

PERSPEKTIVWECHSEL
SCHULUNG ZUM UMGANG
MIT MENSCHEN
MIT REHINDERUNG

TP

AUM
BERUF

Geschäftsbericht

2016

BUSFAHREKIN

STOAG

STOAG

Stadtwerke

Oberhausen

GmbH

VILLKOMMEN

15

AZUBIS

LERNEN

BEI DER

STOAG

H
HLT
110

STE
IRTEN

45

EN

GENSTÄNDIG:

STOAG UND EVO

STOAG



Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 06 Vorwort der Geschäftsführung
- 07 Bericht des Aufsichtsrates
- 08 Lagebericht
- 22 Einfach fünffach gut
- 34 Unser Antrieb: Innovation
- 37 Mitarbeiter
- 40 Bilanz
- 41 Gewinn- und Verlustrechnung
- 42 Entwicklung des Anlagevermögens
- 44 Anhang
- 52 Organe der Gesellschaft
- 53 Bestätigungsvermerk
- 54 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)			2016	2015
Einwohnerzahl			212.460	211.888
Fläche (in km²)			77	77
Wirtschaftsdaten			2016	2015
Erträge (TEUR)				
Erträge aus Verkehrsleistungen			28.001	27.680
Sonstige Umsatzerlöse			893	990
Gesamtumsatzerlöse			28.894	28.670
Sonstige Erträge			2.928	4.186
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren			8.066	9.524
Gesamterträge			39.888	42.380
Aufwendungen (TEUR)				
Energie-, Material- und Fremdkosten			13.512	15.408
Personalaufwand			23.126	22.656
Abschreibungen			4.253	4.482
Sonstige Aufwendungen			5.249	4.563
Zinsaufwand			1.245	1.475
Steuern			71	0
Gesamtaufwendungen			47.456	48.584
Abschreibung auf Finanzanlagen			0	11.171
Bilanzverlust aus Jahresabschluss 2015			-3.733	
Entnahme aus der Kapitalrücklage			3.733	7.438
Finanzierungsbetrag (TEUR)			-7.568	-6.204
Bilanzergebnis (TEUR)			0	-3.733
Bilanzdaten (TEUR)				
Gezeichnetes Kapital			25.600	25.600
Rücklage			5.978	9.711
Anlagevermögen			61.695	65.320
Leistungsdaten			2016	2015
Verkehrsleistung				
Fahrgäste	(in Mio.)		35,1	35,6
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)		9,0	9,0
Platzkilometer	(in Mio.)		774	722
Linienlänge [lt. VDV-Definition]	(in km)		581 [919]	581 [919]
Liniennetz				
Straßenbahnlinien			1	1
SchnellBus-Linien			7	7
StadtLinien			20	20
NachtExpress-Linien			11	11
Einsatzwagen-Linien			30	30
Fahrzeugdaten			2016	2015
Niederflur-Solobusse			70	70
Niederflur-Gelenkbusse			51	51
Niederflur-Straßenbahnen			6	6
Historische Fahrzeuge			1	1



Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Hans-Otto Runkler
Aufsichtsratsvorsitzender

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Geschäftspartner,

der Rat der Stadt Oberhausen beabsichtigt, die STOAG im Rahmen der Direktvergabe auch über das Jahr 2019 hinaus mit der Erbringung der Verkehrsleistung für die Stadt Oberhausen zu beauftragen. Das ist ein großer Vertrauensbeweis und Motivator für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und für unser zukünftiges Handeln. Wichtig ist dies in einer Zeit, in welcher der Wettbewerb im Busverkehr durch eigenwirtschaftliche Verkehre zugenommen hat.

Die ÖPNV-Branche steht vor großen technologischen Herausforderungen. Die Digitalisierung hat die Branche erfasst – sie prägt die Kommunikation mit den Kunden und beeinflusst deren Erwartungshaltung. Die Entwicklung elektrischer und autonomer Fahrzeuge inspiriert und veranlasst, über neue Mobilitätsmodelle nachzudenken. Die STOAG setzt je zwei Hybrid- und Elektrobusse erfolgreich im Linienverkehr in Oberhausen ein und konnte im vergangenen Jahr die Präsentation eines autonom fahrenden Busses im Bereich der Neuen Mitte Oberhausen unterstützen. Das Motto „STOAG – Unser Antrieb: Innovation“ zeigt, dass sich das Unternehmen offensiv mit der Gestaltung der Zukunft des ÖPNV auseinandersetzt. Hierbei stehen die Wünsche unserer Fahrgäste im Vordergrund, das zeigen die Neuerungen im Bereich der digitalen Services wie beispielsweise die neue STOAG-App oder die Abo-Onlineverwaltung.

Das Geschäftsjahr 2016 können wir mit einem guten wirtschaftlichen Ergebnis abschließen. Die STOAG ist ein zuverlässiger Partner der Stadt Oberhausen. Ich bedanke mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit ihrer täglichen Arbeit zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Ich bedanke mich auch bei den Mitgliedern des Aufsichtsrates, die uns bei unserer Arbeit beraten und unterstützen, sowie bei unseren Partnern im Rat der Stadt und in der Gesellschaft.

Für das vor uns liegende Jahr gilt es, die Chancen zu erkennen und zu nutzen, um weiterhin erfolgreich und zum Wohle der Stadt Oberhausen am Markt zu agieren.



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 2016 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 17. März 2016, 16. Juni 2016 und 24. November 2016 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 16. Juni 2016 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016 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 23. März und 22. Juni 2017. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Juni 2017 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die PKF, hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und sowohl den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 zu billigen.

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 2016 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 22. Juni 2017
Der Aufsichtsrat

Hans-Otto Runkler
Vorsitzender

Lagebericht 2016

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. Mit 121 Bussen und sechs Straßenbahnen befördert sie auf 39 Linien täglich im Durchschnitt 96.000 Fahrgäste und trägt dadurch maßgeblich dazu bei, den Klimaschutz und die Ziele der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung der Stadt Oberhausen zu unterstützen.

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

2 Rahmenbedingungen

Die Stadt Oberhausen legt in diesem Jahr erstmals seit 25 Jahren einen ausgeglichenen Haushaltsentwurf vor. Die gemeinsamen Anstrengungen des Konzerns Stadt und die Finanzmittel des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Stärkungspakt Stadtfinanzen haben zu diesem positiven Ergebnis geführt. Mit einer Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses in Höhe von 3,5 Mio. EUR gegenüber der Mittelfristplanung aus dem Jahr 2012 beteiligt sich die STOAG an der erfolgreichen Konsolidierung des städtischen Haushaltes.

Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist gegenüber den Vorjahren gestiegen. Zum Stichtag 31. Dezember 2016 lebten 212.460 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 572 Personen mehr als im Vorjahr. Der Bestand an Kraftfahrzeugen lag bei 507 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit geringfügig über dem Vorjahresbestand von 501 pro 1.000 Einwohner. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote ging auf 11,1 % zurück. Das verfügbare Nettoeinkommen in Oberhausen liegt etwa 10 % unter dem Bundesdurchschnitt und dem Durchschnitt in Nordrhein-Westfalen.

Direktvergabe

Die STOAG strebt die nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehene Direktvergabe an einen internen Betreiber an. Der Rat der Stadt Oberhausen hat bereits im November 2015 durch die Teilnahme der Stadt Oberhausen an einer vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) organisierten Gruppe von Behörden zur Betrauung städteübergreifender Linien einen ersten wichtigen Schritt in Richtung Direktvergabe unternommen. Die Stadt Oberhausen und die STOAG bereiten mit Unterstützung externer Berater die Umsetzung der Direktvergabe vor.

Aufgrund der aktuellen Marktentwicklungen sehen der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Kommunal- und Landespolitiker über die Parteigrenzen hinweg einen Ergänzungs- oder Anpassungsbedarf beim Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hinsichtlich der Aufnahme sozialer Standards in die Vorab-bekanntmachung für eine geplante Direktvergabe der kommunalen ÖPNV-Leistung und der Konkretisierung der Begrifflichkeit in der Vorab-bekanntmachung für die zu erbringenden Verkehre. Ein Novellierungsantrag der Länder Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein, dem sich Brandenburg angeschlossen hat, wurde durch den Bundesrat angenommen. Die Bundesregierung wird die Länderinitiative zusammen mit ihrer Stellungnahme an den Bundestag zur Entscheidung weiterleiten.

