

Geschäftsbericht

2014

STOAG  
Stadtwerke  
Oberhausen  
GmbH

**STOAG**

## Inhaltsverzeichnis

- 03 STOAG in Zahlen
- 04 Vorwort der Geschäftsführung
- 05 Bericht des Aufsichtsrates
- 07 Lagebericht
- 24 Projekte mit Herz
- 32 Die Geschäftsführung berichtet
- 36 Mitarbeiter
- 38 Bilanz
- 39 Gewinn- und Verlustrechnung
- 40 Entwicklung des Anlagevermögens
- 42 Anhang
- 49 Organe der Gesellschaft
- 50 Bestätigungsvermerk
- 51 Impressum

## STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)		
	2014	2013
Einwohnerzahl	210.326	210.354
Fläche (in km <sup>2</sup> )	77	77
Wirtschaftsdaten		
	2014	2013
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	26.644	25.689
Sonstige Umsatzerlöse	471	576
Gesamtumsatzerlöse	27.115	26.265
Sonstige Erträge	5.109	3.608
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	8.851	10.140
Gesamtbetriebserträge	41.075	40.013
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	14.714	14.890
Personalaufwand	21.996	22.216
Abschreibungen	5.323	4.491
Sonstige Aufwendungen	4.056	4.078
Zinsaufwand	1.751	2.022
Steuern	67	67
Abschreibung auf Finanzanlagen	227	16.008
Gesamtbetriebsaufwendungen	47.907	47.764
Ertrag aus Entnahme Kapitalrücklage	0	16.001
<b>Gesamtbetriebsergebnis</b>	<b>-6.832</b>	<b>-7.751</b>
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	17.149	17.149
Anlagevermögen	80.316	83.093
Leistungsdaten		
	2014	2013
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	36,1	37,0
Nutzwagenkilometer (in Mio.)	9,0	9,2
Platzkilometer (in Mio.)	764	776
Linienlänge (in km)	578	575
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	7
StadtLinien	20	20
NachtExpress-Linien	11	10
Fahrzeugdaten		
	2014	2013
Niederflur-Solobusse	70	70
Niederflur-Gelenkbusse	51	51
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

## Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Freunde des Unternehmens,

die langfristig angelegten Maßnahmen, die das Unternehmen in den letzten Jahren durchgeführt hat, um seinen Konsolidierungsbeitrag für die Stadt Oberhausen zu leisten, haben zum Erfolg geführt. In den letzten fünf Jahren hat sich unser Betriebsergebnis kontinuierlich verbessert, wir konnten den verbleibenden Finanzierungsbetrag für die Stadt Oberhausen im Vergleich zum Vorjahr noch einmal um knapp 12 % reduzieren. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2014 sind wir daher sehr zufrieden.

Guter ÖPNV braucht eine stabile Finanzierung. Die Verkehrsunternehmen befinden sich im Spannungsfeld zwischen finanziell begrenzten Mitteln und sich ändernden Bedürfnissen der Fahrgäste. Um die Forderung der Verkehrsunternehmen zu unterstützen, endlich die notwendigen politischen Beschlüsse für eine zweckgebundene und erhöhte Finanzierung des Nahverkehrs zu schaffen, hat sich auch die STOAG an dem „Deutschland-Tag des Nahverkehrs“ mit der Bus-Demonstration vor dem Berliner Reichstag im September letzten Jahres beteiligt. Oberhausen ist, wie das gesamte Ruhrgebiet, auf einen funktionierenden Nahverkehr angewiesen. Er ist nicht nur Grundvoraussetzung für die Mobilität der Menschen und deren Lebensqualität, sondern auch ein entscheidender Standortfaktor für Wirtschaft und Unternehmen.

Die demografische Entwicklung mit dem Anstieg der Zahl älterer Menschen und dem Rückgang der Schülerzahlen sowie der Wunsch der Kunden nach individueller Mobilität mit steigenden Anforderungen an die Kommunikations- und Informationssysteme der Verkehrsunternehmen sind Aufgaben, denen wir uns vor Ort stellen werden. Unser Ziel ist es, mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln das Bestmögliche für die Kunden zu erreichen. Das gilt für den Kundenservice und die Kundeninformation genauso wie für das Verkehrsangebot – hier insbesondere für die Anschlussicherheit und die Fahrplanzuverlässigkeit. Die Investitionen in moderne Technologien und in moderne Fahrzeuge haben dazu beigetragen, das Erreichen der Umweltziele der Stadt Oberhausen zu unterstützen. Mit dem Pilotprojekt Elektromobilität verfolgt das Unternehmen weiter konsequent diesen Ansatz.

Nur mit unserem engagierten Mitarbeiterteam und mit der Unterstützung unserer Partner in Politik und Gesellschaft konnten wir unsere bisherigen Ziele erreichen. An dieser Stelle möchten wir uns für das uns entgegengebrachte Vertrauen und das Engagement 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 2014 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 26. März 2014, 26. Juni 2014 und 21. November 2014 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 26. Juni 2014 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2014 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 19. März und 24. Juni 2015.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 24. Juni 2015 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die PKF, hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und sowohl den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 zu billigen.

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 2014 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 24. Juni 2015

Der Aufsichtsrat  
Hans-Otto Runkler  
Vorsitzender

## Aufsichtsrat und Vorstand



**Dipl.-Ing. Peter Klunk**  
Geschäftsführer



**Dipl.-Ing. Werner Overkamp**  
Geschäftsführer



**Hans-Otto Runkler**  
Aufsichtsratsvorsitzender

## 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

Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt in puncto Lebensqualität in den Städten, Klimaschutz und Mobilität von Menschen ohne eigenes Auto eine entscheidende Bedeutung zu. 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 2014 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Umfeld der STOAG nur geringfügig geändert. Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist nahezu konstant geblieben und lag am 31. Dezember 2014 bei 210.326 Personen. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 18 Jahre ist in Oberhausen im Vergleich zum Landesdurchschnitt niedriger, der Anteil der Generation 50 plus höher. Der Bestand an Kraftfahrzeugen in der Stadt betrug 498 pro 1.000 Einwohner und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr nur minimal (2013: 492 pro 1.000 Einwohner). Die durchschnittliche Arbeitslosenquote änderte sich von 12,3 % im Jahr 2013 auf 13,4 % im Jahr 2014.

Trotz der vom Land Nordrhein-Westfalen eingeleiteten Konsolidierungshilfen ist die Finanzsituation auf kommunaler Ebene weiter angespannt. Im Jahr 2017 wird die Stadt Oberhausen – mit der finanziellen Unterstützung des Landes – laut Haushaltssanierungsplan (HSP) erstmals wieder einen ausgeglichenen Haushalt ausweisen. Die einzelnen Maßnahmen des Haushaltssanierungsplans befinden sich in der Umsetzung. Die STOAG beteiligt sich an der erfolgreichen Konsolidierung des städtischen Haushaltes mit einem jährlichen Einsparvolumen in Höhe von 3,5 Mio. EUR.

#### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist seit dem 1. Januar 1971 in Kraft und regelt die Gewährung von Finanzhilfen, um die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verbessern. Durch die Föderalismusreform wurde das GVFG weitgehend durch das Entflechtungsgesetz abgelöst. Die Mittel aus beiden Gesetzen laufen 2019 aus. Davon ausgenommen sind nach Art. 125c Abs. 2 GG § 6 (1) GVFG geschaffenen Regelungen,

die bis Ende 2019 bestehen bleiben. Dabei handelt es sich um das Bundesprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben (Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart), nicht bundeseigener Eisenbahnen und Infrastrukturprojekte für den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bahn in Verdichtungsräumen mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. EUR. Dafür stellt der Bund ein seit 1997 unverändertes Investitionsvolumen von 332,56 Mio. EUR pro Jahr bereit. Die daraus für den Zeitraum bis 2019 zur Verfügung stehenden Mittel sind zum überwiegenden Teil bereits gebunden. Das Land NRW hat u. a. den Netzschluss der Straßenbahnlinie 105 zwischen Essen-Frintrop und Neue Mitte Oberhausen als Maßnahme im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet.

Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder als Ersatz für wegfallende GVFG-Beträge aus dem Bundeshaushalt Mittel in Höhe von jährlich 1.335,5 Mio. EUR. Ab 2014 fällt für diese Mittel die verkehrliche Zweckbindung weg, d. h., die Mittel müssen dann von den Ländern nur noch zweckgebunden für investive Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden. Spätestens ab 2020 fallen die Bundesmittel komplett weg, wenn sich nicht Bund und Länder im Rahmen der „Revisionsklausel“ auf eine Weiterfinanzierung durch den Bund einigen.

### Regionalisierungsmittel

Kurz vor Verabschiedung des Bundeshaushalts 2015 hat der Verkehrsminister des Landes NRW seine Forderung an den Bund bekräftigt, mehr Geld für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung zu stellen. Weil der Bund bislang keine Erhöhung der Regionalisierungsmittel eingeplant hat, werden gravierende Folgen für die Bus- und Bahnkunden in Deutschland befürchtet. Hintergrund ist die anstehende Revision des Regionalisierungsgesetzes. Die Regionalisierungsmittel des Bundes sind die wichtigste Finanzierungsquelle für den ÖPNV.

Das Verkehrsministerium des Landes NRW hatte sich bereits Anfang Oktober bei der Verkehrsministerkonferenz in Kiel mit den anderen Verkehrsministerien der Bundesländer auf einen neuen Verteilerschlüssel verständigt. Demnach soll der Anteil Nordrhein-Westfalens an den Mitteln für den ÖPNV schrittweise auf 18,99 % erhöht werden. Bisher erhält NRW nur einen Anteil von 15,76 %. Voraussetzung hierfür ist die Forderung der Verkehrsminister und -senatoren nach einer jährlichen Erhöhung der Mittel um mindestens zwei Prozent. Gerade die von den Eisenbahnen zu zahlenden Preise für die Trassennutzung und das Anfahren der Stationen sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen.

Sollte der Bund den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz eins zu eins umsetzen, bedeutet dies, dass Nordrhein Westfalen im Vergleich zu den 1,15 Mrd. EUR, die es in diesem Jahr erhält, bereits im nächsten Jahr 200 Mio. mehr bekommen könnte. Für das Jahr 2017 wären es dann knapp 350 Mio. EUR mehr. Im Jahr 2019 sollen eine halbe Milliarde EUR pro Jahr zusätzlich nach NRW fließen.

Von den 1,15 Mrd. EUR Regionalisierungsmitteln werden rund 947 Mio. EUR zur Finanzierung des Leistungsangebotes im schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) eingesetzt. Die übrigen Mittel werden zur Finanzierung von Investitionen und weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV verwendet. Ohne eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel für NRW wären die Kostensteigerungen im Betrieb des Regionalverkehrs nicht mehr ohne Leistungseinschränkungen aufzufangen.

