

Geschäftsbericht 2015

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH



STOAG

Inhaltsverzeichnis

03	STOAG in Zahlen
04	Vorwort der Geschäftsführung
05	Bericht des Aufsichtsrates
07	Lagebericht
22	Moderne Technik für Mensch, Umwelt und Wirtschaft
32	Unser Weg in die Zukunft
36	Mitarbeiter
38	Bilanz
39	Gewinn- und Verlustrechnung
40	Entwicklung des Anlagevermögens
42	Anhang
50	Organe der Gesellschaft
51	Bestätigungsvermerk
52	Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)	2015	2014
Einwohnerzahl	211.888	210.326
Fläche (in km ²)	77	77
Wirtschaftsdaten	2015	2014
Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	27.680	26.644
Sonstige Umsatzerlöse	514	471
Gesamtumsatzerlöse	28.194	27.115
Sonstige Erträge	4.662	5.109
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	9.524	8.851
Gesamterträge	42.380	41.075
Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	15.408	14.714
Personalaufwand	22.656	21.996
Abschreibungen	4.482	5.323
Sonstige Aufwendungen	4.563	4.056
Zinsaufwand	1.475	1.751
Steuern	0	67
Gesamtaufwendungen	48.584	47.907
Abschreibung auf Finanzanlagen	11.171	227
Entnahme aus der Kapitalrücklage	7.438	0
Finanzierungsbetrag (TEUR)	-6.204	-6.832
Bilanzergebnis (TEUR)	-3.733	0
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	9.711	17.149
Anlagevermögen	65.320	80.316
Leistungsdaten	2015	2014
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	35,6	36,1
Nutzwagenkilometer (in Mio.)	9,0	9,0
Platzkilometer (in Mio.)	722	764
Linienlänge [lt. VDV-Definition] (in km)	581 [919]	578 [907]
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	7
StadtLinien	20	20
NachtExpress-Linien	11	11
Einsatzwagen-Linien	30	29
Fahrzeugdaten	2015	2014
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 Geschäftspartner und Freunde des Unternehmens,

die STOAG kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2015 zurückblicken. Das Unternehmen hat ein zufriedenstellendes wirtschaftliches Ergebnis erzielt und steht auf einer stabilen finanziellen Basis. Dazu beigetragen haben die frühzeitigen, langfristig angelegten Maßnahmen zur Konsolidierung und nicht zuletzt die vielfältigen Kooperationen – insbesondere innerhalb des Konzerns Stadt – mit denen beträchtliche Kostenoptimierungen realisiert werden können. So konnte im Geschäftsjahr 2015 der Finanzierungsbeitrag für den ÖPNV seitens der Stadt Oberhausen erneut reduziert werden.

Als positives Signal sehen wir den Zuwachs bei unseren Fahrgästen, die nicht dem Ausbildungsverkehr zugeordnet werden. Unser Sonderticket für Oberhausen, das in einem definierten Zeitraum innerstädtische Fahrten zu einem Vorzugspreis ermöglicht, zeigt, dass mit einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis Kunden gewonnen werden können.

Die ÖPNV-Branche steht vor großen Herausforderungen. Sie sieht sich auf der einen Seite mit steigenden Anforderungen der Kunden in Bezug auf Ausstattung und Service konfrontiert. Auf der anderen Seite stehen die Anforderungen der Aufgabenträger hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes und der Stadtentwicklung. Im Jahr 2015 konnten bei der STOAG nach intensiver Vorbereitung gleich mehrere große Projekte umgesetzt werden, die diesen Anforderungen gerecht werden: die Echtzeitangaben der elektronischen Fahrplanauskunft, der Online-Ticketverkauf und die Inbetriebnahme von zwei Elektrobussen im Linienverkehr. Die Einführung der Online-Abonnementverwaltung wurde so vorbereitet, dass sie Anfang 2016 realisiert werden konnte. Erfolgreiche Projekte motivieren – Mitarbeiter, Akteure und Kunden.

Es sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die diese Projekte zu einem Erfolg haben werden lassen, und dafür bedanke ich mich an dieser Stelle ganz herzlich. Das Vertrauen unserer Kunden ist die Basis, die für den Erfolg unerlässlich ist. Die Unterstützung unserer Partner in Politik und Gesellschaft hat dazu geführt, dass wir unsere Ideen umsetzen und unsere Ziele erreichen konnten. Auch dafür bedanke ich mich und freue mich auf eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit – für eine lebendige, lebenswerte Stadt.



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 2015 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 19. März 2015, 24. Juni 2015 und 18. November 2015 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 24. Juni 2015 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 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 17. März und 16. Juni 2016. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Juni 2016 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 den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 zu billigen.

Zum 31. Januar 2016 schied Herr Peter Klunk altersbedingt aus der Geschäftsführung aus. Der Aufsichtsrat dankt ihm für seine engagierte Mitarbeit. Das Unternehmen wird nunmehr durch Herrn Werner Overkamp als alleinvertretungsberechtigten Geschäftsführer geführt.

Weiter spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Mit Einsatzbereitschaft und Kompetenz haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass 2015 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 16. Juni 2016
Der Aufsichtsrat

Hans-Otto Runkler
Vorsitzender



Hans-Otto Runkler
Aufsichtsratsvorsitzender

Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Lagebericht

1 Geschäftstätigkeit und Unternehmensziele

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

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

Die STOAG bietet in Oberhausen mit ihren Bussen und Straßenbahnen einen bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehr an, der als umweltfreundlicher Bestandteil des Verkehrssystems die Klimaschutzziele sowie die Ziele der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung der Stadt Oberhausen unterstützt.

2 Rahmenbedingungen

Eine gravierende Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hat im Berichtsjahr nicht stattgefunden. Die Stadt Oberhausen hat durch strikte Einhaltung des Haushaltskonsolidierungsprozesses die Neuverschuldung deutlich reduziert und einen genehmigten Haushalt ausgewiesen, der Handlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet. Die STOAG beteiligt sich an der erfolgreichen Konsolidierung des städtischen Haushaltes mit einem jährlichen Einsparvolumen in Höhe von 3,5 Mio. EUR gegenüber der Mittelfristplanung aus dem Jahr 2012.

Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist erstmals wieder gestiegen. Zum Stichtag 31. Dezember 2015 lebten 211.888 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, das sind 1.562 Personen mehr als im Vorjahr. Der Bestand an Kraftfahrzeugen lag bei 501 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und erhöhte sich damit minimal gegenüber dem Vorjahr (2014: 498 pro 1.000 Einwohner). Die durchschnittliche Arbeitslosenquote von 13,4 % im Jahr 2014 ging auf 11,3 % zurück. Das verfügbare Nettoeinkommen in Oberhausen liegt etwa 10 % unter dem Bundesdurchschnitt und dem Durchschnitt in Nordrhein-Westfalen.

Die STOAG strebt die in der EU-Verordnung 1370/2007 vorgesehene Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber an. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen wäre eine alleinige Direktvergabe durch die Stadt Oberhausen aufgrund der Betroffenheit mehrerer Aufgabenträger nicht zulässig. Eine Direktvergabe an einen internen Betreiber im Rahmen des sogenannten Verbündepprivilegs ermöglicht es, dass mehrere Gebietskörperschaften gemeinsam ein kommunales Verkehrsunternehmen oder auch mehrere direkt beauftragen können, ohne dass alle beteiligten Aufgabenträger Eigentümer der betroffenen Unternehmen sein müssen.

Der Rat der Stadt Oberhausen hat am 16. November 2015 die Teilnahme der Stadt Oberhausen an einer vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) organisierten Gruppe von Behörden zur Betrauung städteübergreifender Linien zugestimmt und damit einen ersten wichtigen Schritt in Richtung Direktvergabe unternommen.

ÖPNV-Finanzierung

Bund und Länder haben sich am 24. September 2015 über die Fortschreibung von Regionalisierungsmitteln und Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) geeinigt. Vereinbart wurde die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2016 auf 8 Mrd. EUR und eine jährliche Dynamisierung um 1,8 %. Die Regionalisierungsmittel sind die wichtigste Finanzierungsquelle für den ÖPNV. Die Mittel sollen nach dem „Kieler Schlüssel“ auf die Länder verteilt werden, auf den sich die Länderverkehrsminister im Oktober 2014 in Kiel verständigt hatten.

Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Durch die Föderalismusreform wurde das GVFG weitgehend durch das Entflechtungsgesetz abgelöst. Die Mittel aus beiden Gesetzen laufen 2019 aus. Länder und Kommunen haben seit Jahren schon eine Fortsetzung des GVFG gefordert. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortgeführt und gilt für 15 weitere Jahre. Eine Erhöhung der Fördergelder wurde nicht vorgenommen, nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stehen bundesweit weiterhin jährlich rund 333 Mio. EUR zur Förderung kommunaler ÖPNV-Vorhaben bereit. Förderfähig nach dem GVFG sind Vorhaben mit einer Gesamtinvestitionssumme über 50 Mio. EUR.

Auch bei den Entflechtungsmitteln ist eine Anschlussregelung erforderlich, um Planungs- und Finanzsicherheit zu erhalten. Über das Entflechtungsgesetz, das ebenfalls im Jahr 2019 ausläuft, zahlt der Bund den Ländern jährlich 1,33 Mrd. EUR für den Ausbau der kommunalen Infrastruktur. Rund 740 Mio. EUR fließen in den ÖPNV. Während die GVFG-Mittel ausschließlich für den Neubau von Großprojekten verwendet werden dürfen, finanzieren die Entflechtungsmittel Vorhaben von bis zu 50 Mio. EUR.

3 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Die Fahrgastzahlen beliefen sich im Jahr 2015 auf 35,6 Mio. und lagen damit um 1,4 % unter dem Vorjahreswert von 36,1 Mio. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen beruht auf dem Rückgang der Schülerinnen und Schüler sowie der Auszubildenden. Auch führt die jährliche Erhöhung der Ticketpreise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bei gleichzeitiger Reduzierung der Verkehrsleistung auf Oberhausener Stadtgebiet in den vergangenen Jahren zu einer kritischen Abwägung, welche Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Viele

Stadtteilzentren führen zu kurzen Wegen für die täglichen Besorgungen, kostenlose Parkmöglichkeiten bzw. geringe Parkgebühren im Stadtgebiet erleichtern die Entscheidung für den Individualverkehr. Das von der STOAG im Juli 2014 im Rahmen eines Pilotprojektes eingeführte CityO.Ticket erfreut sich mit durchschnittlich 6.500 Käufern pro Monat zunehmender Beliebtheit. Die Akzeptanz bei den Nutzern und die daraus erfolgte positive Entwicklung ermutigen zur Übernahme in den Regeltarif. Eine verbundweite Entscheidung steht noch aus.