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. Am 16. Juni 2016 haben die Regierungschefs von Bund und Ländern beschlossen, die Regionalisierungsmittel im Jahr 2016 um zusätzliche 200 Mio. EUR auf 8,2 Mrd. EUR aufzustocken und den Gesamtbetrag ab dem Jahr 2017 mit 1,8 % pro Jahr zu dynamisieren. Die Verteilung des Sockelbetrags in Höhe von 8 Mrd. EUR erfolgt auf alle Bundesländer nach den Festlegungen des sogenannten Kieler Schlüssels, auf den sich die Länderverkehrsminister im Oktober 2014 in Kiel verständigt hatten. Der Kieler Schlüssel sieht vor, dass der Anteil Nordrhein-Westfalens an den Mitteln für den öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahr 2030 auf 18,99 % angehoben wird. Bisher erhält NRW nur einen Anteil von 15,76 %. Für Nordrhein-Westfalen bedeutet dies einen Anstieg der Regionalisierungsmittel in Höhe von 1.286,6 Mio. EUR im Jahr 2016 auf 1.985,3 Mio. EUR im Jahr 2031. Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel (Aufstockungsbetrag) in Höhe von 200 Mio. EUR werden mit einem gesonderten Verteilungsschlüssel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von 1971, das den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden gewährt, wurde vor zehn Jahren weitgehend durch das Entflechtungsgesetz abgelöst. Die Mittel aus beiden Gesetzen laufen 2019 aus. Während die GVFG-Mittel (für Großprojekte mit einer Gesamtinvestitionssumme über 50 Mio. EUR) in gleicher Höhe auch über das Jahr 2019 hinaus fortgeführt werden, wird es die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz in der heutigen Form nach dem Jahr 2019 nicht mehr geben. Das Entflechtungsgesetz sichert den Ländern jährlich 1,33 Mrd. EUR für den Ausbau der kommunalen Infrastruktur zu. Rund 740 Mio. EUR davon fließen in den ÖPNV. Ab dem Jahr 2020 sollen die Entflechtungsmittel nicht mehr zweckgebunden für die Verbesserung der kommunalen Infrastruktur zur Verfügung stehen, sondern nur noch im Rahmen von allgemeinen Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen. Ausgaben für den ÖPNV stehen damit in Konkurrenz zu anderen kommunalen Ausgaben. Dem kommunalen Nahverkehr fehlt somit trotz der zentralen Rolle, die dieser in der Diskussion um Klimaschutz und Mobilitätsstrategie einnimmt, die Planungssicherheit zweckgebundener Investitionen.

Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) werden u. a. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse als neue Fördertatbestände in das Gesetz aufgenommen. Demnach sollen Investitionen zur Erneuerung der Infrastrukturen von Straßen- und Stadtbahnsystemen, zur Herstellung von Barrierefreiheit von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie Investitionen im Bereich der Elektromobilität von Linienbussen künftig durch das Land gesondert gefördert werden. Die ÖPNV-Pauschale wird ab dem Jahr 2017 um 20 Mio. EUR auf landesweit 130 Mio. EUR erhöht. Das Land Nordrhein-Westfalen will somit den ÖPNV stärken und mehr Finanzmittel für Bus, Bahn und Straßenbahn zur Verfügung stellen.

3 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Im Jahr 2016 waren 35,1 Mio. Fahrgäste mit Bussen und Straßenbahnen der STOAG unterwegs. Der Rückgang um 500.000 Fahrgäste beruht zu gleichen Teilen auf der geringeren Anzahl an Schwerbehinderten, die den ÖPNV genutzt haben, und an den weiter rückläufigen Schülerzahlen in Oberhausen. Diese Entwicklung der Fahrgastzahlen betrifft den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in seiner Gesamtheit.

Die Anzahl der Fahrgäste in Oberhausen, die den Bartarif genutzt haben, ist nahezu konstant geblieben (+0,1 %). Während das Einzel- und MehrfahrtenTicket weniger genutzt wurde als im Vorjahr (EinzelTicket -2,8 %, MehrfahrtenTicket -5,5 %), konnte mit dem CityO.Ticket ein Ausgleich erzielt werden. Mehr Fahr-

Entwicklung der Fahrgastzahlen		
Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2011	38,4	
2012	38,1	- 0,8
2013	37,0	- 2,9
2014	36,1	- 2,4
2015	35,6	- 1,4
2016	35,1	- 1,4

Entwicklung der Abonnentenzahlen		
Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2011	33.103	
2012	31.628*	- 4,5
2013	30.103*	- 4,8
2014	29.172*	- 3,1
2015	27.720*	- 5,2
2016	27.164*	- 2,0

*ohne SozialTicket

gäste (36,5 %) als im Jahr 2015 entschieden sich für dieses Ticket. Ein starker Rückgang ist bei dem landesweit gültigen Schönes WochenendeTicket zu verzeichnen (-29,8 %).

Bei den Zeitfahrausweisen haben sich weniger Kunden als im Vorjahr für ein Abonnement entschieden, während die monatlich erworbenen Zeitfahrausweise Ticket1000 und Ticket2000 einen leichten Zuwachs erzielten

(Ticket1000 +0,7 %, Ticket2000 +4,2 %). Das am 1. Januar 2014 eingeführte 7-Tage-Ticket wurde mit einem Plus von 20,3% deutlich mehr nachgefragt als im Vorjahr. Diese Entwicklung zeigt, dass Fahrgäste das Ticket

bedarfsgerechter wählen und weniger häufig einen Jahresvertrag abschließen. 22,2 % mehr Fahrgäste besaßen das subventionierte SozialTicket, genannt MeinTicket. Hier ist seit mehreren Jahren ein Zuwachs um einen meist zweistelligen Prozentsatz zu verzeichnen. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitkartenbereich (alle Ticketarten) nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % zu.

Entwicklung der Monatskarten				
Jahr	Anzahl der Gesamtmonatskarten	Veränderung in %	davon Anzahl SozialTicket/MeinTicket	davon Anzahl Monatskarte
2011	39.305		3.823*	35.482
2012	53.849	37,0	26.132	27.717
2013	60.180	11,8	32.571	27.609
2014	62.669	4,2	35.421	27.248
2015	70.412	12,4	42.693	27.719
2016	79.693	13,2	52.176	27.514

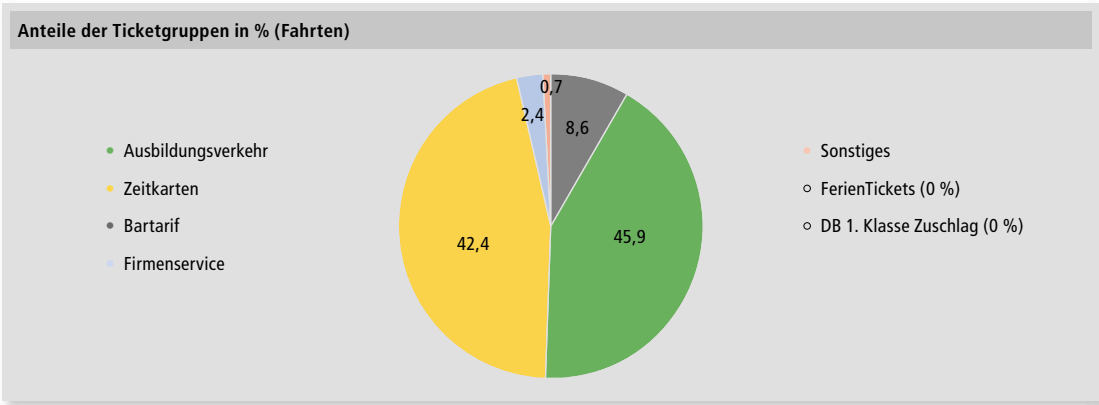
*nur November und Dezember

Im Ausbildungsverkehr sind die Fahrgastzahlen um 2,5 % zurückgegangen. Besonders stark rückläufig war die Entwicklung bei den Auszubildenden, die mit einem YoungTicket unterwegs sind. Hier spiegelt sich der kontinuierliche Rückgang der Schülerzahlen seit dem Schuljahr 2003/04 um 25 % wider.

Entwicklung der Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr		
Jahr	Fahrgäste	Veränderung zum Vorjahr in %
2011	16.113.865	
2012	15.489.841	- 3,9
2013	14.685.114	- 5,2
2014	14.233.888	- 3,1
2015	13.722.570	- 3,6
2016	13.383.567	- 2,5

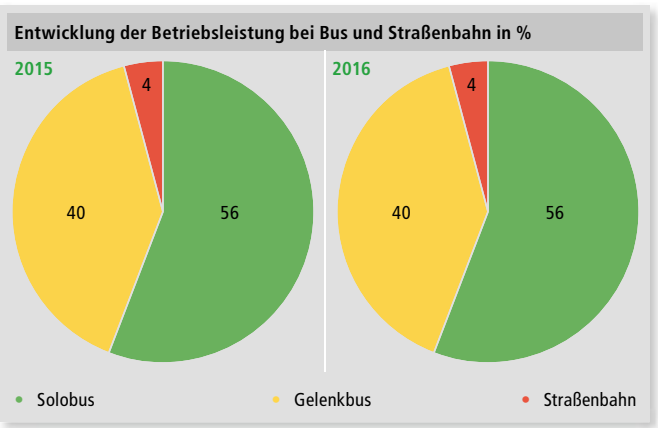
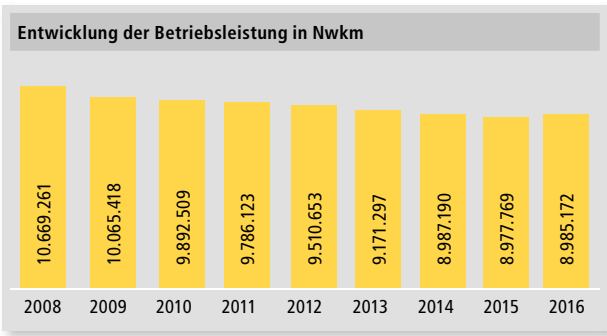
Entwicklung der Fahrgastzahlen MeinTicket/SozialTicket		
Jahr	Fahrgäste	Veränderung zum Vorjahr in %
2011	233.203*	
2012	1.594.052	
2013	1.986.831	24,6
2014	2.160.681	8,8
2015	2.604.273	20,5
2016	3.182.919	22,2

*Einführung zum 01.11.2011



Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten setzte sich im Jahr 2016 aus 8,64 Mio. Buskilometern und 0,34 Mio. Straßenbahnkilometern zusammen und lag mit einer Gesamtbetriebsleistung von 8,98 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) ähnlich hoch wie im Vorjahr. Die geringfügige Veränderung von 0,08 Mio. Nwkm resultierte aus dem Baustellenumleitungsverkehr der Linien 954 und 112.



Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH im Jahr 2016 war – wie in den Vorjahren – positiv. Das Betriebsergebnis blieb nahezu konstant und betrug -14.454 TEUR (Vorjahr: -14.453 TEUR). Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen erhöhte sich von 6.204 TEUR im Jahr 2015 um 1.364 TEUR auf 7.568 TEUR für das Jahr 2016. Der in den vergangenen Jahren erfolgreiche Weg der Restrukturierung und damit der Aufwandsreduzierung wurde fortgesetzt, der Wegfall der Dividende der RWE AG führte jedoch zu einem erhöhten Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen.

Im Geschäftsjahr 2016 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 28,89 Mio. EUR. Diese lagen um 0,22 Mio. EUR über dem Vergleichswert des Vorjahres (28,67 Mio. EUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,61 % erhöhten und bei 26,26 Mio. EUR lagen (Vorjahr: 26,10 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 2016 in Höhe von 1.229 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.180 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lag vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) eine endgültige Auswertung zur Einnahmearteilung 2015 noch nicht vor. Im Jahresergebnis 2016 wurden somit die bereits geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmearteilung 2016 zuzüglich einer Preissteigerungsrate im gewichteten Mittel von 3,8 % für das Jahr 2015 und von 2,9 % für das Jahr 2016 berücksichtigt, sodass innerhalb des Jahresergebnisses 2016 bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und BVR Busverkehr Rheinland GmbH) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 2.505 TEUR gerechnet wird. Davon sind bereits 2.344 TEUR als Anzahlungen an den VRR geleistet worden. Die Abrechnung der Einnahmearteilung 2015 wird für das dritte Quartal 2017 erwartet.

Durch geringere Provisionsvergütungen veränderten sich die sonstigen Umsatzerlöse von 0,51 Mio. EUR im Jahr 2015 auf 0,36 Mio. EUR im Jahr 2016.

Aus der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW konnte im Jahr 2016 ein Betrag in Höhe von 1.711 TEUR vereinnahmt werden. Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 2,41 Mio. EUR auf 1,15 Mio. EUR. Im Vorjahreswert waren insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (1,6 Mio. EUR) enthalten.

Somit ergeben sich Gesamtbetriebserträge in Höhe von 31.758 TEUR (Vorjahr: 32.728 TEUR).

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand verringerte sich von 15,41 Mio. EUR auf 13,51 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 470 TEUR auf 23,1 Mio. EUR. Die gezahlten Entgelte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 914 TEUR auf 18.059 TEUR (Vorjahr: 17.145 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit erhöhte sich von 409 zu Beginn des Jahres auf 412 am Jahresende.

Die Abschreibungen veränderten sich von 4,5 Mio. EUR auf 4,3 Mio. EUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2016 5,2 Mio. EUR und ist gegenüber dem Vorjahr (4,6 Mio. EUR) um 0,6 Mio. EUR erhöht.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 9,9 Mio. EUR von -3,0 Mio. EUR auf 6,9 Mio. EUR. Innerhalb des Jahresabschlusses 2015 war im Finanzergebnis eine 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 eingeflossen.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2016 betrug 75,1 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (79,5 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Anlagevermögens um 3,6 Mio. EUR, einer leichten Erhöhung der Vorräte um 0,52 Mio. EUR, der Erhöhung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 1,0 Mio. EUR sowie einer Reduzierung der liquiden Mittel um 1,8 Mio. EUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen im Anlagevermögen (Anhang) sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für das Projekt E-Mobilität und digitales Funksystem enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden konnten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 13,7 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (15,2 Mio. EUR) reduziert. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 7,08 Mio. EUR (Vorjahr: 6,92 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten verminderten sich um 2,49 Mio. EUR. Dies ist auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 25,90 Mio. EUR um 4,30 Mio. EUR auf 21,60 Mio. EUR und die leichte Reduzierung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-0,04 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, stiegen von 0,7 Mio. EUR um 1,6 Mio. EUR auf 2,32 Mio. EUR. Die sonstigen Verbindlichkeiten haben sich um 0,7 Mio. EUR von 1,7 Mio. EUR auf 2,4 Mio. EUR erhöht.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2016 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Umsatzerlösen in Höhe von 28,89 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 8,1 Mio. EUR, auf der Zahlung der ÖPNV-Pauschale in Höhe von 1.711 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 2016 nur auf 1,0 Mio. EUR, weil die Busersatzbeschaffung auf das Jahr 2017 verschoben werden musste (Auslieferung erst im April 2017). Größte Position mit 266 TEUR waren die Investitionen für das Projekt Redesign von Fahrausweisautomaten sowie 61 TEUR für Restarbeiten beim zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof OB-Holten (u. a. Fertigstellung des Sanitärgebäudes für den Fahrdienst). Weitere 110 TEUR sind für die bereits im Jahr 2016 erworbene Nachrichtentechnik und die Videoüberwachung für die Busersatzbeschaffung verausgabt worden.

4 Risikobericht

Die STOAG führt jährlich eine Risikoinventur durch, um die Risiken in der Wahrscheinlichkeit ihres Entstehens und in den Schadensfolgen im Falle der Realisierung des Risikos zu erfassen und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) besteht ein Risikomanagementsystem, bei dem alle erfassten Risiken durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung analysiert und eingestuft werden.

In der Risikoinventur 2016 wurden acht Risiken erfasst. Im Vergleich zum Vorjahr sind in der Risikoinventur drei Risiken weniger enthalten.

Das potenzielle Risiko „Nichtabschluss einer D&O-Versicherung (Directors-and-Officers-Versicherung)“ wurde nicht mehr erfasst, da diese Vermögensschadenhaftpflichtversicherung inzwischen abgeschlossen worden ist.

Das Risiko „Werthaltigkeit der Beteiligung an der GMVA“ ist nicht mehr Bestandteil der Inventur, da die Beteiligung bis auf 1,00 EUR abgeschrieben worden ist.

Das finanzielle Ergebnis aus der Beteiligung an der GMVA 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 STOAG sowie die weiteren Gesellschafter der GMVA haben sich mit dem Vertrag vom 1. Dezember 2016 über die Bewältigung der finanziellen Folgen einer Anpassung des Verbrennungsentgelts auf der Grundlage der 3. Nachtragsvereinbarung zu den Verträgen über die Abnahme und Verbrennung von Abfällen aus dem Jahre 2000 u. a. zur Leistung von Einlagen von 8,0 Mio. EUR entsprechend ihrer Beteiligungsquote verpflichtet. Bezogen auf den Geschäftsanteil der STOAG beträgt die zu leistende Einlage 1.215 TEUR.

Das Risiko „Verlust von Konzessionen“ wurde nicht mehr erfasst, da dieses durch das Risiko zum Betrauungszeitraum berücksichtigt wird.

Das Risiko „Betrauungszeitraum ab dem Jahr 2020“ wurde zuvor bereits als potenzielles Risiko mit eingeschränkter Risikorelevanz erfasst. Der Betrauungszeitraum durch die Stadt Oberhausen endet am 31. Dezember 2019. Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, Verkehrsleistung mittels Direktvergabe nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an die STOAG zu vergeben. Es wird deshalb als sehr unwahrscheinlich eingestuft, dass die STOAG keine Direktvergabe durch die Stadt Oberhausen erhält oder dass ein Antrag eines anderen Unternehmens auf Eigenwirtschaftlichkeit erfolgt und erfolgreich ist.

Keines der erfassten Risiken wurde als inakzeptabel eingestuft. Für die STOAG wurde kein Risiko identifiziert, das von den Risikopaten in seiner Auswirkung als bestandsgefährdend und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit als relativ hoch betrachtet wird.

5 Ausblick und Prognose

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Tarifstruktur

Fast die Hälfte aller Fahrgäste der STOAG (46 %) sind Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende. Ein Rückgang in diesem Segment wirkt sich negativ auf die gesamte Fahrgastentwicklung aus. Trotz leicht steigender Einwohnerzahlen in Oberhausen ist davon auszugehen, dass der Ausbildungsverkehr und damit die Fahrgastzahlen insgesamt weiter leicht zurückgehen werden.

Im Jahr 2018 ist ein verbundweit gültiges YoungTicketPlus geplant. Gerade die Zielgruppe der Auszubildenden ist es aus ihrer Schulzeit gewohnt, sich im gesamten Verbundraum zu bewegen, und legt Wert auf Flexibilität. Sie erhält damit ein attraktives neues Angebot.

Zum 1. Januar 2017 wurden Tickets, die als Pilotprojekt von einigen Verkehrsunternehmen erprobt wurden, in den Regeltarif übernommen: das HappyHourTicket für Fahrten zwischen 18 Uhr und 6 Uhr am Folgetag, das 30-Tage-Ticket, eine Monatskarte mit flexiblem Beginn, sowie ein preislich reduziertes 10er-Ticket. Für das erfolgreiche CityO.Ticket wurde die Pilotphase verlängert.