## 3 Geschäftsentwicklung und Lage

### Fahrgäste

Die Fahrgastzahlen entwickelten sich im Jahr 2014 rückläufig. Mit 36,1 Mio. lagen sie um 900.000 unter dem Vorjahreswert (-2,4 %). Der Rückgang der Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr betrug ca. 450.000, d. h. die Hälfte des gesamten Fahrgastrückgangs ist auf den Rückgang bei Schülern und Auszubildenden zurückzuführen – eine Folge des demografischen Wandels bzw. des Geburtenrückgangs. Beeinflusst wird die Entwicklung der Fahrgastzahlen auch durch die Reduzierung des Verkehrsangebotes bei gleichzeitiger regelmäßiger Erhöhung der Ticketpreise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. In den letzten zwölf Jahren ist die Betriebsleistung der STOAG um 23 % 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 denjenigen, die nicht auf den ÖPNV angewiesen sind, die Entscheidung für den Individualverkehr. Um hier entgegenzuwirken hat die STOAG seit Juli 2014 im Rahmen eines Pilotprojektes das sogenannte CityO.Ticket eingeführt.

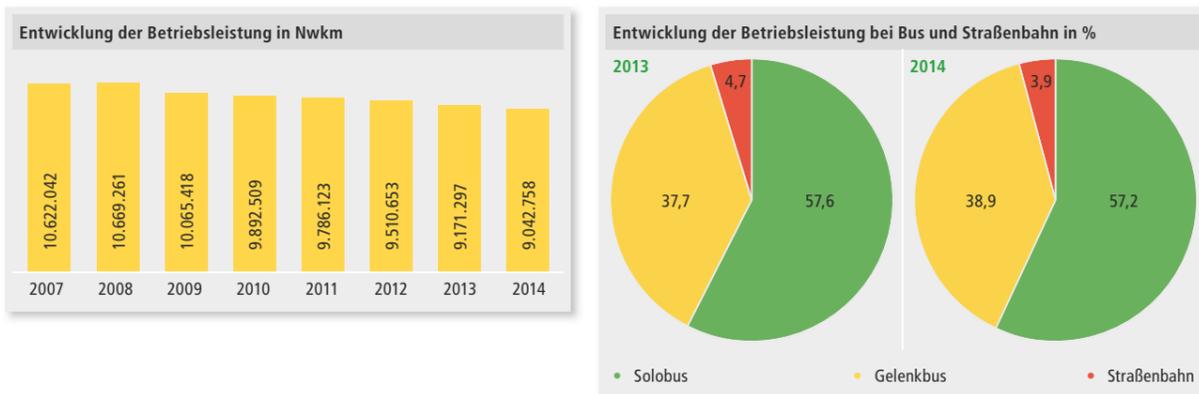
Die Anzahl der Fahrgäste, die den Bartarif nutzten, war im Jahr 2014 mit -3,6 % erneut weniger stark rückläufig als in den Vorjahren. Hier wirkt sich sowohl der Verkauf der MehrfahrtenTickets beim Fahrpersonal als auch die Einführung des neuen CityO.Ticket aus. Bei den monatlich erworbenen Zeitfahrtausweisen hat sich der Trend zum preisgünstigen Ticket1000 mit eingeschränktem Zusatznutzen weiter fortgesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr war hier insgesamt ein Rückgang von 0,6 % zu verzeichnen. Im Ausbildungsverkehr kam es zu einem Rückgang von 3,1 %. Neben dem bereits erwähnten Rückgang der Schülerzahlen waren die Einführung des G 8, d. h. des doppelten Abiturjahrgangs, und der Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen, die als Förderprojekt teilweise die Inanspruchnahme des SozialTickets ermöglichen, weiterhin die Hauptgründe für diese Entwicklung.

Entwicklung der Fahrgastzahlen			Entwicklung der Abonentenzahlen		
Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %	Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2008	40,2		2008	35.066	
2009	40,0	- 0,5	2009	34.554	- 1,5
2010	39,1	- 2,5	2010	34.588	+ 0,1
2011	38,4	- 1,8	2011	33.103	- 4,3
2012	38,1	- 0,8	2012	31.628	- 4,5
2013	37,0	- 2,9	2013	30.103*	- 4,8
2014	36,1	- 2,4	2014	29.172*	- 3,1

\*ohne SozialTicket

### Betriebsleistung

Die Gesamtbetriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten betrug 9,04 Mio. Nutzwagenkilometer (Nwkm) und lag um 1,4 % unter dem Vorjahreswert von 9,17 Mio. Nutzwagenkilometern. Die verringerte Kilometerleistung ist zurückzuführen auf den Fahrplanwechsel in der Jahresmitte 2013, der sich im Jahr 2014 nun in seiner Gesamtheit bemerkbar macht, sowie auf mehrere Streiktage. Kompensiert wird diese Entwicklung teilweise seit Mitte des vergangenen Jahres durch den umfangreichen Umleitungsverkehr auf der Linie 957 im Rahmen eines Brückenneubaus und Kanalbauarbeiten, der voraussichtlich noch bis Ende 2015 erforderlich sein wird.



### Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH verlief im Jahr 2014 wie in den Vorjahren weiterhin erfreulich. Das Betriebsergebnis verbesserte sich von -15.818 TEUR im Jahr 2013 um 1.742 TEUR auf -14.076 TEUR für das Jahr 2014. Gleichzeitig verringerte sich der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen von -7.751 TEUR im Jahr 2013 um 919 TEUR auf -6.832 TEUR für das Jahr 2014. Die Gründe dafür waren:

Die Verkaufserlöse reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,38 % und lagen bei 25,55 Mio. EUR (Vorjahr: 25,90 Mio. EUR) trotz der Anhebung der Beförderungsentgelte des VRR zum 1. Januar 2014. Der Hauptgrund dafür liegt bei den rückgängigen Fahrgastzahlen.

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2014 Umsatzerlöse in Höhe von 27,12 Mio. EUR. Diese lagen mit 0,85 Mio. EUR über dem Vergleichswert des Vorjahres (26,27 Mio. EUR).

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW (vormals § 45a PBefG), wurden im Jahr 2014 in Höhe von 1.178 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.189 TEUR).

Die eigentlich alle zwei Jahre durchgeführte Schwerbehindertenzählung fand auch im Jahr 2014 statt. Das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW hat Ende 2012 die Richtlinie zum betriebs-

individuellen Ausgleich der Schwerbehindertenfreifahrt dahingehend geändert, dass ab 2013 jährlich der Anteil der Schwerbehinderten erhoben werden muss, wenn nicht der landesweite Durchschnittssatz, sondern ein unternehmensindividueller Prozentsatz geltend gemacht werden soll.

Die Zählungen im Jahr 2014 ergaben einen Quotienten von 6,65 % – hier fielen besonders die dritte und vierte Zählung mit hohen Werten von 8,14 % und 7,38 % auf. Zur Berechnung des Anspruchs ist dieser Wert um ein Drittel des „Mindestselbstbehalts“ (Vomhundertssatz i.S. von § 148 Abs. 1 und 4 SGB IX) zu kürzen. Dieser war bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses noch nicht vom Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes NRW veröffentlicht. Die STOAG hat bei der Berechnung der Abgeltungsleistungen den Minderungssatz des Jahres 2013 (= gleichzeitig landesweiter Durchschnittssatz i. H. v. 3,79 %) zugrunde gelegt. Der so ermittelte Anspruch liegt bei 5,37 %. Die STOAG geht auf dieser Basis von Abgeltungsleistungen für das Jahr 2014 in Höhe von 1.254 TEUR aus. Nach Bekanntgabe des landesweiten Durchschnittssatzes können sich ggf. Änderungen ergeben. Diese werden dem Wirtschaftsjahr 2015 zugeordnet.

Für die Fortschreibung der Ausgleichszahlungen für den Einnahmenausgleich 2014 zwischen den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem SPNV wurden die testierten kassentechnischen Einnahmen des Jahres 2013 verwendet. Die Werte für das Jahr 2014 wurden aus der Fahrausweisstatistik übernommen (sogenannte 13. Monatsmeldung). Bei Aufstellung des Jahresabschlusses war vom VRR eine endgültige Auswertung zur Einnahmenaufteilung 2012/13 noch nicht veröffentlicht. Allerdings hatte der VRR im vierten Quartal 2014 eine Prognoserechnung zur Einnahmenaufteilung 2012/13 bekanntgegeben. Basis für die Berechnungen waren die Erhebungen im Fremdnutzerverfahren 2012 sowie die Erhebungen im Anspruchsverfahren 2012/13 unter Anwendung der entsprechenden Berechnungsmethoden, die in der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR festgelegt sind.

Folgende bilaterale Vereinbarungen, die sich noch im Abstimmungsprozess befinden, sind in dieser Berechnung nicht berücksichtigt worden:

- DVG/NiAG
- STOAG/NiAG und STOAG/via

Im Jahresergebnis 2014 wurden die Prognoserechnung der Einnahmenaufteilung und die bereits oben genannten bilateralen Vereinbarungen berücksichtigt, sodass innerhalb des Jahresergebnisses 2014 bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Bahn-Verkehr-Rheinland) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 2.448 TEUR gerechnet wird.

Durch verminderte Provisionsvergütungen veränderten sich die sonstigen Umsatzerlöse von 0,58 Mio. EUR im Jahr 2013 auf 0,47 Mio. EUR im Jahr 2014.

Aus der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG-NRW konnte im Jahr 2014 ein Betrag in Höhe von 1.585 TEUR vereinnahmt werden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 3,38 Mio. EUR auf 3,31 Mio. EUR. Hierin sind Erträge aus Anlagenabgängen (411 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (310 TEUR) und aus Schadensregulierungen in Höhe von 1.307 TEUR enthalten.

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand verringerte sich leicht von 14,89 Mio. EUR auf 14,71 Mio. EUR.

Der Personalaufwand verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 220 TEUR auf 22,0 Mio. EUR. Die gezahlten Entgelte verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 192 TEUR auf 17.126 TEUR (Vorjahr: 17.318 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit reduzierte sich von 414 zu Beginn des Jahres auf 404 am Jahresende.

Die Abschreibungen veränderten sich von 4,5 Mio. EUR auf 5,3 Mio. EUR. Hierin ist die außerordentliche Abschreibung der Planungskosten für die Erweiterung der Strecke VI (Linie 105) in Höhe von 797 TEUR enthalten. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oberhausen waren am 8. März 2015 zum Ratsbürgerentscheid aufgerufen. Von 164.154 abstimmungsberechtigten Bürgerinnen und Bürgern machten 38.176 von ihrem Stimmrecht Gebrauch, das entspricht einer Wahlbeteiligung von 23,26 %. 21.725 Bürgerinnen und Bürger stimmten gegen die Verlängerung der Linie 105 (57,0 %), 16.391 stimmten dafür (43,0 %). Das Ergebnis des Ratsbürgerentscheids ist zwei Jahre bindend. Für die STOAG hatte dies zur Folge, dass die zum Bilanzstichtag angefallenen Planungskosten in Höhe von 797 TEUR im Wirtschaftsjahr 2014 abgeschrieben werden mussten.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug auch im Jahr 2014 unverändert 4,1 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 15,1 Mio. EUR von -7,8 Mio. EUR auf 7,3 Mio. EUR. Grund hierfür ist die Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Höhe von 16,0 Mio. EUR im Jahr 2013.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit veränderte sich von -23,7 Mio. EUR um 16,9 Mio. EUR auf -6,8 Mio. EUR.

Der Steueraufwand war mit 0,067 Mio. EUR identisch mit dem Vorjahreswert und beinhaltet hauptsächlich Grundsteuern.

### Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2014 betrug 96,8 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (102,9 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Anlagevermögens um 2,8 Mio. EUR sowie der Reduzierung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 6,7 Mio. EUR.

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 17,5 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (18,1 Mio. EUR) reduziert. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 6,17 Mio. EUR (Vorjahr: 5,87 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten verminderten sich um 6,26 Mio. EUR. Dies ist auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 31,79 Mio. EUR um 1,16 Mio. EUR auf 30,63 Mio. EUR, die Reduzierung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-3,7 Mio. EUR) sowie die Verminderung der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (-1,95 Mio. EUR), zurückzuführen.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2014 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Verkaufserlösen in Höhe von 26,0 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 9,1 Mio. EUR, auf dem Erhalt von Zinserträgen in Höhe von 9 TEUR, auf der Zahlung der Vorhaltekostenförderung in Höhe von 1.585 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 2014 auf 2,9 Mio. EUR. Größte Position mit 877 TEUR waren die Anzahlungen für die Elektromobilität. Hierin enthalten sind 425 TEUR für den Bau der Elektrobusse. Die im Jahr 2014 getätigten Investitionen für die Strecke VI in Höhe von 708 TEUR sind im Geschäftsjahr abgeschrieben worden, da das Projekt gemäß Bürgerentscheid nach derzeitigem Plan nicht durchgeführt wird.

Der niederflurgerechte Ausbau der Bushaltestellen und die Qualitätsverbesserung für die wartenden Fahrgäste wurden mit Investitionen in Höhe von 121 TEUR im Jahr 2014 fortgesetzt.

## 4 Risikobericht

Ziel eines Risikomanagements ist es, Risiken, die sowohl aus eigenem unternehmerischen Handeln resultieren als auch durch externe Faktoren bedingt sein können, zu identifizieren, zu bewerten und zu steuern. Zur Erkennung und aktiven Steuerung ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft. Die Risiken werden auf die mit ihnen verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht und der Einfluss auf Ressourcen, wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust analysiert.

In der Risikoinventur 2014 wurden zwölf Risiken erfasst. Vier davon stellen potenzielle Risiken mit eingeschränkter Risikorelevanz dar. Bei den Risiken gab es im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügige Veränderungen.

Das Risiko „Fahrerlaubnis von Busfahrern“ wurde nicht mehr erfasst, da der kritische Stichtag, der 10. September 2013, für die Weiterbildung der Fahrer inzwischen überschritten worden ist.

Das Risiko „Verlust von Konzessionen“ besteht weiterhin. Zum Fahrplanwechsel im Juni 2014 wurden alle von Linienwägänderungen betroffenen Linien gemäß ihrer Laufzeit, höchstens aber bis 31. Dezember 2019, neu genehmigt. Im Jahr 2015 laufen die Konzessionen für die Linien 143, 185, 908, 957, NE11 und SB 94 aus.

Das Risiko „Ausfall von Straßenbahnen“ wurde um den Hinweis auf die marode Thyssenbrücke auf Mülheimer Stadtgebiet ergänzt.

Beim Risiko „Werthaltigkeit der Beteiligung an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA)“ hat das Verwaltungsgericht Düsseldorf im Jahr 2014 geurteilt, dass die Bindung an das Preisrecht trotz der geänderten Rechtskonstruktion unverändert gilt. Die GMVA hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt.

Es wurde kein Risiko als existenzbedrohend eingestuft.

## 5 Ausblick und Prognose

### Fahrgastentwicklung und Tarifstruktur

Laut Bevölkerungsvorausberechnung wird die Einwohnerzahl in Oberhausen in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich 2 bis 3 % zurückgehen, der Anteil der unter 18-Jährigen um mehr als 6 %. Kinder und Jugendliche bilden die größte Abonentengruppe der STOAG, sodass mit einem weiter anhaltenden Rückgang in diesem Kundensegment zu rechnen ist. Die städtischen Strukturen und die wirtschaftliche Lage der Haushalte verstärken die seit Jahren anhand der verkauften Ticketarten zu beobachtende Tendenz, Mobilität möglichst kostengünstig erwerben zu wollen. Die rückläufige Entwicklung der Fahrgastzahlen ist kein STOAG-spezifisches Problem, sondern betrifft den VRR in seiner Gesamtheit. Auch in größeren Ballungsräumen ist dieser Trend erkennbar.

Die im VRR geplante Tarifstrukturreform konnte bislang nur in Teilen umgesetzt werden. Für preisstufen- bzw. streckenabhängige Fahrpreisänderungen fehlen weiterhin verlässliche und endgültige Werte aus Erhebungen und Übersteigerzählungen. Somit wurden ab 1. Januar 2014 zunächst einige Maßnahmen zur Einnahmesteigerung und -sicherung umgesetzt wie beispielsweise die von der Anzahl der Nutzer abhängige Einführung des TagesTickets, die preisstufenabhängige Differenzierung der 1. Klasse Zuschläge, die verbundweite Einführung des HandyTickets sowie die Förderung des elektronischen Ticketverkaufs durch rabattierte 7-TageTickets und 10er Tickets. Mit dem Pilotprojekt „CityO.Ticket“ versucht die STOAG der rückläufigen Fahrgastentwicklung im Bartarif entgegenzuwirken.

### SonderTicket der STOAG (CityO.Ticket)

Die STOAG bietet derzeit ein Pauschalpreisticket, das sogenannte CityO.Ticket, an. Dieses Ticket berechtigt eine Person ab der Entwertung vier Stunden zu beliebig vielen Fahrten mit allen Bussen und Straßenbahnen innerhalb von Oberhausen. Es gilt montags bis freitags ab 9 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztägig und beinhaltet eine Mitnahmeregelung für eine weitere Person, wenn das Ticket montags bis freitags nach 19 Uhr oder am Wochenende und an Feiertagen genutzt wird.

Aufgrund der bisherigen positiven Entwicklung des CityO.Tickets und zur Gewinnung weiterer Erfahrungswerte wurde der Verlängerung des Pilotprojektes bis zum 31. Dezember 2015 seitens des VRR und der Bezirksregierung zugestimmt. Die Vermutung, dass dieses Ticket vor allem von Fahrgästen im „Besorgungsverkehr“ (Marktfahrten, Arztbesuche etc.) genutzt wird, hat sich bestätigt. Ziel ist eine Steigerung der Fahrten und Einnahmen im Bartarif. Die Verkaufszahlen aus dem CityO.Ticket entwickeln sich positiv. Auswirkungen auf andere Tickets des Bartarifes sind – mit Ausnahme eines leichten Rückgangs bei MehrfahrtenTickets der Preisstufe A – nicht zu erkennen. Aktuell liegen die monatlichen Verkaufszahlen bei ca. 5.000 Tickets.

### Entwicklung und Finanzierung „Mein Ticket“ (SozialTicket)

Unter Berücksichtigung des aktuellen stabilen Trends kann im Jahr 2014 verbundweit von einem durchschnittlichen monatlichen Absatz von rund 107.000 Tickets ausgegangen werden. Der damit verbundene verbundweite Mindererlös in Höhe von ca. 20,4 Mio. EUR wird von den Ausgleichszahlungen des Landes NRW gedeckt. Der Verkauf der SozialTickets bei der STOAG ist im Jahr 2014 um 8,8 % gestiegen und lag bei 35.421 Stück (Vorjahr: 32.571), monatlich wurden bis zu 3.388 dieser Tickets verkauft. Die STOAG hat im Jahresergebnis 2014 einen Betrag in Höhe von 538 TEUR als Zuschusszahlung zum SozialTicket vereinnahmt.

Trotz der erstmaligen Preisanpassung des „Mein Ticket“ um einen EUR pro Monat auf 30,90 EUR wird im Jahr 2015 der verbundweite Finanzierungsbedarf für die prognostizierten durchschnittlich 107.000 Kunden pro Monat auf ca. 21,3 Mio. EUR steigen. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass die vom Land gewährten Mittel niedriger sein werden und eine Finanzierung nur mit den noch übertragbaren, nicht verbrauchten Mitteln des Jahres 2014 gewährleistet ist. Für 2015 erwartet die STOAG einen Betrag in Höhe von 605 TEUR als Zuschusszahlung.

Das Landesverkehrsministerium hat zwischenzeitlich alle Verbände, Zweckverbände und kommunalen Spitzenverbände über eine Reformüberlegung informiert, die Landesmittel nur noch dann zu gewähren, wenn zusätzlich zu den angebotenen ermäßigten Zeittickets bereits in diesem Jahr auch preislich ermäßigte MehrfahrtenTickets angeboten werden. Der VRR vertritt den Standpunkt, dass diese Erweiterung mit einer Erhöhung des Finanzierungsbedarfs verbunden ist und dieser Umstand im bereits gestellten Förderantrag nicht berücksichtigt werden konnte. Eine Umsetzung kann deshalb nicht im Jahr 2015 erfolgen. Voraussetzungen für diese Erweiterung der Ticketpalette wären aber eine gesicherte Abschätzung der zu erwartenden Mindererlöse, Beschlüsse der Zweckverbandsgrämien und ein ausreichender Zeitraum für die kommunikative und vertriebliche Umsetzung.

### Erhöhtes Beförderungsentgelt

Der Anteil der Fahrgäste, die bei Fahrausweiskontrollen ohne gültigen Fahrausweis in Bussen und Straßenbahnen in Oberhausen angetroffen worden sind, ist im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 0,15 % gesunken und liegt bei durchschnittlich 1,69 %. Hier wirkt sich das im Jahr 2014 begonnene Projekt zur Umsetzung der präventiven Maßnahmen aus. Dennoch liegt der prozentuale Anteil der sogenannten Schwarzfahrer deutlich über dem der Jahre 2010 bis 2012. Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen seit Langem geforderte Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) von 40 auf 60 EUR wird auch von der STOAG befürwortet. Eine Umsetzung wird im Juli 2015 erwartet.

Jahr	Fahrausweiskontrollen	EBE-Fälle Absolut	EBE-Fälle in %
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
2014	898.681	15.182	1,69

### Angebot

Grundlegendes Ziel ist – wie auch im Jahr 2014 – eine Evaluation der vergangenen Fahrplanmaßnahmen sowie die nachfrageorientierte Anpassung des Verkehrsangebots. Insbesondere die Verkehrsqualität, d. h. Anschlusssicherheit und Fahrplanzuverlässigkeit, ist im planerischen Fokus.

Die Studie im Auftrag des Landes NRW anlässlich der Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express RRX zur Umstellung des SPNV Netzes – konkret des S-Bahn Netzes – auf ein 15-Minuten-Taktschema wurde aktuell durch eine korrigierte Nachfrageprognose ergänzt. Dabei wurden 2,7 % Fahrgastzuwächse ohne Anpassung des kommunalen öffentlichen Verkehrs (ÖV) und 3,5 % mit Anpassung der kommunalen Zu- und Abbringer-Verkehre ermittelt.