Die Anzahl der Fahrgäste, die den Bartarif genutzt haben, hat sich positiv entwickelt und stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 2,1 % – eine Auswirkung des Verkaufs des CityO.Tickets. Ein starker Rückgang ist hingegen bei den NRW-Tickets (SchönerTagTicket und Schönes-Wochenende-Ticket) zu verzeichnen.

Das Verhalten der Kunden, die den ÖPNV regelmäßig nutzen, hat sich verändert. Die Bereitschaft, ein Jahresabonnement abzuschließen, lässt deutlich nach, wohingegen vermehrt Monatskarten gekauft werden. Bei den monatlich erworbenen Zeitfahrausweisen hat sich der Trend zum Kauf des preisgünstigen Ticket1000 mit eingeschränktem Zusatznutzen nur in geringem Umfang fortgesetzt. Ein positiver Effekt war beim Ticket2000 einschließlich der 9-Uhr-Variante erkennbar. 20 % mehr Fahrgäste besaßen das subventionierte SozialTicket, genannt MeinTicket. Die Entwicklung im Zeitkartenbereich über alle Ticketarten lag gegenüber dem Vorjahr bei 0,2 %.

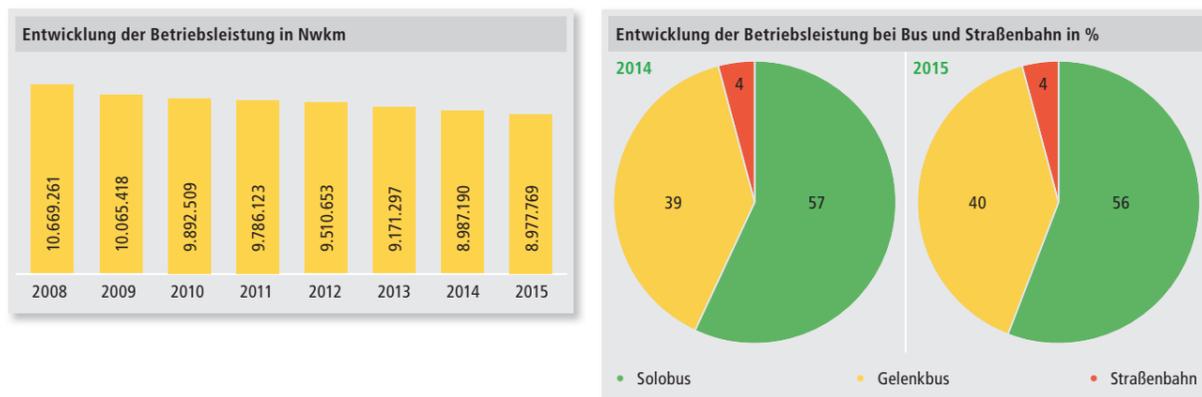
Etwa 45 % der Fahrgastzahlen der STOAG entfallen auf den Ausbildungsverkehr. Die Rückgänge in diesem Segment – die Schülerzahlen sind seit dem Schuljahr 2003/04 um 25 % gesunken – wirken sich dementsprechend negativ auf die gesamte Fahrgastentwicklung aus. Die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr sind seit fünf Jahren kontinuierlich um durchschnittlich 3,9 % zurückgegangen. Die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr lagen im Jahr 2015 um 1,5 % unter dem Vorjahreswert. Besonders stark rückläufig war die Entwicklung bei den Auszubildenden, die mit einem YoungTicket unterwegs sind. Die Hauptgründe für diese Entwicklung waren erneut die rückläufigen Schüler- und Auszubildendenzahlen sowie Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen, die als Förderprojekt teilweise auch die Inanspruchnahme des SozialTickets ermöglichen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen			Entwicklung der Abbonnentenzahlen		
Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %	Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2009	40,0		2009	34.554	
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
2015	35,6	- 1,4	2015	27.720*	- 5,2

*ohne SozialTicket

Betriebsleistung

Die Gesamtbetriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten im Jahr 2015 betrug 8,97 Mio. Nutzwagenkilometer (Nwkm) und lag damit um 0,1 % unter dem Vorjahreswert von 8,99 Mio. Nutzwagenkilometern.



Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH verlief im Jahr 2015 wie in den Vorjahren weiterhin erfreulich. Das Betriebsergebnis verringerte sich leicht von -14.076 TEUR im Jahr 2014 um 305 TEUR auf -14.381 TEUR für das Jahr 2015. Gleichzeitig verringerte sich aber der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen von -6.832 TEUR im Jahr 2014 auf -6.204 TEUR für das Jahr 2015. Hier konnte der in den vergangenen Jahren erfolgreiche Weg der Restrukturierung fortgesetzt werden und der verbleibende Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen weiterhin gesenkt werden. Die Gründe dafür waren:

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2015 Umsatzerlöse in Höhe von 28,19 Mio. EUR. Diese lagen mit 1,08 Mio. EUR über dem Vergleichswert des Vorjahres (27,12 Mio. EUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,15% erhöhten und bei 26,10 Mio. EUR lagen (Vorjahr: 25,55 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 2015 in Höhe von 1.180 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.178 TEUR).

Die eigentlich alle zwei Jahre durchgeführte Schwerbehindertenzählung fand auch im Jahr 2015 statt. Das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen hat Ende 2012 die Richtlinie zum betriebsindividuellen Ausgleich der Schwerbehindertenfreifahrt dahingehend geändert, dass ab 2013 der Anteil der Schwerbehinderten jährlich erhoben werden muss, wenn nicht der landesweite Durchschnittssatz, sondern ein unternehmensindividueller Prozentsatz geltend gemacht werden soll.

Die Zählungen im Jahr 2015 ergaben einen Quotienten von 6,5%. 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 Nordrhein-Westfalen veröffentlicht. Die STOAG hat bei der Berechnung der Abgeltungsleistungen den Minderungssatz des Jahres 2014 (= gleichzeitig landesweiter Durchschnittssatz in Höhe von 3,79%) zu Grunde gelegt. Der so ermittelte Anspruch liegt bei 5,22%. Die STOAG geht auf dieser Basis von Abgeltungsleistungen für das Jahr 2015 in Höhe von 1.256 TEUR aus. Nach Bekanntgabe des landesweiten Durchschnittssatzes können sich ggf. Änderungen ergeben. Diese werden dem Wirtschaftsjahr 2016 zugeordnet.

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses war vom VRR eine endgültige Auswertung zur Einnahmeverteilung 2015 noch nicht veröffentlicht. Im Jahresergebnis 2015 wurden die bereits geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeverteilung 2015 zuzüglich einer Preissteigerungsrate im gewichteten Mittel von 3,8% berücksichtigt, sodass innerhalb des Jahresergebnisses 2015 bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 2.394 TEUR gerechnet wird. Die Abrechnung der Einnahmeverteilung 2015 wird zum Ende des Jahres 2016 erwartet.

Durch erhöhte Provisionsvergütungen veränderten sich die sonstigen Umsatzerlöse von 0,47 Mio. EUR im Jahr 2014 auf 0,51 Mio. EUR im Jahr 2015.

Aus der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG-NRW konnte im Jahr 2015 ein Betrag in Höhe von 1.648 TEUR vereinnahmt werden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 3,31 Mio. EUR auf 2,89 Mio. EUR. Hierin sind insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (1.590 TEUR) enthalten.

Somit ergeben sich Gesamtbetriebserträge in Höhe von 32.728 TEUR (Vorjahr: 32.012 TEUR).

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand erhöhte sich von 14,71 Mio. EUR auf 15,41 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 660 TEUR auf 22,7 Mio. EUR. Die gezahlten Entgelte stiegen leicht gegenüber dem Vorjahr um 19 TEUR auf 17.145 TEUR (Vorjahr: 17.126 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit veränderte sich von 404 zu Beginn des Jahres auf 409 am Jahresende.

Die Abschreibungen veränderten sich von 5,3 Mio. EUR auf 4,5 Mio. EUR. Die Höhe der Abschreibungen von 5,3 Mio. EUR im Jahr 2014 beruhte im Wesentlichen darauf, dass im Jahresabschluss 2014 die Planungskosten der Erweiterungsstrecke VI (Linie 105) in Höhe von 797 TEUR abgeschrieben wurden.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2015 4,6 Mio. EUR und ist gegenüber dem Vorjahr (4,1 Mio. EUR) um 0,5 Mio. EUR erhöht.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 10,3 Mio. EUR von 7,3 Mio. EUR auf -3 Mio. EUR. Grund hierfür ist die Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Höhe von 7,4 Mio. EUR und der RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH in Höhe von 3,7 Mio. EUR im Jahr 2015.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit veränderte sich von -6,8 Mio. EUR um 10,5 Mio. EUR auf -17,3 Mio. EUR. Nach der Entnahme aus der Kapitalrücklage von 7,4 Mio. EUR sowie dem Finanzierungsausgleich durch die Stadt Oberhausen verbleibt ein Bilanzverlust von 3,7 Mio. EUR.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2015 betrug 79,4 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (96,8 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Anlagevermögens um 15 Mio. EUR, einer Reduzierung der Vorräte um 0,14 Mio. EUR, der Reduzierung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 1 Mio. EUR sowie der liquiden Mittel um 1,2 Mio. EUR.

Die Abschreibung des Beteiligungsbuchwertes der GMVA ist den Entwicklungen im Geschäftsjahr 2015 geschuldet. Trotz einer bereits im Jahr 2014 erfolgten grundlegenden Neuausrichtung der GMVA sind in Anbetracht der derzeit absehbaren preis- und gebührenrechtlichen Veränderungen bei der GMVA erhebliche Umsatz- und Gewinnreduzierungen zu erwarten. Diese gesunkenen Ertragsaussichten haben zu einer vollständigen Abwertung des Beteiligungsbuchwertes an der GMVA in Höhe von 7,4 Mio. EUR geführt. Aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses von März 2016 konnte in Höhe der Abschreibung eine Entnahme aus der Kapitalrücklage erfolgen, sodass die Abwertung keine Auswirkungen auf den Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen für 2015 zur Folge hatte.

Ebenso wird eine Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 3.733 TEUR bei dem Beteiligungswert an der RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH ausgewiesen. Eine entsprechende Entnahme aus der Kapitalrücklage erfolgte innerhalb des Jahresabschlusses 2015 allerdings nicht. Diese soll im Rahmen des Jahresabschlusses 2016 erfolgen. Es wird somit ein Bilanzverlust in Höhe von 3.733 TEUR ausgewiesen und in das neue Geschäftsjahr vorgetragen.