Die Tarifstrukturreform im VRR wurde weiter umgesetzt. Zum 1. Januar 2016 entfiel die Preisstufe „E“, die Tarifkennzeichnungen Preisstufe „D-Nord“ und „D-Süd“ wurden zu einer Preisstufe „D“ für den gesamten Verbundraum zusammengefügt. Zum 1. Juni 2016 wurde die Kurzstreckenreform durchgeführt: Als Kurzstrecke wird verbundweit die Einstiegshaltestelle plus drei Haltestellen ohne Umstieg definiert – in Oberhausen auch ohne Nutzung der NachtExpress-Linien.

Rund 1.500 VRR-Kunden haben im Jahr 2017 die Möglichkeit, den elektronischen Tarif (eTarif) zu testen. Mit diesem Angebot verfolgt der VRR eine neue Berechnungsgrundlage für Fahrpreise. Eine streckenabhängige Bezahlung soll Gelegenheitskunden die Möglichkeit bieten, ohne tarifliche Vorkenntnisse ein Ticket zu erwerben, dessen Preis auf der tatsächlich zurückgelegten Strecke basiert. Nach erfolgreich abgeschlossener Testphase wird der eTarif als zusätzliches tarifliches Angebot ergänzend zum bestehenden Flächen-/Zonentarif zur Verfügung stehen.

Vertriebswege

Dem elektronischen Vertrieb gehört die Zukunft. VRR und Verkehrsunternehmen stärken das Internet als Vertriebskanal, attraktive Tickets wie das 10er-Ticket oder das HappyHourTicket sind ausschließlich online erhältlich. Das Ticketing soll weiter vereinfacht werden – in Pilotprojekten wird derzeit der elektronische Ticketkauf ohne vorherige Registrierung getestet. Die Abrechnung erfolgt über die Telefonrechnung.

Neben dem HandyTicket als elektronischer Vertriebsweg bietet die STOAG seit dem Jahr 2015 den Ticket-erwerb im Onlineticketshop an. Durch den aufgedruckten Barcode ist dieses Ticket im Fahrzeug elektronisch lesbar. Ziel im Verkehrsverbund ist es, dass Kunden zwischen der Nutzung des elektronischen Tickets auf Papier oder auf ihrem mobilen Endgerät wählen können. Mit der neuen App werden elektronische Aus-kunft und Ticketerwerb in einer Anwendung zusammengeführt und erleichtern den Kunden den Zugang und den Umgang mit dem ÖPNV.

Seit März 2017 verkauft die STOAG im KundenCenter Sterkrade Tickets der Deutschen Bahn (DB), nachdem die DB-Agentur im Bahnhofsgelände Oberhausen-Sterkrade im Vorjahr geschlossen und eine Nachfolgelösung seitens der Bahn nicht in Betracht gezogen wurde. Aus Kundensicht ist der zusätzliche Verkauf von Tickets aus dem Fernverkehr eine sinnvolle Erweiterung und Ergänzung zum bereits bestehenden Angebot des VRR.

Verbund-App

Mit der Fortentwicklung der VRR-App wird der Zugang zur Nutzung des ÖPNV einfacher und verständlicher und entspricht damit der Erwartungshaltung der Kunden. Die grundlegend überarbeitete Oberfläche ermög-licht eine optimierte Benutzerführung. Störmeldungen, verbesserte Streckenplanungen und Tarifcheck sind neue Komfortfunktionen nicht nur für Pendler. Nutzungsanreize bietet die neue App auch den Gelegenheits-kunden. Ohne Orts- und Tarifkenntnisse lassen sich Informationen abrufen und das benötigte Ticket per Online-zahlungsverfahren direkt im Ticketshop erwerben. Durch flexibles Design, regionalen Datenfokus und indi-viduelle Funktionalitäten wird die Verbund-App unternehmensbezogen angepasst. Für die STOAG bieten sich individuelle Werbe- und Kommunikationsmöglichkeiten. Die neue App ist seit dem 7. April 2017 verfügbar.

Angebot

Die Entwicklung des Verkehrsangebots steht im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP). Der Nahverkehrsplan wurde in der Ratssitzung vom 13. Februar 2017 beschlossen. Die bedeutendste Maßnahme – der 15-Minuten-Takt auf der Linie 112 – wurde bereits zum 8. Januar 2017 umgesetzt.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau der die Stadtgrenzen überschreitenden Linien. Hier stehen zum Beispiel die Verlängerung der SB94 nach Essen-Dellwig, die Verlängerung der SB90 vom Ruhrpark bis zum Bahnhof Styrum in Mülheim, die Anbindung des Landschaftsparks Nord bzw. des Mercator-Centers in Duisburg und eine NachtExpress-Verbindung zwischen Oberhausen-Sterkrade (BF) und Duisburg-Marxloh im Mittelpunkt der Planungen. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen finden Abstimmungsgespräche mit den Nachbarverkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern statt.

Linie 112

Alle sechs Niederflurstraßenbahnen vom Typ NF6D des Herstellers Siemens-DUEWAG aus dem Jahr 1996 wurden zwischen November 2014 und Dezember 2016 sukzessive bei der Firma FWM Fahrzeugwerke Mirastrasse GmbH in Berlin/Henningsdorf instandgesetzt. Die Beseitigung von Korrosionserscheinungen, die Aufbereitung der Fahrgestelle sowie Maßnahmen zur Erfüllung der aktuellen Brandschutznormen standen im Mittelpunkt der Arbeiten. Damit erhöhen sich die Verfügbarkeit und somit die Zuverlässigkeit auf der Linie 112. Seit dem 8. Januar 2017 verdichtet sich werktags in der Hauptverkehrszeit die Taktlage der Straßenbahn in Oberhausen von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt. Mit dem Fahrplanwechsel verkehren in der Hauptverkehrszeit alle Straßenbahnen wieder einheitlich durchgängig zwischen Mülheim-Hauptfriedhof und Oberhausen Neumarkt.

Ausbau von Haltestellen

Im Stadtgebiet Oberhausen mit seinen 339 Haltestellen baut die STOAG seit 1996 in einem mehrstufigen Ausbauprogramm Bushaltestellen niederflurgerecht um. Die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform werden minimiert, sodass ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug möglich ist. Zusätzlich werden die Haltestellen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Bis heute wurden 605 Haltepunkte komplett ausgebaut und mit Hochbord und taktilen Elementen versehen. Im Jahr 2016 wurden keine Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW gewährt und der Umbau von Haltestellen ausgesetzt. Im Jahr 2017 plant die STOAG den barrierefreien Ausbau von 13 Haltestellen, davon drei mit Fahrgastunterständen. Die Haltestellen werden ergänzend zu den Niederflurbussen niederflurgerecht aus-gebaut und mit taktilen Leitstreifen versehen. Die Gesamtausgabe beläuft sich auf 404.000 EUR, hiervon sind 231.800 EUR zuwendungsfähig. Eine positive Einplanungsmittelung des VRR liegt vor.

Weiterentwicklung der E-Mobilität

Seit Oktober 2015 werden bei der STOAG zwei rein elektrisch betriebene Batteriebusse auf den Linien 962 und 966 im Linienverkehr eingesetzt. Die vorhandene Gleichspannungsinfrastruktur der Straßenbahn wird zur Schnellladung der beiden Elektrofahrzeuge genutzt. Die Ladeenergieentnahme zur Versorgung der zwei Busse erfolgt aus einem Unterwerk sowie aus der Fahrleitung der Straßenbahn. Die Erfahrungen mit diesem Batterieladesystem sind positiv. Die vorhandene Infrastruktur soll für den weiteren Ausbau der Elektromobi-lität genutzt werden. Es ist geplant, die Linie 979 von Oberhausen-Sterkrade nach Bottrop, die von der STOAG und der Vestische Straßenbahnen GmbH gemeinsam betrieben wird, auf den Betrieb mit Batteriebusen umzustellen. Aktuell verkehren auf dieser Linie vier Busse. Einen Zuwendungsbescheid vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für drei Busse hat die STOAG erhalten. In Abstimmung mit der Vestische Straßenbahnen GmbH erfolgt die Ausschreibung der Busse im Jahr 2017.

Änderung des ÖPNVG NRW

Mit Wirkung zum 6. Januar 2017 ist das ÖPNVG NRW novelliert worden. Mehrere Änderungen betreffen die ÖPNV-Finanzierung, u. a. folgende Neuerungen:

- a) Für einen Teil der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird eine Zweckbindung eingeführt. Ein Anteil von 30 % der Mittel sind nun als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge zu verwenden.
- b) In § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wurde gestrichen, dass der weiterzuleitende Anteil der Ausbildungsverkehr-Pauschale auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen soll.
- c) Für den Nahverkehrsplan wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW ein neuer pflichtiger Inhalt vorgegeben. Hiernach muss die Entlohnung des eingesetzten Personals nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge dargestellt werden. Damit soll die Tariftreue im ÖPNV auch im eigenwirtschaftlichen Bereich (jenseits des TVgG-NRW) erreicht werden.

Es bleibt abzuwarten, ob Tariftreue durch Entlohnungsvorgaben in Nahverkehrsplänen und Vorabbekanntmachungen erreicht werden kann, denn hierfür ist das in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes liegende PBefG, das hierzu keine Regelung trifft, maßgeblich.

