.587	43.244	46.414	100.245	9.624	42.630	57.114	109.368
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	58.289	0	0	58.289	43.055	0	0	43.055
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	430	0	0	430	1.131	0	0	1.131
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.325	0	0	5.325	1.019	0	0	1.019
5. Sonstige Verbindlichkeiten	28.046	0	149.705	177.751	17.107	0	147.074	164.181
davon aus Steuern				3.041				2.963
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit				150.183				147.533

* Sicherungsübereignung von Bussen u. a. i. H. v. 21.668 T€ (Vj. 23.316 T€), zwei Buchgrundschulden i. H. v. insgesamt 50.000 T€ und durch zwei Bürgschaften der Landeshauptstadt Stuttgart i. H. v. 28.049 T€ (Vj. 32.000 T€).

(8) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Hierunter fallen hauptsächlich Abgrenzungen von Fahrgeldeinnahmen für Zeitkarten in Höhe von 9.293 T€ (Vj. 9.656 T€), die das Jahr 2018 betreffen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

	2017 T€	2016 T€
Aufgliederung der Umsatzerlöse		
Linienverkehr	231.057	223.275
Sonderverkehr	805	886
Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG	18.299	18.274
Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen	47.569	47.153
Vermietung und Verpachtung	10.109	10.018
Werkküchen, Kantinen und Waldheim	3.035	2.758
Sonstige Umsatzerlöse	14.341	15.383
Gesamt	325.215	317.747

(2) Sonstige betriebliche Erträge

	2017 T€	2016 T€
Sonstige betriebliche Erträge	13.609	10.679

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 4.657 T€ (Vj. 5.261 T€); im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen und Buchgewinne aus Anlagenabgängen.

(3) Materialaufwand

	2017 T€	2016 T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	27.073	28.212
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	83.476	79.254
Gesamt	110.549	107.466

(4) Personalaufwand

	2017 T€	2016 T€
a) Entgelte	141.997	134.385
b) Soz. Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung - davon für Altersversorgung	46.989 18.326	46.303 18.571
Gesamt	188.986	180.688

Durchschnittlicher Personalbestand	2017	2016
Mitarbeiter/innen	3.024	2.943
Mitarbeiter/innen in Altersteilzeit	89	128
Auszubildende	92	89
Gesamt	3.205	3.169

Der Fehlbetrag wegen nicht bilanzierter Versorgungsverpflichtungen i. S. v. Art. 28 Abs. 2 EGHGB beläuft sich auf 71.366 T€ (Vj. 63.242 T€).

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2017 T€	2016 T€
Sonstige betriebliche Aufwendungen	27.514	29.406

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.284 T€ (Vj. 3.188 T€).

(6) Zinsertrag

Im Zinsertrag sind 212 T€ aus der Abzinsung von sonstigen Rückstellungen (Vj. 259 T€) und 278 T€ aus der Rückdeckungsversicherung für die Rückstellung der Langzeitguthaben (Vj. 242 T€) enthalten.

(7) Zinsaufwand

Im Zinsaufwand sind 772 T€ (Vj. 726 T€) aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen sowie 294 T€ (Vj. 586 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. 78.525 T€ sowie aus bestehenden Mietverträgen in Höhe von 40.669 T€. Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt 119.287 T€. Haftungsverhältnisse bestehen in Form von Patronatserklärungen zugunsten der SSB Reisen GmbH, Stuttgart, in Höhe von 11 T€ (Valuta 31. Dezember 2017). Es bestehen außerdem Bürgschaften über insgesamt 167 T€. Die Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart, haftet als Organgesellschaft gemäß § 73 AO für die Ertragsteuern und Umsatzsteuer der Organträgerin. Bei den Haftungsverhältnissen in Form der Patronatserklärung und den Bürgschaften ist die Inanspruchnahme unwahrscheinlich.

Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Zur Absicherung der Beschaffungskosten für Dieseltreibstoff wurden bis zum Juni 2018 zwei (Vj. fünf) Rohwarentermingeschäfte (Swaps) auf Euro-Basis abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2017 ergeben sich folgende Werte:

Art	Laufzeit	Gesamtumfang	Bewertung	Zeitwert
Fixed Swap	2017 - 2018	1.200 MT	Mark to Market	-96 T€
Fixed Swap	2017 - 2018	840 MT	Mark to Market	-112 T€

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

Fritz Kuhn Oberbürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart (Vorsitzender)

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

Michael Föll Erster Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart

Dieter Hafenbrack Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

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

Wolfgang Hoepfner Schwerbehindertenvertreter, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Bernd Klingler Selbstständiger Werbefachmann, Stuttgart

Martin Körner Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Marija Kostic Rechtssekretärin, Gewerkschaft Verdi, Stuttgart

Andrea Krammer Gewerkschaftliche Assistentin, Verdi Landesbezirk, Stuttgart

Peter Krauß Fachbereichsleiter Bauwerke, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Thomas Moser Unternehmensbereichsleiter Schienenfahrzeuge, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

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

Christoph Ozasek Selbständiger Sozialwissenschaftler, Stuttgart

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

Ursula Schorlepp Stellvertretende Geschäftsführerin, Verdi Gewerkschaft, Stuttgart

Peter Schweitzer Fachbereichsleiter Personalrecht, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart

Rose von Stein Selbständige Logotherapeutin, Stuttgart

Peter Wilhelm Betriebsrat, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart (ab 28. März 2017)

Jochen Stopper Parlamentarischer Berater, Landtag Baden-Württemberg, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands

Wolfgang Arnold Technischer Vorstand

Dr. Sabine Groner-Weber Arbeitsdirektorin

Stefanie Haaks Kaufmännische Vorständin

Abschlussprüferhonorare

Für Abschlussprüfungsleistungen des gesetzlichen Abschlussprüfers wurden für das Geschäftsjahr 2017 insgesamt 65 T€ berücksichtigt.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats, des Vorstands und früherer Vorstandsmitglieder

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 820 T€. Für ein Mitglied des Vorstands sind 2.353 T€ als Rückstellungen für Anwartschaften auf Pensionen passiviert. Die Bezüge (T€) setzen sich wie folgt zusammen:

Name	Grund-bezüge	variable Bezüge	Sach-bezüge
Wolfgang Arnold	268	33	18
Dr. Sabine Groner-Weber	224	33	5
Stefanie Haaks	196	33	10

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Beirats beliefen sich auf 57 T€.

An frühere Vorstandsmitglieder sowie deren Hinterbliebene wurden insgesamt 551 T€ gezahlt. Für diese Personengruppe sind Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 6.362 T€ und Beihilfeverpflichtungen in Höhe von 267 T€ gebildet.

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

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

Stuttgart, 16. April 2018
Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft

Der Vorstand
Wolfgang Arnold
Dr. Sabine Groner-Weber
Stefanie Haaks

Entwicklung des Anlagevermögens

der Stuttgarter Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Stuttgart im Geschäftsjahr 2017

	Anschaffungs-/Herstellungskosten in EUR					Kumulierte Abschreibungen in EUR					Buchwert in EUR	
	Stand am 01.01.2017	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2017	Stand am 01.01.2017	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2017	Stand am 31.12.2017	Stand am 31.12.2016
Immaterielle Vermögensgegenstände												
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	25.116.324,85	1.161.845,65	727.085,75	301.431,26	26.703.824,99	22.061.301,85	1.378.006,40	0,00	301.431,26	23.137.876,99	3.565.948,00	3.055.023,00
Geleistete Anzahlungen	801.616,04	517.667,53	-604.366,01	0,00	714.917,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	714.917,56	801.616,04
	25.917.940,89	1.679.513,18	122.719,74	301.431,26	27.418.742,55	22.061.301,85	1.378.006,40	0,00	301.431,26	23.137.876,99	4.280.865,56	3.856.639,04
Sachanlagen												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	345.415.604,74	3.603.331,64	35.247.267,66	6.726.922,63	377.539.281,41	170.026.707,63	5.437.811,93	-7.267,38	4.968.385,08	170.488.867,10	207.050.414,31	175.388.897,11
davon:												
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	148.815.824,32	155.750,68	2.541.015,34	1.622.033,55	149.890.556,79	110.026.967,32	2.854.563,02	0,00	1.461.214,55	111.420.315,79	38.470.241,00	38.788.857,00
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	174.739.608,27	3.426.308,56	32.706.252,32	5.075.083,53	205.797.085,62	55.296.253,40	2.583.248,91	-7.267,38	3.507.170,53	54.365.064,40	151.432.021,22	119.443.354,87
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	193.662.372,40	3.124.719,96	5.017.461,78	2.103.230,86	199.701.323,28	64.147.365,82	5.171.605,59	7.267,38	305.677,31	69.020.561,48	130.680.761,80	129.515.006,58
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	436.100.588,88	39.693.800,59	29.154.632,69	7.543.622,96	497.405.399,20	318.003.703,88	12.935.278,28	0,00	7.543.622,96	323.395.359,20	174.010.040,00	118.096.885,00
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	12.494.036,23	62.597,74	0,00	100.640,12	12.455.993,85	8.619.737,23	607.455,74	0,00	100.640,12	9.126.552,85	3.329.441,00	3.874.299,00
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	78.891.098,07	2.524.484,33	1.029.595,78	2.676.822,95	79.768.355,23	65.353.306,07	4.213.715,11	0,00	2.501.202,95	67.065.818,23	12.702.537,00	13.537.792,00
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	92.714.013,83	11.365.097,04	-70.571.677,65	-1.283.546,81 *	34.790.980,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	34.790.980,03	92.714.013,83
	1.159.277.714,15	60.374.031,30	-122.719,74	17.867.692,71	1.201.661.333,00	626.150.820,63	28.365.866,65	0,00	15.419.528,42	639.097.158,86	562.564.174,14	533.126.893,52
Finanzanlagen												
Anteile an verbundenen Unternehmen	385.952,15	0,00	0,00	0,00	385.952,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	385.952,15	385.952,15
Beteiligungen	65.400,32	0,00	0,00	0,00	65.400,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65.400,32	65.400,32
Sonstige Ausleihungen	47.653,77	0,00	0,00	25.984,01	21.669,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21.669,76	47.653,77
	499.006,24	0,00	0,00	25.984,01	473.022,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	473.022,23	499.006,24
	1.185.694.661,28	62.053.544,48	-0,00	18.195.107,98	1.229.553.097,78	648.212.122,48	29.743.873,05	0,00	15.720.959,68	662.235.035,85	567.318.061,93	537.482.538,80

* Im Berichtsjahr übersteigt die zurückbezahlten bzw. erfolgswirksam als Aufwandszuschuss zu behandelnden Investitionszuschüsse die Abgänge der Anschaffungs- und Herstellungskosten der im Bau befindlichen Projekte.

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 2017 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, 20. April 2018

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Gerhard Schroeder Bernhard Steffan
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Stuttgarter Straßenbahnen AG
Schockenriedstraße 50
70565 Stuttgart
www.ssb-ag.de