

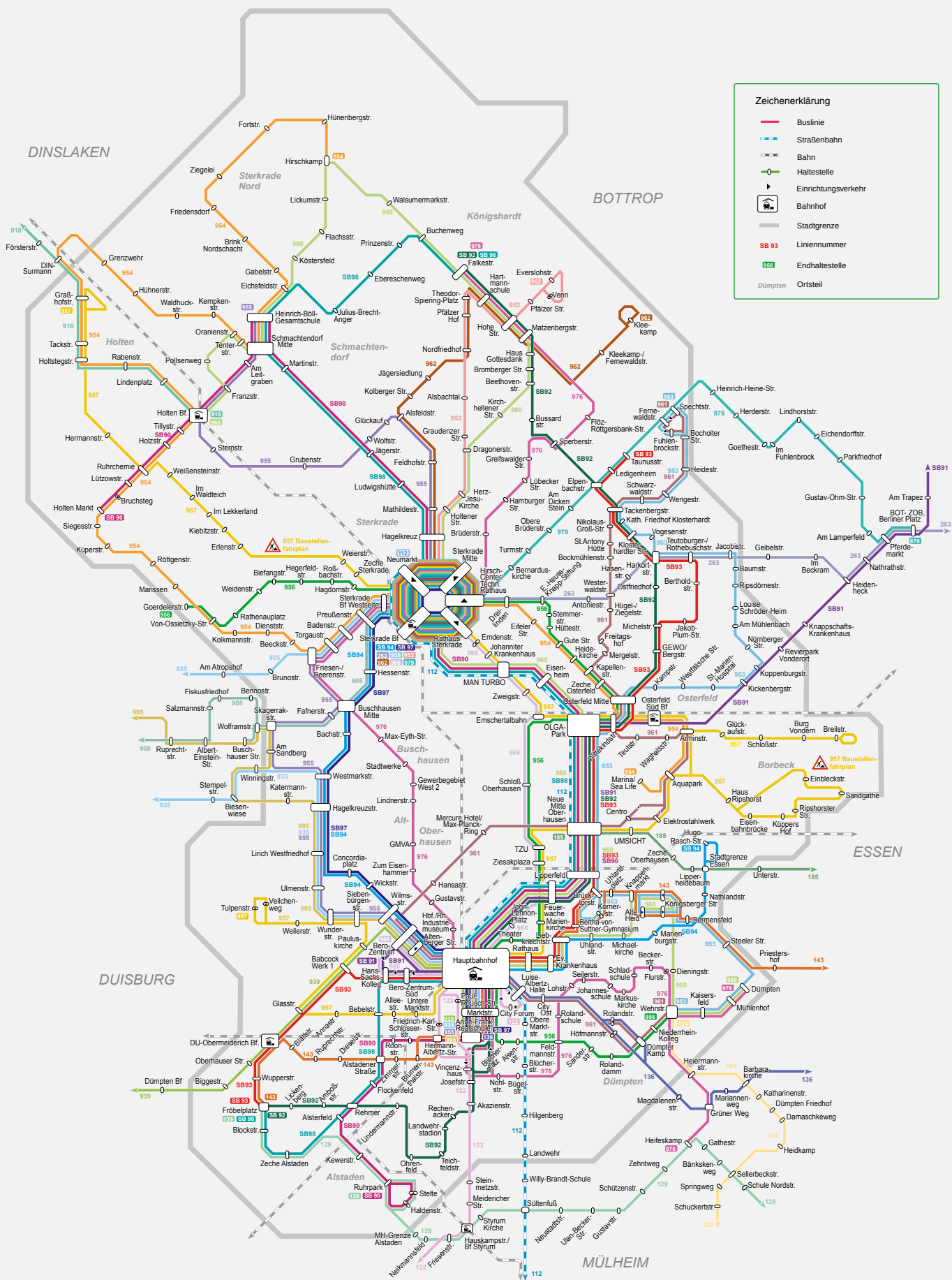


Geschäftsbericht

2013

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH

STOAG



Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 05 Vorwort der Geschäftsführung
- 06 Bericht des Aufsichtsrates
- 09 Lagebericht
- 25 STOAG von A – Z
- 40 Mitarbeiter
- 42 Bilanz
- 43 Gewinn- und Verlustrechnung
- 44 Entwicklung des Anlagevermögens
- 46 Anhang
- 54 Organe der Gesellschaft
- 55 Bestätigungsvermerk
- 57 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)		
Einwohnerzahl	210.354	211.173
Fläche (in km²)	77	77
Wirtschaftsdaten		
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	25.689	25.775
Sonstige Umsatzerlöse	576	327
Gesamtumsatzerlöse	26.265	26.302
Sonstige Erträge	3.608	2.256
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	10.147	12.757
Gesamtbetriebs­erträge	40.020	41.315
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	14.890	15.735
Personalaufwand	22.216	22.790
Abschreibungen	4.491	4.719
Sonstige Aufwendungen	4.078	4.045
Zinsaufwand	2.022	2.202
Steuern	67	67
Abschreibung auf Finanzanlagen	16.008	0
Gesamtbetriebsaufwendungen	63.772	49.558
Ertrag aus Entnahme Kapitalrücklage	16.001	0
Gesamtbetriebsergebnis	-7.751	-8.243
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	16.976	33.150
Anlagevermögen	83.093	100.342
Leistungsdaten		
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	37,0	38,1
Nutzwagenkilometer (in Mio.)	9,2	9,5
Platzkilometer (in Mio.)	925	817
Linienlänge (in km)	575	587
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	7
StadtLinien	20	17
NachtExpress-Linien	10	11
Fahrzeugdaten		
Niederflur-Solobusse	70	72
Niederflur-Gelenkbusse	51	49
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

Vorwort der Geschäftsführung

Das Geschäftsjahr 2013 haben wir erfolgreich abgeschlossen und ein sehr gutes Jahresergebnis erzielt. Unsere Aufwendungen konnten wir deutlich vermindern. Zu erreichen war dies durch eine weitere Anpassung des Leistungsangebotes und die Steigerung der Produktivität im gesamten Unternehmen. Beide Maßnahmen haben sowohl unseren Kunden als auch unseren Mitarbeitern einiges abverlangt.

Dennoch ist es uns gelungen, ein weiterhin gutes Verkehrsangebot für die Bürgerinnen und Bürger in Oberhausen vorzuhalten. Der öffentliche Nahverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Das Vertrauen unserer Kunden in unsere Dienstleistung wissen wir zu schätzen. Weitere Einschränkungen des Angebots würden beides infrage stellen.

Die Auswirkungen der veränderten Altersstruktur unserer Kunden, die zunehmende Preisachtsamkeit, die multimodale Verkehrsmittelwahl und die geänderten Informationsgewohnheiten sind Aufgabenfelder, denen wir uns gerne stellen und die in unsere tägliche Arbeit einfließen. Unsere kontinuierlichen Investitionen in neue Fahrzeuge und in neue Technologien versetzen uns in die Lage, den steigenden Anforderungen an Luftreinhalt- und Lärminderungsplänen gerecht zu werden. Als besondere Herausforderung betrachten wir die Gemeinschaftsaufgabe der Stadt, die Haushaltssanierung – und damit auch unseren Beitrag dazu – zu realisieren und gleichzeitig die Kundenzufriedenheit und die Mitarbeitermotivation zu erhalten. Dafür haben wir die Voraussetzungen geschaffen und Maßnahmen eingeleitet.

Ein gutes Betriebsergebnis ist immer ein Verdienst des ganzen Unternehmens und so bedanken wir uns bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement. Auch bei unseren Kunden und unseren Partnern in Politik und Gesellschaft möchten wir uns an dieser Stelle für das uns entgegengebrachte Vertrauen bedanken.

Peter Klunk
Geschäftsführer

Werner Overkamp
Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat während des abgelaufenen Geschäftsjahres die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist von der Geschäftsführung regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend unterrichtet worden und hat mit der Geschäftsführung hierüber ausführlich beraten. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat sich darüber hinaus auch außerhalb der Sitzungen von der Geschäftsführung berichten lassen und es wurden wichtige Angelegenheiten der Gesellschaft erörtert.

Im Geschäftsjahr 2013 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 21. März 2013, 27. Juni 2013 und 28. November 2013 statt. Über die Sitzungen wurden Niederschriften erstellt. Der Aufsichtsrat hat sich insbesondere auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 18. Juli 2013 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2013 gewählt.

Der von der Geschäftsführung nach den Regeln des Handelsgesetzbuches aufgestellte Jahresabschluss der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, der aufgestellte Konzernabschluss und der zusammenfassende Lagebericht der STOAG und des Konzerns wurden von der PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Die Geschäftsführung erläuterte den Jahresabschluss bzw. den Konzernabschluss in den Aufsichtsratssitzungen am 26. März und 26. Juni 2014.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Juni 2014 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der STOAG, die PKF, hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Allerdings wurde dieser Bestätigungsvermerk unter der Bedingung erteilt, dass die im Jahresabschluss berücksichtigte Entnahme aus der Kapitalrücklage von der Gesellschafterversammlung beschlossen wird.

Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und den Jahresabschluss der STOAG unter Berücksichtigung der Entnahme aus der Kapitalrücklage als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 zu billigen.

In der Ratssitzung vom 17. Dezember 2012 wurden die Ratsmitglieder ernannt, die nach Wirksamkeit des Rechtsformwechsels in den Aufsichtsrat der STOAG entsendet wurden. Für Herrn Denis Osmann, dessen Mandat gemäß o. a. Ratsbeschluss mit der Wirksamkeit des Rechtsformwechsels endete, wurde Herr Hans-Otto Runkler, Oberhausen, in den Aufsichtsrat der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entsendet. Für Herrn Guido Uschmann, dessen Mandat ebenfalls mit Wirkung des Rechtsformwechsels endete, wurde Herr Dieter Walkowiak in den Aufsichtsrat entsendet. Bei allen anderen städtischen Vertretern wurde mit dem o. a. Ratsbeschluss das Mandat bestätigt.

Der Aufsichtsrat dankt besonders den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für die geleistete Arbeit und ihr Engagement. Gleichzeitig wünscht er den neuen Mitgliedern viel Erfolg.

Das Aufsichtsratsmitglied Karl-Heinz Pflugbeil ist am 1. Mai 2013 unter tragischen Umständen tödlich verunglückt. Seit November 2004 gehörte er dem Aufsichtsrat der STOAG an. Mit Ratsbeschluss vom 10. Juni 2013 wurde Herr René Pascheberg, Oberhausen, zum Mitglied des Aufsichtsrates der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH gewählt.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei der Geschäftsführung und bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der STOAG für die geleistete Arbeit zum Wohle des Unternehmens. Mit Einsatzbereitschaft und Kompetenz haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass auch 2013 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 26. Juni 2014

Der Aufsichtsrat

Klaus Wehling
Vorsitzender



Dipl.-Ing. Peter Klunk
Geschäftsführer

Klaus Wehling
Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen

Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Lagebericht

1. Geschäftstätigkeit und Unternehmensziele

Die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) ist als hundertprozentige Tochter der Stadt Oberhausen der kommunale Anbieter für den Bus- und Straßenbahnverkehr in Oberhausen. Vier Unternehmensziele stehen gleichberechtigt im Mittelpunkt des wirtschaftlichen und strategischen Handelns:

- Wahrnehmung der Regie- und Managementaufgaben für den kommunalen ÖPNV
- Optimierung der Markt- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV
- Sicherung der Arbeitsplätze

Die STOAG sorgt in Oberhausen mit ihren Bussen und Straßenbahnen für eine vom Individualverkehr unabhängige, bedarfsgerechte Mobilität. Mit ihren modernen, umweltfreundlichen Fahrzeugen leistet sie einen effektiven Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz in der Stadt.

2. Rahmenbedingungen

Im Jahr 2013 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Umfeld der STOAG nur geringfügig geändert. Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist im Jahr 2013 um 0,4 % zurückgegangen und lag am 31. Dezember 2013 bei 210.354 Personen. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 18 Jahre ist in Oberhausen im Vergleich zum Landesdurchschnitt niedriger, der Anteil der Generation 50+ höher. Der Bestand an Kraftfahrzeugen in der Stadt betrug 492 pro 1.000 Einwohner und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nur minimal (2012: 486 pro 1.000 Einwohner). Die durchschnittliche Arbeitslosenquote stieg von 11,7 % im Jahr 2012 auf 12,3 % im Jahr 2013.