Wie bereits unter a) aufgeführt, sind mindestens 80 von Hundert der Pauschale für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 % der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Abs. 3 anwenden.

Die konkrete Ausgestaltung der Anreize kann der Pauschalenempfänger innerhalb des europarechtlichen Rahmens selbst regeln. Dabei kommen investive Förderungen der von den Verkehrsunternehmen einschließlich ihrer Subunternehmen einzusetzenden Fahrzeuge oder deren Qualitäten ebenso wie die Regelung der Anforderungen in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Betracht.

Die STOAG wird auch im Hinblick auf die geänderte Rechtslage in den nächsten Jahren kontinuierlich in ihre Busflotte investieren. Für das Jahr 2017 ist die Neuanschaffung von zehn Gelenk- und fünf Solobussen vorgesehen.

Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) hat im Geschäftsjahr 2016 ein Ergebnis in Höhe von 13,4 Mio. EUR erzielt und damit das mindestens vereinbarte Volumen von 11 Mio. EUR übertroffen. Das Ergebnis der evo im Geschäftsjahr 2016 ist insbesondere durch die Reduzierung der Höhe der Pensionsrückstellungen bedingt. Dies rechtfertigte, dass aus dem Ergebnis der evo die Einstellung eines Teils des Jahresüberschusses in die Gewinnrücklagen bei der evo erfolgte.

Die STOAG geht derzeit weiter davon aus, dass die FSO GmbH eine Ergebnisabführung für die Jahre 2017 bis 2021 von jährlich insgesamt 11,0 Mio. EUR erwirtschaftet und der RWE und der STOAG somit jeweils 5,5 Mio. EUR pro Wirtschaftsjahr zufließen.

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 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. Weder im Jahresergebnis 2016 noch in den Wirtschaftsplanungen 2017 bis 2021 sind Ergebnisausschüttungen seitens der GMVA erzielt bzw. eingeplant worden.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-Aktien wurde für das Jahr 2016 eine Dividende in Höhe von 1,00 EUR pro Stamm- und Vorzugsaktie erwartet. Der Vorstand der RWE AG hat in seiner Sitzung am 17. Februar 2016 beschlossen, der am 20. April 2016 stattgefundenen Hauptversammlung 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 der RWE AG beschlossen.

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

Da die Gesellschaft öffentlicher Anteilseigner mbH in der Vergangenheit grundsätzlich dem Dividendenvorschlag bzw. der Ausschüttung der RWE AG gefolgt ist, bedeutete dies eine weitere Reduzierung der Beteiligungserträge in Höhe von 255 TEUR.

In den vergangenen Jahren konnte der verbleibende Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen kontinuierlich gesenkt werden, die Reduzierung der Beteiligungserträge wird für die zukünftigen Jahre zu einem erhöhten Finanzierungsbetrag führen.

ÖPNV-Pauschale

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 2017 bis 2021 weist für das Jahr 2017 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2016 einen erhöhten Verlust aus. Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2017 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 9.335 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2018 bis 2021 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 12,0 Mio. EUR erwartet. Gründe hierfür sind neben geringeren Beteiligungserträgen auch die Reduzierung der Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten.

Die STOAG geht für das Jahr 2017 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zurückgehen und im Jahr 2017 voraussichtlich 7.765 TEUR betragen. Der Vorstand der RWE AG hat in seiner Sitzung am 22. Februar 2017 beschlossen, der am 27. April 2017 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividende in Höhe des letztjährigen Vorschlags von 0,13 EUR je Vorzugsaktie und eine Aussetzung der Dividende für Stammaktien für das Geschäftsjahr 2016 vorzuschlagen. Dies bedeutet für die STOAG, dass sie im Jahr 2017 einen Dividendenertrag in Höhe von 6 TEUR erhalten wird. Dies entspricht der Ausschüttung des Jahres 2016. Die STOAG hat in ihrem Wirtschaftsplan 2017 bis 2021 keine Dividendenzahlung der RWE AG für die Stamm- und Vorzugsaktien eingeplant.

Eine Ausschüttung seitens der GMVA ist im Wirtschaftsplan 2017 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 2017 die sich bereits im letzten Quartal des Jahres 2016 abzeichnende Beruhigung auf dem Rohölmarkt nicht fortgesetzt. Die STOAG musste leicht steigende Einkaufspreise verzeichnen, die derzeit leicht über dem Planwert des Jahres 2017 liegen.

6 Chancen

Die Digitalisierung verändert die Lebensweise der Menschen und wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten aus. Die Nutzung intermodaler Mobilitätsangebote schreitet mit neuen IT-Applikationen weiter fort und erlaubt zumindest im urbanen Raum eine individuelle, wechselnde Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsträger. Häufiger als in der Vergangenheit entscheiden Kunden immer öfter neu, welche Verkehrsmittel sie auf ihren täglichen Wegen nutzen. Durchgehende Verkehrsketten von Tür zu Tür, so der Kundenanspruch, müssen einfach zugänglich, planbar und buchbar sein.

Für die STOAG gilt es, die Rolle als Mobilitätsdienstleister aktiv zu gestalten und sich als kompetenter Ansprechpartner zu präsentieren. Der Verkauf von DB-Tickets ist ein Schritt in diese Richtung. Die Weiterentwicklung von vernetzter Mobilität und die Umsetzung weiterer digitaler Innovationen bieten interessante Optionen für neue Zielgruppen.

Mit der Möglichkeit zum Onlineerwerb von Tickets und zur Onlineverwaltung von Abonnements bei der STOAG im Jahr 2016 sind wichtige Dienstleistungen digitalisiert worden. Die vom VRR neu entwickelte App optimiert die Bereitstellung von Informationen für Fahrgäste. Das im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz im Radverkehr“ geplante VRR-Projekt der neuen, digital gesteuerten Rad-Abstellanlagen mit elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem, an dem auch Oberhausen teilnehmen wird, erleichtert die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV innerhalb einer Reisekette. Alles das sind wichtige Schritte auf dem Weg vom klassischen ÖPNV hin zu einem innovativen, digitalen öffentlichen Personennahverkehr der Zukunft.

Oberhausen, den 11. Mai 2017

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer

EINFACH FÜNFFACH GUT

5 Modul Ber
15 Auszubild
bei der ST
25 Jahre im B
35 Mio. Fahrg
45 Jahre selb
STORAG + e

PERSPEKTIVWECHSEL

Modul 5 sensibilisiert im Umgang mit Menschen mit Behinderung

Das EU-Parlament und der Rat der Europäischen Union haben mit der Verordnung (EU) 181/2011 die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr neu geregelt, die dann im Jahr 2013 in nationales Recht umgesetzt wurden. Die Verordnung betrifft u.a. die Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Frau Koppers-Messing, als Betriebsleiterin und Abteilungsleiterin Fahrbetrieb fällt die Umsetzung der neuen Vorschriften in Ihren Zuständigkeitsbereich. Wie wird das Personal auf die Bedürfnisse von Behinderten zukünftig eingehen?

Die Belange der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste haben bei der STOAG schon lange einen hohen Stellenwert. Nicht nur, dass wir über 90 % unserer Haltestellen niederflurgerecht umgebaut haben, wir stehen im engen Kontakt mit Behindertenverbänden, um den ÖPNV in Oberhausen den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Menschen und Menschen mit Behinderungen anzupassen. In unserem Dienstunterricht haben wir unsere Fahrerinnen und Fahrer sensibilisiert, indem wir sie selbst einen Rollstuhl und Rollator haben nutzen lassen. Jetzt wird ein neues Schulungskonzept umgesetzt.

Was beinhalten diese Schulungen?

Wir haben das Thema als eins von insgesamt fünf Modulen in die gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) integriert. Diese Schulungen müssen alle Fahrerinnen und Fahrer in einem Zeitraum von fünf Jahren absolvieren. Gemeinsam mit der benachbarten Fahrschule Krüssmann, mit Vertretern von Behindertenverbänden und der Koordinierungsstelle Inklusion der Stadt Oberhausen haben wir dieses Modul konzipiert – eine sehr konstruktive Zusammenarbeit mit sehr engagierten Partnern. Seit Februar 2017 wird die Schulung angeboten. Den Schwerpunkt bildet ein Praxisteil, bei dem jeder Teilnehmer aktiv in die Lage versetzt wird, mit körperlichen Einschränkungen auf Hilfeleistung angewiesen zu sein. Ich freue mich besonders, dass die Fahrschule den gerontologischen Simulationsanzug GERT einsetzt, mit dem Einschränkungen im Bewegungs- und Sinnesbereich erlebbar werden. Die Erfahrungen im Selbstversuch sind eine wertvolle Ergänzung zum theoretischen Part, durch den Perspektivwechsel wird ein ganz anderes Verständnis geschaffen.

Wie ist die Resonanz?

Durchweg positiv, gerade durch den praktischen Teil. Insbesondere das Erleben von Sinneseinschränkungen ist eine wertvolle und für viele auch überraschende Erfahrung. Das Gesetz sieht vor, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschult werden müssen, die entweder unmittelbar Kontakt zu behinderten Fahrgästen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben oder zu deren Belangen. Insofern denken wir auch darüber nach, unsere Kolleginnen und Kollegen in den KundenCentern mit in die Schulungen einzubeziehen.