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 15,2 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (17,5 Mio. EUR) reduziert. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 6,92 Mio. EUR (Vorjahr: 6,17 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten verminderten sich um 3,52 Mio. EUR. Dies ist auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 30,63 Mio. EUR um 4,73 Mio. EUR auf 25,90 Mio. EUR und die leichte Reduzierung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-0,1 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind annähernd im identischen Rahmen (1,1 Mio. EUR) wie im Vorjahr. Die sonstigen Verbindlichkeiten haben sich um 1,3 Mio. von 0,4 Mio. EUR auf 1,7 Mio. EUR erhöht.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2015 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Umsatzerlösen in Höhe von 28,2 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 9,6 Mio. EUR, auf der Zahlung der ÖPNV-Pauschale in Höhe von 1.648 TEUR sowie auf sonstigen Einnahmen innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge beruhte.

Die laufende Finanzierung ist durch die im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 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 2015 auf 2,4 Mio. EUR. Größte Position mit 830 TEUR waren die Investitionen für das Projekt Elektromobilität einschließlich der Beschaffung von zwei Elektrobussen.

Als Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste wurde der niederflurgerechte Ausbau der Bushaltestellen mit Investitionen in Höhe von 150 TEUR im Jahr 2015 fortgesetzt.

4 Risikobericht

Um das Unternehmen und seine Mitarbeiter vor risikobehafteten Entwicklungen zu schützen, führt die STOAG eine jährliche Risikoinventur durch. Ziel ist der kontrollierte Umgang mit Risiken. Damit diese frühzeitig erkannt und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden können, ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft und analysiert.

In der Risikoinventur 2015 wurden insgesamt elf Risiken erfasst, drei davon mit eingeschränkter Risikorelevanz. Im Jahr 2015 haben sich keine wesentlichen Veränderungen der Risikobeurteilungen im Vergleich zum Vorjahr ergeben. Die bereits bekannten Risiken wurden erneut analysiert und bewertet.

Das Risiko „Verlust von Konzessionen“ besteht grundsätzlich weiterhin. Im Jahr 2015 wurden die Konzessionen für die Linien 143, 185, 908, 957, NE11 und SB 94 neu beantragt. Im Geschäftsjahr 2016 laufen die Konzessionen für die Linien 935, 995, NE21 und SB 91 aus.

Grundsätzlich werden neue Genehmigungen nur bis zum 31. Dezember 2019, dem Ende des Betrauungszeitraums durch die Stadt Oberhausen, befristet. Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, die Verkehrsleistung mittels Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007 an die STOAG zu vergeben. Es gibt einen Ratsbeschluss (Beschlussvorlage B/16/1176-01 vom 16. November 2015), die Durchführung mittels einer Mandatierung auf den VRR zu übertragen.

Kein Risiko wurde als existenzbedrohend eingestuft.

5 Ausblick und Prognose

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Tarifstruktur

Laut Bevölkerungsvorausberechnung soll die Einwohnerzahl in Oberhausen in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich 2 % zurückgehen. Der sich aktuell abzeichnende Trend, wieder verstärkt vom Land in die Städte zu ziehen, sowie die Zuwanderung von Flüchtlingen haben zu einem Bevölkerungszuwachs der Stadtregion Ruhrgebiet geführt – auch in Oberhausen leben erstmals wieder mehr Menschen. Die Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen lassen sich nicht exakt prognostizieren, denn die größte Abonentengruppe der STOAG, die Kinder und Jugendlichen, wird sich trotz der genannten Einwohnerentwicklung nicht positiv entwickeln. Mit weiter leicht zurückgehenden Fahrgastzahlen ist zu rechnen.

Die im VRR geplante Tarifstrukturreform konnte in Teilen umgesetzt werden. Im Jahr 2015 wurden die strukturellen Änderungen mit Einführung der Preisstufe A 3 in Städten mit einem größeren Straßenbahnnetz im Zeitkartenbereich, Wegfall der Mitnahme einer erwachsenen Person beim Ticket1000 und der Einführung des personenabhängigen Schönes-Wochenende-Ticket weitergeführt. Verbundweite Vereinheitlichungen wird es beim Kurzstreckenticket geben.

Im Jahr 2015 wurden neben dem CityO.Ticket in Oberhausen weitere Ticketangebote im Verbundraum getestet. Dazu zählen die flexible Monatskarte, das HappyHourTicket sowie ein preislich reduziertes 10er-Ticket. Eine Bewertung der verschiedenen Angebote erfolgt im Jahr 2016. Das CityO.Ticket hat dabei gute Chancen, in ein verbundweites Regelangebot übernommen zu werden.

Der im VRR geltende Flächentarif wird von vielen Fahrgästen als unausgewogen bezeichnet. Kunden, die minimal über einen Geltungsbereich hinausfahren und somit die nächsthöhere Preisstufe zahlen, nehmen im Vergleich zu Kunden, die den gesamten Geltungsbereich nutzen, eine deutlich geringere Leistung in Anspruch. Dies trifft gerade für die entfernteren Strecken in den großzügig bemessenen Preisstufen C und D zu. Mit den geplanten strukturellen Veränderungen soll künftig eine Bepreisung der tatsächlich zurückgelegten Strecke möglich sein. Der Fahrpreis wird sich aus einem Grundpreis und einem entfernungsabhängigen Leistungspreis zusammensetzen. Die Vorbereitungen für eine Testphase Anfang 2017 mit ca. 1.500 ausgewählten Gelegenheitskunden laufen bereits. Nach erfolgreich abgeschlossener Testphase wird der sogenannte e-Tarif als zusätzliches tarifliches Angebot zur Verfügung stehen.

Entwicklung und Finanzierung MeinTicket (SozialTicket)

Die Anzahl der verkauften SozialTickets ist bei der STOAG im Jahr 2015 um 16,5% gestiegen. Dies ist sowohl auf eine steigende Nachfrage durch den berechtigten Personenkreis zurückzuführen als auch auf die Inanspruchnahme des Tarifangebots durch die Flüchtlinge. Diese Entwicklung trifft auf ganz Nordrhein-Westfalen zu, das Tarifangebot MeinTicket wird verbundweit von rund 130.000 Berechtigten pro Monat gekauft.

Das Land Nordrhein-Westfalen subventioniert Sozialticketangebote seit 2011 jährlich mit 30 Mio. EUR landesweit und gleicht damit die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen aus. Die in den vergangenen Jahren gestiegenen Nutzerquoten haben zu Mehrausgaben geführt, die bislang mit überschüssigen Fördermitteln der Vorjahre aufgefangen werden konnten. Für das Jahr 2016 entsteht erstmals eine Finanzierungslücke, das Land Nordrhein-Westfalen hat eine Erhöhung der Landesförderung auf 40 Mio. EUR in Aussicht gestellt. Dennoch zeichnet sich ab, dass die Ausgleichszahlungen für das stark rabattierte Ticket dauerhaft nicht ausreichen werden, um die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen zu kompensieren. Der Preis für MeinTicket wurde daher zum 1. Januar 2016 erhöht, eine weitere Preisanpassung wurde zum 1. April 2016 realisiert. Für das Jahr 2016 erwartet die STOAG einen Betrag in Höhe von 674 TEUR als Zuschusszahlung.

Erhöhtes Beförderungsentgelt

Der Anteil der Fahrgäste, die bei Fahrausweiskontrollen ohne gültigen Fahrausweis in Bussen und Straßenbahnen in Oberhausen angetroffen worden sind, ist um 0,1 % gegenüber dem Vorjahr auf 1,76 % gestiegen. Die Fahrausweiskontrollen wurden intensiviert, Schwerpunktkontrollen mit polizeilicher Präsenz wurden an verschiedenen Standorten durchgeführt. Besonderes Augenmerk bei den Kontrollen lag im Straßenbahnbereich, da hier weder ein Ticketverkauf durch das Fahrpersonal erfolgt noch die Fahrzeuge mit elektronischen Einstiegskontrollgeräten ausgestattet sind.

Präventive Maßnahmen, die Fahrgäste vor dem sogenannten Schwarzfahren zu bewahren, wurden weitergeführt. So wurde beispielsweise an stark frequentierten Haltestellen eine Vielzahl von Hinweisen zur Ticketentwertung angebracht, unter anderem unübersehbar am Hauptbahnhof und an der Aufgangstreppe der Haltestelle Neue Mitte in Fahrtrichtung Innenstadt. Die Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgeltes von bisher 40 EUR auf 60 EUR im Juli 2015 hat nicht zu einer Reduzierung der Schwarzfahrerquote geführt.

Angebot

Die Entwicklung des Verkehrsangebots steht im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP). Die Stadt Oberhausen ist durch das Regionalisierungsgesetz verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten fünf Jahren festgelegt wird. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahr 2011 und wird im Jahr 2016 fortgeschrieben. Ziel ist eine nachfrageorientierte Gestaltung des Angebots, das die veränderte Siedlungsstruktur und Demografie

Entwicklung der Kontrolldaten			
Jahr	Fahrausweiskontrollen	EBE-Fälle Absolut	EBE-Fälle in %
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
2015	1.096.435	19.322	1,76

genauso berücksichtigt wie das geänderte Arbeits- und Freizeitverhalten. Aus Sicht der STOAG sind auch qualitative Aspekte und Festlegungen bezüglich der Barrierefreiheit zu integrieren. Der neue Nahverkehrsplan wird voraussichtlich im Herbst 2016 vorliegen.

Die Betriebsleistung der STOAG wurde in den letzten zwölf Jahren um 28 % reduziert, ein weiterer Abbau von Fahrplanleistungen ist nicht vorgesehen. Ziel ist es, das Verkehrsangebot in seiner quantitativen Ausprägung beizubehalten und nachfrageorientierte Anpassungen vorzunehmen.

Die Planungen zur Verlängerung der Linie 105 von der Stadtgrenze Essen bis zur bestehenden ÖPNV-Trasse wurden durch einen Ratsbürgerentscheid gestoppt. Bei einer Wahlbeteiligung von 23,3 % stimmten am 8. März 2015 57 % der Wähler gegen den sogenannten Lückenschluss und 43 % dafür. Die Standardisierte Bewertung hat einen Nutzen-Kosten-Indikator von 2,04 ergeben und zeigt die hohe Relevanz und Wirtschaftlichkeit der Strecke. Das Votum bedeutet einen Rückschlag für die Nahverkehrsinfrastruktur nicht nur in Oberhausen, sondern in der ganzen Region. Ob zwei Jahre nach dem Ratsbürgerentscheid die Planungen wieder aufgenommen werden, bleibt abzuwarten.