Eine Umsetzung dieses Konzepts bedeutet für die STOAG, zumindest auf einzelnen Linien wie beispielsweise der Linie 143 und 979, auf ein 15-Minuten-Taktsystem zur Wiederherstellung der Bus-Schiene-Anschlüsse zu wechseln. Der VRR wird zeitnah die planerischen Details zur Variante „mit Anpassung des kommunalen ÖV“ den Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen, damit auf dieser Basis die betrieblichen Folgekosten ermittelt werden können.

### **Straßenbahnlinie 105/Strecke VI**

Die Straßenbahnlinie 105 endet, aus dem Essener Süden kommend, an der Stadtgrenze Oberhausen. Die Weiterführung dieser Straßenbahnlinie bis zur bestehenden ÖPNV-Trasse in der Neuen Mitte Oberhausen war als lokaler Lückenschluss mit regionaler Bedeutung für das gesamte Netz des westlichen Ruhrgebiets geplant.

Ende 1998 hat der Rat der Stadt Oberhausen der Weiterführung der Straßenbahnlinie im Rahmen des Nahverkehrsplans 1998 zugestimmt. Im Jahr 2002 wurde die 3,3 Kilometer lange Strecke zur Förderung angemeldet, der Planfeststellungsbeschluss erfolgte 2005. Im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW wurde der Streckenneubau jedoch wieder ein Jahr später zurückgestellt. Im Jahr 2012 hat der Rat der Stadt Oberhausen die Wiederaufnahme der Planung initiiert. In Absprache mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Strecke VI Ende 2012 neu angemeldet. Daraufhin wurden sämtliche Planunterlagen überarbeitet und neu erstellt. Die Unterlagen für die Planfeststellung und für die Förderanträge wurden im Jahr 2014 eingereicht.

Bund und Land fördern 90% der zuwendungsfähigen Kosten, für die STOAG errechnet sich ein Eigenanteil in Höhe von 13 Mio. EUR. Das Projekt hat einen Kosten-Nutzen-Indikator von 2,04.

### **Fahrgastinformation**

Die Umsetzung der Echtzeitauskunft (EFA-Realtime) wird im Sommer 2015 realisiert. Ursprünglich bereits für 2014 vorgesehen, verzögerten die noch bestehenden technischen Probleme vor allem bei der Serveranbindung zwischen STOAG und VRR die planmäßige Umsetzung. EFA-Realtime ist eine Erweiterung der Elektronischen Fahrplanauskunft, mit der Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft einfließen können. In den Echtzeitdaten sind die Verspätungen von Verkehrsmitteln miteinbezogen. 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.

Zur verbesserten, zeitnahen Information der Fahrgäste bei Umleitungen oder sonstigen Störungen ist eine Kopplung des Leitstellensystems Nettro an die Fahrplanauskunft geplant. Hierbei werden Störungen, die durch die Leitstelle erfasst werden, automatisch und zeitnah über verschiedene Ausgabekanäle als Kundeninformation publiziert. Zum Beispiel in Form einer Meldung in der Fahrplanauskunft EFA oder auf der STOAG-Webseite unter „Aktuelle Verkehrsmeldungen“. Eine automatisierte Versorgung von sozialen Netzwerken wie Twitter oder Facebook ist ebenfalls möglich.

### **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 vorbereitet. Derzeit sind 91% der Haltestellen entsprechend ausgebaut. Begründete Ausnahmen, z. B. für wenig frequentierte Haltestellen, können im Nahverkehrsplan ausgewiesen werden, der im Jahr 2015 fortgeschrieben wird. Eine klare Festlegung, welche Ausstattungsmerkmale je nach verkehrlicher 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.

### **Straßenbahnsanierung**

Die STOAG verfügt über sechs Niederflurstraßenbahnen vom Typ NF6D des Herstellers Siemens-Duewag. Diese Straßenbahnen wurden 1996 angeschafft. Nach 18 Jahren Laufzeit weisen diese Niederflurstraßenbahnen der ersten Generation Korrosionserscheinungen im Fußbodenbereich auf. Um für die weitere Laufzeit, die bei Straßenbahnen bei rund 25 bis 30 Jahren liegt, einsatzbereit zu sein, wurden die notwendigen Arbeiten zur Instandsetzung von Hauptquerträgern, Fußboden und einer wirtschaftlichen Modernisierung ausgeschrieben. Der Auftrag wurde an die Firma FWM Fahrzeugwerke Mirastraße GmbH in Berlin-Henningsdorf vergeben. Im November 2014 wurde das erste Fahrzeug überführt, zwischenzeitlich befinden sich zwei Fahrzeuge bei FWM. Die verbleibenden Fahrzeuge sollen in den Jahren 2015 und 2016 saniert werden.

### **Projekt E-Mobilität**

Gemeinsam haben VRR und STOAG ein Pilotprojekt gestartet, bei dem Schnellladestationen, die aus der Infrastruktur der Straßenbahn gespeist werden, für Batteriebusse errichtet werden. Vorausgegangen ist eine Machbarkeitsstudie, die untersucht hat, inwieweit die vorhandene Infrastruktur der ÖPNV-Trasse, auf der Busse und Straßenbahnen fahren, genutzt werden kann, um im laufenden Betrieb Elektrobusse zu laden und diese in den betrieblichen Ablauf zu integrieren. Das Ergebnis der Studie zeigt, dass insbesondere die stationäre Energieentnahme zur Schnellladung von Elektrobussen sowohl an einem Straßenbahnunterwerk als auch direkt aus der Fahrleitung am Bahnhof Sterkrade möglich ist und die vorhandene Infrastruktur und die technischen Einrichtungen entsprechend ergänzt werden können. Das Modellprojekt wird von Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann von der RWTH Aachen fachlich begleitet.

Im Jahr 2014 wurden zwei Elektrobusse bestellt, den Auftrag zur Lieferung der beiden Solobusse erhielt der polnische Fahrzeughersteller Solaris. Die Lieferung der Fahrzeuge wurde für Juni 2015 zugesagt. Nach einem Testbetrieb werden voraussichtlich Ende September zwei Buslinien – Linie 962 und 966 – rein elektrisch betrieben.

Der Auftrag für die Infrastruktur, insbesondere die Ladeeinrichtungen für die Elektrobusse und die zugehörige Ertüchtigung der Unterwerkstechnik, wurde an die Firma Siemens vergeben.

Das Pilotprojekt in Oberhausen hat nicht nur regionale Bedeutung. In über 40 Städten in Deutschland existieren Gleichspannungsnetze von Straßen- und Stadtbahnen. Hier bietet sich ein großes Potenzial zur Errichtung einer Infrastruktur für Bus- und Pkw-Schnellladestationen.

### Beteiligungen

Im Jahresabschluss 2013 hatte die STOAG eine Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der GMVA vorgenommen, wobei dabei potenzielle 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 bzw. keine Ergebnisausschüttung hat auch Einfluss auf die Beteiligungserträge der STOAG und somit auf den verbleibenden Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen. Im Wirtschaftsplan 2015 ff. sind keine Ergebnisausschüttungen 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 belasten zunehmend die Ertragslage aller Energieversorger.

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

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

### Investive Fahrzeugförderung

In seiner Sitzung am 21. Februar 2014 hat der Verwaltungsrat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR die Fortsetzung der bisherigen Fahrzeugförderung im Rahmen der bis zum 31. Dezember 2013 gültigen „Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ mit kleineren Anpassungen bis einschließlich des Jahres 2015 beschlossen. Laut dem Vorstand der VRR AöR wird die Möglichkeit der Neugestaltung einer investiven Fahrzeugförderung, die auch die Grundsanierung von Fahrzeugen enthält, von der VRR AöR im Rahmen dieser Übergangszeit geprüft. Wenn eine Neugestaltung in diesem Sinne möglich sei, werde darauf aufbauend eine Fördersystematik für die Zeit ab 2016 erarbeitet.

Die STOAG hat mit dem Aufgabenträger, Stadt Oberhausen, vereinbart, dass für 2015 keine Fahrzeugförderung erfolgt. Die Stadt Oberhausen und die STOAG haben sich dahingehend verständigt, dass 10% der ÖPNV-Pauschale bei der Stadt verbleiben und 90% der STOAG bei Anwendung der Variante 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) zukommen.

### Fortschreibung Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist für den VRR und die Verkehrsunternehmen ein wichtiges Instrument der Verkehrsplanung, um das ÖPNV-Angebot langfristig zu entwickeln. Ein Entwurf des neuen Nahverkehrsplans des VRR wird im April bis Juni 2015 mit Vertretern der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vorbesprochen, das formale Beteiligungsverfahren beginnt im Sommer 2015. Die überarbeitete Version des NVP soll im Januar 2016 fertig gestellt werden. Der Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen wird im Jahr 2015 ebenfalls fortgeschrieben. Aus Sicht der STOAG sind qualitative Aspekte und Festlegungen bezüglich der Barrierefreiheit zu integrieren.

### Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2015 bis 2019 weist für das Jahr 2015 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2014 einen höheren Verlust aus. Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2015 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 11.100 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2016 bis 2019 werden verbleibende Finanzierungsbeträge von ca. 12,0 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 2015 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zurückgehen und im Jahr 2015 voraussichtlich 8.955 TEUR betragen. Die STOAG geht von einer RWE-Dividende in Höhe von 1,00 EUR pro Aktie aus. Eine Ausschüttung seitens der GMVA GmbH ist hier nicht berücksichtigt.

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 können 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. Allerdings hat sich im ersten Quartal des Jahres 2015 die sich bereits im letzten Quartal des Jahres 2014 abzeichnende Beruhigung auf dem Rohölmarkt fortgesetzt: Die STOAG konnte von stabilen Einkaufspreisen profitieren, die derzeit unter dem Planwert des Jahres 2015 liegen.

## 6 Chancen

Mit 15 Jahren der Mofa-Führerschein, mit 16 der fürs Moped, mit 17 dann fürs Auto – dieses Ziel gilt laut Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen (BDFU) nicht mehr für die Jugendlichen in Städten. Ein grundsätzlicher Wertewandel ist bei der heutigen Jugend festzustellen. Die emotionale Bindung an das Auto sinkt, ein gesteigertes Umweltbewusstsein lässt sich daraus aber nicht per se ableiten. Die Verkehrsunternehmen müssen aus dem pragmatischen Umgang mit dem Pkw für sich Nutzen ziehen und ein bedarfs- und nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot vorhalten – nicht einfach in einer Zeit, in der um Mittel für die Finanzierung des ÖPNV gekämpft werden muss. Die STOAG sieht ihre Zukunft weiterhin in einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot mit hoher Zuverlässigkeit und einfacher Zugänglichkeit. Dazu gehören moderne umweltfreundliche Fahrzeuge und innovative Technik genauso wie einfache und bezahlbare Tarife und zeitgemäße Vertriebswege und Auskunftssysteme. Mit dem Pilotprojekt „CityO.Ticket“ ist die STOAG neue Wege gegangen – dies hat sich bewährt.