Stadtfinanzen

Das Land Nordrhein-Westfalen hat Maßnahmen zur Sanierung der kommunalen Haushalte und zur Wiederherstellung der finanziellen Handlungsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergriffen. Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sollen ihre Finanzen wieder auf eine solide Grundlage stellen und ihre eigene Gestaltungskraft zurückerlangen. Mit dem Stärkungspakt Stadtfinanzen stellt das Land bis zum Jahr 2020 Konsolidierungshilfen in einem Gesamtumfang von 5,76 Mrd. EUR zur Verfügung, um den Kommunen mit besonders schwieriger Haushaltssituation den nachhaltigen Haushaltsausgleich zu ermöglichen und wieder die Perspektive kommunaler Handlungsmöglichkeiten zu eröffnen. Im Gegenzug müssen die Städte und Gemeinden ihre Haushalte bis zum Jahr 2020 sanieren. Oberhausen sollte ursprünglich aus dem Stärkungspakt jährlich 66,5 Mio. EUR erhalten.

Der Rat der Stadt hat daraufhin im Jahr 2012 ein Maßnahmenpaket mit rund 250 Einzelmaßnahmen verabschiedet, das zu einer Gesamteinsparung in Höhe von 590 Mio. EUR in den Jahren 2012 bis 2021 beitragen

soll. Nur in einem gemeinsamen Prozess können Stadt und städtische Beteiligungsgesellschaften dieses Einsparvolumen umsetzen. Die STOAG hat gegenüber der Stadt ein jährliches Einsparpotential in Höhe von 3,5 Mio. EUR als realisierbar ausgewiesen.

Eine Neuberechnung der Stärkungspaktmittel im Jahr 2013 führt zu einer Reduzierung der Mittel für die Stadt Oberhausen in einer Größenordnung von jährlich 12,7 Mio. EUR. Der Ausgleich der ausgefallenen Stärkungspaktmittel soll über die Verlängerung des Zeitraums bis zum ersten Haushaltsausgleich nun im Jahr 2017 statt 2016 erfolgen. Mit der Rückgewinnung der kommunalen Handlungsfähigkeit und der damit verbundenen Chance, wieder Fördermöglichkeiten zu nutzen und Projekte in der Stadt anzustoßen, ergeben sich neue Zukunftsperspektiven, die für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in Oberhausen bedeutsam sind.

Rechtsformwechsel

Im Juni 2013 ist die Stadtwerke Oberhausen AG in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt worden. Die Firma lautet STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Die notarielle Eintragung beim Amtsgericht Duisburg im Handelsregister B 11936 ist am 5. Juni 2013 erfolgt. Der Aufsichtsrat der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH hat sich am 21. Juni 2013 konstituiert. Hauptgrund für den Rechtsformwechsel ist die erweiterte Einflussmöglichkeit der alleinigen Gesellschafterin Stadt Oberhausen und damit der politischen Gremien auf die hundertprozentige Tochter STOAG. Der Rechtsformwechsel bewirkt eine formale Stärkung der Position des Rates der Stadt. Grundsätzlich ist nach der durch § 108 Abs. 4 GO NRW zum Ausdruck kommenden Wertung des Landesgesetzgebers die Rechtsform der Aktiengesellschaft nur dann zulässig, wenn der öffentliche Zweck nicht ebenso gut in einer anderen Rechtsform erfüllt wird oder erfüllt werden kann. Vorteile der Rechtsform GmbH können sich bei einer Direktvergabe von Leistungen der Stadt Oberhausen an die STOAG für die Erbringung von straßengebundenen Verkehrsleistungen nach EU-Verordnung 1370/2007 ergeben. Die notwendige Voraussetzung, dass die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle über den Betreiber wie über eine eigene Dienststelle ausübt, ist bei einer AG wegen der Weisungsunabhängigkeit des Vorstands einer AG nicht ohne Weiteres erfüllt.

3. Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Die Fahrgastzahlen entwickelten sich im Jahr 2013 rückläufig und liegen mit 37,0 Mio. um 2,9 % unter dem Vorjahreswert von 38,1 Mio. Diese Entwicklung beruht einerseits auf dem Rückgang der Einwohnerzahlen und der Schülerzahlen, andererseits auf der Reduzierung des Verkehrsangebotes bei gleichzeitiger regelmäßiger Erhöhung der Ticketpreise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Seit dem Jahr 2002 ist die Betriebsleistung der STOAG um 20 % verringert worden, der Preis für das EinzelTicket erhöhte sich in diesem Zeitraum um 43 %. Viele Stadtteilzentren führen zu kurzen Wegen für die täglichen Besorgungen, kostenlose Parkmöglichkeiten bzw. geringe Parkgebühren erleichtern sogenannten Wahlfreien die Entscheidung für den Individualverkehr.

Die Anzahl der Fahrgäste, die den Bartarif nutzten, ist im Jahr 2013 mit -3,9 % weniger stark rückläufig als im Vorjahr, eine Auswirkung des Verkaufs der MehrfahrtenTickets beim Fahrpersonal. Relativ konstant blieb die Anzahl der Kunden, die ihren Zeitfahrausweis frei wählen – im Vergleich zum Vorjahr ist ein Rückgang von 0,5 % zu verzeichnen. Bei den monatlich erworbenen Zeitfahrausweisen hat das Ticket1000 das Ticket2000 in der Beliebtheit abgelöst – die Kunden haben sich für die preisgünstigere Variante ohne Zusatznutzen entschieden. Im Ausbildungsverkehr kam es insgesamt zu einem Rückgang von 5,2 %. Die rückläufigen Schülerzahlen sowie Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen, die als Förderprojekt teilweise die Inanspruchnahme des SozialTickets ermöglichen, sind Gründe für diese Entwicklung.

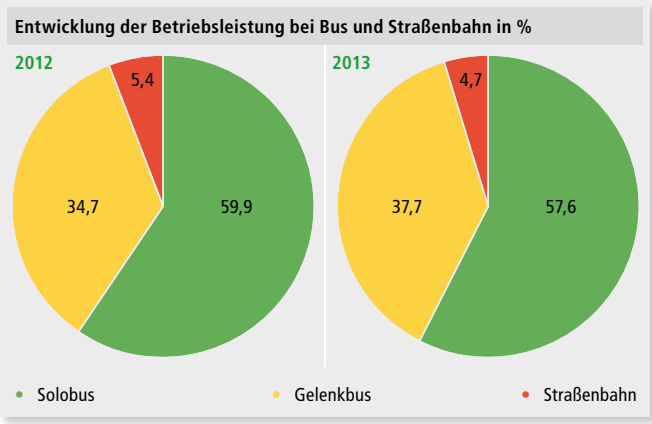
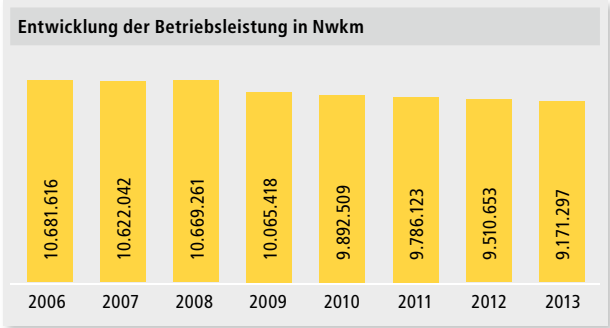
Entwicklung der Fahrgastzahlen		
Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2007	40,6	
2008	40,2	- 1,0
2009	40,0	- 0,5
2010	39,1	- 2,5
2011	38,4	- 1,8
2012	38,1	- 0,8
2013	37,0	- 2,9

Entwicklung der Abonnentenzahlen		
Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2007	34.531	
2008	35.066	+ 1,5
2009	34.554	- 1,5
2010	34.588	+ 0,1
2011	33.103	- 4,3
2012	31.628*	- 4,5
2013	30.103*	- 4,8

*ohne SozialTicket

Betriebsleistung

Die Gesamtbetriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten beträgt 9,17 Mio. Nutzwagenkilometer (Nwkm) und liegt um 3,6 % unter dem Vorjahreswert von 9,51 Mio. Nutzwagenkilometern. Die verringerte Kilometerleistung ist zurückzuführen auf Taktumstellungen im Juni 2013 im gesamten Netz – schwerpunktmäßig bei der Straßenbahn. Die Linie 112 wechselt außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf Oberhausener Stadtgebiet von einem 10-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt, sonntags verkehrt die Linie alle 30 statt alle 15 Minuten. Im Busbereich wurden nachfrageschwache StadtLinien-Äste im Takt reduziert, neu geführt und teilweise mit anderen Linienästen kombiniert. Im NachtNetz wurden Linien konzentriert. Die Reduzierung der Betriebsleistung ist eine der Maßnahmen, um den Beitrag der STOAG zum Haushaltssanierungsplan zu realisieren.



Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH verlief im Jahr 2013 weiterhin erfreulich. Der positive Trend der letzten Jahre konnte grundsätzlich fortgesetzt werden. Das Betriebsergebnis erhöhte sich leicht von -18.740 TEUR im Jahr 2012 um 2.922 TEUR auf -15.818 TEUR für das Jahr 2013. Gleichzeitig verringerte sich der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen von -8.243 TEUR im Jahr 2012 um 492 TEUR auf -7.751 TEUR für das Jahr 2013. Die Gründe dafür waren:

Die Verkaufserlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,01 % und lagen bei 25,89 Mio. EUR (Vorjahr: 25,53 Mio. EUR). Der Hauptgrund für diese Erhöhung trotz leicht rückgängiger Fahrgastzahlen liegt in der Anhebung der Beförderungsentgelte des VRR zum 1. Januar 2013 um durchschnittlich 3,9 %.

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 26,26 Mio. EUR. Diese lagen um 0,1 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (26,30 Mio. EUR).

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW (vormals § 45a PBefG), wurde in identischer Höhe wie 2012 (1.189 TEUR) ausgezahlt.

Alle zwei Jahre wird eine Schwerbehindertenzahlung durchgeführt, zuletzt im Jahr 2012. Im Geschäftsjahr 2013 fand eine zusätzliche Schwerbehindertenzahlung statt, wobei die Zählperioden zwei bis vier im Jahr 2013 durchgeführt worden sind. Die erste Zählperiode wird im Frühjahr 2014 nachgeholt. Die drei Zahlungen im Geschäftsjahr 2013 ergaben einen – noch nicht testierten – Quotienten von 6,06 %. Zur Berechnung des Anspruchs ist dieser Wert um den „Mindestselbstbehalt“ zu kürzen. Dieser war bis zu Erstellung des Jahresabschlusses noch nicht veröffentlicht. Deshalb wurde unter Beibehaltung eines Mindestselbstbetrags von 1,26 % ein Quotient von 4,8 % angesetzt.

Eine Zahlung im Jahr 2013 war erforderlich, weil das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW zum Ende des Jahres 2012 die Richtlinie zum betriebsindividuellen Ausgleich der Schwerbehindertenfreifahrt geändert hatte. Das Ministerium hatte zuvor die Zahlungen einzelner Unternehmen kontrolliert und bei der Durchführung Mängel festgestellt. Sie verlangt nunmehr jährliche Zahlungen. Bei der STOAG wurden keine Zahlungen bemängelt. Aus dem Prinzip der Vorsicht wurde bei der Berechnung der Abgeltungsleistungen des Jahres 2012 nur der landesweite Vomhundertsatz im Sinne von § 148 Abs. 1 und 4 SGB IX in Höhe von 3,79 % angesetzt. Diese Vorgehensweise führte im Jahr 2013 zu einem außerperiodischen Ertrag in Höhe von 311 TEUR.

Die Ausgleichszahlungen für den Einnahmearausgleich im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurden in Zahlungen im Jahr 2012 ermittelt. Das Zählergebnis wird für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 berücksichtigt, eine endgültige Auswertung der Zahlung wird voraussichtlich erst Mitte 2014 vorliegen. Vorläufige Auswertungen zeigen einen höheren Einnahmenanspruch der DB AG gegen die kommunalen Verkehrsunternehmen. Es ist davon auszugehen, dass die geleisteten Abschlagszahlungen für den Übersteigerausgleich nicht ausreichen werden. Aus diesem Grund wurden Rückstellungen für die Jahre 2012 und 2013 in einer Höhe von 1.453 TEUR gebildet.

Die endgültige Einnahmearteilung 2010 und 2011 lag im Geschäftsjahr 2013 vor. In den vergangenen Jahren wurden für die noch ausstehenden Verbindlichkeiten aus der Einnahmearteilung 2010/11 Rückstellungen gebildet. Da der Einnahmeanspruch gegenüber der STOAG geringer als ursprünglich prognostiziert ausfiel, konnten Rückstellungen in Höhe von 461 TEUR aufgelöst werden.

Durch erhöhte Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen und gleichbleibenden Provisionsvergütungen veränderten sich die sonstigen Umsatzerlöse von 0,33 Mio. EUR im Jahr 2012 auf 0,58 Mio. EUR im Jahr 2013.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich von 1,97 Mio. EUR auf 3,38 Mio. EUR. Hintergrund hierfür sind erhöhte Erträge aus Anlagenabgängen und erhöhte Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen,

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand verringerte sich leicht von 15,74 Mio. EUR auf 14,89 Mio. EUR.