WILLKOMMEN

15 Azubis lernen bei der STOAG

Junge Menschen brauchen eine Perspektive. Deshalb ist für die STOAG die Ausbildung von Jugendlichen – auch über den eigenen Bedarf hinaus – eine Selbstverständlichkeit und ein aktiver Beitrag zum Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit in der Stadt und der Region. Ausbildung erbringt vielfältigen Nutzen für das Unternehmen, für junge Menschen und für die Gesellschaft insgesamt.

„Willkommen im Team“, heißt es zu Beginn eines jeden Ausbildungsjahres für fünf engagierte und motivierte junge Frauen und Männer. Insgesamt beschäftigt die STOAG 15 Auszubildende im gewerblichen Bereich: angehende Kfz-Mechatroniker, Fachkräfte im Fahrdienst und seit dem Jahr 2016 auch Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Christine Tippet und Seyit Ali Öztürk sind die Ersten, die diese duale Ausbildung bei der STOAG absolvieren.

Herr Öztürk, ist Berufskraftfahrer ein Kindheitstraum von Ihnen?

Ein Kindheitstraum ist es eigentlich nicht. Ich habe nach der Schule zuerst Zivildienst in einer Behinderteneinrichtung gemacht, dann in verschiedene Berufe hineingeschnuppert und mich schließlich für diese Ausbildung entschieden. Durch Werbung in Bussen bin ich auf die Ausbildung aufmerksam geworden.

Wie war das bei Ihnen, Frau Tippet?

Ich wollte alles, nur nicht ins Büro, und habe ebenfalls vieles ausprobiert. Ich habe gerne Kontakt zu Menschen und fahre sehr gerne Auto – gute Voraussetzungen also für diesen Beruf. Zwischen Bewerbung und Zusage vergingen übrigens genau fünf Tage, das war schon klasse.

Frauen sind ja in diesem Ausbildungsgang noch in der Minderheit. Sind Sie die Exotin in Ihrer Berufsschulklasse?

Ich bin die einzige Frau unter 15 Männern und sofort zur Klassensprecherin gewählt worden. Als Frau in dieser Branche muss man schon eine große Klappe haben – das passt. Aber inzwischen sind im Linienbusverkehr ja recht viele Frauen beschäftigt.

Herr Öztürk, als Berufskraftfahrer ist Ihr Platz ja meist hinter dem Steuer. Ist das in der Ausbildung auch so?

Noch nicht, denn der Führerschein wird erst Anfang des zweiten Ausbildungsjahres gemacht. Darauf freue ich mich schon ganz besonders. Im Moment durchlaufen wir parallel zu den Ausbildungsinhalten sehr viele Abteilungen bei der STOAG. Ich finde das sehr interessant, man findet sich viel besser im Unternehmen zurecht und bekommt Kontakt zu vielen Kollegen.

Gibt es etwas in der bisherigen Ausbildung, das Sie besonders überrascht hat, Frau Tippet?

Dass wir so viel Hintergrundwissen bekommen, wusste ich vorher nicht. Der Blick für das große Ganze ist schon spannend. Man entwickelt Verständnis für die Abläufe im Hintergrund – da sind wir im Vorteil anderen Fahrerinnen und Fahrern gegenüber. Überrascht hat mich die Tatsache, wie wichtig beispielsweise eine Minute sein kann, zumindest für die Fahrplanabteilung. Und wie viel Spaß mir die Arbeit in der Werkstatt macht, damit habe ich auch nicht gerechnet!

TRAUMBERUF

25 Jahre Busfahrerin bei der STOAG

„Erste Busfahrerin geht auf Linie“, titelte die *Pinnwand*, die Mitarbeiterzeitung der STOAG, im Jahr 1991, und berichtete, dass Sabine Mehmedovic die Leidenschaft, selber Omnibus zu fahren, bereits mit in die Wiege gelegt wurde.

Frau Mehmedovic, Ihr Vater war viele Jahre lang Busfahrer bei der STOAG. Wollten Sie schon als Kind Busfahrerin werden?

Bevor mein Vater bei der STOAG als Busfahrer angefangen hat, war er viele Jahre als Lkw-Fahrer beschäftigt. Große Autos haben mich schon als kleines Mädchen begeistert – ich bin mit ihnen groß geworden. Und dass ich Busfahrerin werden wollte, das stand ganz lange fest.

Bedurfte es damals einiger Überzeugung, dass die STOAG Sie als erste Busfahrerin eingestellt hat?

Ja, es bedurfte ganz viel Überzeugung! In Bottrop, Essen und Duisburg gab es bereits Busfahrerinnen, bei der STOAG in Oberhausen war man sehr zurückhaltend, sogar die Arbeitnehmervertreter. Aber ich war hartnäckig, denn ich war überzeugt, dass ich die Richtige für den Beruf bin und ich wollte gerne in Oberhausen fahren. Als dann per Anzeige Busfahrer und Busfahrerinnen bei der STOAG gesucht wurden, war das meine große Chance. Ich habe den Busführerschein gemacht, meinen Job gekündigt und konnte dann meinen Traum verwirklichen.

Welche Reaktion gab es bei den Fahrgästen?

Viele Fahrgäste waren skeptisch. Frauen am Steuer eines Autos kannte man seit Langem, aber Busfahren war reine Männersache. Die weiblichen Fahrgäste fanden es klasse. Es gab aber männliche Fahrgäste, die nicht bei mir eingestiegen sind und auf den nächsten Bus gewartet haben, egal, wann dieser gekommen ist.

Wie war das Verhältnis zu Ihren Kollegen bei der STOAG?

Ich habe mich sehr gut aufgehoben gefühlt. Die Kollegen waren immer für mich da, es gab kein böses Wort, keine Diskriminierung wegen des Geschlechts, kein Lästern oder Spotten. Es war eine tolle Zeit.

In den letzten 25 Jahren haben sich die Bedingungen im Fahrdienst geändert. Was sind für Sie die größten Unterschiede?

Die verkehrliche Situation ist eine andere, die Belastungen im Dienst sind größer geworden und der Respekt der Fahrgäste gegenüber dem Fahrpersonal hat abgenommen.

Ist Busfahrerin trotzdem immer noch Ihr Traumberuf?

Auf jeden Fall. Ich würde diesen Beruf immer wieder wählen.





DURCHGEZÄHLT

35 Mio. Fahrgäste reisen mit der STOAG

35 Mio. Fahrgäste hat die STOAG im Jahr 2016 befördert, genau gesagt 35,1 Mio. Wie viele Fahrten wurden von Auszubildenden zurückgelegt? Sind mehr oder weniger Senioren mit dem BärenTicket unterwegs gewesen als im Vorjahr? Wird das Ferienticket eigentlich nachgefragt? Bei Sascha Bolz findet man auf alle diese Fragen eine Antwort. Hier laufen sämtliche Daten über den Verkauf von Tickets bei der STOAG zusammen.

Herr Bolz, sind Sie ein klassischer Zahlenmensch?
Wenn das bedeutet, ein trockener, besserwisserischer Mensch zu sein, der vor lauter Zahlen das Große und Ganze nicht mehr sieht, dann sicherlich nicht. Wenn es aber bedeutet, strukturiert zu sein, einen Blick für Daten und Beträge und auch Spaß an Zahlen zu haben, dann bin ich ein Zahlenmensch.

Ist der Spaß an Zahlen mit der beruflichen Tätigkeit gekommen?
Schon in der Schule war ich sehr gut in Mathe und der Besitzer des Lebensmittelgeschäfts auf dem Weg zur Schule hat uns Kindern beigebracht, immer auf das richtige Wechselgeld zu achten. Das prägt. Zahlen sind spannend, vor allem, die Zahlen im Zusammenhang zu sehen. Welchen Verlauf nehmen Zahlen, welche Trends sind erkennbar? Wie lassen sich Zahlenreihen interpretieren?

Wie errechnen sich die Fahrgastzahlen?
Dafür gibt es eine einfache Formel: verkaufte Stückzahl der Tickets multipliziert mit der Fahrtenhäufigkeit. Bei EinzelTickets ist das einfach: Pro verkauftem Ticket wird eine Fahrt zurückgelegt. Beim TagesTicket geht man von 2,5 Fahrten pro Person aus. Bei Zeitfahrausweisen ist für jede Ticketart eine Anzahl von Fahrten hinterlegt. Beim BärenTicket sind beispielsweise 45 Fahrten pro Monat hinterlegt, beim Ticket1000 sind es 61 Fahrten. Beim SchokoTicket geht man von 76 Fahrten pro Monat aus. Für alle Verkehrsunternehmen im VRR sind diese Werte identisch, um über vergleichbare Fahrgastzahlen zu verfügen. Die Werte sind seit Jahren unverändert geblieben, somit ist ein Vergleich über mehrere Jahre möglich.

Gibt es eine Zahl, die Ihnen im Geschäftsjahr 2016 besonders aufgefallen ist?
Veränderungen bei Fahrgastzahlen im zweistelligen Bereich sind immer auffällig. So gab es eine Steigerung beim SozialTicket (MeinTicket) um 22,2 % und beim CityO.Ticket um 36,5 % – das ist schon bemerkenswert. Interessant sind dann wiederum die Wechselbeziehungen zu anderen Ticketarten.