ÖPNV-Bedarfsplan

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt derzeit einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan auf. Der letzte Bedarfsplan wurde im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) im Jahr 2005 erstellt und basiert auf entsprechend alten Daten. Alle Maßnahmen werden nach einem landeseinheitlichen Verfahren bewertet, im Anschluss wird im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt.

Die STOAG hat mit den Strecken Ia (Danziger Straße Ost, von Mülheimer Straße bis Mellingerstraße), V (von Sterkrade Neumarkt bis Schmachtdorf) und VI (Weiterführung der Linie 105, von Essen-Frintrop bis Neue Mitte Oberhausen) drei Straßenbahnprojekte für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. Diese Strecken wurden ausgewählt, da sie Bestandteil des Nahverkehrsplans und des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Oberhausen sind. Der ÖPNV-Bedarfsplan erstreckt sich bis zum Jahr 2030. Nur Projekte, die für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet sind, haben eine Chance auf Förderung und Realisierung.

Straßenbahnsanierung

Die STOAG verfügt über sechs Niederflurstraßenbahnen vom Typ NF6D des Herstellers Siemens-DUEWAG, Baujahr 1996. Die Straßenbahnen werden sukzessive bei der Firma FWM Fahrzeugwerke Mirastraße GmbH in Berlin-Henningsdorf instandgesetzt, da sie Korrosionserscheinungen im Fußbodenbereich aufweisen. Im Dezember 2015 wurde das Fahrzeug 209 wieder in Betrieb genommen, zwei weitere Fahrzeuge (Wagen 207 und 208) befinden sich derzeit bei FWM, um für die weitere Laufzeit, die bei Straßenbahnen bei rund 25 bis 30 Jahren liegt, die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Die verbleibenden Fahrzeuge sollen im Jahr 2016 saniert werden.

Weiterentwicklung der E-Mobilität

Gemeinsam haben VRR und STOAG im Mai 2014 das Projekt E-Mobilität gestartet, das durch Herrn Professor Dr. Müller-Hellmann von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen fachlich begleitet wird. Die vorhandene Gleichspannungsinfrastruktur der Straßenbahn wird zur Schnellladung von Elektrofahrzeugen genutzt. Die Ladeenergieentnahme zur Versorgung von zwei rein elektrisch betriebenen Bussen, die seit Oktober 2015 im Linienbetrieb eingesetzt sind, erfolgt aus einem Unterwerk sowie aus der Fahrleitung der Straßenbahn. Neben dem elektrischen Betrieb von Bussen steht die Unterstützung des Ausbaus des Individualverkehrs mit elektrischem Antrieb im Fokus. Drei Schnellladesäulen für Pkw, die ebenfalls mit Energie aus der Fahrleitung gespeist werden, sind auf der Park-and-ride-Anlage am Bahnhof Sterkrade mit Unterstützung der Energieversorgung Oberhausen AG errichtet worden.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Bereich Elektromobilität und der zu erwartenden Verschärfungen der Luftqualitätsstandards in der EU in den Innenstädten wird die STOAG den Einsatz weiterer elektrisch betriebener und somit emissionsarmer Fahrzeuge unter anderem im Linienverkehr intensiv prüfen. Die eingesetzten, schnellladefähigen Batteriebusssysteme werden aktuell analysiert und liefern somit wertvolle Erkenntnisse, um das Liniennetz in Oberhausen betriebswirtschaftlich und kundenorientiert elektrisch zu betreiben. Weitere Fördermöglichkeiten für diese Technologie sind zu erwarten, die Bedingungen für ein Förderprogramm der Bundesregierung für E-Busse werden derzeit erarbeitet.

Beteiligungen

Bereits im Jahresabschluss 2013 hatte die STOAG eine Wertberichtigung der Geschäftsanteile an der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) vorgenommen, wobei potenzielle wirtschaftliche Risiken, die sich aus möglichen Rückforderungsansprüchen gegenüber der GMVA für den Zeitraum 2011 bis 2013 ergeben könnten, noch nicht berücksichtigt wurden.

Das finanzielle Ergebnis aus der Beteiligung an der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage 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. Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der GMVA mit ihren Auswirkungen auf die STOAG ist zudem vom Ausgang der Preisprüfung bezüglich der Verbrennungsentgelte abhängig.

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 2016 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 belastet zunehmend die Ertragslage aller Energieversorger.

Die RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH hat im Rahmen der Aufstellung des Jahresabschlusses 2015 eine Wertberichtigung der gehaltenen Finanzanlagen vorgenommen. Dies war auch Anlass für die STOAG, eine entsprechende Wertberichtigung der Finanzbeteiligung an der RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH vorzunehmen.

Der Abgang bei dem Beteiligungswert an der RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH (Abschreibung auf Finanzanlagen) beläuft sich auf 3.733 TEUR. Eine Entnahme aus der Kapitalrücklage erfolgte innerhalb des Jahresabschlusses 2015 nicht. Diese soll im Rahmen des Jahresabschlusses 2016 erfolgen.

Die STOAG geht derzeit davon aus, dass die FSO GmbH eine Ergebnisabführung für die Jahre 2016 bis 2020 von jährlich insgesamt 11 Mio. EUR erwirtschaftet und der RWE und der STOAG somit jeweils 5,5 Mio. EUR pro Wirtschaftsjahr zufließen.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-Aktien wurde eine Dividende in Höhe von 1 EUR pro Stamm- und Vorzugsaktie erwartet. Vor dem Hintergrund der weiter verschlechterten Ertragsperspektiven in der konventionellen Stromerzeugung hat der Vorstand der RWE AG in seiner Sitzung am 17. Februar beschlossen, der Hauptversammlung vom 20. April 2016 zur Stärkung der Finanzkraft des Unternehmens eine Dividende von 0,13 EUR je Vorzugsaktie und eine Aussetzung der Dividende für Stammaktien vorzuschlagen. Dieser Dividendenvorschlag wurde in der Hauptversammlung beschlossen. Im Vorjahr betrug die Dividende 1 EUR je Vorzugs- bzw. Stammaktie.

Durch diesen Beschluss der Hauptversammlung der RWE AG erhält die STOAG lediglich einen Betrag von ca. 6 TEUR als Dividendenzahlung. Dies hat zur Folge, dass ein um 1.169 TEUR geringerer Dividendenertrag aus dem Besitz der RWE-Aktien im Wirtschaftsjahr 2016 erzielt wird.

Da die RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH in der Vergangenheit grundsätzlich dem Dividendenvorschlag bzw. der Ausschüttung der RWE AG gefolgt ist, bedeutet dies eine weitere Reduzierung der Beteiligungserträge in Höhe von 255 TEUR.

Im Wirtschaftsjahr 2016 können somit nur 6 TEUR statt geplante 1.430 TEUR vereinnahmt werden, der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen wird sich um 1.424 TEUR erhöhen.

In den vergangenen Jahren konnte der erfolgreiche Weg der Restrukturierung der STOAG fortgesetzt und der verbleibende Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen kontinuierlich gesenkt werden, aber die Reduzierung der Beteiligungserträge wird für die zukünftigen Jahre zu einem erhöhten Finanzierungsbetrag führen.

Investive Fahrzeugförderung

Die STOAG hat mit dem Aufgabenträger, Stadt Oberhausen, vereinbart, dass für das Jahr 2016 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.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2016 bis 2020 weist für das Jahr 2016 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2015 einen geringeren Verlust aus. Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2016 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 9.530 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2017 bis 2020 werden verbleibende Finanzierungsbeträge von ca. 10 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 den SPNV 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 2016 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zurückgehen und im Jahr 2016 voraussichtlich 8.665 TEUR betragen. Die STOAG ist von einer Dividendenzahlung bei der RWE AG für die Stamm- und Vorzugsaktien in Höhe von 1 EUR pro Aktie ausgegangen, im Wirtschaftsplan 2016 ist ein Betrag in Höhe von 1.175 TEUR als Dividendenerträge aus den RWE-Aktien eingestellt worden. Vor dem Hintergrund weiter verschlechterter Ertragsperspektiven in der konventionellen Stromerzeugung hat der Vorstand der RWE AG in seiner Sitzung am 17. Februar beschlossen, der Hauptversammlung vom 20. April 2016 eine Dividende in Höhe von 0,13 EUR je Vorzugsaktie und eine Aussetzung der Dividende für Stammaktien vorzuschlagen. Folgt die Hauptversammlung der RWE AG diesem Vorschlag, erhält die STOAG einen Betrag in Höhe von 6 TEUR als Dividendenzahlung. Damit würde ein um 1.169 TEUR geringerer Dividendenertrag aus dem Besitz der RWE-Aktien im Wirtschaftsjahr 2016 erzielt mit der Folge, dass sich der verbleibende Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen erhöht.

Eine Ausschüttung seitens der GMVA ist im Wirtschaftsplan 2016 nicht berücksichtigt.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

Ein möglicher Anstieg der Rohstoffpreise im Energiebereich kann 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 2016 die bereits im letzten Quartal des Jahres 2015 abzeichnende Beruhigung auf dem Rohölmarkt fortgesetzt: Die STOAG konnte stabile Einkaufspreise verzeichnen, die derzeit unter dem Planwert des Jahres 2016 liegen.

6 Chancen

Die STOAG bietet in Oberhausen ein gutes Verkehrsangebot, die Betriebsleistungen pro Einwohner sind im Vergleich zu vielen anderen Städten der Metropolregion Rhein-Ruhr relativ hoch. Dennoch nutzen laut Modal Split die Oberhausener nur für jeden siebten Weg Busse oder Bahnen, ein Wert, der unter dem der Nachbarstädte liegt. Laut Forsa-Umfrage für den Initiativkreis Ruhr vom September 2015 nutzt nur jeder zehnte Bewohner täglich Bus und Bahn, bei den 18- bis 29-Jährigen liegt der Anteil bei 36 %, Tendenz steigend. Potenzial, um die Fahrgastzahlen zu stabilisieren, ist also vorhanden.