Der Personalaufwand verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 574 TEUR auf 22,2 Mio. EUR. Die tarifliche Erhöhung der Entgelte und der sozialen Abgaben konnte durch Einsparungen bei den Personalarückstellungen und durch Personalabgänge, insbesondere im Fahrbetrieb, kompensiert werden. Die gezahlten Entgelte verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 286 TEUR auf 17.318 TEUR (Vorjahr: 17.604 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit reduzierte sich von 425 zu Beginn des Jahres auf 414 am Jahresende.

Bei den Abschreibungen ist ein leichter Rückgang in Höhe von 4,83 % von 4,7 Mio. EUR auf 4,5 Mio. EUR zu verzeichnen.

Der Mehraufwand in Höhe von 83 TEUR bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4,0 Mio. EUR) ist auf Erhöhungen im Bereich des Versicherungsaufwandes zurückzuführen.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 18,4 Mio. EUR von 10,6 Mio. EUR auf -7,8 Mio. EUR. Gründe hierfür waren neben den reduzierten Dividendenbeträgen in Höhe von 2,6 Mio. EUR auch eine Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Höhe von 16,0 Mio. EUR.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit veränderte sich von -8,2 Mio. EUR um 15,5 Mio. EUR auf -23,7 Mio. EUR.

Der Steueraufwand lag mit 0,067 Mio. EUR in identischer Höhe wie der Vorjahreswert und beinhaltet hauptsächlich Grundsteuern.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2013 betrug 102,9 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (118,4 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Sachanlagevermögens um 1,3 Mio. EUR, der Reduzierung der Guthaben bei Kreditinstituten zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Mio. EUR, sowie einer Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Höhe von 16,0 Mio. EUR. Dagegen haben sich Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände um 3,5 Mio. EUR erhöht.

Eine Neuberechnung des Ertragswertes der GMVA machte eine Reduzierung des Beteiligungswertes erforderlich. In den Finanzanlagen wird ein entsprechender Abgang (Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 16.001 TEUR) gezeigt. Damit dieser Effekt auch ertragswirksame Auswirkungen bei der STOAG und somit keine Auswirkung auf den Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen zur Folge hat, ist in identischer Höhe (= 16.001 TEUR) eine Entnahme aus der Kapitalrücklage der STOAG erfolgt. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus möglichen Rückforderungsansprüchen gegen die GMVA für den Zeitraum 2011 bis 2013 ergeben könnten, sind dabei noch nicht berücksichtigt. Die STOAG hält 15,18% der Geschäftsanteile der GMVA.

Das Anlagevermögen verringerte sich um 17,2 Mio. EUR auf 83,1 Mio. EUR. Grund hierfür war neben der bereits erörterten Wertberichtigung auch die Reduzierung des Sachanlagevermögens um 1,3 Mio. EUR auf 42,6 Mio. EUR. Neben den Abschreibungen auf das Anlagevermögen ist dies auf die Verkleinerung der Busflotte zurückzuführen.

Durch die Entnahme aus der Kapitalrücklage hat sich das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 16,0 Mio. EUR verringert. Es stellt 41,6 % (Vorjahr: 49,6 %) der Bilanzsumme dar.

Im Sonderposten mit Rücklagenanteil sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für den Umbau von Haltestellen enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden konnten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 18,1 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (18,1 Mio. EUR) gleichbleibend. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen verringerten sich leicht auf 5,87 Mio. EUR und bleiben somit annähernd auf dem Niveau des Vorjahrs (6,2 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1,5 Mio. EUR. Dies ist insbesondere auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+3,0 Mio. EUR) und die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (+2,3 Mio. EUR), zurückzuführen. Dagegen konnten die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 35,539 Mio. EUR um 3,746 Mio. EUR auf 31,793 Mio. EUR reduziert werden.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2013 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Verkaufserlösen in Höhe von 26,3 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 10,2 Mio. EUR, auf dem Erhalt von Zinserträgen in Höhe von 15 TEUR, auf der Zahlung der Vorhaltekostenförderung in Höhe von 212 TEUR sowie auf sonstigen Einnahmen innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge beruhte.

Die laufende Finanzierung ist durch die im Verkehrsverbund geschlossene Finanzierungsvereinbarung und die mit dem Aufgabenträger im Bedienungsgebiet erzielten Betrauungsvereinbarungen bis zum Jahr 2019 gewährleistet.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2013 auf 6,5 Mio. EUR. Größte Position mit 5,7 Mio. EUR war die Busersatzbeschaffung. Im Dezember des Geschäftsjahres 2013 wurden zwölf Solobusse und vier Gelenkbusse ausgeliefert sowie die entsprechenden Investitionen für Außen-, Innenanzeigen, Kurskasten und Entwerter getätigt. Schon im Februar gingen sieben Solobusse zu, deren Investition bereits für das Geschäftsjahr 2012 vorgesehen war. Die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte der STOAG wurde somit auch im Jahr 2013 fortgesetzt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge zum Stichtag 31. Dezember 2013 betrug 5,12 Jahre.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat die Verlängerung der Linie 105 in die erste Stufe des Infrastrukturbedarfsplans des Landes aufgenommen. Da sich die Rechtsvorschrift zur Standardisierten Bewertung im Jahr 2006 geändert hat, wurde im Jahr 2013 eine neue Nutzen-/Kostenanalyse auf dieser Grundlage aufgestellt. Im Rahmen von Abstimmungsgesprächen wurde diese mit dem Land, dem Bund und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erörtert. Die Förderanträge sind zu überprüfen, kostenmäßig anzupassen und anschließend – im Jahr 2014 – erneut einzureichen. Zur Abwicklung der Maßnahme zwischen den Städten Oberhausen und Essen sowie der STOAG und der Essener Verkehrs AG (EVAG) wurde seinerzeit eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen, gemäß derer die STOAG zunächst den kommunalen Eigenanteil für die Betriebsanlagen auf Essener Stadtgebiet und den nicht zuwendungsfähigen Kostenanteil übernimmt. EVAG und Stadt Essen haben sich verpflichtet, den auf sie entfallenden Anteil umgehend nach Rechnungsstellung der STOAG zu erstatten.

Auf dem Gelände des zentralen Betriebshofes der STOAG wurde anfallendes Niederschlagswasser dem öffentlichen Mischwassersystem zugeführt. Ab 2013 werden diese Niederschlagswässer von den vorhandenen Hallendächern, den befestigten Hofflächen und Parkplatzflächen und von dem Dach der neuen Verwaltung vom Mischwassersystem abgekoppelt, in einem Regenwasserkanalssystem gesammelt und der Kleinen Emscher zugeleitet. Die Emscher Genossenschaft fördert die Maßnahme im Rahmen ihrer Regenwasserprojekte in der Emscherregion.

Der niederflurgerechte Ausbau der Bushaltestellen und die Qualitätsverbesserung für die wartenden Fahrgäste wurden auch im Jahr 2013 mit dem Umbau von 15 Haltestellen fortgesetzt. Hervorzuheben ist hier der Umbau der Haltestelle Neumarkt, welcher in Kooperation mit der Stadt Oberhausen im Sommer 2013 erfolgreich realisiert werden konnte. Die Ende 2012 bestellten Wartehallen konnten im Jahr 2013 aufgestellt werden.

4. Risikobericht

Die systematische Identifizierung, Analyse und Bewertung von Risiken ist die Grundlage für den langfristigen Erfolg und die Sicherung der Unternehmensziele. Die STOAG führt jährlich eine Risikoinventur durch. Damit Risiken frühzeitig erkannt und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden können, ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert. Risikopaten stufen die erfassten Risiken im Hinblick auf Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe ein. Innerhalb der Risikoinventur werden sämtliche Risiken betrachtet, die mögliche ungünstige Entwicklungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zur Folge haben und die zu Personenschäden oder Imageverlust führen können.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es nur geringfügige Veränderungen bei den Risiken. In der Risikoinventur 2013 wurden zwölf Risiken erfasst, davon drei potenzielle Risiken mit eingeschränkter Risikorelevanz.

Das Risiko „Verlust von Konzessionen“ besteht weiterhin. Zum Fahrplanwechsel im Juni 2013 wurden alle von Linienwertsänderungen betroffenen Linien gemäß ihrer Laufzeit, höchstens aber bis 31. Dezember 2019, neu genehmigt. Im Jahr 2014 laufen die Konzessionen für die Linien 122, 954, 955 und SB 93 aus.

Beim Risiko „Fahrerlaubnis von Busfahrern“ gab es am kritischen Stichtag 10. September 2013 drei Fahrer, die die notwendige Qualifikation nicht vorweisen und damit auch nicht im Fahrdienst eingesetzt werden konnten. Eine betrieblich kritische Situation ist hierdurch nicht eingetreten.

Beim Risiko „Werthaltigkeit der Beteiligung an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA)“ kam das Verwaltungsgericht Düsseldorf in einem noch nicht rechtskräftigen Urteil zum Schluss, dass die GMVA den Preis pro Tonne Hausmüll zu hoch kalkuliert hat. Die Stadträte in Duisburg und Oberhausen haben deshalb der GMVA eine neue Rechtskonstruktion ab 1. Januar 2014 erlaubt, die rechtlich zulässige, aber dennoch für die GMVA auskömmliche Entgelte ermöglichen soll. Hierdurch konnte eine drohende Insolvenz der GMVA verhindert werden. In den Wirtschaftsplänen der STOAG wurde kein Gewinnanteil an der Beteiligung an der GMVA im Jahr 2014 und den Folgejahren eingeplant.

Auf Basis der Wirtschaftsplan­daten der GMVA für die Jahre 2014 bis 2017 wurde der Ertragswert der GMVA aktualisiert. Diese Berechnung führt zu einem geringeren Ertragswert der GMVA gegenüber der Berechnung der Niederrheinische Treuhand GmbH (NTH) aus dem Jahr 2008. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus möglichen Rückforderungsansprüchen für den Zeitraum 2011 bis 2013 ergeben könnten, sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Für die STOAG bedeutet diese Reduzierung des Ertragswerts der GMVA eine Reduzierung des Beteiligungsbuchwertes an der GMVA. In den Finanzanlagen wird eine entsprechende Abschreibung gezeigt. Damit dieser Effekt keine Auswirkung auf den Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen zur Folge hat, ist in identischer Höhe eine Entnahme aus der Kapitalrücklage der STOAG erfolgt. Für die Zukunft können weitere außerplanmäßige Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert der GMVA nicht ausgeschlossen werden.

Es wurde kein Risiko als existenzbedrohend eingestuft.

5. Ausblick und Prognose

Fahrgastentwicklung und Tarifstruktur

Die Einwohnerzahl in Oberhausen wird laut Bevölkerungsvorausberechnung in den nächsten fünf Jahren um voraussichtlich 2 % zurückgehen, der Anteil der unter 18-Jährigen um mehr als 6 %. Gerade Kinder und Jugendliche bilden die größte Abonentengruppe der STOAG. Die Bevölkerungsentwicklung hat Auswirkung auf die Fahrgastzahlen, sodass auch hier weiter ein leichter Rückgang prognostiziert werden kann. Die jährlichen VRR-Preisanpassungen einerseits, die städtischen Strukturen und die wirtschaftliche Lage der Haushalte andererseits verstärken die Tendenz, Mobilität möglichst kostengünstig erwerben zu wollen. Indizien dafür lassen sich sowohl aus der Entwicklung des Verkaufs der einzelnen Ticketarten als auch aus dem steigenden Anteil an Fahrgästen ohne Fahrausweis ableiten. Die im VRR geplante Tarifstrukturreform konnte bislang nur in Teilen umgesetzt werden. Für preisstufen- bzw. streckenabhängige Änderungen fehlen verlässliche und endgültige Werte aus Erhebungen und Übersteigerzählungen. Daher wurden im ersten Schritt mit Gültigkeit ab 1. Januar 2014 zunächst einige Maßnahmen zur Einnahmensteigerung und -sicherung umgesetzt wie beispielsweise die nutzerabhängige Einführung des TagesTickets, die preisstufenabhängige Differenzierung der Erste-Klasse-Zuschläge, die verbundweite Einführung des HandyTickets sowie die Förderung des elektronischen Ticketverkaufs durch rabattierte 7-TageTickets und 10erTickets.