Welche Statistiken oder Zahlen sind am aufwendigsten zu erstellen?
Wenn externe Anfragen von Behörden oder Verbänden kommen, die Zahlen abrufen, denen andere Kriterien zugrunde liegen, ist die Aufarbeitung oft recht aufwendig. Aber wir können in der Regel alle Statistiken liefern, es ist oft nur eine Frage der Zeit. Was wir nicht können: nur schwarze Zahlen erstellen. Dazu gibt es eine nette Anekdote mit unserem früheren Betriebsdirektor. Kurz bevor er in den Ruhestand ging, hatten wir ein Gespräch über Umsatzzahlen und Betriebsergebnis. Ich war damals sehr optimistisch und sagte, dass wir ja vielleicht irgendwann mal schwarze Zahlen schreiben. Seine Antwort darauf war: „Ich komme vorbei, wenn die STOAG schwarze Zahlen schreibt.“ Ich habe ihn hier nicht mehr gesehen, dafür arbeiten wir halt nicht in der richtigen Branche.

WEGGEFÄHRTEN

Vor 45 Jahren wurden STOAG und evo eigenständig

Die Gründung des ersten Elektrizitätswerkes in Oberhausen war untrennbar mit der Einführung der kommunalen Straßenbahn im Jahr 1897 verbunden. Die elektrische Kraftzentrale der Straßenbahn an der Zechenstraße, der heutigen Danziger Straße, wurde dafür erweitert. Am 1. April 1905 wurden Gas- und Elektrizitätswerke sowie der Straßenbahnbetrieb zu den „Städtischen Werken“ zusammengeführt. Aus diesem Eigenbetrieb der Stadt entstand am 14. Februar 1964 die Stadtwerke Oberhausen AG, genannt STOAG. Sieben Jahre später – 1971 – wurde die Energieversorgung ausgegliedert und unter dem Namen Energieversorgung Oberhausen AG in das Handelsregister eingetragen, die Verkehrsbetriebe verblieben bei der STOAG. Der Anteil der STOAG betrug zu diesem Zeitpunkt 50 % des Grundkapitals. Energieversorgung und Verkehrsbetrieb gingen nun zwar eigene Wege, es gab aber einen gemeinsamen Vorstand.

In den kommenden Jahren prägten evo und STOAG als eigenständige städtische Unternehmen die Entwicklung der Stadt. Die enge Verbundenheit spiegelt sich auch nach 45 Jahren Selbstständigkeit in der Zusammenarbeit beider Unternehmen wider. In den Bereichen Einkauf, Buchhaltung, Rechnungswesen, Juristische Dienste, IT und Liegenschaften erbringt die evo Dienstleistungen für die STOAG – von den Synergieeffekten profitieren beide Unternehmen. Eine enge Kooperation gibt es auch im Bereich Personal, wie STOAG-Personalleiter Olaf Walenciak schildert, der bei der evo seine Ausbildung gemacht hat und seit Oktober 2004 bei der STOAG den Bereich Personal und Organisation leitet:

„Im Hause der STOAG sind Personalplanung, Personalführung und Personalbetreuung angesiedelt. Hier sind die direkten Ansprechpartner vor Ort, die sich um alle Personalangelegenheiten kümmern, bei Bedarf werden wir auch bei sozialen Belangen vermittelnd tätig. Sehr aktiv sind wir in puncto Gesundheitsförderung und haben in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat wichtige Projekte im Rahmen des Tarifvertrags Demografie umgesetzt. Natürlich werden bei der STOAG die Einstellungen vorgenommen und auch die Personalakten werden bei uns im Haus geführt. Alle Arbeiten rund um die Entgeltabrechnung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernimmt hingegen die evo. Diese Arbeitsteilung klappt seit vielen Jahren hervorragend.“



Unser Antrieb: Innovation

Geschäftsführer Werner Overkamp über die wesentlichen Ereignisse des Geschäftsjahres 2016



Welche Serviceleistungen für Kunden wurden im Jahr 2016 realisiert?

Mit der Einführung der Online-Abonnementverwaltung im Jahr 2016 und des Onlineticketshops im Jahr zuvor kommen wir der Erwartung vieler Kunden nach digital verfügbaren Dienstleistungen nach. Egal ob zu Hause vom PC oder unterwegs mit mobilen Endgeräten – unsere Fahrgäste sollen unseren Service auch online nutzen können. Dazu gehört meines Erachtens auch die Versorgung mit schnellem Internet im Nahverkehr. Obwohl die Reisezeiten im Stadtverkehr relativ kurz sind, hat mobiles und stabiles Internet in Bussen und

Bahnen bei den Fahrgästen inzwischen einen hohen Stellenwert. Deshalb haben wir die kostenlose Bereitstellung von WLAN in zwei Bussen getestet – mit Erfolg. Nun prüfen wir die Umsetzbarkeit in allen Bussen.



Mit welchen Angeboten möchten Sie Fahrgäste vom ÖPNV überzeugen?

Die Zuverlässigkeit unserer Busse und Bahnen und die Planbarkeit der Fahrten mit dem ÖPNV sind entscheidende Kriterien, um Fahrgäste zufriedenzustellen. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unserer Fahrzeuge konnten wir noch einmal steigern. Die elektronischen Medien, an erster Stelle die neue Mobilitäts-App, die der VRR in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen entwickelt hat, bieten eine Vielzahl von Daten zur Planbarkeit der Reiseroute.

Aber auch mit attraktiven Ticketangeboten möchten wir Fahrgäste gewinnen. Unser CityO.Ticket, das innerstädtisch für 4 EUR beliebig viele Fahrten innerhalb von vier Stunden ermöglicht, hat sich seit 2014 zum Verkaufsschlager entwickelt. Die deutlich gestiegenen Verkaufszahlen dieses Tickets erhärten die Annahme, dass für Besorgungsfahrten im Stadtgebiet Oberhausen der Preis des EinzelTickets in der Preisstufe A vielfach als zu teuer und zu wenig flexibel angesehen wird. Unser Baustellen-Abo, das wir anlässlich einer mehrmonatigen Baumaßnahme auf der wichtigsten Nord-Süd-Straßenverbindung in Oberhausen angeboten haben, ist ebenfalls gut angenommen worden. Wir brauchen einen guten Service für unsere Stammkunden und attraktive Angebote für Einsteiger und Gelegenheitskunden.

Erhöhen die neuen Fahrscheinautomaten ebenfalls die Zufriedenheit der Fahrgäste?

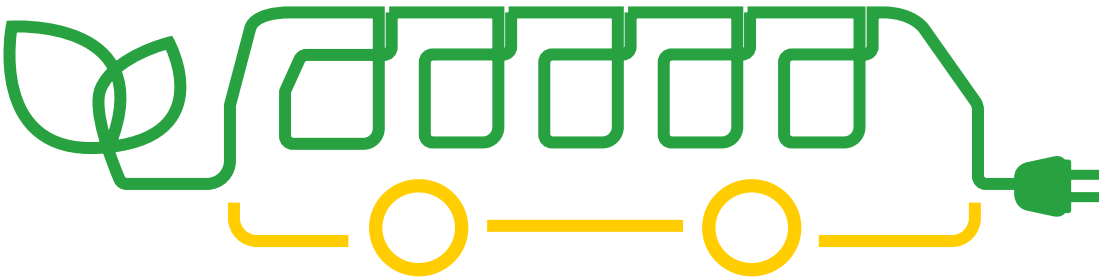
Die Beschaffung von Ersatzteilen für unsere 20 Jahre alten Automaten gestaltete sich immer schwieriger, die Automaten liefen nicht mehr hundertprozentig zuverlässig. Die neuen Automaten, die wir im Frühjahr 2016 installiert haben, bieten den Fahrgästen deutliche Vorteile. Nun können auch Zeitkarten, die man bislang nur in den KundenCentern oder Vorverkaufsstellen erwerben konnte, am Automaten gekauft werden. Mit Ausnahme der Tickets im Abonnement und der elektronischen Fahrscheine sind nun alle Tickets am Automaten erhältlich. Bezahlt werden kann entweder bar oder mit allen gängigen Bankkarten wie EC-Karte, Kreditkarten und girogo-Karte. Wir stellen fest, dass die Kunden die Fahrscheinautomaten wieder deutlich intensiver nutzen.

Beim Thema Elektromobilität gehört die STOAG zu den wenigen Verkehrsunternehmen, die im Jahr 2016 rein elektrisch betriebene Batteriebusse im Liniendienst eingesetzt haben. Wie sind die Erfahrungen mit der neuen Technik?

Unsere beiden Elektrobusse laufen seit Oktober 2015 recht zuverlässig und haben zusammen rund 155.000 Kilometer zurückgelegt. Da wir den Strom aus regenerativen Energien beziehen, haben wir keine CO₂-Emissionen und sparen auf den beiden Linien im Vergleich zu herkömmlichen Dieselfahrzeugen mit EURO VI u. a. pro Jahr 158 Tonnen Kohlendioxid. Die Entnahme der Ladeenergie für die beiden Elektrobusse erfolgt zum einen aus dem Unterwerk Neumarkt der Straßenbahn im Stadtteil Sterkrade, zum anderen direkt aus der Fahrleitung am Bahnhof Sterkrade.

Wie sieht die Planung für die weitere Busbeschaffung aus?