Die Verordnung (EG) Nr. 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 Verordnung (EG) Nr. 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

### Ratsbürgerentscheid

Im Dezember entschied der Rat der Stadt Oberhausen, die Bürgerinnen und Bürger mit einem Ratsbürgerentscheid über die Verlängerung der Linie 105 abstimmen zu lassen. Die STOAG informierte umfassend über das Projekt. In Oberhausen bildete sich ein breites Bündnis aus Verbänden und Interessensvertretungen zur Unterstützung der geplanten Infrastrukturmaßnahme. Bei einer Wahlbeteiligung von 23,3 % stimmten am 8. März 2015 57 % der Wähler gegen den Lückenschluss und 43% dafür. Das Votum bedeutet einen Rückschlag für die Nahverkehrsinfrastruktur in NRW. Der Ratsbürgerentscheid ist zwei Jahre bindend. Aufgrund der auslaufenden Fördermittel von Bund und Land aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 in den Folgejahren schwer realisierbar.

### GMVA – Urteil des Oberverwaltungsgerichts

Das finanzielle Ergebnis aus der Beteiligung an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Oberhausen ist in hohem Maße von der Entwicklung der Verbrennungskapazitäten und damit von der Wettbewerbssituation auf diesem hart umkämpften Markt und vor allem vom kommunalen Verbrennungsentgelt abhängig. Auch wenn die relativ gute konjunkturelle Entwicklung positive Impulse für diesen unter Überkapazitäten leidenden Markt verspricht, ist eine nachhaltige Erholung der Verbrennungsentgelte mittelfristig nicht zu erwarten.

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der GMVA mit ihren Auswirkungen auf die Wirtschaftsbetriebe Duisburg AöR (WBD AöR) ist vom Ausgang gerichtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Klagen gegen Gebührenbescheide 2012, 2013 und 2014 der WBD AöR sowie der von der Stadt Oberhausen beauftragten Preisprüfung der Verbrennungsentgelte abhängig. In der mündlichen Verhandlung des Oberverwaltungsgerichts am 27. April 2015 ist die Abfallgebührensatzung 2012 für nichtig erklärt worden. Die Auswirkungen des Urteils auf die für 2012 neu zu erstellende Gebührensatzung können erst beurteilt werden, wenn auf Basis der noch ausstehenden Urteilsbegründung die Ergebnisse der neuen LSP-Preiskalkulation mit anschließender Preisprüfung durch die Bezirksregierung vorliegen werden.

Alle Gesellschafter der GMVA haben im Jahr 2013 gemeinsam mit deren Geschäftsführung und externen Rechtsanwälten und Beratern ein wirtschaftliches Konzept und eine Neuausrichtung der GMVA ab 2014 umgesetzt. Auf dieser Basis wurde für das Jahr 2014 ein geringeres Verbrennungsentgelt festgelegt. In den erstinstanzlichen Urteilen bezüglich der Gebührenbescheide für das Jahr 2014 ist gleichzeitig die Berufung wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache seitens des erstinstanzlichen Gerichts ausdrücklich zugelassen worden. Die WBD AöR hat daraufhin die Berufung eingelegt, das weitere Verfahren bleibt abzuwarten.

In Abhängigkeit von den Auswirkungen des OVG-Urteils sowie dem Ausgang der weiteren noch laufenden Verfahren können weitere außerplanmäßige Abschreibungen auf den Beteiligungswert erforderlich werden.

Oberhausen, den 11. Mai 2015

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Peter Klunk  
Geschäftsführer



Werner Overkamp  
Geschäftsführer

## Projekte mit Herz

# 2014

Jedes Unternehmen lebt vor allem von den Menschen, die täglich mit viel Leidenschaft und Engagement ihr Bestes geben. Deshalb möchten wir nicht nur den Zahlen und Fakten in diesem Geschäftsbericht Platz einräumen, sondern auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Fokus rücken. Denn sie kümmern sich um Aufgaben, die ihnen und vielen anderen Menschen im Unternehmen ans Herz gewachsen sind. Stellvertretend für unsere Belegschaft erzählen Keziban Onur-Celik, Hagen Hoffmann und Stephanie Gaj Geschichten über eine alte Stützmauer, einen Oldtimergeburtstag und das moderne HandyTicket und warum ihnen diese Projekte so wichtig sind. Die drei stehen exemplarisch für alle Kolleginnen und Kollegen, die stolz darauf sind, sich jeden Tag für Oberhausen und die Bürgerinnen und Bürger der Stadt einzusetzen.



## Geschichte zum Anfassen

„Diese alten Mauern sind einfach toll. Sie strahlen so viel Ruhe und Beständigkeit aus.“ Keziban Onur-Celik gerät fast ein wenig ins Schwärmen, wenn sie von den alten Stützmauern spricht, die heute Teil der Befestigung der ÖPNV-Trasse sind, dem Kernstück des Nahverkehrs in Oberhausen. „Als ich vor zwei Jahren im Bereich Technische Planung bei der STOAG angefangen habe, bin ich nicht davon ausgegangen, ausgerechnet mit denkmalgeschützten Mauern zu tun zu haben“, lacht Keziban Onur-Celik. „Im Studium habe ich mich zuletzt damit beschäftigt“, so die studierte Bauingenieurin und Architektin. „Diese

Ziegelsteinmauern hier in Eisenheim sind schon etwas Besonderes. Wo heute werktags über 400 Busse und Straßenbahnen mit bis zu 80 km/h fahren, sind früher Werksbahnen verkehrt. Die Strecke wurde 1891 zur Verbindung der Gutehoffnungshütte mit den Zechen nördlich der Emscher vom Hüttenwerk Oberhausen nach Sterkrade gebaut.“

### Ein lieb gewonnenes Projekt

Die Mauern werden regelmäßig im Auftrag der STOAG von der Stadt Oberhausen auf mögliche Schäden geprüft. Teilstücke der vermutlich 95 Jahre alten Mauer weisen Neigungen, Risse und Auswaschungen auf, Fugenmaterial ist brüchig oder fehlt ganz. „Die Sanierungsarbeiten sind aufwendig“, berichtet Keziban Onur-Celik. „Damit die Oberflächenfarbe nicht fremd wirkt, wollten wir möglichst viele der alten Steine verwenden, denn neu hergestellte Steine weichen farblich ab. Deshalb wurden die alten Ziegelsteine sorgfältig entfernt und aufgehoben.“ Die Maueroberfläche musste vorsichtig gestrahlt werden, um die Oberfläche des Ziegelsteins nicht aufzurauen und zu beschädigen. Die brüchigen Fugen wurden so verfüllt, dass es optisch zum alten Bestand passt. „Wir waren sehr gespannt, wie die Mauer hinterher aussehen würde. Ich finde, es ist geglückt. Hoffentlich bleibt die Mauer von Graffiti frei, denn das zieht in den porösen Stein ein und ist kaum zu entfernen, ohne dass die Steine Schaden nehmen. Das wäre äußerst schade.“ Man merkt, die Mauer ist der STOAG-Mitarbeiterin ans Herz gewachsen. „Es ist schon ein Unterschied, ob man eine neue Mauer, die aus Beton gegossen wurde, vor sich hat oder eine solche Ziegelsteinmauer. Hier könnte jeder Stein seine eigene Geschichte erzählen.“

Dass neben der Sanierung auch noch Entwässerungsrinnen und Versickerungsflächen angelegt wurden, sei hier der Vollständigkeit halber auch erwähnt. Sie sorgen dafür, dass Wasser von der Rückseite der Wand weggeführt wird, um Frostschäden am Mauerwerk zu vermeiden.

Beendet ist erst eine Teilsanierung der gesamten Mauer. An einem weiteren Mauerstück sind Messmarkierungen angebracht worden, die regelmäßig abgelesen werden, um so Veränderung der Schäden feststellen zu können. Da die Mauer oft nur über Privatgrundstücke zu erreichen ist, gehört schon einiges an Logistik dazu. Für die STOAG ist das Projekt Stützmauern noch lange nicht beendet. Für Keziban Onur-Celik schon, denn sie hat inzwischen ihr zweites Kind bekommen und ist jetzt im Erziehungsurlaub. Ein ganz anderes und ganz besonders schönes „Projekt“.



„Es ist schön, daran mitgewirkt zu haben, ein Stück Oberhausener Geschichte zu erhalten.“

„Mit der alten Straßenbahn verfügt die STOAG über einen ganz besonderen Schatz.“



## Wie alles begann

Wer etwas über die Geschichte der STOAG wissen will, spricht am besten direkt ihn an: Hagen Hoffmann, Mitarbeiter der Abteilung Technische Infrastruktur. „Ich war schon als Kind fasziniert vom Mittelalter, später kam das Interesse an der Oberhausener Stadtgeschichte hinzu.“ Sein Lieblingsthema ist die alte Oberhausener Straßenbahn. Kein Wunder, dass der gelernte Energieanlagen-elektroniker nicht nur Ende der 1990er Jahre die Projektleitung für die Restaurierung der alten Oberhausener Straßenbahn aus dem Jahr 1899 hatte, sondern auch heute noch aktiv als Zugbegleiter bei Sonderfahrten auf dem Triebwagen 25 unterwegs ist. „Leider viel zu selten, die alte Bahn muss fahren. Das ist wie mit alten Leuten, Bewegung tut gut“, erzählt Hagen Hoffmann.



### Geburtstagsfeier für den Oldtimer

Ihren richtig großen Auftritt hatte die alte Straßenbahn im September 2014. Der 115-jährige Geburtstag wurde gefeiert, mit Sonderfahrten und echtem wilhelminischen Flair. Das wurde von Mitgliedern der Interessengemeinschaft Preußisches Rheinland verbreitet, die in historischer Gewandung einen nahezu authentischen Rahmen bildeten. Vorsitzender des Vereins ist – richtig – Hagen Hoffmann. „Die IG Preußisches Rheinland hat sich zum Ziel gesetzt, die Geschichte der Zeit von 1880 bis 1914 auf anschauliche Weise darzustellen. Wir möchten die allgemeinen Lebensumstände der Kaiserzeit auf spannende Weise vermitteln.“ Glück für die STOAG, denn das passt perfekt zu den Anfängen des Nahverkehrs in Oberhausen.

Nicht ohne Stolz zeigt Hagen Hoffmann den Fahrgastraum des restaurierten Oldtimers. „Der besondere Charme der alten Bahn geht von den liebevollen Details aus, den ledernen Signalleinen, den extra angefertigten, handschriftlichen Emailleschildern und den verzierten Deckenlampen.“ Vor jeder Sonderfahrt werden die Messingteile kräftig poliert, dafür sorgt Hagen Hoffmann höchstpersönlich. Und unterwegs gibt es von ihm jede Menge Geschichten und Geschichtliches aus der guten alten Zeit. So auch während der Jubiläumsfahrten. „Die Geburtstagsfeier war ein voller Erfolg, die Oberhausener lieben die alte Bahn“, weiß Hagen Hoffmann aufgrund der vielen Fahrten, die er begleitet hat. „Wir hatten Glück mit dem Wetter, sodass sich den Gästen ein farbenprächtiges Bild an der Haltestelle Neumarkt geboten hat. Und genau wie bei der Eröffnungsfahrt vor 115 Jahren gab es Pils, zumindest für die Erwachsenen.“

### Pläne für die Zukunft

Bei den großen und kleinen Gästen kamen auch die Sonderbriefmarke, die anlässlich des Jubiläums herausgebracht wurde, die Postkarte und die Broschüre mit ganz tollen Bildern gut an. Ein Stück Firmenhistorie zum Anfassen. Hagen Hoffmanns Wunsch für die Zukunft? „Es wäre schön, wenn der Oldtimer wieder regelmäßig zum Einsatz kommt, Ideen hätte ich genug.“ Der Wunsch scheint in Erfüllung zu gehen, denn bei der STOAG werden gerade Pläne dafür geschmiedet.