Angebot

Die Betriebsleistung der STOAG wurde in den letzten elf Jahren um 20 % reduziert. Bei einem weiteren Abbau von Fahrplanleistung wäre nicht auszuschließen, dass ein weniger attraktives Angebot einen weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen nach sich zieht und weitere Angebotskürzungen aufgrund sinkender Nachfrage erforderlich macht. Ziel wird es sein, das Verkehrsangebot in der quantitativen Ausprägung beizubehalten und das Liniennetz qualitativ weiterzuentwickeln. Neben der Evaluation der umgesetzten Maßnahmen wird es also die Aufgabe sein, das Verkehrsangebot nachfrageorientiert anzupassen und insbesondere die Verkehrsqualität weiter zu verbessern. Hier sind unter anderem die Sicherstellung von Anschlüssen und die weitere Erhöhung der Fahrplanzuverlässigkeit zu nennen. Darüber hinaus wird die Kundeninformation über das Internet und über mobile Endgeräte wie Smartphones und Tablets noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Im Abstimmungsprozess des Nahverkehrsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr hat die Bezirksregierung Düsseldorf angeregt, den Takt der Straßenbahn auf ein 15-Minuten-Schema umzustellen. Ein solcher Takt harmonisiert nicht mit dem sowohl in Oberhausen als auch im überwiegenden Teil des VRR bestehenden 10-, 20- oder 30-Minuten-Taktschema. Anschlüsse können zwischen unterschiedlichen Taktsystemen nur unzureichend hergestellt werden. Langfristig könnte sich dieses Taktschema jedoch ändern. Aktuell entsteht eine Studie im Auftrag des Landes NRW anlässlich der Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Express RRX, bis Mitte der 2020er-Jahre das SPNV-Netz auf ein 15-Minuten-Taktschema umzustellen. Sollte dies umgesetzt werden, hieße es auch für die STOAG, auf ein 15-Minuten-Taktsystem zur Wiederherstellung der Bus-Schiene-Anschlüsse zu wechseln. Die betrieblichen Folgen dieser Umstellung im gesamten Zu- und Abbringer-ÖV in den betroffenen Kommunen werden im Rahmen der Studie nicht erfasst.

Des Weiteren bat die Bezirksregierung aktuell um Prüfung, ob nach Stilllegung der Mülheimer Straßenbahnlinie 110 im Bereich Styrum Bedienungsgebiete von der STOAG übernommen werden können. Hierzu erfolgen erste konzeptionelle Planungen in Zusammenarbeit mit der Stadt Mülheim und der Mülheimer Verkehrs-Gesellschaft mbH.

Straßenbahnlinie 105/Strecke VI

Bei der Weiterführung der Straßenbahnlinie 105 von der Stadtgrenze Essen bis zur bestehenden ÖPNV-Trasse in der Neuen Mitte Oberhausen handelt es sich um einen regionalen Lückenschluss für das gesamte Netz des westlichen Ruhrgebietes. Die 3,3 Kilometer lange oberirdische Strecke – davon knapp 3 Kilometer auf Oberhausener Stadtgebiet – soll zukünftig die Innenstädte Oberhausen und Essen verbinden. Der städteübergreifende Nahverkehr hat im Ruhrgebiet Nachholbedarf. Linien enden häufig an Stadtgrenzen, die heutige Situation an der Haltestelle Unterstraße in Essen-Frintop ist dafür beispielhaft. Aber gerade direkte Verbindungen ohne Umstiege werden von den Fahrgästen akzeptiert. Die Zahl der Berufspendler in der Metropole Ruhr hat sich in den letzten 20 Jahren kontinuierlich erhöht und liegt im Jahr 2012 bei fast 54 % der Erwerbstätigen. Das ergibt sich aus Berechnungen der Statistikexperten beim Regionalverband Ruhr (RVR). Allein aus Oberhausen pendeln täglich 8.152 Einwohner nach Essen aus, 4.985 Pendler fahren aus Essen nach Oberhausen (Quelle: Regionalverband Ruhr, Referat 3, Stand: Juli 2013, basierend auf der neuen Pendlerrechnung 2011 des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen).

Die Straßenbahnstrecke VI wurde bereits im Jahr 2002 zur Förderung angemeldet, der Planfeststellungsbeschluss erfolgte 2005 – im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung wurde der Streckenneubau jedoch ein Jahr später zurückgestellt. In Absprache mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Strecke VI Ende 2012 neu angemeldet. Sämtliche Planunterlagen müssen überarbeitet und neu erstellt werden, darüber hinaus sind Gutachten und Konzepte zu Themen wie Schall- und Brandschutz und Sicherheit beizufügen. Die Unterlagen für die Planfeststellung und für die Förderanträge werden im Jahr 2014 eingereicht.

Fahrgastinformation

Für das Jahr 2014 ist die Umsetzung der Echtzeitauskunft (EFA-Realtime) vorgesehen. EFA-Realtime ist eine Erweiterung der Elektronischen Fahrplanauskunft, mit der Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft einfließen können. In den Echtzeitdaten sind die Verspätungen und Ausfälle von Verkehrsmitteln berücksichtigt. Diese Daten werden bei der Berechnung von Auskünften mit einbezogen. Im Falle einer Verspätung wird diese bei Umstiegen berücksichtigt, ggf. werden alternative Verbindungen empfohlen. Dieses Projekt gewinnt vor allem an Bedeutung in Hinblick auf die stark steigenden Abrufzahlen der mobilen Fahrplanauskunft (Smartphone-Apps), die bereits heute die Abrufzahlen der Internet-Fahrplanauskunft deutlich übertreffen.

Barrierefreiheit

Im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurde das Ziel aufgenommen, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr herzustellen. Durch den konsequenten Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet in den vergangenen Jahren ist die STOAG bezüglich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bis zum Jahr 2022 sehr gut aufgestellt. Derzeit sind 91 % der Haltestellen entsprechend ausgebaut. Begründete Ausnahmen, z. B. für wenig frequentierte Haltestellen, können im Nahverkehrsplan definiert werden. Eine klare Festlegung, welche Ausstattungsmerkmale entsprechend der verkehrlichen Bedeutung und Funktion der Haltestellen als barrierefrei definiert sind, ist noch nicht getroffen worden. Entsprechende Handlungsempfehlungen werden zusammen mit dem Aufgabenträger erarbeitet. Ziel seitens der STOAG ist es, die Ausstattung je Haltestellenkategorie im Nahverkehrsplan einheitlich zu definieren.

Alle Fahrzeuge der STOAG und der beauftragten Unternehmen sind niederflurig, mit breiten Eingangsbereichen und mit mechanischen Rampen sowie mit optischen und akustischen Haltestelleninnenansagen ausgerüstet. Über den VRR steht eine barrierefreie Fahrplanauskunft zur Verfügung. Sie ist für Nutzer von Bildleseprogrammen (Screenreader) geeignet.

ÖPNV-Pauschale

Mit der ÖPNV-Pauschale sichert das Land NRW einen Teil der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Ziel der gesetzlichen Pauschale für den kommunalen ÖPNV ist es, die bisher mit einem sehr hohen Verfahrensaufwand verbundenen Förderverfahren zu vereinfachen. Die Fördermittel wurden im Rahmen der Revision des ÖPNVG (§ 11 Abs. 2) neu festgelegt. Das Volumen der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW beträgt 110 Mio. EUR pro Jahr, in Summe erhält der VRR 55,632 Mio. EUR. Gemäß Rechtsverordnung zum ÖPNVG ist die VRR AöR die Mittelempfängerin. Bei der Mittelverwendung ist vorgegeben, dass mindestens 80 % der Fördermittel an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weitergegeben werden müssen, die verbleibenden Mittel können die ÖPNV-Aufgabenträger für Zwecke des ÖPNV eigenverantwortlich verwenden.

Empfänger der ÖPNV-Pauschale sind Kreise bzw. kreisfreie Städte als Aufgabenträger. Der Verteilungsmaßstab ist gesetzlich festgelegt und wird alle drei Jahre neu berechnet. 90 % der verfügbaren Mittel werden nach der Betriebsleitung (im konventionellen Linienverkehr sowie im Bedarfsverkehr), 9 % nach der Einwohnerzahl und 1 % nach der Fläche auf die Zahlungsempfänger verteilt.

Die Abwicklung (Bewirtschaftung) der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird ab dem Jahr 2014 entsprechend der folgenden Regelung von der VRR AöR vorgenommen:

1. Entsprechend den noch vor Ort zu fassenden Beschlüssen wird die VRR AöR den Anteil der Aufgabenträger-Pauschale an die Aufgabenträger weiterleiten (maximal 20 % der aufgabenträgerscharfen ÖPNV-Pauschale). Die Verwendung der Mittel richtet sich nach den Vorgaben des ÖPNVG NRW und den entsprechenden Verwaltungsvorschriften.
2. Die verbleibenden Mittel der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird die VRR AöR aufgabenträgerscharf an die Verkehrsunternehmen weiterleiten (mindestens 80 % der ÖPNV-Pauschale). Die konkrete Verwendung der verbleibenden Mittel der ÖPNV-Pauschale richtet sich nach den noch vor Ort zu fassenden Beschlüssen.
3. Als Verwendungsmöglichkeiten werden folgende Alternativen beschlossen:
Alternative A: Gewährung der ÖPNV-Pauschale durch die VRR AöR im Rahmen der Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV

Alternative B: Gewährung der ÖPNV-Pauschale durch die VRR AöR im Rahmen der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aus der Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VRR-Gemeinschaftstarif

Alternative C: Gewährung der ÖPNV-Pauschale durch die VRR AöR im Rahmen der investiven Fahrzeugförderung im ÖSPV
4. Der Kreisabschlag gemäß § 19 Abs. 5 der Zweckverbandssatzung wird unverändert bis zum 31. Dezember 2019 fortgeführt und entfällt danach ersatzlos.
5. Nicht verausgabte bzw. zurückgeforderte Mittel der ÖPNV-Pauschale des Jahres 2013 werden gemäß dem o. g. gesetzlichen Schlüssel auf die Aufgabenträger im VRR verteilt und nach den örtlichen Beschlüssen fristgerecht ausgereicht.

Die VRR AöR hat die notwendigen Anpassungen an den Finanzierungsregularien, der „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchsttarif (Ausbildungs-Verkehr-Richtlinie AusbV-RL)“ und der „Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung von investiver Fahrzeugbeschaffung im ÖSPV“ vorgenommen, um eine Abwicklung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW im Rahmen dieser Alternativen ab dem Jahr 2014 zu gewährleisten.

Stadt Oberhausen und STOAG haben sich dahingehend verständigt, dass 10 % der Pauschale bei der Stadt verbleiben und 90 % der STOAG bei Anwendung der Variante B zukommen. Diese Vorgehensweise wurde in der Ratssitzung am 16. Dezember 2013 beschlossen bzw. bestätigt.

Beteiligungen

Die Preisprüfstelle der Bezirksregierung Düsseldorf hat eine Prüfung des Selbstkostenfestpreises und dessen Fortschreibung für das Entgelt für die Verwertung von Abfällen der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) im Jahr 2012 vorgenommen. Ein entsprechender Bericht wurde den beteiligten Kommunen (Stadt Duisburg und Stadt Oberhausen) noch nicht zur Verfügung gestellt.

Wie bereits unter den Punkten „Vermögens- und Finanzlage“ und „Risikobericht“ erörtert, erfolgte eine Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der GMVA, wobei dabei sich ergebende wirtschaftliche Risiken, die sich aus möglichen Rückforderungsansprüchen gegenüber der GMVA für den Zeitraum 2011 bis 2013 ergeben könnten, noch nicht berücksichtigt wurden. Die Reduzierung der Ertragssituation der GMVA und damit verbunden eine geringere Gewinnabführung hat auch Einfluss auf die Beteiligungserträge der STOAG und somit auf den verbleibenden Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen. Im Wirtschaftsplan 2014ff. sind derzeit keine Gewinnabführungen seitens der GMVA eingeplant worden.

Die gesamte Energieversorgungsbranche steht weiterhin vor großen Herausforderungen und Umbrüchen. Der massive Wettbewerb im Strom- und Gasvertrieb, die Verwerfungen auf dem Stromgroßhandelsmarkt sowie das regulierte Netzgeschäft belastet zunehmend die Ertragslage aller Energieversorger.

Die politischen Rahmenbedingungen sind auch nach der Bundestagswahl am 22. September 2013 noch nicht verlässlich abzuschätzen, um strategische Optionen entlang der Wertschöpfungsstufen und schließlich auch für die Gewinnabführung abzuleiten.

Wir gehen derzeit davon aus, dass die FSO GmbH eine Ergebnisabführung für die Jahre 2015 bis 2018 von insgesamt 11,0 Mio. EUR erwirtschaftet und der STOAG somit 5,5 Mio. EUR pro Wirtschaftsjahr zufließen.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-Aktien erwarten wir eine Dividende in Höhe von 1,00 EUR pro Aktie.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2014 bis 2018 weist für das Jahr 2014 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2013 einen höheren Verlust aus. Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2014 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 10.210 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2015 bis 2018 werden verbleibende Finanzierungsbeträge von ca. 11,1 Mio. EUR erwartet. Gründe hierfür sind neben geringeren Beteiligungserträgen auch die Reduzierung der Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten. Die STOAG erwartet eine Erhöhung der Ausgleichsleistungen an die Deutsche Bahn AG und die Busverkehr Rheinland GmbH. In den nächsten Jahren ist mit höheren Aufwendungen für die Instandsetzung der Infrastruktur der ÖPNV-Trasse zu rechnen.

Die STOAG geht für das Jahr 2014 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zurückgehen und im Jahr 2014 voraussichtlich 8.565 TEUR betragen.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig. Nach einer Änderung der Altersversorgung bei der STOAG bestehen in Zukunft keine neuen Ansprüche auf Betriebsrenten.