Besonders im Ruhrgebiet erfahren die Menschen die Region zunehmend als Ganzes, das zeigen nicht nur die Pendlerströme, sondern das spiegelt sich auch im Freizeitverhalten wider. Städteübergreifende Verkehre müssen diesem Verhalten gerecht und somit weiterentwickelt werden. Gerade in Oberhausen werden aber auch kürzere Wege überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt. Tariflich attraktive Angebote wie beispielsweise das CityO.Ticket können motivieren, auf den ÖPNV umzusteigen. Darüber hinaus müssen die Zugangsbarrieren zum ÖPNV weiter gesenkt und die Planbarkeit der Reiseroute weiter erhöht werden. Digitale Kommunikationsmittel bieten neue Chancen für eine vernetzte Mobilität. Hier ist die STOAG gemeinsam mit dem VRR auf gutem Weg. An der Realisierung der Vision „Einsteigen und Losfahren“ wird gearbeitet.

STOAG und Stadt Oberhausen bereiten die Beauftragung des Verkehrsunternehmens STOAG im Rahmen einer Direktvergabe vor. Erste Schritte sind eingeleitet. Dadurch ist gewährleistet, dass die STOAG auch über das Jahr 2019 hinaus den ÖPNV in Oberhausen erbringen wird.

7 Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 3. Mai 2016

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer



Moderne Technik für Mensch, Umwelt und Wirtschaft

Elektromobilität macht es möglich, schonend für Mensch und Umwelt in der Stadt unterwegs zu sein. Die STOAG setzt modernste Technik ein und befördert in ihren Batteriebussen wirtschaftlich erfolgreich ihre Fahrgäste. Mit dem Batteriebusssystem wird ein Projekt realisiert, das regional, bundes- und sogar europaweit für Aufmerksamkeit sorgt und Verkehrsexperten fasziniert. Innovation und Elektromobilität sind für die STOAG eben viel mehr als nur Schlagworte. Sie sind der Antrieb für einen immer besseren Service und umweltschonenden Verkehrsbetrieb. Und die Chance, mehr Bürger vom ÖPNV zu überzeugen. So gewinnen alle.

In den folgenden vier Interviews wird das Thema Elektromobilität bei der STOAG aus unterschiedlichen Perspektiven dargestellt. Alle Abteilungen des Unternehmens sind in das Thema involviert, die Interviewpartner der STOAG stehen stellvertretend für das ganze Unternehmen.

24
Sitzplätze

46
Stehplätze

21,4m
Wendekreis

zugelassenes
Gesamtgewicht **18t**



Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann

Institut für Stromrichtertechnik und Elektrische Antriebe der RWTH Aachen

Welche Ziele verfolgt das Demonstrationsprojekt in Oberhausen?

Die STOAG hat 2012 mit der Beschaffung von zwei Hybridbussen die Einführung der elektrischen Busantriebstechnik eingeleitet. Der nun erfolgte Einsatz von reinen Batteriebussen ist die konsequente Fortsetzung dieser Entscheidung. Sie verdeutlicht die Bereitschaft des Unternehmens, frühzeitig Innovationen sowohl auf deren Einsetzbarkeit zur Attraktivitätssteigerung der Angebote für die Kunden als auch zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im praktischen Betriebseinsatz zu testen.

Die Nutzung von Gleichspannungsinfrastrukturen zur Ladung von Batteriebussen – das ist IHR Thema. Bei der STOAG konnte dieses Ladesystem erstmals in NRW realisiert werden.

Die STOAG ist zufrieden – sind Sie es auch?

Batteriebusse werden, insbesondere auch bei langen Linien, nur wirtschaftlich einsetzbar sein, wenn deren Batterien schnell mit Gleichstrom geladen werden können. Dazu benötigt man hohe Ladeleistungen. Umfangreiche Gleichspannungsinfrastrukturen mit hohem Leistungsvermögen wurden für Nahverkehrsbahnen in vielen Städten in Deutschland installiert. Sie können zur Schnellladung der Batteriebusse mitbenutzt werden.

Ich bin sehr froh und dankbar, dass die STOAG, auch durch die finanzielle Unterstützung des VRR, bereit war, dieses zu realisieren. Die engagierte Zusammenarbeit von Mitarbeitern der STOAG, der Stadt Oberhausen, des eingeschalteten Ingenieurbüros und des Generalunternehmers mit seinen Unterlieferanten war beispielhaft. Ich bin sehr zufrieden!

Wie sieht die Vision aus, die Sie beim Thema STOAG und Elektromobilität haben?

Mit den beiden eingerichteten Ladestationen am Unterwerk Neumarkt und am Bahnhof Sterkrade könnten neben den bisher betriebenen Linien 962 und 966 weitere STOAG-Linien und städteverbindende Gemeinschaftslinien mit anderen Verkehrsunternehmen als Batteriebuslinien betrieben werden.

Das dadurch entstehende Batteriebusnetz würde vielen Nahverkehrskunden und Bürgern in diesen Städten die signifikanten Vorzüge der elektrischen Antriebstechnik permanent vor Augen führen. Zur zügigen Realisierung dieser Vision ist aber die Bereitstellung ausreichender Fördermittel durch öffentliche Hände unerlässlich.



Stefan Thurm

Abteilungsleiter Werkstatt und Betriebshof der STOAG

Warum hat sich die STOAG für ein Nachladekonzept entschieden?

Gemeinsam mit dem VRR möchten wir ja in diesem Projekt zeigen, dass die vorhandene Gleichspannungsinfrastruktur, die wir durch unsere Straßenbahn an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet vorfinden, zur Schnellladung von Batteriebussen sinnvoll genutzt werden kann. Damit war klar, wir müssen so planen, dass die Fahrzeuge in der Nähe dieser Fahrleitung im täglichen Einsatz nachgeladen werden können. Somit kam eine Ladung auf dem Betriebshof schon alleine deshalb für die STOAG nicht infrage.

Wie zuverlässig läuft das Batteriebusssystem?

Das System läuft erstaunlich gut, wenn man bedenkt, dass diese Technik in NRW erstmalig und deutschlandweit nur noch ein weiteres Mal – nämlich in Dresden – realisiert bzw. umgesetzt worden ist. Unsere Busse sind seit dem 4. Oktober 2015 auf den Linien 962 und 966 im Einsatz. Bis zum 3. April, also nach sechsmonatiger Einsatzzeit, sind wir mit beiden Bussen zusammen rund 60.000 km gefahren. Die Soll-Laufleistung beider Linien beträgt in diesem Zeitraum ca. 78.500 km. Somit entspricht die Verfügbarkeit 76,5 %, bei einem vergleichbaren Dieselbus liegt sie bei etwa 95 %. Wenn man jedoch berücksichtigt, dass es sich bei den Fahrzeugen einerseits um Prototypen handelt und wir andererseits einen der beiden Busse auch noch einige Wochen aufgrund von Schulungsmaßnahmen nicht regelmäßig im Linienbetrieb eingesetzt haben, dann ist das ein sehr guter Wert. Wir sind jedenfalls zufrieden. Im Übrigen arbeiten wir mit Nachdruck daran, die Systeme noch zuverlässiger für alle Beteiligten zu machen.

Welche Veränderungen ergeben sich durch den Einsatz dieser neuen Fahrzeugtechnik für die STOAG?

Wir sind ein Verkehrsunternehmen, das zwar Straßenbahnen betreibt, das aber bisher eigentlich nicht selber etwas mit Hochvolttechnik zu tun hatte, da die Bahnen von der Mülheimer Verkehrsgesellschaft gewartet werden. Der Umgang mit dieser Technik und den damit verbundenen Sicherheitsanforderungen muss vor allem den Werkstattmitarbeitern – und dazu zähle ich mich genauso – vertraut gemacht werden. Auch in die Werkstattinfrastruktur und Ausstattung muss investiert werden. So werden beispielsweise andere Dacharbeitsstände benötigt, aber auch Toreinfahrten müssen angehoben werden, damit die „Fahrzeuge der Zukunft“ auch ohne Probleme in die Werkstatt- und Abstellhallen ein- und ausfahren können.





Ralf Schmoll

Busfahrer bei der STOAG seit 1985

Wie fahren sich die beiden Batteriebusse?

Die beiden Busse haben ein sehr angenehmes Fahrverhalten. Sie laufen absolut gleichmäßig, es ruckelt nicht. Sie fahren zügig an und sind insgesamt recht flott. Nur bei sehr niedriger Geschwindigkeit lassen sie sich in den Kurven etwas schwerer lenken als Dieselbusse. Das Fahren selbst ist natürlich nicht anders als bei herkömmlichen Bussen, das Interessante hier ist ja die Technik. Der Bus lädt nicht nur den Strom aus der Fahrleitung, er wandelt auch die Energie, die beim Bremsen entsteht, in elektrischen Strom um, der dann beim nächsten Beschleunigungsvorgang wieder zur Verfügung steht. Das ist schon eine tolle Technik. Ich fahre die Busse sehr gerne.

Wie laufen die Ladevorgänge ab?

Die Busse müssen exakt die Ladeposition anfahren, das bedurfte am Bahnhof Sterkrade aufgrund der Gegebenheiten am Anfang einiger Übung, ist inzwischen aber natürlich längst Routine. Per Knopfdruck wird dann der Pantograf ausgefahren und dockt sich – wenn der Bus richtig steht – an die Ladehaube an. Die Busse haben eine Pausenzeit je nach Linie von 14 bzw. 17 Minuten, in der Zeit werden sie geladen. In zehn Minuten Ladezeit erhöht sich die Batterieladung um rund 15%, das kann man sehr schön auf dem Display am Armaturenbrett nachvollziehen. Wir können während des Ladevorgangs im Bus sitzen bleiben, müssen es aber nicht.

Wie sind die Reaktionen der Fahrgäste?

Der niedrige Geräuschpegel und das gleichmäßige Fahrverhalten kommen bei den Fahrgästen auf jeden Fall gut an. Aber für jeden Kunden ist es das Wichtigste, dass der Bus pünktlich fährt – wenn es dann noch ein Bus ist, der besonders umweltfreundlich ist, umso besser. Der eine oder andere fragt auch schon mal interessiert nach, das kommt aber eigentlich eher selten vor. Die meisten Fahrgäste genießen vielmehr die Ruhe, außer natürlich im Schülerverkehr, da geht es zu wie in jedem Bus – durchaus lebhaft.



Julia Gesing

Verkehrsplanerin der STOAG und Ansprechpartnerin für das Projekt ELIPTIC

Welche Kriterien müssen Linien erfüllen, um für den Einsatz von Batteriebussen geeignet zu sein?