## Ticketkauf leicht gemacht

Für Stephanie Gaj ist das Smartphone aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. „Ich nutze das Smartphone zwar nicht ständig, aber durchaus regelmäßig“, berichtet Stephanie Gaj und ergänzt: „Ich tätige beispielsweise auch Einkäufe damit.“ Womit wir direkt beim Thema wären. „Die Funktion, Tickets über die mobilen Geräte zu kaufen, halte ich für äußerst sinnvoll. Die Kunden möchten unabhängig mobil sein, da bietet sich das sogenannte HandyTicket natürlich an. Die Suche nach Kleingeld, nach Fahrscheinautomaten oder Entwertern entfällt“, erklärt die Mitarbeiterin der Abteilung Vertrieb und Marketing. „Aber“, fügt sie hinzu, „die Oberhausener sind bei der Nutzung noch sehr zurückhaltend.“

Die jungen Leute mit Smartphone sind meist in Besitz eines YoungTickets oder SemesterTickets – sie brauchen kein HandyTicket. Interessant ist es für diejenigen, die nicht regelmäßig fahren oder für Abonnenten, die beispielsweise ein ZusatzTicket benötigen. „Wir haben von unseren Kolleginnen und Kollegen aus den KundenCentern die Rückmeldung erhalten, dass gerade viele unserer Gelegenheitskunden noch kein Smartphone benutzen. Zudem besteht viel Unsicherheit bei der Registrierung und dem eigentlichen Kaufvorgang. Deshalb haben wir uns überlegt, ein Video zu produzieren, in dem genau das alles ganz einfach erklärt wird.“

Gedacht – gemacht. Schritt für Schritt wird im Film erläutert, wie die Registrierung und der Kauf vorstatten gehen. „Zwar gab es schon ein Video auf dem Markt, aber bei unserer eigenen Produktion konnten wir gezielt auf Themen eingehen, die sich vor Ort als schwierig erwiesen haben. Wichtige Hinweise dazu gab es wiederum von den dortigen Kollegen. So haben Kunden beispielsweise beim Umgang mit dem MehrfahrtenTicket viele Fragen. Darauf sind wir nun speziell eingegangen.“

### Kundenkreis erweitern

Das Video ergänzt die Kampagne, die seit Mitte 2013 zur Vermarktung des HandyTickets bei der STOAG läuft. „Wir haben viel dafür getan, diesen neuen Vertriebsweg zu bewerben. Inzwischen haben wir einen festen Kreis an Kunden, die regelmäßig ihr Ticket übers Handy kaufen. Aber wir hoffen, dass noch deutlich mehr Fahrgäste diesen Vertriebsweg nutzen. Vielleicht muss sich am Prozedere etwas ändern. Ein benachbartes Verkehrsunternehmen testet gerade in Kooperation mit einem Telekommunikationsunternehmen ein registrierungsfreies Handy. Es ermöglicht den Fahrgästen, die Fahrkarte direkt über die Mobilfunkrechnung zu bezahlen, ohne sich vorher beim Verkehrsunternehmen registriert und Kontodaten hinterlegt zu haben. Ich bin gespannt auf die Erfahrungen, kann mir aber vorstellen, dass es gut angenommen wird.“

Es gibt jedenfalls viel Dynamik in diesem Bereich. Der VRR sieht in der Digitalisierung von Vertriebswegen eine große Chance. Bereits heute gibt es zwei Ticketarten, die nur online vertrieben werden, das 7-TageTicket und das 10er Ticket. Ob sie selbst ihre Tickets übers Handy kauft? „Nur vereinzelt“, lacht Stephanie Gaj und fügt erklärend hinzu. „Ich nutze wie viele Mitarbeiter ein FirmenTicket und fahre nur selten über den Gültigkeitsbereich hinaus. Aber ansonsten würde ich das HandyTicket selbstverständlich zum Fahrscheinkauf nutzen. Zumindest bin ich registriert.“ Wer hätte anderes erwartet!



„Mit zeitgemäßen Vertriebswegen möchten wir den Zugang zum ÖPNV erleichtern.“

## Gemeinsam viel erreicht

### Die Geschäftsführung der STOAG spricht über wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres 2014

#### *Welche Veränderungen gab es für die Fahrgäste der STOAG?*

**Dipl.-Ing. Werner Overkamp:** Die Einführung eines Sondertickets für das Stadtgebiet Oberhausen – ein Pilotprojekt von VRR und STOAG – ist von unseren Kunden sehr gut angenommen worden. Das sogenannte CityO.Ticket zum Preis von 4 EUR berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im Stadtgebiet innerhalb von vier Stunden. Ab 19 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ist die Mitnahme einer weiteren Person eingeschlossen. Das CityO.Ticket ist sowohl in den STOAG-KundenCentern und in den Vorverkaufsstellen als auch beim Fahrpersonal im Bus erhältlich.

Seit mehreren Monaten laufen die Vorbereitungen für den Onlinekauf von Tickets. Gleiches gilt für unser Projekt Abo-online. Hier steht ein verbesserter Service für Abokunden kurz vor der Realisierung. Zukünftig können Abonnenten im Internet Abonnements bestellen, Änderungen veranlassen, ihre Chipkarte als Verlust melden, persönliche Daten ändern, Schul- und Ausbildungsnachweise hochladen oder – wenn es so weit kommt – auch ihr Abonnement kündigen. Ein Vertragsabschluss online ist zurzeit noch nicht möglich. Mit dem Projekt Abo-Online nimmt die STOAG – neben der Rheinbahn – eine Vorreiterrolle im VRR ein.

Verbesserten Service bieten wir unseren Kunden auch bei der Mobilitätsgarantie NRW. Diese ermöglicht Fahrgästen bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten ohne alternative Fahrverbindung die Inanspruchnahme eines Taxis. Die Ausgaben werden, je nach Ticketart, bis zu einer Höhe von 50 EUR erstattet. Seit April 2014 entfällt für Kunden der STOAG die Vorkasse, wenn die Mobilitätsgarantie in den Abend- und Nachtstunden zwischen 20 und 5 Uhr in Anspruch genommen und das Taxi über eine STOAG-Servicenummer bestellt wird. Seit Anfang des Jahres 2015 bieten wir diesen Service sogar ganztägig an.

#### *Fahrgäste profitieren meist auch vom technischen Fortschritt. Die STOAG hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich in die Beschaffung neuer Fahrzeuge investiert. Wurde das im Jahr 2014 fortgesetzt?*

**Dipl.-Ing. Peter Klunk:** Im Januar 2014 wurden 16 neue Fahrzeuge vom Typ O 530 Citaro der Firma Mercedes Benz, die im Vorjahr bestellt worden waren, im Linienverkehr eingesetzt, zwölf dreitürige Solobusse und vier Gelenkbusse. Die neuen Busse haben einen niedrigen Kraftstoffverbrauch, der bei einem Solobus bei etwa 37,5 Liter/100 km und bei einem Gelenkbus bei 47,0 Liter/100 km liegt. Noch vor zehn Jahren war der Durchschnittsverbrauch je nach Fabrikat und Hersteller um rund 15% höher. Alle unsere Busse verfügen nun über die grüne Umweltplakette.

Die Anschaffung der neuen Busse ist die konsequente Fortsetzung unserer Unternehmensstrategie, den Fuhrpark stets auf hohem technischen Niveau zu halten und somit über besonders umweltfreundliche Fahrzeuge zu verfügen. Damit tragen wir aktiv zum Klimaschutz und zur sauberen Luft in Oberhausen und in der Region bei. Die STOAG-Fahrzeugflotte besteht aktuell aus 70 Solobussen und 51 Gelenkbusen sowie 6 Niederflurstraßenbahnen. Nicht zu vergessen unsere historische Straßenbahn aus dem Jahr 1899.

Bis zum Jahr 2017 ist keine weitere Busbestellung geplant. Alle unsere Fahrzeuge verfügen über einen hohen technischen Standard und entsprechen den strengen Umweltauflagen. Zukünftig erhalten die Verkehrsunternehmen keine direkten Fördermittel mehr für die Fahrzeugbeschaffung. Stattdessen werden die Zuschüsse den Aufgabenträgern zugeteilt, die über die Verwendung entsprechend den Förderrichtlinien entscheiden. Bestellt wurden jedoch im Herbst 2014 zwei Elektrobusse.

#### *Stichwort Elektrobusse: Die STOAG realisiert mit Unterstützung des VRR ein Projekt, das Modellcharakter hat – die Schnellladung von Batteriebussen unter Nutzung der vorhandenen Straßenbahninfrastruktur. Wie ist der aktuelle Sachstand?*



**Dipl.-Ing. Werner Overkamp:** Nachdem im Rahmen einer Machbarkeitsstudie festgestellt wurde, dass die Voraussetzungen zur stationären Energieentnahme für die Schnellladung von Elektrobusen an dem Unterwerk im Bereich Neumarkt sowie direkt aus der Fahrleitung am Bahnhof Sterkrade gegeben sind, konnte mit der Planung und Umsetzung begonnen werden. Das Unterwerk bietet genügend Energiereserven und auch Platz, um die Technik zu erweitern, sodass den Bussen dort während des Ladevorgangs, der etwa 10 Minuten dauern wird, Energie zugeführt werden kann. Die Ladeenergieentnahme erfolgt durch einen Pantograf. Am Bahnhof Sterkrade im Bereich

der Trassenzufahrt ist eine weitere Ladestation vorgesehen. Hier kann die Gleichspannungsenergie direkt aus der Fahrleitung entnommen werden. Beide Ladestationen eignen sich grundsätzlich auch für das Schnellaufladen von elektrisch angetriebenen Pkw.

Die Busse sind bestellt. Hier haben wir uns für Fahrzeuge vom Typ Urbino 12 electric der Firma Solaris entschieden. Der VRR fördert dieses innovative Projekt mit 90% der zusätzlichen Fahrzeugkosten für den elektrischen Anteil. Nach einem Testbetrieb werden im Herbst zwei Buslinien – die Linie 962 und 966 – rein elektrisch betrieben. Damit kommen wir dem Ziel, mit innovativen Antriebstechnologien und der Nutzung der vorhandenen Infrastruktur einen emissionsfreien Nahverkehr zu fördern, ein gutes Stück näher.