Anstiege der Rohstoffpreise im Energiebereich werden auch zukünftig zu Mehrbelastungen für die STOAG führen. Als energieintensive Unternehmen, für die im Rahmen des Steuerrechtes nur unzureichende Ausnahmeregelungen vom Gesetzgeber zugelassen wurden, sind hier alle Nahverkehrsunternehmen gleichermaßen betroffen.

6. Chancen

Der Wertewandel der letzten Jahre in Bezug auf Mobilität setzt sich fort. Das Motto „Nutzen statt Besitzen“ führt zu einem pragmatischen Umgang – zumindest in den Städten – mit dem PKW, der Klimaschutz erreicht einen anderen Stellenwert, Ressourcenknappheit und Energiewende setzen ein Umdenken in Kraft. Wenn die Nutzung von Bus und Bahn nicht mehr notgedrungen, sondern freiwillig ist, wenn es trendig ist, nicht den eigenen PKW, sondern den Umweltverbund zu nutzen und je nach Zweck und Bedarf unterschiedliche Verkehrsmittel zu kombinieren, dann bieten sich hier Chancen auch für den ÖPNV in Oberhausen.

Die STOAG sieht ihre Zukunft in einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot mit hoher Zuverlässigkeit und einfacher Zugänglichkeit. Dazu gehören moderne umweltfreundliche Fahrzeuge und innovative Technik genauso wie einfache Tarife und zeitgemäße Vertriebswege und Auskunftssysteme. Hieran arbeiten der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und die STOAG gemeinsam. Die für die nächsten Jahre geplanten Projekte flankieren diesen Weg. Durch die Betrauung der STOAG seitens der Stadt Oberhausen mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bis zum Dezember 2019 besteht für die STOAG die nötige Planungssicherheit, um nachhaltige Projekte zu realisieren.

Die EU-Verordnung 1370/2007 lässt die Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber unter definierten Voraussetzungen zu. Diese Verordnung ist mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes in deutsches Recht umgesetzt worden. Da die meisten Aufgabenträger im VRR auch gleichzeitig Eigentümer eines Verkehrsunternehmens sind, ist davon auszugehen, dass die in der EU-Verordnung 1370/2007 vorgesehene Option einer Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber in den meisten Fällen angestrebt wird. Erste Schritte sind eingeleitet. Für die STOAG und die Stadt Oberhausen wurde gemeinsam mit dem VRR im Jahr 2013 bereits eine vereinfachte Machbarkeitsstudie begonnen. Die Voraussetzungen zur Direktvergabe nach neuem Recht können voraussichtlich alle erfüllt werden. Dadurch ist gewährleistet, dass die STOAG auch nach 2019 den ÖPNV in Oberhausen erbringen wird.

7. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind, liegen nicht vor.

Oberhausen, den 17. April 2014

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Peter Klunk
Geschäftsführer



Werner Overkamp
Geschäftsführer



A wie AboLust

Wer sich als Kunde der STOAG für ein Abonnement beim YoungTicketPLUS, Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket oder für ein SchokoTicket entschlossen hat, wird belohnt. AboLust heißt das Vorteilsprogramm, das Abokunden Anregungen für eine aktive Freizeitgestaltung gibt und attraktive Angebote, Extras und Vergünstigungen bei zahlreichen Freizeit- und Kultureinrichtungen bereithält. Die AboLust für Ticket2000-, Ticket1000- und BärenTicket-Kunden richtet sich an alle Berufspendler sowie ältere Nahverkehrskunden. Jugendliche Abonnenten wie Schüler und Auszubildende werden mit der SchokoTicket- und YoungTicket-PLUS-AboLust angesprochen. Das AboLust-Portal im Internet – www.abolust.de – ergänzt das bekannte AboLust-Heft, das die knapp 28.0000 STOAG-Abonnenten zweimal jährlich auf dem Postweg erhalten.

B wie Busschule

Busfahren will gelernt sein. Tausende Schülerinnen und Schüler benutzen in Oberhausen täglich dieses Verkehrsmittel, aber nicht alle wissen, wie man sich im Bus und an der Haltestelle richtig, d.h. sicher, verhält. Seit dreizehn Jahren besteht deshalb die Busschule, ein verkehrspädagogisches Projekt der STOAG und der Polizei Oberhausen. Neunundfünfzig Klassen des fünften Schuljahres haben im Jahr 2013 den Betriebshof der STOAG besucht und dort gelernt, welche Spielregeln es an der Haltestelle und im Bus gibt und warum es wichtig ist, sich an diese zu halten. Obwohl die Fahrt im Bus statistisch gesehen sicherer ist als die mit anderen Verkehrsmitteln, sollen die Kinder im Rahmen der Busschule praxisnah auch über mögliche Gefahren und Risiken, die in Zusammenhang mit einer Busfahrt stehen, informiert werden und sichere Verhaltensweisen kennenlernen. Selbstverständlich gibt es in der Busschule wenig Theorie, aber viel Praxis. Bei Übungen zum Bremsverhalten mit der Tonne „Sabine“ oder bei Rollenspielen im Bus kommt richtig Stimmung auf.



C wie Citaro

Sechzehn Busse vom Typ O 530 Citaro wurden im Jahr 2013 bestellt und im Januar 2014 in Betrieb genommen, zwölf dreitürige Solobusse mit stehendem Motor und vier Gelenkbusse. Damit verfügen alle Busse der STOAG über eine grüne Plakette, die am 1. Juli 2014 zum Befahren der Umweltzone Pflicht ist. Die neuen Mercedesbusse haben einen niedrigen Kraftstoffverbrauch, der bei den Solobussen bei etwa 37,5 Liter/100 Kilometer und bei den Gelenkbussen bei 47,0 Liter/100 Kilometer liegt. Noch vor zehn Jahren war der Durchschnittsverbrauch je nach Fabrikat und Hersteller um rund 15% höher. Wie bereits in den Vorjahren sind die neuen Fahrzeuge mit Videoschutzanlagen, Doppelmonitoren und einer großen Multifunktionsfläche an der zweiten Türe ausgestattet, die Fahrgästen mit Mobilitätshilfen oder Kinderwagen deutlich mehr Platz bieten. Klimaanlage gehören seit dem Jahr 2000 zum Standard in den Bussen der STOAG.

Durch die kontinuierliche Investition der STOAG in neue Fahrzeuge liegt das Durchschnittsalter der Busse aktuell bei 4,6 Jahren. In den nächsten drei Jahren sind vorerst keine weiteren Busbestellungen geplant, da erstens alle Fahrzeuge über einen hohen technischen Standard verfügen und den strengen Umweltauflagen entsprechen und sich zweitens die Fahrzeugförderung dahingehend geändert hat, dass die Verkehrsunternehmen zukünftig keine direkten Fördermittel mehr für die Fahrzeugbeschaffung erhalten und die Zuschüsse stattdessen den Aufgabenträgern zugeteilt werden, die entsprechend den Förderrichtlinien über die Verwendung der Mittel in den Verkehrsunternehmen entscheiden. Der Fuhrpark der STOAG umfasst am 31. Dezember neben den 121 Niederflurbussen auch sechs Niederflurstraßenbahnen.

E wie Elektromobilität

Keine Schadstoffemissionen, kaum Lärmemissionen, hoher Wirkungsgrad – mit diesen Attributen können rein elektrisch betriebene Busse aufwarten. Das größte Problem ist derzeit noch der sehr hohe Aufwand für die Speicherung der elektrischen Energie. Zwar verkehren Batteriebusse schon seit vielen Jahren auf kürzeren Strecken, im städtischen Linienverkehr stellen sie zumindest in Europa die Ausnahme dar.

Im Rahmen einer „Machbarkeitsstudie über den Ausbau einer vorhandenen Stadtbahninfrastruktur zum Aufladen von Elektrobusen am Beispiel der ÖPNV-Trasse der STOAG“ hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in enger Zusammenarbeit mit der STOAG untersucht, ob die vorhandene Stadtbahninfrastruktur zum Aufladen von Elektrobusen geeignet ist und welche Anpassungen und Aufwendungen erforderlich wären. Zielsetzung der Studie ist es, den Umweltvorteil des ÖPNV vor dem Hintergrund zunehmender Elektromobilität zu erhalten, die steigenden Anforderungen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung zu erfüllen und die Entwicklung innovativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien zu verfolgen und die Umsetzung für den VRR-Raum zu prüfen.

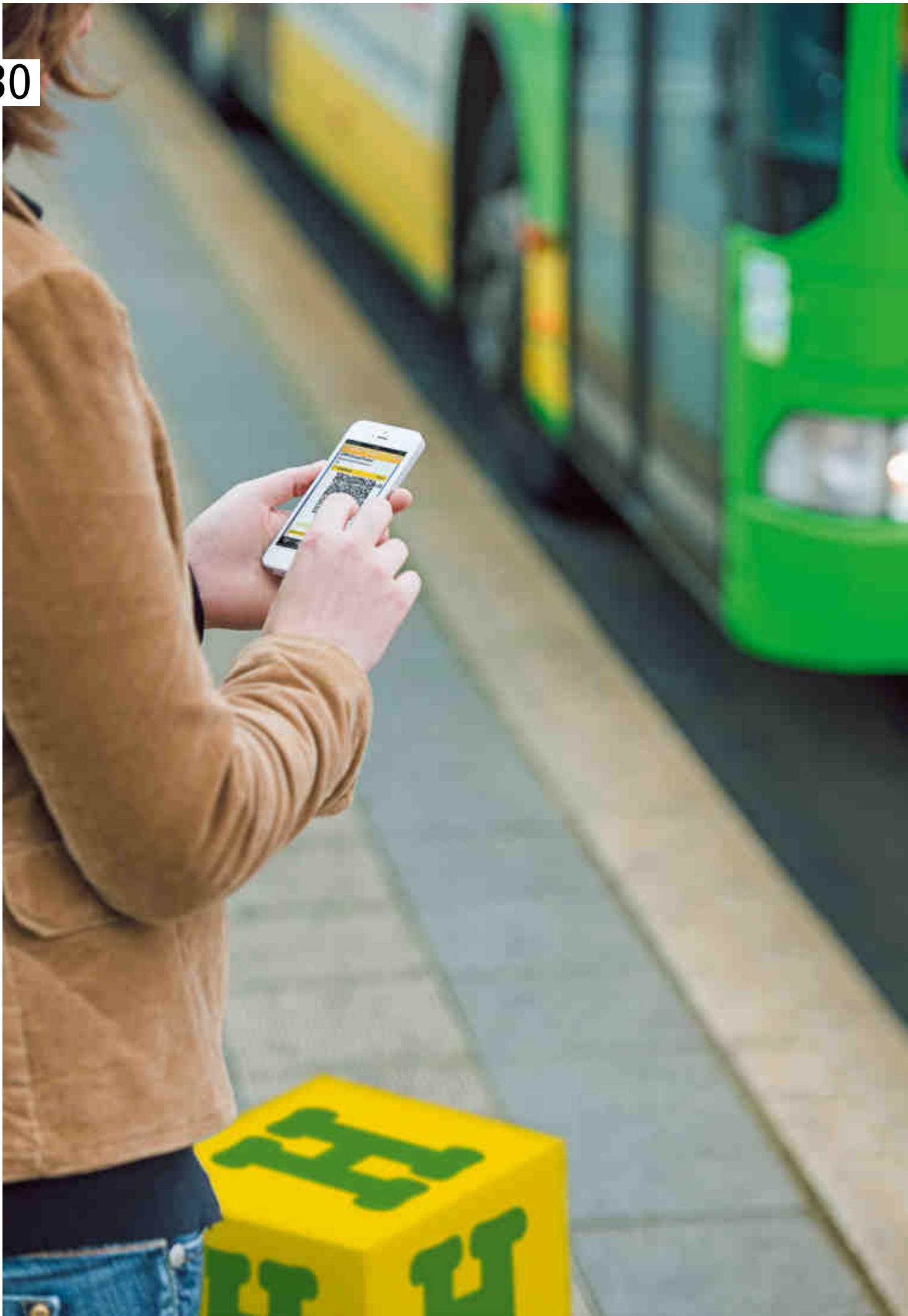
Die Ergebnisse haben gezeigt, dass nur an einem Teilstück der sechs Kilometer langen ÖPNV-Trasse eine zweipolige O-Bus-Fahrleitung für Elektrobusse unter baulichen Aspekten installiert werden kann und damit eine hinreichende Aufladung der Elektrobusse mit heutiger Ladetechnik nicht realisierbar ist. Im Rahmen der erweiterten Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die stationäre Energieentnahme zur Schnellladung eines Elektrobusse an dem Unterwerk im Bereich Neumarkt und direkt aus der Fahrleitung am Bahnhof Sterkrade möglich ist. Hierbei sollen zwei Buslinien mit jeweils einem Elektrobus bedient werden. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass sämtliche Voraussetzungen gegeben sind, um die technischen Einrichtungen für eine Schnellladung von Elektrobusen sowohl am Unterwerk Neumarkt als auch direkt aus der Fahrleitung zu errichten. Die Stadtlinien 962 und 966 bieten sich für den Einsatz von Elektrobusen an. Des Weiteren könnten die Ladestationen für eine Schnellladung von Dienstfahrzeugen errichtet werden. Die seitens der STOAG sowohl für die Infrastruktur als auch für zwei Elektrobusse gestellten Förderanträge sind genehmigt. Mit einer Realisierung des Projektes ist im Jahr 2015 zu rechnen.