Zunächst werden die Linien hinsichtlich der Linienlänge und der Wendezeiten untersucht. So wird geprüft, ob die aktuelle Wendezeit in Abhängigkeit von der Linienlänge für einen Ladevorgang ausreichend ist. Dabei darf man die Endpunkte der Linien nicht außer Acht lassen, denn dort muss sowohl der technische Anschluss möglich sein als auch ausreichend Platz für das Fahrzeug und die Ladestation zur Verfügung stehen. Andere Faktoren wie die Größe des Busses, also ob ein Gelenk- oder ein Solobus auf der Linie eingesetzt wird, und die Frage, ob der Umlauf linienrein gefahren wird, d. h. ob ein Fahrzeug ganztägig auf der gleichen Linie bleibt, sind ebenfalls zu klären. Falls der Fahrplan angepasst werden muss, etwa durch Verschieben der Abfahrtszeiten, um die Pausenzeiten auf ein Linienende zu konzentrieren, ist es für unsere Fahrgäste wichtig, dass keine Anschlüsse oder Vertaktungen verloren gehen.

Die Linien 962 und 966 eignen sich sehr gut. Am Endpunkt konnte die benötigte Infrastruktur errichtet werden, die Linien sind vergleichsweise kurz und werden linienrein gefahren.

Wie sehen aktuell die Überlegungen aus, weitere Elektrobusse auf Oberhausener Linien einzusetzen?

Für die Beschaffung weiterer Elektrobusse ist erst einmal angedacht, unsere vorhandene Ladeinfrastruktur in Sterkrade weiter auszulasten, also dort weitere Busse zu laden. Dazu eignen sich selbstredend erst einmal die Linien, die dort auch aktuell wenden. Im Gespräch ist beispielweise die Linie 979. Natürlich wird vorab geprüft, ob die betrieblichen Charakteristika der Linie eine Elektrifizierung zulassen. Bei der Linie 979 handelt es sich um eine Gemeinschaftslinie mit der Vestischen Straßenbahnen GmbH, somit finden die Planungen zusammen mit den Verkehrsplanern des Nachbarunternehmens statt.

Die STOAG bringt ihre Analysewerte und ihre Erfahrungen in das EU-Projekt ELIPTIC ein. Inwiefern profitiert die STOAG von der Teilnahme?

Das Projekt bietet den Partnern finanzielle und beratende Unterstützung bei der Einführung elektromobiler Verkehrslösungen. Alle Teilnehmer des ELIPTIC-Projektes stellen aus ihrem eigenen Projekt Daten und Fakten zur Verfügung, die in unterschiedlichen Arbeitspaketen gesammelt, analysiert und ausgewertet werden, um daraus praxiserichte elektrische Bussysteme zu entwickeln. Im Prinzip handelt es sich um einen Transfer von Wissen und Erfahrungen. Der Austausch auf nationaler und internationaler Ebene ist gerade in der Startphase auch für uns sehr wichtig.



Unser Weg in die Zukunft

Geschäftsführer Werner Overkamp fasst die wesentlichen Ereignisse des Geschäftsjahres 2015 zusammen.



Herr Overkamp, welche waren für Sie die herausragenden Ereignisse des Geschäftsjahres 2015?

Die ersten Monate waren geprägt durch unsere vielfältigen Aktivitäten anlässlich des Ratsbürgerentscheids im März zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 105. Diese Linie kommt aus dem Essener Süden und endet an der Stadtgrenze Oberhausen. Die Straßenbahn sollte einen Anschluss an die Trasse mit dem Oberhausener Schnellbus- und Straßenbahnnetz erhalten. Das große Engagement unserer Mitarbeiter und vieler Akteure in der Stadt waren beeindruckend, auch wenn sich die Oberhausener gegen die Verlängerung ausgesprochen haben. Damit konnte ein Infrastrukturprojekt mit überregionaler Bedeutung und einem sehr guten Nutzen-Kosten-Indikator nicht realisiert werden.

Ein absoluter Höhepunkt war die Inbetriebnahme unseres Batteriebusystems im Oktober. Zwei Buslinien werden nun rein elektrisch betrieben, die Schnellladung der Fahrzeuge erfolgt im laufenden Betrieb durch Energieentnahme aus der Fahrleitung der Straßenbahn und aus einem Unterwerk. Dank der Förderung durch den VRR und der technischen Beratung durch Herrn Professor Dr. Müller-Hellmann von der RWTH Aachen konnten wir in Oberhausen ein Projekt realisieren, das nicht nur bundesweit für Aufmerksamkeit sorgt, sondern auch von Verkehrsexperten aus benachbarten europäischen Ländern mit großem Interesse verfolgt wird.

Ein absoluter Höhepunkt war die Inbetriebnahme unseres Batteriebusystems im Oktober. Zwei Buslinien werden nun rein elektrisch betrieben, die Schnellladung der Fahrzeuge erfolgt im laufenden Betrieb durch Energieentnahme aus der Fahrleitung der Straßenbahn und aus einem Unterwerk. Dank der Förderung durch den VRR und der technischen Beratung durch Herrn Professor Dr. Müller-Hellmann von der RWTH Aachen konnten wir in Oberhausen ein Projekt realisieren, das nicht nur bundesweit für Aufmerksamkeit sorgt, sondern auch von Verkehrsexperten aus benachbarten europäischen Ländern mit großem Interesse verfolgt wird.

Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang das EU-Projekt ELIPTIC?

ELIPTIC ist ein europäisches Forschungs- und Demonstrationsprojekt und soll die Möglichkeiten der Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit der vorhandenen Verkehrs- und Energieinfrastruktur weiter erforschen. Konkret geht es inhaltlich um die Nutzungsmöglichkeiten der Elektromobilität mit Bussen im öffentlichen Personennahverkehr.

Das Projekt läuft über einen Zeitraum von drei Jahren und soll das Wissen über Konzepte für einen elektrisch betriebenen Busbetrieb erhöhen und damit die Rolle der elektrischen Verkehrsmittel europaweit stärken. Verschiedene innovative technische Ansätze in der Praxis werden in Hinblick auf die Einsatzerfahrungen und auf die Umwelteffekte analysiert und dokumentiert, natürlich werden auch die Kostenaspekte berücksich-

sichtigt. Die Teilnehmer können von den gesammelten Elektromobilitätserfahrungen der ELIPTIC-Partnerstädte in Workshops profitieren, die Daten stehen Interessenten, beispielsweise Städten oder Verkehrsunternehmen, zur Verfügung und können für ihre Projekte genutzt werden. Wir bringen die Erfahrung, wie die Gleichstrominfrastruktur der Straßenbahn für unser Batteriebusystem und für die Speisung von Pkw-Schnellladesäulen genutzt werden kann, in das Projekt ein und sind sehr stolz, mit dabei zu sein.

Warum beschäftigt sich ein Verkehrsunternehmen mit Pkw-Ladesäulen?

Im Mittelpunkt von ELIPTIC stehen elektromobile Verkehrslösungen. Im europäischen Vergleich ist Deutschland beim Thema Elektromobilität sicher eher zurückhaltend. Wenn Elektromobilität für die Nutzer attraktiver und bezahlbarer werden soll, braucht es Infrastrukturen und Multiplikatoren. Wenn wir es also schaffen, die Gleichspannungstechnik der Straßenbahn auch für Pkw-Ladesäulen zu nutzen und somit die Standorte auszubauen, dann könnte die Bereitschaft, Elektrofahrzeuge anzuschaffen, größer werden. Die drei Pkw-Schnellladesäulen stehen auf unserer Park-and-ride-Anlage am Busbahnhof Sterkrade und bieten somit eine ideale Verknüpfung zwischen individueller und öffentlicher Elektromobilität. Auch bei diesem Projekt konnten wir auf Fördermittel des VRR und der Europäischen Union, aber auch auf Unterstützung der Energieversorgung Oberhausen, unserem Tochterunternehmen, zurückgreifen.

Die STOAG verfügt über einen modernen Fuhrpark, der neben zwei Hybridbussen auch die beiden Batteriebusse beinhaltet. Wie sieht die zukünftige Busbeschaffung aus?

Wir sind sehr zufrieden mit unseren vier Bussen, die über emissionsarme, energieeffiziente Antriebssysteme verfügen, und sammeln hier weitere Erfahrungen. Auch wenn wir im Jahr 2016 zehn Busse mit Dieselmotor bestellen, können wir uns den Einsatz weiterer Elektrobusse in unserem Netz vorstellen, auch Kooperationen mit benachbarten Verkehrsunternehmen sind denkbar – entsprechende Fördermittel vorausgesetzt.

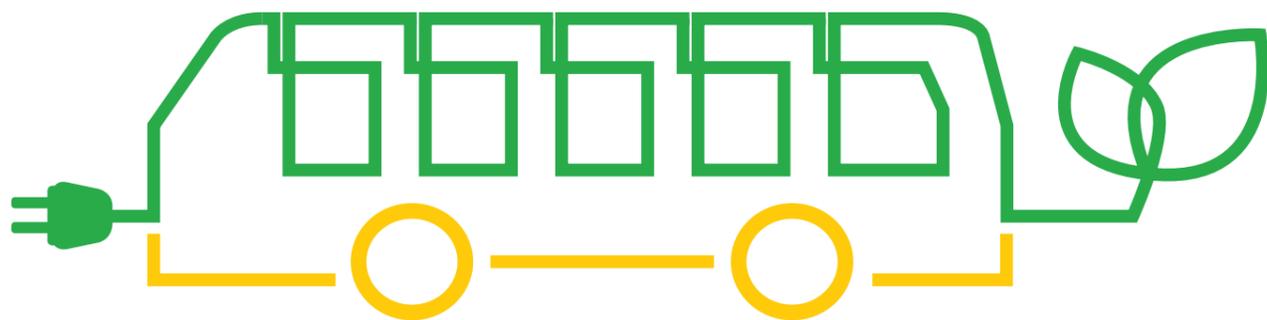


„STOAG – Unser Antrieb: Innovation“, dieser neue Slogan passt hervorragend. Oberhausen hat beim öffentlichen Personennahverkehr immer schon eine Vorreiterrolle übernommen. 1897 wurde hier zum ersten Mal eine elektrische Straßenbahn in kommunaler Eigenregie betrieben. Seit wann gab es Linienbusse?

Am 18. Juni 1925 begann die Ära des städtischen Omnibusverkehrs in Oberhausen, sogleich in Form einer städteübergreifenden Linie. Die erste Linie hat den Oberhausener Bahnhof mit dem Bahnhof in Duisburg-Meiderich verbunden, die Fahrzeit betrug 25 Minuten. Das ist nun 90 Jahre her, im Juni 2015 haben wir dieses kleine Jubiläum mit Sonderfahrten entlang der historischen Strecke gefeiert. 1925 gab es übrigens als besonderen Service für Fahrgäste den ersten kostenlosen Fahrplan im Westentaschenformat.