*Die Nutzungsmöglichkeiten der Elektromobilität sind auch Inhalte des neuen Forschungs- und Demonstrationsprojekts „Electrification of Public Transport in Cities“ – oder kurz ELIPTIC genannt. Die STOAG bzw. die Stadt Oberhausen haben sich 2014 erfolgreich um die Teilnahme an diesem Projekt beworben.*

**Dipl.-Ing. Werner Overkamp:** Bei dem Projekt ELIPTIC geht es um die Möglichkeiten, Elektromobilität im öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen, beispielsweise im Bereich von Bussen, aber auch um die Vielfachnutzung elektrischer Infrastruktur. Das ELIPTIC-Konsortium besteht aus insgesamt 34 Partnern, darunter Städte und Verkehrsunternehmen wie die BSAG Bremen, aber auch Barcelona, Brüssel, Leipzig, London, Salzburg, Warschau und eben Oberhausen. Dazu gehören auch Verbände und Netzwerke als Multiplikatoren – wie der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, des Weiteren Forschungseinrichtungen (u. a. RWTH Aachen, Universität La Sapienza Rom, Fraunhofer IVI Dresden) und Industriepartner wie u. a. Kiepe Elektrik, Siemens, Bushersteller Solaris und Irizar. Wir sind sehr stolz, dabei zu sein. Die Laufzeit des ELIPTIC-Projektes beträgt drei Jahre, Start wird der 1. Juni 2015 sein.

*Kehren wir vom internationalen Projekt zurück nach Oberhausen, zum Betriebshof der STOAG. Hier wurden im Jahr 2014 diverse Projekte umgesetzt. Welche waren das?*

**Dipl.-Ing. Peter Klunk:** Ein aufwendiges Projekt war die Trennung der Trinkwasser- und Löschwassersysteme auf unserem Betriebshof, eine Maßnahme, die aufgrund der Verschärfung der Hygienevorschriften der Trinkwasserverordnung erforderlich wurde. Die Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen. Unser Betriebshof auf der Max-Eyth-Straße wurde durch ein neues Zugangssystem zusätzlich gesichert. Infolge dieser Betriebshofsicherung wurde auch die Ein- und Ausfahrt sämtlicher Fahrzeuge neu geregelt. Dadurch entfällt bei allen Bussen eine Umfahrung auf dem Betriebshof. Dies hat nicht nur weniger Ausgaben für Dieselmotorkraftstoff, sondern auch die Reduzierung von Emissionen zur Folge.

Auch für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben wir einiges verändert: Die Kantine auf dem Betriebshof wurde renoviert und ein zusätzlicher Aufenthaltsbereich mit Sitzmöglichkeiten im Freien gestaltet. Am Bahnhof Sterkrade, einem wichtigen Pausenplatz und Ablösepunkt unseres Fahrpersonals, konnten wir neue Räumlichkeiten anmieten und einen sehr schönen neuen Aufenthaltsbereich für die Fahrerinnen und Fahrer schaffen. Dieser wurde Anfang des Jahres eingeweiht.

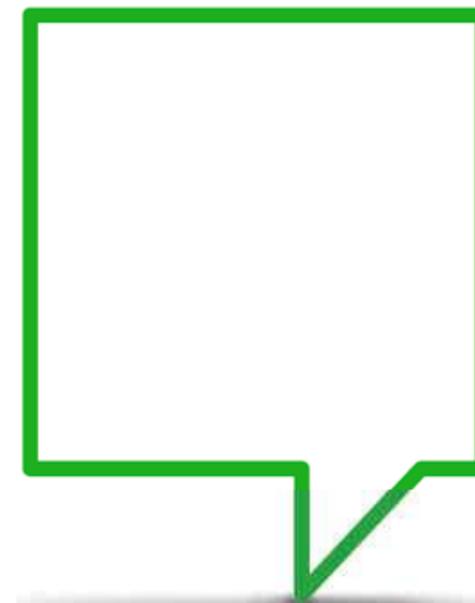
*Die Verlängerung der Linie 105 von der Stadtgrenze Essen über die Neue Mitte zur bestehenden Straßenbahnlinie 112 wäre ein Infrastrukturprojekt von überregionaler Bedeutung gewesen. Warum kam es nicht zur Realisierung?*



**Dipl.-Ing. Peter Klunk:** Im Jahr 2014 wurden alle Voraussetzungen dafür geschaffen, dieses Projekt umzusetzen. Sämtliche Unterlagen für die Planfeststellung sowie die Förderanträge wurden erbracht. In seiner Sitzung am 15. Dezember 2014 hat der Rat der Stadt Oberhausen beschlossen, die Oberhausener Bürgerinnen und Bürger über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 entscheiden zu lassen. Die STOAG hat mit großem Engagement und mit unterschiedlichen Aktionen für die Streckenerweiterung geworben, u. a. mit Informations- und Diskussionsrunden, mit Sonderfahrten entlang des potenziellen Streckenverlaufs, mit Flyern und Videos und einer eigenen Internetseite. Die

Abstimmung fand am 8. März 2015 statt. Von rund 164.000 Wahlberechtigten nahmen 23 % an der Abstimmung teil, davon stimmten 43 % für und 57 % gegen den Ausbau der Linie.

Wir bedauern diese Entscheidung sehr. Die Verlängerung der Linie 105 hätte nicht nur den Nahverkehr in Oberhausen gestärkt und zu neuen Fahrgästen geführt, sie hätte auch eine wichtige städteverbindende Funktion gehabt und eine verkehrliche Verbesserung für die ganze Region bedeutet.



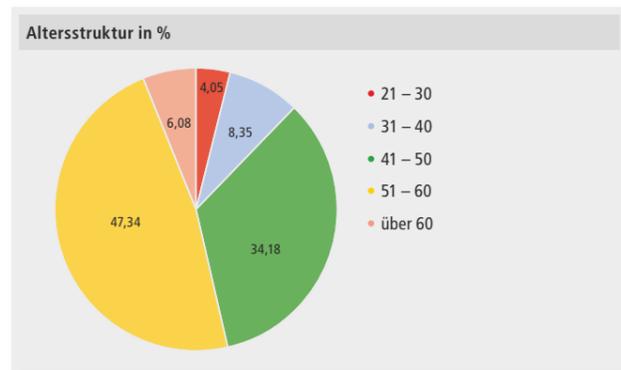
# Mitarbeiter

## Personalkennzahlen

Die Zahl der Beschäftigten verringerte sich zum 31. Dezember 2014 auf 391 Mitarbeiter (Vorjahr: 414 Mitarbeiter) – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit.

Das Durchschnittsalter der Beschäftigten betrug wie im Vorjahr 49 Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 22 Jahren. Daraus resultiert die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Zehn Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, sechs Mitarbeiter waren 35 Jahre, fünf Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

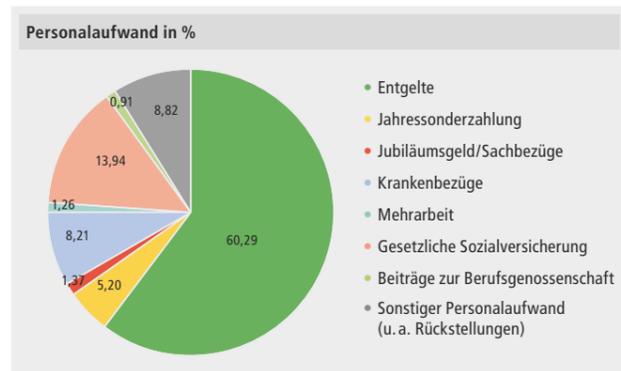
Personalbestand 31.12.		
	2013	2014
Verwaltung	43	45
Fahrdienst	327	313
Werkstatt und technische Infrastruktur	44	33
<b>Gesamt</b>	<b>414</b>	<b>391</b>



## Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 21.996 TEUR und lag damit um rund 1,0 % unter dem Vorjahreswert.

Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
2006	24.386
2007	24.242
2008	24.108
2009	24.148
2010	22.246
2011	22.493
2012	22.790
2013	22.216
2014	21.996



## Aus- und Weiterbildung

Zwölf Jugendliche waren 2014 in einem Ausbildungsverhältnis bei der STOAG: Sieben junge Männer befanden sich in der Ausbildung zum Kfz.-Mechatroniker – diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt – und fünf Jugendliche wurden zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet.

Vier Auszubildende haben 2014 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Am 1. September 2014 haben fünf Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Die zusätzliche Qualifizierung der Mitarbeiter versteht die STOAG als wichtige Investition in die Zukunft. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden zahlreiche interne und externe Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen angeboten. Die Weiterbildung gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz wird über die benachbarte Fahrschule Krüssmann angeboten. Die Inhalte der fünf Module werden in enger Absprache mit der Fahrdienstleitung ständig aktualisiert.

## Tarifvertrag Demografie

Die Zahl der älteren Beschäftigten und das Durchschnittsalter der Belegschaft steigen mit allen daraus resultierenden Folgen für das Unternehmen. Geschäftsführung und Betriebsrat der STOAG haben am 23. Dezember 2014 eine Betriebsvereinbarung auf der Grundlage des Tarifvertrages Demografie abgeschlossen. Die Betriebsvereinbarung soll Basis für eine nachhaltige und vorausschauende Personalpolitik sein und den Wunsch des Unternehmens nach leistungsfähigen Mitarbeitern sowie die Interessen der Beschäftigten nach alters- und leistungsgerechten Arbeitsbedingungen berücksichtigen. Im Rahmen des Tarifvertrages Demografie stellt die STOAG jährlich 1 % der Entgeltsumme als Budget für geplante Maßnahmen zur Verfügung. Geschäftsführung und Betriebsrat haben ein vielfältiges Maßnahmenpaket erstellt.

## Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen

Der Gesetzgeber hat mit der Änderung des Arbeitsschutzgesetzes vom 19. Oktober 2013 klargestellt, dass psychische Belastungen Bestandteil des gesetzlichen Arbeits- und Gesundheitsschutzes sind. Damit ist im Arbeitsschutzgesetz deutlich verankert, dass alle Arbeitgeber verpflichtet sind, die Beurteilung psychischer Belastungen in die Gefährdungsbeurteilung mit aufzunehmen. Das Berufsforschungs- und Beratungsinstitut für interdisziplinäre Technikgestaltung e. V. aus Bochum berät das Unternehmen dabei.