F wie Fahrgastkontrollen

Erschleichen von Leistungen ist der juristische Ausdruck für das sogenannte Schwarzfahren. Der Anteil der Fahrgäste, die bei Fahrausweiskontrollen ohne gültigen Fahrausweis in Bussen und Straßenbahnen in Oberhausen angetroffen worden sind, ist im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um 0,45% gestiegen und liegt bei durchschnittlich 1,84%. Mehr als zwölftausendmal fielen den Kontrolleuren Fahrgäste ohne gültiges Ticket auf. Wenn Fahrgäste dreimal ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden, erstattet die STOAG Strafanzeige. Der Anstieg der Vorfälle, aber auch die Zahlungsbereitschaft der ohne Ticket angetroffenen Fahrgäste lassen vermuten, dass das seit Jahren gleich gebliebene erhöhte Beförderungsentgelt zu den stetig gestiegenen Ticktpreisen durchaus eine Alternative darstellt. Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen seit Langem geforderte Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes wird auch von der STOAG befürwortet.

Die Fahrausweiskontrollen wurden seit dem Sommer 2013 intensiviert, die Effektivität des Prüfpersonals wird anhand der Anzahl der kontrollierten Fahrgäste bei einem häufigen Wechsel der Linien gemessen. Nach wie vor finden schwerpunktmäßig die Kontrollen im Straßenbahnbereich statt, da hier weder ein Ticketverkauf durch das Fahrpersonal erfolgt noch die Fahrzeuge mit elektronischen Einstiegskontrollgeräten beim Fahrer ausgestattet sind. Die Prüfer sind aber auch in den Randgebieten und in den NachtExpressLinien tätig. Die Schwerpunktkontrollen mit polizeilicher Präsenz wurden auch im Jahr 2013 durchgeführt. Für das Jahr 2014 ist ein Projekt geplant, um Kunden auf die persönlichen Folgen und Konsequenzen des Schwarzfahrens aufmerksam zu machen.

Entwicklung der Kontrolldaten			
Jahr	Fahrausweis-kontrollen	EBE-Fälle Absolut	in %
2008	905.318	12.972	1,43
2009	438.332	8.562	1,95
2010	673.766	6.994	1,04
2011	459.740	3.830	0,83
2012	547.428	7.610	1,39
2013	681.699	12.544	1,84



G wie GmbH

Am 5. Juni 2013 hat das Amtsgericht Duisburg die Stadtwerke Oberhausen AG in die Rechtsform einer GmbH umgewandelt.

Ein kurzer Blick zurück: Am 1. April 1905 wurden die beiden städtischen Betriebe Straßenbahn und Gas- und Elektrizitätswerk zu den städtischen Werken zusammengeführt. Im Jahr 1963 beschloß der Rat der Stadt die Ausgliederung der städtischen Werke. Aus dem ehemaligen Eigenbetrieb und Stadtamt wurde am 1. Januar 1964 die Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft (STOAG). Im Jahr 1970 wurden die Weichen für ein neues Energieversorgungsunternehmen gestellt. Am 1. Januar wurden die Versorgungsbetriebe aus der STOAG ausgegliedert und mit der Gründung der Energieversorgung Oberhausen Aktiengesellschaft (EVO) die Trennung von Energie und Verkehr vollzogen. Die Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft war somit ein reines Verkehrsunternehmen. Knapp fünfzig Jahre später kommt es zum Rechtsformwechsel in eine GmbH.

Mit dem neuen Unternehmensnamen werden auch das Logo geändert und das Corporate Design adaptiert. Der Außenauftritt der STOAG wird weitestgehend angepasst, die Geschäftspapiere und Medien geändert.

H wie HandyTicket

Keine Wartezeiten. Kein Kleingeld. Kein Zeitdruck. Hohe Flexibilität. Hoher Komfort. Das HandyTicket bietet viele Vorteile. Seit August 2013 bietet die STOAG ihren Kunden mit dem HandyTicket diesen neuen Service an. Das Smartphone der STOAG-Kunden ist jetzt Ticketautomat und Ticket in einem. Wer schnell ein Ticket braucht, registriert sich einmalig auf www.stoag.de und kann direkt über die Ticket-App oder über den Browser das passende Ticket kaufen und sofort losfahren. Die HandyTicket-App steht für iOS, Android, BlackBerry und alle javafähigen Smartphones zur Verfügung. Neben Einzelfahrscheinen sind auch Mehrfahrten- und Monatstickets in allen Preisstufen als STOAG HandyTicket erhältlich. Seit Januar 2014 gibt es mit dem 7-TageTicket und dem 10erTicket im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zwei neue rabattierte Fahrscheine, die nur über diesen Vertriebsweg erhältlich sind. Perspektivisch wird sich diese Entwicklung fortsetzen.

I wie Info-Mobil

Das Info-Mobil, also das rollende KundenCenter der STOAG, wird seit Mitte 2009 im Oberhausener Stadtgebiet eingesetzt. Nach anfangs nur sporadischen Einsätzen bei besonderen Gelegenheiten wie Fahrplanwechsel oder Veranstaltungen, ist das Info-Mobil inzwischen zu einer festen Einrichtung geworden. Das Info-Mobil wird jeweils dienstags bis donnerstags vormittags in den Stadtteilen Königshardt, Osterfeld und Schmachten-dorf eingesetzt. Das Angebot ist mit dem eines KundenCenters identisch, vom Fahrplanbuch über Fahrplan-auskünfte bis hin zum Abschluss eines Abonnements wird das gesamte Servicespektrum abgedeckt.

J wie Jugendparlament

Das Jugendparlament Oberhausen hat sich im Juni 2012 konstituiert und vertritt seitdem die Interessen der Kinder und Jugendlichen in Oberhausen. Im Frühjahr 2013 gab es ein erstes Treffen zwischen Mitarbeitern der STOAG und Mitgliedern des Arbeitskreises Schule und Nahverkehr, bei dem sehr intensiv und konstruktiv diskutiert wurde. Ein für die Jugendlichen zentraler Punkt, die Einbindung der Einsatzwagen in die elektronische Fahrplanauskunft, wurde im Herbst umgesetzt. Das Jugendparlament hat sich zudem mit einem Schreiben an die Schulleitungen gewandt, der STOAG anonymisierte Adressdaten der Schüler zukommen zu lassen, damit die Schülerströme planbarer und besser beim Verkehrsangebot berücksichtigt werden können. Einige Schulen sind dieser Bitte nachgekommen und haben entsprechende Daten zur Verfügung gestellt. Ein regelmäßiger Dialog zwischen STOAG und Jugendparlament ist geplant.

K wie Kulturtransport

Die Teilnahme an einer Kulturveranstaltung im fahrenden Bus ist immer ein ganz besonderes Erlebnis. Die Intimität des Raumes auf der einen, die Anonymität eines Linienbusses auf der anderen Seite. Die monotonen Hintergrundgeräusche verschwimmen mit neuen Klängen, vertraute Stadtlandschaften erscheinen in einem anderen Licht. Zum zehnten Mal hat die STOAG im Sommer den Kulturtransport in Bewegung gesetzt und sieben Veranstaltungen im Bus angeboten. Bei den Jubiläumsvorstellungen kamen Künstler zum Einsatz, die schon in den vergangenen Jahren die Zuschauer begeistert haben: Schauspieler Giampiero Piria erzählt – begleitet vom Saxophon – bei Vollmond lunarische Geschichten; die Kulturtechniker Martin M. Hahnemann und Ralf Werner veranstalten ein elektronisches Lesekonzert nach dem Buch „Strange Kebap“, DJ Señor 45 bringt mit den beiden DJanes Miss Stereo & Kitty Atomic den Bus zum Tanzen. Philosophisches über Endstationen, präsentiert von Markus Melchers und Winni Slütters am Klavier, beenden den Kulturtransport, der zehn Jahre lang von den beiden Oberhausenern Michael Dilly und Christoph Kaiser konzipiert wurde.

O wie Oh!

Oh! nennt sich das neue Stadtmagazin aus Oberhausen, das seit März 2013 sechsmal im Jahr kostenlos an 115.000 Haushalte der Stadt verteilt wird. Das Magazin mit ausgefallenem Layout berichtet über Wichtiges und Wissenswertes aus dem Stadtleben und ersetzt dabei diverse Veröffentlichungen der Stadt und der städtischen Tochtergesellschaften. So informiert auch die STOAG nicht mehr zweimal jährlich mittels eigenen Kundenmagazins, sondern ist alle zwei Monate mit Beiträgen im Stadtmagazin präsent. Das Stadtmagazin Oh! wurde im Frühjahr 2014 als modernstes Stadtmagazin der Region ausgezeichnet. Eine noch größere Aktualität bietet die Onlineversion von Oh!, www.oh-stadtmagazin.de. Alle Beiträge werden weiterhin von der STOAG verfasst. Als Medien zur Kundeninformation haben sich darüber hinaus die (Doppel-)Monitore in den Bussen und in den KundenCentern bewährt.





R wie Ruhr in Love

Wenn in Oberhausen groß gefeiert wird, ist die STOAG selbstverständlich mit dabei. Viele Großveranstaltungen gehören inzwischen fest zum städtischen Veranstaltungskalender. Die STOAG ist mit ihren Bussen vor Ort und bietet die entsprechende Mobilität. Da die meisten Veranstaltungen zwischen Juni und Mitte August stattfinden, bedeutet das viele Sonderschichten für den Fahrdienst in der Sommerzeit. Für einige dieser Veranstaltungen gibt es KombiTickets, bei denen Eintritt und Fahrausweis kombiniert sind.

Eröffnet wurde die Feiersaison durch die Fronleichnamskirmes, die mit 2,5 Kilometer Länge und 380 Schaustellern bundesweit größte Straßenkirmes. Das gute Wetter lockte weit mehr als 1 Million Besucher an den sechs Tagen in die Sterkrader Innenstadt. Bei der Schlagerparty Oberhausen Olé feierten am 15. Juni 55.000 Besucher zwölf Stunden lang unter freiem Himmel, das elektronische Familienfest Ruhr in Love lockte am 29. Juni mit 400 DJs auf 38 Floors 46.000 Gäste in den Olga-Park. Nur eine Woche später feierten 26.500 Heavy-Metal-Fans zwei Stunden lang das Konzert von Iron Maiden, am gleichen Abend war Oberhausen mit sechs Spielstätten bei der Extraschicht, der Nacht der Industriekultur, dabei. Den Abschluss der Großveranstaltungen machte Olgas Rock Umsonst und Draußen. 28.500 Teilnehmer feierten im Olga-Park zwei Tage lang 25 Bands auf zwei Bühnen.

S wie Stadtteilkampagne

„Wir verbinden Stadtteile. Sind Sie dabei?“ Ein Flyer mit dieser Frage wurde im September an rund 8.500 Haushalte in Alsfeld und Klosterhardt verteilt. Die Bewohner dieser beiden Stadtteile wurden eingeladen, den ÖPNV in Oberhausen kennenzulernen und die STOAG einen Monat lang kostenlos zu testen. Kombiniert war diese Aktion mit einer Befragung zur Zufriedenheit der Testkunden mit dem ÖPNV-Angebot. Da sich die Fahrgastzahlen in Oberhausen rückläufig entwickeln, geht die STOAG neue Wege, um Kunden zu gewinnen. Die Idee zu der Stadtteilkampagne stammt von den Kollegen der Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (HCR), die bereits seit Längerem die Kampagne in ähnlicher Weise erfolgreich durchführen.

T wie Ticketverkäufe

Die Einnahmen aus Ticketverkäufen zeigen im Jahr 2013 folgende Entwicklungen: Der Bartarif verzeichnete erstmals seit mehreren Jahren einen leichten Zuwachs, der über alle Ticketarten in diesem Segment bei +0,3 % liegt. Seitdem das MehrfahrtenTicket im Bus erhältlich ist, steigen die Einnahmen bei dieser Ticketart. Bei den Zeitfahrausweisen steigen die Einnahmen beim Ticket1000 zweistellig (+19,2 %), ebenfalls beim SozialTicket (+24,6 %). Die Einnahmen beim Ausbildungsverkehr sind leicht rückläufig, Grund sind die sinkenden Schülerzahlen in Oberhausen. Aufgrund vieler Großveranstaltungen konnten deutlich mehr Einnahmen durch KombiTickets erzielt werden als im Vorjahr (+74,9 %).