Und welchen Service bietet die STOAG heute ihren Fahrgästen?

Westentaschenfahrpläne werden heute immer noch nachgefragt, nur heißen sie jetzt neudeutsch Pocketfahrpläne. Aber seit Juni 2015 können Kunden die Ankunftszeit unserer Fahrzeuge in Echtzeit abrufen. In der elektronischen Fahrplanauskunft und der VRR-App wird gezeigt, ob Busse oder Straßenbahnen pünktlich sind oder ob eine Verspätung des Fahrzeugs vorliegt. Mittels moderner Kommunikationsmittel möchten wir unseren Kunden den Zugang und die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs erleichtern und natürlich auch neue Zielgruppen für den ÖPNV gewinnen. Seit August letzten Jahres können unsere Kunden das gesamte Ticketsortiment online erwerben, seit Kurzem haben Abonnenten die Möglichkeit, ihr Abo online zu verwalten. Wir sind auf einem guten Weg, dem veränderten Kommunikationsverhalten der Kunden Rechnung zu tragen und die Chancen der Digitalisierung zu nutzen.



Eine abschließende Frage zum Thema Mitarbeiter: Wie bei sehr vielen Verkehrsunternehmen ist das Durchschnittsalter der Beschäftigten bei der STOAG relativ hoch, wie reagiert das Unternehmen auf diese Entwicklung?

Gemeinsam mit dem Betriebsrat haben wir auf der Basis des Tarifvertrages Demografie vielfältige Maßnahmen beschlossen, um die Leistungsfähigkeit der Belegschaft zu erhalten und alters- und leistungsgerechte Arbeitsbedingungen zu schaffen. So bekommen beispielsweise alle Mitarbeiter über 58 Jahre zusätzlich fünf freie Tage, die der Regeneration dienen. Massagestühle und – ganz neu in diesem Jahr – Massagen am Arbeitsplatz ergänzen das bestehende Angebot der Präventionsmaßnahmen, die das Unternehmen fördert. Wir legen viel Wert auf angemessene Aufenthalts- und Ruheräume, um eine Erholung in den Pausen zu ermöglichen. Die meisten Angebote werden von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rege genutzt.



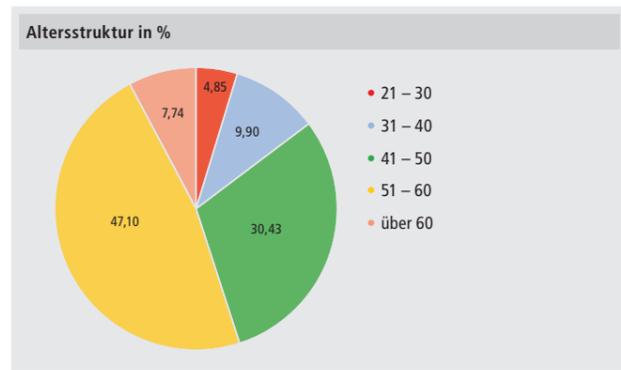
Mitarbeiter

Personalkennzahlen

Die Belegschaft vergrößerte sich gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 18 Personen und bestand am Stichtag 31. Dezember 2015 – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – aus 409 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Das Durchschnittsalter der Beschäftigten betrug auch in diesem Geschäftsjahr 49 Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 22 Jahren. Daraus resultiert die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Unternehmenszugehörigkeit geehrt wurden: Zwölf Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, vier Mitarbeiter waren 35 Jahre, drei Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

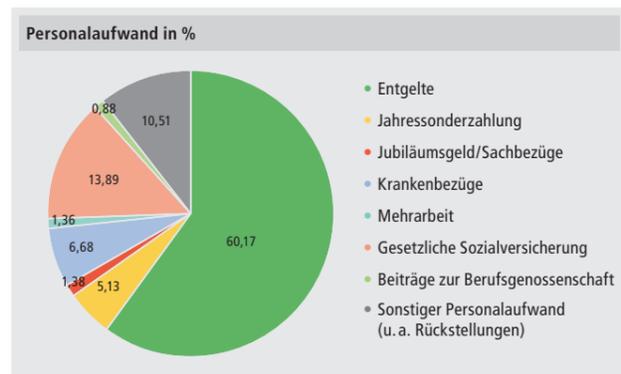
Personalbestand 31.12.		
	2015	2014
Management	8	8
Fahrdienst	324	313
Werkstatt und technische Infrastruktur	38	33
Verwaltung	39	37
Gesamt	409	391



Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 22.656 TEUR und lag damit um 2,9 % über dem Vorjahreswert. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
2007	24.242
2008	24.108
2009	24.148
2010	22.246
2011	22.493
2012	22.790
2013	22.216
2014	21.996
2015	22.656



Aus- und Weiterbildung

Zwölf junge Menschen waren 2015 in einem der beiden Ausbildungsberufe, die im Unternehmen angeboten werden, tätig. Fünf Jugendliche werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb, sieben Jugendliche zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet. Die Ausbildung der Kfz-Mechatroniker wird seit vielen Jahren erfolgreich in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) im Rahmen einer Gastausbildung durchgeführt.

Vier Auszubildende haben im Jahr 2015 ihre Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Am 1. September 2015 haben vier Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen

Das Arbeitsschutzgesetz sieht Arbeitsplatzanalysen vor, um Bedingungen zu identifizieren, die zu psychischen Belastungen beispielsweise infolge von Zeitdruck, Stress oder Überforderung führen können. Durch geeignete Maßnahmen sollen diese reduziert werden. Bei der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen steht die Beurteilung und Gestaltung der Arbeit in Bezug auf die psychische Belastung im Vordergrund, nicht die Beurteilung der psychischen Verfassung oder Gesundheit der Beschäftigten.

Im August 2015 wurde bei der STOAG eine standardisierte schriftliche Mitarbeiterbefragung zur Ermittlung möglicher Belastungsschwerpunkte durchgeführt. Die Ergebnisse liefern Hinweise darauf, in welchen Bereichen Belastungen vorliegen und bilden die Grundlage für weitere Maßnahmen. Zur detaillierten Analyse der Belastungsschwerpunkte wie Arbeitsverdichtung, Zeitdruck, Störungseinflüsse sowie arbeitsbedingte Veränderungsprozesse wurden moderierte Analyseworkshops durchgeführt. Das Berufsforschungs- und Beratungsinstitut für interdisziplinäre Technikgestaltung e. V. aus Bochum berät und unterstützt die STOAG.

Tarifvertrag Demografie

Das Durchschnittsalter der Belegschaft der STOAG ist mit 49 Jahren relativ hoch, die Anzahl der älteren Beschäftigten wird als Folge der demografischen Entwicklung auch zukünftig weiter steigen. Arbeitgeber und Beschäftigte müssen sich den demografischen Herausforderungen stellen. Geschäftsführung und Betriebsrat haben Ende 2014 eine Rahmenbetriebsvereinbarung auf der Grundlage des Tarifvertrages Demografie abgeschlossen und im Anschluss bedarfsgerechte Maßnahmen festgelegt. Sie beinhalten die Verpflichtung des systematischen Förderns durch Beiträge der Arbeitgeber ebenso wie verbindliche Beiträge der Beschäftigten. Neben konkreten Angeboten zur betrieblichen Gesundheitsförderung und Verhaltensprävention soll auch die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie durch eine familienbewusste Personalpolitik im Rahmen des Tarifvertrages Demografie weiter optimiert werden, beispielsweise durch Maßnahmen der flexiblen Verteilung der Arbeitszeit oder der flexibleren Erbringung der Arbeitsleistung.

Bilanz

zum 31. Dezember 2015

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2015	2014
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		299	391
Sachanlagen		36.092	39.835
Finanzanlagen		28.929	40.090
		65.320	80.316
Umlaufvermögen			
Vorräte		446	585
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	10.659	11.690
Flüssige Mittel		3.051	4.220
		14.156	16.495
Rechnungsabgrenzungsposten		16	15
		79.492	96.826
Passiva			
in TEUR	Anhang	2015	2014
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		9.538	16.976
Gewinnrücklagen		172	172
Bilanzverlust		-3.733	-
		31.577	42.748
Sonderposten mit Rücklageanteil	(4)	557	903
Rückstellungen	(5)	15.162	17.489
Verbindlichkeiten	(6)	32.065	35.583
Rechnungsabgrenzungsposten		131	103
		79.492	96.826

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

	Anhang	2015 in EUR	2014 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	28.193.842,34	27.115
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.647.919,80	1.585
3. Sonstige betriebliche Erträge		2.886.248,48	3.312
		32.728.010,62	32.012
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		5.369.746,79	5.730
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		10.038.713,33	8.985
		15.408.460,12	14.715
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		17.145.426,80	17.126
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.510.450,97	4.870
		22.655.877,77	21.996
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.481.653,30	5.322
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.563.001,29	4.056
		47.108.992,48	46.089
		-14.380.981,86	-14.077
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	7.852.352,88	7.613
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	1.721.418,51	1.515
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	128.029,98	212
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	(10)	11.170.994,46	227
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	1.474.786,99	1.751
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-17.374.961,94	-6.765
15. Steuer vom Einkommen und Ertrag		-71.665,42	0
16. Sonstige Steuern		-71.822,62	67
17. Jahresfehlbetrag		-17.375.119,14	-6.832
18. Entnahme aus der Kapitalrücklage	(11)	7.437.999,00	0
19. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		6.204.124,68	6.832
20. Bilanzergebnis		-3.732.995,46	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2015	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2015	01.01.2015	Zugänge	Abgänge	31.12.2015	Berichtsjahr	Vorjahr
A. Anlagevermögen												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.703	104	65	0	370	1.372	1.312	130	369	1.073	299	391
	1.703	104	65	0	370	1.372	1.312	130	369	1.073	299	391
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.971	5	0	0	0	41.976	21.746	945	0	22.691	19.285	20.225
davon: Betriebsgrundstücke	(4.586)	(4)	(0)	(0)	(0)	(4.589)	(23)	(0)	(0)	(23)	(4.567)	(4.563)
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(14.202)	(2)	(0)	(0)	(0)	(14.204)	(7.262)	(320)	(0)	(7.582)	(6.622)	(6.941)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(23.183)	(0)	(0)	(0)	(0)	(23.183)	(10.119)	(406)	(0)	(10.525)	(12.658)	(13.064)
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	12.989	234	335	174	0	13.062	10.119	406	0	10.525	2.537	2.870
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	31.942	1.259	639	14	0	32.576	19.428	2.531	0	21.959	10.618	12.515
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.981	152	0	0	165	6.969	3.688	470	164	3.994	2.975	3.293
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.730	636	0	-188	703	1.475	797	0	0	797	677	933
	95.613	2.286	974	0	868	96.058	55.778	4.352	164	59.966	36.092	39.835
	97.316	2.390	1.039	0	1.238	97.430	57.090	4.482	533	61.039	36.391	40.226
B. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	36.569	0	0	0	0	36.569	16.020	7.438	0	23.458	13.111	20.549
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.670	0	0	0	0	19.670	227	3.733	0	3.960	15.711	19.444
4. Sonstige Ausleihungen	88	41	0	0	30	99	6	8	6	8	91	82
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	56.346	41	0	0	30	56.357	16.256	11.179	6	27.429	28.929	40.090
	153.662	2.431	1.039	0	1.268	153.788	73.346	15.661	539	88.468	65.320	80.316

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. Sitz der Gesellschaft ist Oberhausen. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Duisburg unter HRB 25506 eingetragen.