## Bilanz

zum 31. Dezember 2014

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2014	2013
<b>Anlagevermögen</b>	<b>(1)</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände		391	197
Sachanlagen		39.835	42.565
Finanzanlagen		40.090	40.331
		<b>80.316</b>	<b>83.093</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte		585	655
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<b>(2)</b>	11.690	18.385
Flüssige Mittel		4.220	630
		<b>16.495</b>	<b>19.670</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>15</b>	<b>88</b>
		<b>96.826</b>	<b>102.851</b>
Passiva			
in TEUR	Anhang	2014	2013
<b>Eigenkapital</b>	<b>(3)</b>		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		16.976	16.976
Gewinnrücklagen		172	172
		<b>42.748</b>	<b>42.748</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<b>(4)</b>	<b>903</b>	<b>64</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>(5)</b>	<b>17.489</b>	<b>18.126</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>(6)</b>	<b>35.583</b>	<b>41.844</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>103</b>	<b>69</b>
		<b>96.826</b>	<b>102.851</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	Anhang	2014 in EUR	2013 in TEUR
1. Umsatzerlöse	<b>(8)</b>	27.115.244,45	26.265
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.585.170,19	212
3. Sonstige betriebliche Erträge		3.311.942,21	3.381
		<b>32.012.356,85</b>	<b>29.858</b>
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		5.729.696,21	6.372
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		8.984.548,44	8.518
		<b>14.714.244,65</b>	<b>14.890</b>
5. Personalaufwand	<b>(9)</b>		
a) Löhne und Gehälter		17.125.917,56	17.318
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		4.870.533,28	4.898
		<b>21.996.450,84</b>	<b>22.216</b>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		5.321.970,20	4.491
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.056.000,78	4.078
		<b>46.088.666,47</b>	<b>45.675</b>
		<b>-14.076.309,62</b>	<b>-15.818</b>
8. Erträge aus Beteiligungen	<b>(10)</b>	7.612.598,91	7.843
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	<b>(10)</b>	1.514.742,62	2.354
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	<b>(10)</b>	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	<b>(10)</b>	211.709,15	15
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	<b>(10)</b>	226.586,57	16.007
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<b>(10)</b>	1.751.480,72	2.022
<b>14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-6.765.326,23</b>	<b>-23.685</b>
15. Steuer vom Einkommen und Ertrag		0,00	0
16. Sonstige Steuern		66.560,16	67
17. Jahresfehlbetrag		-6.831.886,39	-23.752
18. Entnahme aus der Kapitalrücklage	<b>(11)</b>	0,00	16.001
19. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		6.831.886,39	7.751
<b>20. Bilanzergebnis</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2014	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2014	01.01.2014	Zugänge	Abgänge	31.12.2014	Berichtsjahr	Vorjahr
<b>A. Anlagevermögen</b>												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	1.403	300	0	0	0	1.703	1.206	106	0	1.312	391	196
	<b>1.403</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.703</b>	<b>1.206</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>1.312</b>	<b>391</b>	<b>196</b>
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.818	96	57	0	0	41.971	20.807	939	0	21.746	20.225	21.012
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(14.067)	(79)	(57)	(0)	(0)	(14.202)	(6.948)	(313)	(0)	(7.261)	(6.942)	(7.119)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(23.183)	(0)	(0)	(0)	(0)	(23.183)	(13.836)	(626)	(0)	(14.462)	(8.721)	(9.347)
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	12.934	73	0	0	19	12.988	9.714	424	19	10.119	2.869	3.219
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	33.937	197	0	9	2.192	31.933	18.974	2.585	2.132	19.427	12.506	14.964
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.802	551	0	17	373	6.963	3.578	471	360	3.687	3.276	3.225
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	146	1.640	-57	0	0	1.729	0	797	0	797	932	147
	<b>95.637</b>	<b>2.557</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>2.584</b>	<b>95.584</b>	<b>53.073</b>	<b>5.216</b>	<b>2.511</b>	<b>55.776</b>	<b>39.808</b>	<b>42.567</b>
<b>B. Finanzanlagen</b>												
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	16.020	0	0	16.020	20.549	20.548
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	12	0	0	0	19.670	0	227	0	227	19.444	19.658
4. Sonstige Ausleihungen	120	0	0	0	32	88	12	6	12	6	82	108
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	<b>56.366</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>56.346</b>	<b>16.035</b>	<b>233</b>	<b>12</b>	<b>16.256</b>	<b>40.091</b>	<b>40.330</b>
	<b>153.406</b>	<b>2.869</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>2.616</b>	<b>153.633</b>	<b>70.314</b>	<b>5.555</b>	<b>2.523</b>	<b>73.344</b>	<b>80.290</b>	<b>83.093</b>

## 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.

### 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 Wirtschaftsgüter 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.

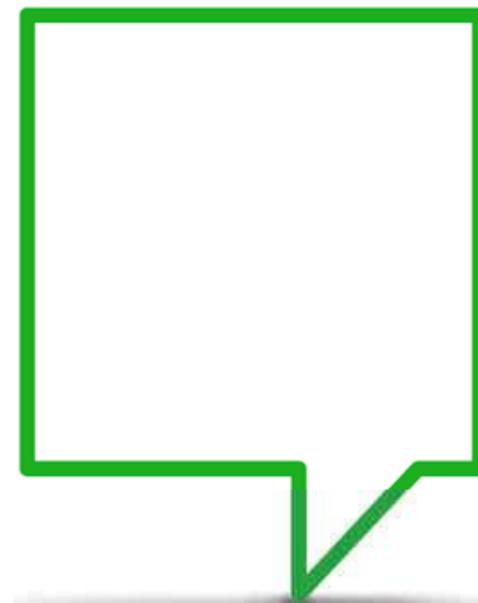
#### Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen auf Basis des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in Anlehnung internationaler Standards mit der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) bewertet. Die Berechnung erfolgte zum 31. Dezember 2014 mit einem Rechnungszinsfuß von 4,54 %. 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 2014 betrug dieser Zinssatz 4,54 %. 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 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 40) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2014 ist folgender Anteilsbesitz mit Anteilen ab 20 % (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2014 in TEUR	davon Ergebnis 2014 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.994	4.364
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	2.976	380
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	33	1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	32.829	11.268

### (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2014	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	499	–	591
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.675	–	5.762
Sonstige Vermögensgegenstände	5.516	1.411	12.032
	<b>11.690</b>	<b>1.411</b>	<b>18.385</b>

\*) 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 1.411 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 3.135 TEUR enthalten.

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) betrug zum 31. Dezember 2014 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

Die Gewinnrücklage wurde in Vorjahren (vor Rechtswechsel) 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 2015 schlussgerechnet und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert. Weiterhin sind im Jahr 2014 Zuschüsse für die Anschaffung von Elektrobussen zugegangen. Hier sind bereits Anzahlungen geleistet, die endgültige Verrechnung wird bis Ende 2015 erfolgen.

### (5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (1.864 TEUR), für Personalkosten (1.868 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (786 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

### (6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2014	davon RLZ* < 1 Jahr	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2013
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	30.632	5.472	9.965	31.793
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.850	2.850	–	6.597
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.065	1.065	–	446
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	596	596	–	2.546
Sonstige Verbindlichkeiten	440	440	–	462
davon aus Steuern	(166)	–	–	(162)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(7)	–	–	(7)
	<b>35.583</b>	<b>10.423</b>	<b>9.965</b>	<b>41.844</b>

\*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 27.215 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

Zum 31. Dezember 2014 besteht ein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen in Höhe von 181 TEUR.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH ein 930 m<sup>2</sup> 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 2014 lag die notwendige Bedingung nicht vor. Jedoch hat die TZU GmbH das fragliche Grundstück (Flurstück 321, groß 930 m<sup>2</sup>) 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 Versorgungsansprüche 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 betragen im Geschäftsjahr 2014 15.861 TEUR (Vorjahr: 16.109 TEUR).

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

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (8) Umsatzerlöse

in TEUR	2014	2013
Erlöse aus Verkehrsleistungen	26.644	25.689
Sonstige Erlöse	471	576
	<b>27.115</b>	<b>26.265</b>

### (9) Personalaufwand

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

	2014	2013
Gewerblicher Bereich	319	331
Verwaltungsbereich	73	74
	<b>392</b>	<b>405</b>
Auszubildende	12	11
	<b>404</b>	<b>416</b>

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.530 TEUR (Vorjahr: 1.428 TEUR) enthalten.

### (10) Finanzergebnis

in TEUR	2014	2013
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 1.979 TEUR; Vorjahr: 2.080 TEUR)	7.613	7.843
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR)	1.515	2.354
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR) (davon Erträge aus Abzinsungen: 8 TEUR; Vorjahr: 21 TEUR)	212	15
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Abschreibung auf Finanzanlagen	-227	-16.008
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 441 TEUR; Vorjahr: 573 TEUR)	-1.751	-2.022
	<b>7.312</b>	<b>-7.868</b>

### Sonstige Angaben

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

Die im Jahr 2014 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Das Geschäftsführungsmitglied Peter Klunk erhielt im Berichtsjahr eine Festvergütung in Höhe von 139.334 EUR; auf das Geschäftsführungsmitglied Werner Overkamp entfielen 150.452 EUR. Für die Nutzung eines Dienst-Pkws wurden für Herrn Klunk Sachbezüge mit 8.524 EUR erfasst, Herrn Overkamp wurden 18.437 EUR zugeordnet. Des Weiteren wurden Tantiemen für das Vorjahr in Höhe von jeweils 22.500 EUR für Herrn Klunk und für Herrn Overkamp ausgezahlt. Für den Geschäftserfolg des Berichtsjahres wurden für die Herren Klunk und Overkamp 45.000 EUR vorsorglich zurückgestellt.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2014 228 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.837 TEUR (im Vorjahr 2.872 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2014 sind auf der folgenden Seite aufgelistet.

Oberhausen, den 11. Mai 2015

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Peter Klunk  
Geschäftsführer



Werner Overkamp  
Geschäftsführer

## Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

• Hans-Otto Runkler, Vorsitzender ab 26.11.2014, Oberhausen, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied (Fraktionsgeschäftsführer) der FDP-Fraktion in der Landschaftsversammlung Rheinland	3.026,04 EUR
• Denis Osman, 1. stellvertretender Vorsitzender ab 26.11.2014, Oberhausen, Hausverwalter	1.331,05 EUR
• Herbert Michalik*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Busfahrer	2.626,25 EUR
• Birgit Axt, ab 01.08.2014, Oberhausen, Arzthelferin	1.093,75 EUR
• Thorsten Kamps*, Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Manfred Michalik*, ab 01.08.2014, Oberhausen, Busfahrer	1.093,75 EUR
• Christa Müthing, Oberhausen, Freiberufliche Vermietungstätigkeit	2.626,25 EUR
• Werner Nowak, ab 01.08.2014, Oberhausen, Elektro- und Maschinenbau-Techniker	1.093,75 EUR
• Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau	2.625,00 EUR
• Ulrich Real, ab 01.08.2014, Oberhausen, Studiendirektor	1.093,75 EUR
• Norbert Ricken*, ab 01.08.2014, Oberhausen, Straßenbahnfahrer	1.093,75 EUR
• Stefan Scheffler, ab 01.08.2014, Oberhausen, Rechtsreferendar	969,06 EUR
• Michael Stemmer*, Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Apostolos Tsalastras, ab 01.08.2014, Hilden, Stadtkämmerer	1.093,75 EUR
• Dieter Walkowiak*, bis 31.07.2014, Oberhausen, Verkehrsmeister	1.531,25 EUR
• Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.	2.625,00 EUR
• Klaus Wehling, bis 31.07.2014, Oberhausen, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen	3.062,50 EUR
• Dieter Janßen, bis 31.07.2014, Oberhausen, Konstrukteur	1.531,25 EUR
• Jens Carstensen, bis 31.07.2014, Oberhausen, Informationsorganisator	1.531,25 EUR
• Karl Heinz Emmerich, bis 31.07.2014, Oberhausen, Informationselektroniker	1.531,25 EUR
• Regina Wittmann, bis 31.07.2014, Oberhausen, Architektin	1.531,25 EUR
• Werner Buhren*, bis 31.07.2014, Oberhausen, Verkehrsmeister	1.531,25 EUR
• Rene Pascheberg, bis 31.07.2014, Oberhausen, Student	1.531,25 EUR

Gesamtvergütung: 41.422,40 EUR

### Geschäftsführer

- Dipl.-Ing. Peter Klunk, Oberhausen
- Dipl.-Ing. Werner Overkamp, Bocholt

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

## Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

München, den 1. Juni 2015

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Ellerich, Wirtschaftsprüfer

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



# 2014

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](mailto:info@stoag.de)

[www.stoag.de](http://www.stoag.de)