Einnahmeentwicklung Bartarif		
Ticketart	Einnahme in TEUR	Veränderung zu 2012 in %
EinzelTicket	3.416	- 2,6
MehrfahrtenTicket	1.613	+ 7,5
TagesTicket	380	+ 1,6
SchönerTagTicket	56	+ 5,5
SchönesWochenendTicket	6,6	- 5,4
ZusatzTicket	195	- 5,4
Gesamt	5.668	+ 0,3

Einnahmeentwicklung Zeitfahrausweise		
Ticketart	Einnahme in TEUR	Veränderung zu 2012 in %
Ticket1000	667	+ 19,2
Ticket2000	414	- 9,8
Ticket1000 Abo	2.314	- 0,1
Ticket2000 Abo	3.435	+ 0,4
Ticket1000 9 Uhr	234	+ 2,0
Ticket2000 9 Uhr	281	+ 2,3
Ticket1000 9 Uhr Abo	615	- 2,7
Ticket2000 9 Uhr Abo	1.516	- 1,8
BärenTicket	1.079	- 1,5
FirmenTicket	1.145	+ 1,1
SchokoTicket Selbstzahler	2.696	- 2,9
SchokoTicket Schulamt	2.707	- 0,6
YoungTicket	216	- 2,1
YoungTicket PLUS Abo	1.658	+ 1,4
SozialTicket	910	+ 24,6
Sonderangebote (u. a. KombiTickets)	313	+ 74,9



V wie Videoschutzanlagen

Ein blauer Aufkleber mit weißer Kamera an 86 Bussen der STOAG weist darauf hin, dass hier Videoschutzanlagen installiert sind. Genau 502 Kameras sind inzwischen in STOAG-Fahrzeugen eingebaut, fünf Kameras pro Solobus und sieben Kameras pro Gelenkbus. Sie erfassen nahezu vollständig den Innenraum des jeweiligen Fahrzeugs. Die Aufzeichnungen aller Kameras werden 48 Stunden gespeichert, bevor sie überschrieben werden.

Videoschutzanlagen sind ein wichtiger Baustein des ÖPNV-Sicherheitskonzepts geworden. Sie erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl von Fahrgästen und Fahrpersonal und schrecken potentielle Straftäter bereits im Vorfeld ihres Handelns ab. Sachbeschädigungen und Vandalismus in den Bussen sind rückläufig. Die Videoaufzeichnungen helfen auch bei der Rekonstruktion von Fahrgastunfällen. Das Datenmaterial kann ausschließlich von Polizei und Staatsanwaltschaft sowie von legitimierten Mitarbeitern der STOAG gesichtet werden.

Darüber hinaus sind 56 Videoschutzanlagen an Haltestellen der Straßenbahn installiert. Sie erfassen das Betriebsgeschehen, die Speicherzeit beträgt ebenfalls 48 Stunden. Neben der Aufzeichnung des Videomaterials wird der Betrieb an diesen Stationen auch live in der Leitstelle überwacht. Die Leitstellenmitarbeiter können so während der gesamten Betriebszeit je nach betrieblichem Schwerpunkt die Videokameras auf Monitore schalten und sich so einen Überblick verschaffen.

W wie Website

„Welcome to the website of STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH“. Die englischsprachige Version des Internetauftritts der STOAG wurde im Jahr 2013 deutlich ausgebaut. Benutzer finden alle Informationen, die besonders für auswärtige Besucher wichtig sind: Fahrplanauskunft, Ticket und Ticketerwerb, Servicehinweise wie Öffnungszeiten des Fundbüros, Taxirufdienst und Hundemitnahme sowie Tipps für interessante Ausflugsziele. Oberhausen ist mehr denn je als Destination für Touristen attraktiv, auch für auswärtige Besucher: 28 % der Gäste kommen aus dem Ausland, bei den Übernachtungsgästen sind es 21 %.

Z wie Zukunftsvereinbarung Regenwasser

Die „Zukunftsvereinbarung Regenwasser“ ist das gemeinschaftliche Bekenntnis aller Städte des Emschergebiets sowie des Umweltministeriums und der Emschergenossenschaft zu einem anspruchsvollen wasserwirtschaftlichen Ziel. In den Jahren 2005 bis 2020 soll die Einleitung von Regen- und Reinwasser in die Kanalisation um 15 % verringert werden, d. h. sauberes Regenwasser soll, wo immer möglich, nicht mehr in die Kanalisation und zu den Kläranlagen geleitet werden, sondern wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zugutekommen.

Im Rahmen der Umsetzung der „Zukunftsvereinbarung Regenwasser“ hat die Emschergenossenschaft eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben mit dem Ziel, die Möglichkeit der Abkopplung von Niederschlagswasser im Verlauf der ÖPNV-Trasse von der öffentlichen Kanalisation festzustellen. Die Ergebnisse der Untersuchungen durch die Emscher Wassertechnik GmbH liegen voraussichtlich im Sommer 2014 vor. Es ist davon auszugehen, dass Teile der Trasse von der Kanalisation abgekoppelt werden können. Damit würde die STOAG nach der Regenwasserabkopplung auf dem Betriebshof ein zweites Projekt zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung auf ihren Betriebsflächen realisieren.



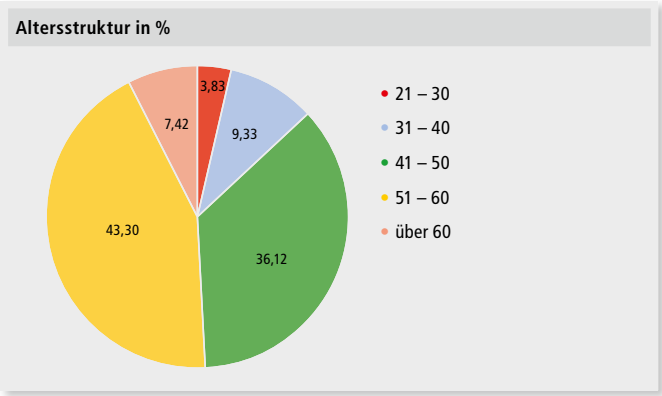
Mitarbeiter

Personalkennzahlen

Am Stichtag 31. Dezember beschäftigte die STOAG – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – 414 Mitarbeiter. Damit verminderte sich die Belegschaft um elf Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr.

Im Jahr 2013 hat sich die Mitarbeiterstruktur des Unternehmens wenig geändert. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten lag mit 49 Jahren relativ hoch und ergibt sich aus der zurückhaltenden Einstellungspraxis der vergangenen Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 19 Jahren. Daraus resultiert auch die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Neunzehn Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, sechs Mitarbeiter waren 35 Jahre, fünf Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

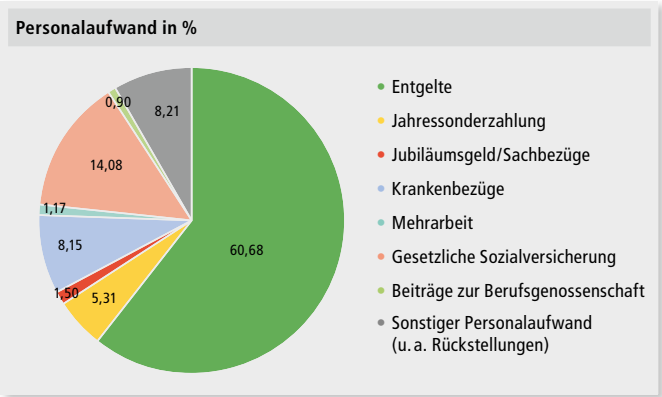
Personalbestand 31.12.		
	2012	2013
Verwaltung	43	43
Fahrdienst	340	327
Werkstatt und technische Infrastruktur	42	44
Gesamt	425	414



Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 22.216 TEUR und lag damit um rund 2,6% unter dem Vorjahreswert. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
2005	23.880
2006	24.386
2007	24.242
2008	24.108
2009	24.148
2010	22.246
2011	22.293
2012	22.790
2013	22.216



Aus- und Weiterbildung

Die STOAG hatte im Jahr 2013 elf Jugendliche in der Ausbildung. Fünf junge Männer werden als Kfz-Mechatroniker ausgebildet – diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt – zwei Frauen und vier Männer wurden zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet. Vier Auszubildende haben 2013 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Am 1. September 2013 haben vier Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Die STOAG bietet ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zahlreiche interne und externe Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Die Weiterbildung der Fahrdienstmitarbeiter gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz wird über die Fahrschule Krüssmann angeboten, die in unmittelbarer Nähe gelegen ist. Die Inhalte der fünf Module werden in enger Absprache mit der STOAG ständig aktualisiert.

Tarifvertrag zur Bewältigung des demografischen Wandels im Nahverkehr

Um die Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen, wurden tarifvertragliche Rahmenregelungen geschaffen, welche die betrieblichen Prozesse zur Bewältigung der Demografieproblematik unterstützen sollen. Die Tarifparteien des kommunalen Nahverkehrs – die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) und die Gewerkschaften ver.di und dbb beamtenbund und tarifunion – haben sich am 3. Juli 2013 auf eine Tarifregelung verständigt, die einen tariflichen Rahmen für die Gestaltung des demografischen Wandels speziell für den Nahverkehr bilden soll. Der „Tarifvertrag zur Bewältigung des demografischen Wandels im Nahverkehr (TV Demografie Nahverkehr)“ wurde am 25. November 2013 unterschrieben und trat zum 1. Januar 2014 in Kraft. Eine Hauptaufgabe im Jahr 2014 wird es sein, diesen Tarifvertrag bei der STOAG umzusetzen. Dazu wird im ersten Schritt die Demografieanalyse des Unternehmens angepasst, anschließend werden gemeinsam mit dem Betriebsrat konkrete betriebsspezifische Maßnahmen abgeleitet.

Seit dem Jahr 1999 betreibt die STOAG unter der Moderation des Instituts für Betriebliche Gesundheitsförderung BGF GmbH aus Köln ein konsequentes Gesundheitsmanagement, sodass hier eine gute Basis für zukünftige Maßnahmen besteht. Ziel ist eine ganzheitliche Konzeption, zu der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gemeinsam beitragen.

Bilanz

zum 31. Dezember 2013

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2013	2012
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		197	144
Sachanlagen		42.565	43.825
Finanzanlagen		40.331	56.373
		83.093	100.342
Umlaufvermögen			
Vorräte		655	618
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	18.386	14.872
Flüssige Mittel		630	2.537
		19.671	18.027
Rechnungsabgrenzungsposten		88	21
		102.852	118.390

Passiva			
in TEUR	Anhang	2013	2012
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		16.976	32.978
Gewinnrücklagen		173	172
		42.749	58.750
Sonderposten mit Rücklageanteil	(4)	64	1.251
Rückstellungen	(5)	18.126	18.060
Verbindlichkeiten	(6)	41.844	40.329
Rechnungsabgrenzungsposten		69	0
		102.852	118.390
Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH		433	433

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

	Anhang	2013 in EUR	2012 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	26.265.237,03	26.302
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten		211.893,71	226
3. Sonstige betriebliche Erträge		3.380.718,10	1.970
		29.857.848,84	28.498
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.372.464,09	6.559
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		8.517.880,72	9.176
		14.890.344,81	15.735
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		17.318.201,11	17.604
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		4.897.981,53	5.185
		22.216.182,64	22.789
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.490.699,46	4.719
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.078.414,83	3.995
		45.675.641,74	47.238
		-15.817.792,90	-18.740
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	7.843.175,81	9.896
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	2.353.749,11	2.861
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	15.073,86	59
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	(10)	16.007.522,90	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	2.021.605,29	2.202
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-23.684.922,31	-8.176
15. Steuer vom Einkommen und Ertrag		236,75	0
16. Sonstige Steuern		66.984,16	67
17. Jahresfehlbetrag		-23.752.170,22	-8.243
18. Entnahme aus der Kapitalrücklage	(11)	16.001.522,90	0
19. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		7.750.647,32	8.243
20. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2013	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2013	01.01.2013	Zugänge	Abgänge	31.12.2013	Berichtsjahr	Vorjahr
A. Anlagevermögen												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	1.523	28	82	0	230	1.403	1.380	57	230	1.207	196	144
	1.523	28	82	0	230	1.403	1.380	57	230	1.207	196	144
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.010	433	376	0	0	41.819	19.800	1.007	0	20.807	21.012	21.210
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(13.258)	(433)	(376)	(0)	(0)	(14.067)	(6.656)	(293)	(0)	(6.948)	(7.119)	(6.603)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(23.183)	(0)	(0)	(0)	(0)	(23.183)	(13.122)	(715)	(0)	(13.836)	(9.347)	(10.061)
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	12.839	242	92	239	0	12.934	9.266	449	0	9.715	3.219	3.573
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	30.934	5.667	0	1.536	1.127	33.938	17.600	2.501	1.127	18.974	14.964	13.333
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.154	145	2.017	1.479	1.035	6.802	4.135	477	1.035	3.577	3.225	3.018
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	2.690	23	-2.566	0	0	147	0	0	0	0	147	2.690
	94.627	6.510	-81	3.254	2.162	95.640	50.801	4.434	2.162	53.073	42.567	43.824
B. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	36.569	0	0	0	0	36.569	13	16.008	0	16.021	20.548	36.557
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	0	0	0	0	19.658	0	0	0	0	19.658	19.658
4. Sonstige Ausleihungen	160	0	0	0	40	120	17	12	17	12	108	143
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	56.406	0	0	0	40	56.366	33	16.020	17	16.036	40.330	56.374
	152.556	6.538	1	3.254	2.432	153.409	52.214	20.511	2.409	70.316	83.093	100.342

Anhang

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB. Die Bilanzierung und Bewertung ist nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften vorgenommen worden.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Die vom 13. Juli 1988 datierte erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968 wurde berücksichtigt.