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 der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer 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 sowie die liquiden Mittel sind zum Nennwert bewertet. Forderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem Barwert bewertet. Dieser wurde mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank ermittelt. 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 2015 mit einem Rechnungszinsfuß von 3,89%. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2% angesetzt.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden nach den Regelungen des IDW RS HFA 30 vom 19. Juni 2013 in Verbindung mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz bewertet. Bei der Berechnung ist der in der Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) festgelegte Rechnungszins für den Bilanzstichtag anzusetzen. Zum 31. Dezember 2015 beträgt dieser Zinssatz 3,89%. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2% angesetzt.

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

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



Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 40 ff.) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2015 ist folgender Anteilsbesitz mit Anteilen ab 20 % (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2015 in TEUR	davon Ergebnis 2015 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	6.158	4.578
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.140	-164
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	34	1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	32.818	11.256

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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 (VRR) in Höhe von 1.515 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 1.866 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.

in TEUR	31.12.2015	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	882	–	499
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.629	–	5.675
Sonstige Vermögensgegenstände	4.148	1.515	5.516
	10.659	1.515	11.690

*) RLZ = Restlaufzeit

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2015 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

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

(4) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält im Wesentlichen bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) 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 2016 schlussgerechnet und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert. Weiterhin sind im Jahr 2015 Zuschüsse für die Erstellung der Infrastruktur für die Elektromobilität zugegangen. Hier sind bereits Anzahlungen geleistet, die endgültige Verrechnung wird bis Ende 2016 erfolgen.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (1.125 TEUR), für Personalkosten (1.619 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.015 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2015	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2013
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.897	4.500	6.840	30.632
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.708	2.708	–	2.850
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.071	1.071	–	1.065
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	673	673	–	596
Sonstige Verbindlichkeiten	1.716	1.716	–	440
davon gegenüber Gesellschaftern	(1.320)	–	–	–
davon aus Steuern	(161)	–	–	(166)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(7)	–	–	(7)
	32.065	10.668	6.840	35.583

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 15.961 TEUR durch Bürgschaften der 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

Im Jahr 2015 besteht ein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen in Höhe von 450 TEUR.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH ein 930 m² großes Grundstück zum Preis von 140 TEUR von der Technologiezentrum Oberhausen (TZU) GmbH unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU GmbH den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2015 lag die notwendige Bedingung nicht vor. Jedoch hat die TZU GmbH das fragliche Grundstück (Flurstück 321, 930 m² groß) 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 des TZU GmbH befindet.

Des Weiteren ist die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeiter werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betragen im Geschäftsjahr 2015 14.847 TEUR (Vorjahr: 15.861 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2015	2014
Erlöse aus Verkehrsleistungen	27.680	26.644
Sonstige Erlöse	514	471
	28.194	27.115

(9) Personalaufwand

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

	2015	2014
Gewerblicher Bereich	318	319
Verwaltungsbereich	78	73
	396	392
Auszubildende	11	12
	407	404

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 2.088 TEUR (Vorjahr: 1.530 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

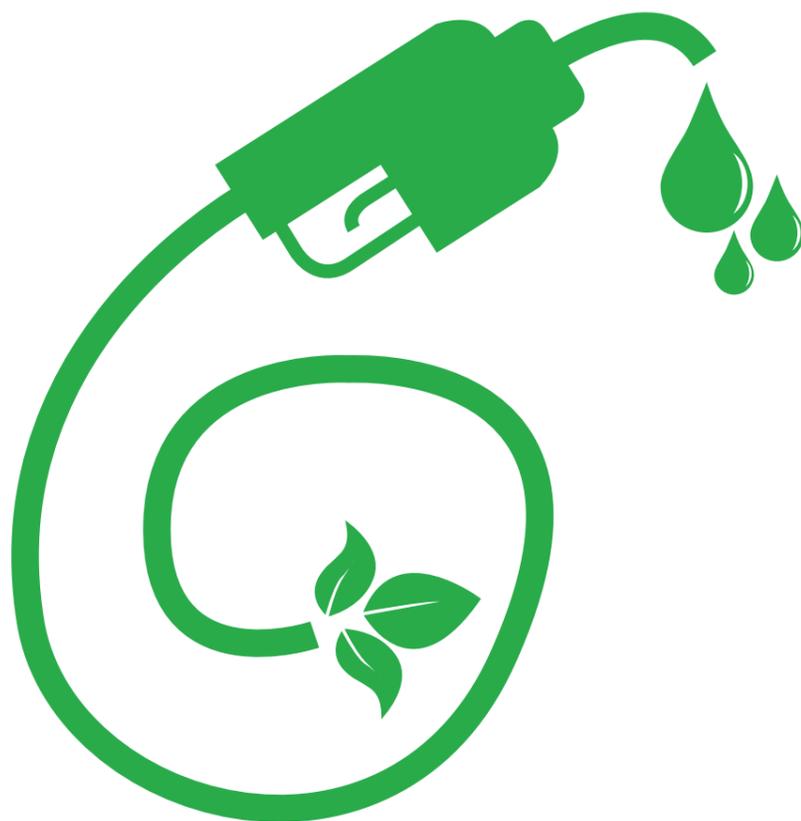
in TEUR	2015	2014
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.224 TEUR; Vorjahr: 1.979 TEUR)	7.852	7.613
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR)	1.721	1.515
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR) (davon Erträge aus Abzinsungen: 4 TEUR; Vorjahr: 8 TEUR)	128	212
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Abschreibung auf Finanzanlagen	-11.171	-227
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 383 TEUR; Vorjahr: 441 TEUR)	-1.475	-1.751
	-2.995	7.312

(11) Entnahme aus der Kapitalrücklage

Um die negativen Auswirkungen der außerplanmäßigen Abschreibung des Beteiligungsbuchwertes der GMVA in Höhe von 7.438 TEUR auch auf den Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen für das Jahr 2015 zu vermeiden, ist am 18. März 2016 von der Gesellschafterversammlung ein Beschluss gefasst worden, in identischer Höhe (7.438 TEUR) eine Entnahme aus der Kapitalrücklage der STOAG vorzunehmen.

(12) Bilanzverlust

Ebenso wird eine Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 3.733 TEUR bei dem Beteiligungswert an der RW Gesellschaft öffentlich-rechtliche Anteilseigner III mbH ausgewiesen. Eine entsprechende Entnahme aus der Kapitalrücklage erfolgte innerhalb des Jahresabschlusses 2015 allerdings nicht. Diese soll im Rahmen des Jahresabschlusses 2016 erfolgen. Es wird somit ein Bilanzverlust in Höhe von 3.733 TEUR ausgewiesen und in das neue Geschäftsjahr vorgetragen.

**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 2015 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Das Geschäftsführungsmitglied Dipl.-Ing. Peter Klunk erhielt im Berichtsjahr eine Festvergütung von 141.383 EUR; auf das Geschäftsführungsmitglied Dipl.-Ing. Werner Overkamp entfielen 153.597 EUR. Für die Nutzung eines Dienstfahrzeugs wurden für Herrn Klunk Sachbezüge mit 8.509 EUR erfasst; Herrn Overkamp wurden 21.012 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.

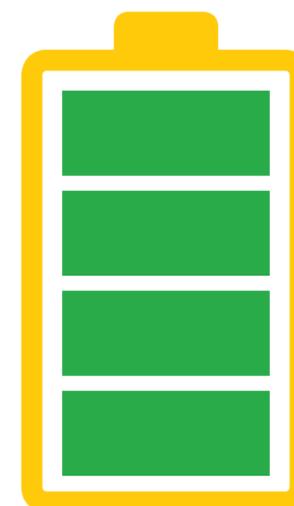
Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2015 238 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 3.247 TEUR (Vorjahr: 2.837 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2015 sind auf der folgenden Seite aufgelistet.

Oberhausen, den 3. Mai 2016

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Werner Overkamp
Geschäftsführer



Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

- Hans-Otto Runkler, Vorsitzender, Oberhausen, Geschäftsführer
- Denis Osman, 1. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Hausverwalter
- Herbert Michalik*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Busfahrer
- Birgit Axt, Oberhausen, Arzthelferin
- Thorsten Kamps*, Oberhausen, Busfahrer
- Manfred Michalik*, Oberhausen, Busfahrer
- Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit
- Werner Nowak, Oberhausen, Elektro- und Maschinenbautechniker i. R.
- Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau
- Ulrich Real, Oberhausen, Studiendirektor
- Stefan Scheffler, Oberhausen, Rechtsanwalt
- Michael Stemmer*, Oberhausen, Busfahrer
- Apostolos Tsalastras, Hilden, Stadtkämmerer
- Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.
- Norbert Ricken*, Oberhausen, Straßenbahnfahrer

AR-Vergütungen

5.250,00 EUR
3.834,50 EUR
4.833,67 EUR
2.625,00 EUR
2.625,00 EUR
2.625,00 EUR
3.390,83 EUR
2.625,00 EUR

Gesamtvergütung: 46.184,00 EUR

Geschäftsführer

- Dipl.-Ing. Peter Klunk, Oberhausen (bis 31.01.2016)
- 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 2015 bis 31. Dezember 2015 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 10. Mai 2016

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Lickfett, Wirtschaftsprüferin

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



2015

Postfach 10 15 40

46015 Oberhausen

Max-Eyth-Straße 62

46149 Oberhausen

Telefon 0208 835-55

Telefax 0208 835-5009

E-Mail info@stoag.de

www.stoag.de