Rechtsformwechsel

Im Juni 2013 ist die Stadtwerke Oberhausen AG in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt worden. Die Firma lautet STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Die notarielle Eintragung beim Amtsgericht Duisburg im Handelsregister B 11936 ist am 5. Juni 2013 erfolgt. Der Aufsichtsrat der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH hat sich am 21. Juni 2013 konstituiert. Hauptgrund für den Rechtsformwechsel ist die erweiterte Einflussmöglichkeit der alleinigen Gesellschafterin Stadt Oberhausen und damit der politischen Gremien auf die hundertprozentige Tochter STOAG. Der Rechtsformwechsel bewirkt eine formale Stärkung der Position des Rates der Stadt. Grundsätzlich ist nach der durch § 108 Abs. 4 GO NRW zum Ausdruck kommenden Wertung des Landesgesetzgebers die Rechtsform der Aktiengesellschaft nur dann zulässig, wenn der öffentliche Zweck nicht ebenso gut in einer anderen Rechtsform erfüllt wird oder erfüllt werden kann. Vorteile der Rechtsform GmbH können sich bei einer Direktvergabe von Leistungen der Stadt Oberhausen an die STOAG für die Erbringung von straßengebundenen Verkehrsleistungen nach EU-Verordnung 1370/2007 ergeben. Die notwendige Voraussetzung, dass die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle über den Betreiber wie über eine eigene Dienststelle ausübt, ist bei einer AG wegen der Weisungsunabhängigkeit des Vorstands einer AG nicht ohne Weiteres erfüllt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer entsprechend linear abgeschrieben. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Erhaltene Zuschüsse werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Abschreibungen erfolgen entsprechend den betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern nach der linearen Methode. Geringwertige Anlagegegenstände werden entsprechend § 6 Abs. 2a EStG in einem Sammelposten ausgewiesen und über eine Nutzungsdauer von fünf Jahren abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Wertpapiere und Genossenschaftsanteile werden mit den Anschaffungskosten abzüglich außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert.

Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen werden im Geschäftsjahr mit dem Barwert gemäß § 253 Abs. 2 HGB mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank bewertet.

Die Vorräte werden unter Anwendung zulässiger Bewertungsvereinfachungsverfahren und Beachtung des Niederstwertprinzips zu Anschaffungskosten angesetzt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wird durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bewertet. Forderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem Barwert mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank bewertet. Alle erkennbaren Risiken werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Die unter den Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesenen Beträge betreffen den Aufwand des Folgejahres. Von dem Wahlrecht gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht und auf den Ausweis von aktiven latenten Steuern verzichtet.

Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen auf Basis des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in Anlehnung an internationale Standards mit der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) bewertet. Die Berechnung erfolgte zum 31. Dezember 2013 mit einem Rechnungszinsfuß von 4,89 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden nach den Regelungen des IDW RS HFA 30 vom 19. Juni 2013 in Verbindung mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz bewertet. Bei der Berechnung ist der in der Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) festgelegte Rechnungszins für den Bilanzstichtag anzusetzen. Zum 31. Dezember 2013 beträgt dieser Zinssatz 4,89 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt.

Bei der Bemessung der übrigen Rückstellungen wird allen erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten Rechnung getragen. Die Rückstellungen sind mit dem Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen mit der voraussichtlichen Laufzeit von über einem Jahr wurden gemäß § 253 Abs. 2 HGB mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank abgezinst.

Die Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 44f.) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2013 ist folgender Anteilsbesitz mit Anteilen ab 20 % (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2013 in TEUR	davon Ergebnis 2012 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.468	3.888
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.356	592
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	33	1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	33.087	11.525

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2013	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	591	–	232
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.763	–	5.514
Sonstige Vermögensgegenstände	12.032	1.217	9.126
	18.386	1.217	14.872

*) RLZ = Restlaufzeit

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen.

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen die Forderungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Höhe von 1.217 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 4.895 TEUR enthalten. Des Weiteren besteht eine Forderung gegenüber der Stadt Oberhausen in Höhe von 5.251 TEUR aus der Ergebnisübernahme.

Latente Steuern werden nicht ausgewiesen, da der bestehende Aktivüberhang unter Ausnutzung des Wahlrechts des § 274 HGB bilanziell nicht angesetzt wird. Die aktiven latenten Steuern resultieren im Wesentlichen aus temporären Differenzen im Bereich der Pensionsrückstellungen und steuerlich nicht passivierbaren Anteilen von sonstigen Rückstellungen.

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2013 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

Die Gewinnrücklage wurde als gesetzliche Rücklage gemäß § 150 Abs. 2 AktG gebildet (153 TEUR). Die Anpassung der Jubiläumsrückstellung zum 1. Januar 2010 an den Ansatz gemäß BilMoG wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB in der freien Gewinnrücklage erfasst (19 TEUR). Aufgrund des Rechtsformwechsels betreffen die Gewinnrücklagen in voller Höhe andere Gewinnrücklagen im Sinne des § 266 HGB.

(4) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält im Wesentlichen bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse für den Umbau der Haltestellen, die aufgrund noch nicht abgerechneter Investitionen im Anlagevermögen noch keine Berücksichtigung finden konnten. Diese Investitionen werden im Jahr 2014 schlussgerechnet und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (2.634 TEUR), für Personalkosten (2.647 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (810 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2013	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2012
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	31.793	4.236	9.287	35.539
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.597	6.597	–	3.558
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	446	446	–	484
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.546	2.546	–	216
Sonstige Verbindlichkeiten	462	462	–	531
davon aus Steuern	(162)	–	–	(157)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(7)	–	–	(8)
	41.844	14.287	9.287	40.328

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 28.442 TEUR durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren ausschließlich aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(7) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

In 2013 besteht ein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen in Höhe von 56 TEUR.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG ein 930 m² großes Grundstück zum Preis von 140 TEUR von der Technologiezentrum Oberhausen (TZU) GmbH unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU GmbH den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2013 lag die notwendige Bedingung nicht vor. Jedoch hat die TZU GmbH das fragliche Grundstück (Flurstück 321, groß 930 m²) ebenfalls bedingt an die Stage Entertainment Germany GmbH weiterveräußert. Stage Entertainment Germany GmbH und TZU GmbH haben vereinbart, dass die Bedingung nicht eingetreten ist, sodass sich das Grundstück folglich nach wie vor im Eigentum der TZU GmbH befindet.

Des Weiteren ist die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeiter werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betrugen im Geschäftsjahr 2013 16.109 TEUR (Vorjahr: 16.220 TEUR).

Es bestehen keine weiteren sonstigen finanziellen Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse zum Abschlussstichtag.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2013	2012
Erlöse aus Verkehrsleistungen	25.689	25.975
Sonstige Erlöse	576	327
	26.265	26.302

Im Geschäftsjahr sind 311 TEUR Erträge aus der Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen für Vorjahre vereinnahmt worden.

(9) Personalaufwand

Die Zahl der Mitarbeiter betrug im Jahresdurchschnitt (ohne Geschäftsführer, ABM, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit):

	2013	2012
Gewerblicher Bereich	331	345
Verwaltungsbereich	74	78
	405	423
Auszubildende	11	12
	416	435

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.428 TEUR (Vorjahr: 1.481 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2013	2012
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.080 TEUR; Vorjahr: 2.117 TEUR)	7.843	9.896
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR)	2.354	2.861
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR) (davon Erträge aus Abzinsungen: 8 TEUR; Vorjahr: 21 TEUR)	15	59
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Abschreibung auf Finanzanlagen	-16.008	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 614 TEUR; Vorjahr: 614 TEUR)	-2.022	-2.202
	-7.868	10.564

(11) Erträge aus der Auflösung der Kapitalrücklage

Auf Basis der Wirtschaftsplan­daten der GMVA wurde der Ertragswert der GMVA ermittelt. Diese Berechnung führt zu einem Ertragswert der GMVA in Höhe von 49.002.713,00 EUR. Der Anteil der Stadt Oberhausen/STOAG beträgt bei einer Beteiligungsquote von 15,18 % 7.438.000,00 EUR.

Wirtschaftliche Risiken, die sich aus möglichen Rückforderungsansprüchen für den Zeitraum 2011 bis 2013 ergeben könnten, sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Die Einlage der GMVA-Anteile erfolgte im Jahre 2008 auf Basis einer Berechnung der Niederrheinischen Treuhand GmbH (NTH). Die NTH ermittelte in 2008 einen Ertragswert von 154.132.159,00 EUR. Der Anteil der Stadt Oberhausen/STOAG betrug bei einer Beteiligungsquote von 15,18% 23.397.262,00 EUR. Die Einlage der Stadt Oberhausen erfolgte mit diesem Wert.

Für die STOAG bedeutet diese Reduzierung des Ertragswerts der GMVA eine Reduzierung des Beteiligungsbuchwertes an der GMVA. In den Finanzanlagen wird eine entsprechende Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 16.001 TEUR gezeigt. Damit dieser Effekt keine Veränderung des gegenüber dem in der Aufsichtsratssitzung am 26. März 2014 vorgestellten Finanzierungsbetrages der Stadt Oberhausen (= 7.751 TEUR) zur Folge hat, musste in identischer Höhe (= 16.001 TEUR) eine Entnahme aus der Kapitalrücklage der STOAG erfolgen. Die hier genannten Erträge resultieren aus dieser Auflösung.

Diese Vorgehensweise wird auch innerhalb des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2013 bei dem zweiten kommunalen Anteilseigner der GMVA, der Wirtschaftsbetriebe Duisburg, praktiziert.

Sonstige Angaben

Die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH stellt einen Konzernabschluss auf. Der Abschluss wird im Bundesanzeiger unter der Registernummer HRB 25506 veröffentlicht.

Die in 2013 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

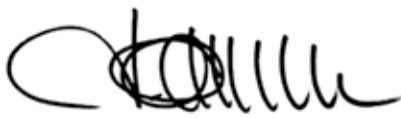
Das Geschäftsführungsmitglied Peter Klunk übte bis zum 30. September 2013 neben der Tätigkeit des Geschäftsführers auch die Tätigkeit des Dezernenten für den Bereich „Planen, Bauen, Wohnen“* bei der Stadt Oberhausen aus. Die Bezüge der Mitglieder der Geschäftsführung betragen insgesamt für das Geschäftsjahr 253.061 EUR, die sich wie folgt verteilen: Herr Peter Klunk erhielt 76.491 EUR, davon 22.500 EUR variable Bezüge und Herr Werner Overkamp erhielt 176.570 EUR, davon 22.500 EUR variable Bezüge.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2013 258 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.872 TEUR (Vorjahr: 3.043 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für das Jahr 2013 sind auf der folgenden Seite aufgelistet.

Oberhausen, den 5. Mai 2014

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Peter Klunk
Geschäftsführer



Werner Overkamp
Geschäftsführer

* Im Dezernat 5 der Stadt Oberhausen finden sich alle Verwaltungsaufgaben wieder, die mit den Begriffen Planen, Bauen, Wohnen zusammenhängen. Es gehören sowohl der Bereich Stadtplanung als auch das Katasteramt und der Bereich Baugenehmigung und Bauordnung sowie der Tiefbaubereich zu dem Dezernat 5. Auch der Bereich Wohnungswesen gehört zum Dezernat 5.

Bestätigungsvermerk

Hafenrichter, Wirtschaftsprüfer



Impressum

Herausgeber
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
Max-Eyth-Straße 62, 46149 Oberhausen
www.stoag.de

Redaktion
Sabine Müller, Unternehmenskommunikation
Telefon 0208 835-8500
E-Mail: s.mueller@stoag.de

Gestaltung und Produktion
move elevator GmbH
Oberhausen

Druck
Druckerei und Verlag Peter Pomp GmbH



2013

Postfach 10 15 40

46015 Oberhausen

Max-Eyth-Straße 62

46149 Oberhausen

Telefon 0208 835-55

Telefax 0208 835-5009

E-Mail info@stoag.de

www.stoag.de