Wir möchten die Ladestationen in Sterkrade noch intensiver nutzen und werden in einem städteübergreifenden Projekt gemeinsam mit der Vestische Straßenbahnen GmbH die Gemeinschaftsline 979 nach Bottrop auf den Betrieb mit Batteriebussen umstellen. Dazu werden wir gemeinsam weitere Elektrobusse beschaffen. Unsere Busflotte werden wir – wie in den vergangenen Jahren auch – zunächst überwiegend durch neue Dieselfahrzeuge ersetzen. Sechs Gelenkbusse und vier Solobusse, die im Jahr 2016 bestellt wurden, sind im Mai dieses Jahres geliefert worden. Darüber hinaus haben wir weitere zehn Gelenkbusse und fünf Solobusse bestellt, die voraussichtlich zum Jahresende geliefert werden.





Zum Thema Straßenbahn: In den letzten zwei Jahren wurden 1,9 Mio. EUR in die Sanierung der Straßenbahnen investiert. Hat die Straßenbahn in Oberhausen eine Zukunft?

Die Straßenbahn hat in Oberhausen eine wechselvolle Geschichte erlebt. Nachdem der Straßenbahnbetrieb im Jahr 1968 eingestellt worden ist, wurde mit dem Bau der ÖPNV-Trasse und der Beschaffung von modernen Niederflurbahnen im Jahr

1996 der Wiedereinstieg geschafft. Die sechs Fahrzeuge sind inzwischen 20 Jahre alt und haben Sanierungsbedarf. Betriebswirtschaftlich gesehen ist eine Neubeschaffung von Straßenbahnen für die STOAG zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Die Sanierung hat zwar zu Unregelmäßigkeiten beim Einsatz der Bahnen geführt, aber ich bin zuversichtlich, dass wir in diesem Jahr ein deutlich stabileres Fahrtenangebot haben werden. Die Straßenbahn ist ein wichtiges Verkehrsmittel in Oberhausen mit hoher überregionaler Bedeutung, früher wie heute. Nicht ohne Grund ist der Ausbau des Straßenbahnnetzes Bestandteil des Nahverkehrsplans.

Stichwort Sanierung: Auch auf dem Betriebshof der STOAG haben im Jahr 2016 Sanierungsarbeiten stattgefunden. Welche Arbeiten wurden durchgeführt?

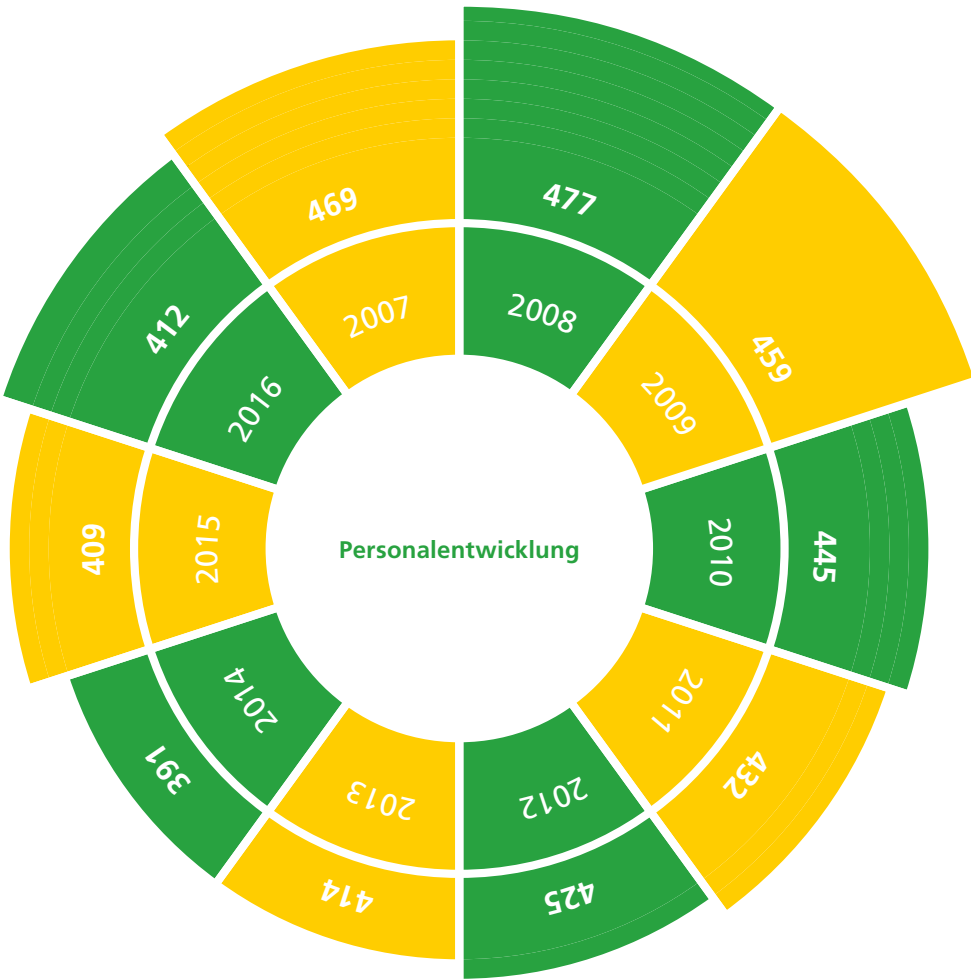
Unser Betriebshof in der Max-Eyth-Straße ist vor 40 Jahren eröffnet worden, jetzt müssen insbesondere energetische Maßnahmen durchgeführt werden. Im vergangenen Jahr wurden die Be- und Entlüftungsanlagen der Sozialräume in unserer Werkstatt erneuert und die alten, energieaufwendigen Umluftheizregister gegen Deckenstrahlplatten in einer der Werkstatthallen ausgetauscht. Anfang 2016 haben wir unsere Grubenanlagen saniert, dieses Jahr werden wir weitere Bereiche der Buswerkstatt umbauen und den Anforderungen der neuen Technologien bei den Fahrzeugen anpassen. So werden wir beispielsweise einen neuen Bereich mit Dacharbeitsständen für unsere Hybrid- und Elektrobusse einrichten. Auch im Bereich der Nachrichtentechnik und Streckeninfrastruktur müssen neue Technologien durch entsprechende Räumlichkeiten berücksichtigt werden. Wir errichten auf unserem Betriebshof einen Neubau mit Werkstätten und mit Büroräumen für die technische Infrastruktur.



Mitarbeiter

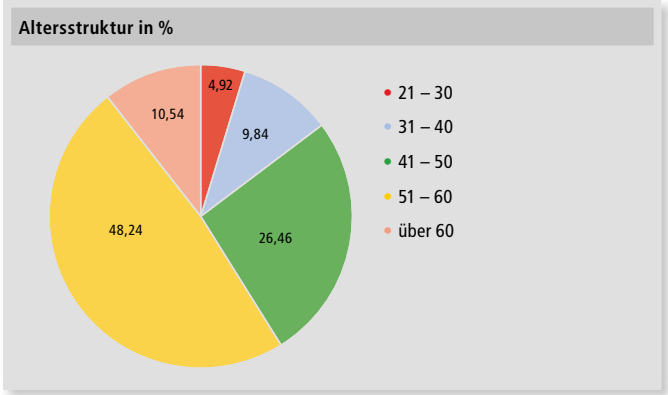
Personalkennzahlen

Die Belegschaft vergrößerte sich gegenüber dem Vorjahr um insgesamt drei Personen und bestand am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – aus 412 Mitarbeitern.



Aufgrund der zurückhaltenden Einstellungspraxis der vergangenen Jahre betrug das Durchschnittsalter der Beschäftigten 50 Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 20 Jahren. Daraus resultiert auch die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Vierzehn Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, vier Mitarbeiter waren 35 Jahre, zwei Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

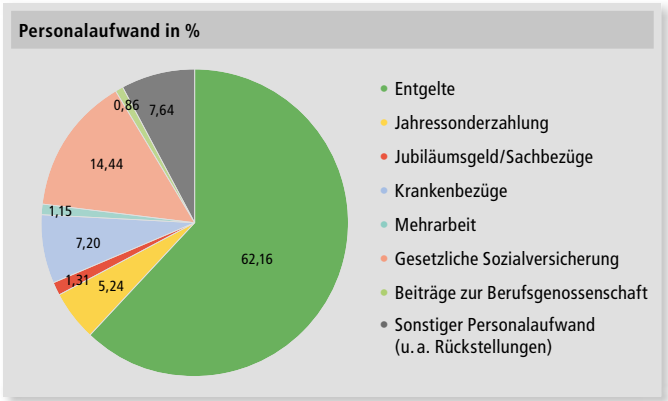
Personalbestand 31.12.		
	2016	2015
Management	8	8
Fahrdienst	325	324
Werkstatt und technische Infrastruktur	39	38
Verwaltung	40	39
Gesamt	412	409



Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 23.126 TEUR und lag damit um rund 2,07 % 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
2008	24.108
2009	24.148
2010	22.246
2011	22.493
2012	22.790
2013	22.216
2014	21.996
2015	22.656
2016	23.126



Aus- und Weiterbildung

Im Jahr 2016 wurden 15 junge Menschen bei der STOAG ausgebildet: Fünf Jugendliche werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb, zwei Jugendliche zum Berufskraftfahrer Personenverkehr und acht 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.

Erstmalig bietet die STOAG seit September 2016 die Ausbildung zum Berufskraftfahrer Personenverkehr an. Der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse D ist Bestandteil der Ausbildung. Die schulische Ausbildung findet am Berufskolleg Essen-Mitte der Stadt Essen statt. Vier Auszubildende haben im Jahr 2016 ihre Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen und wurden in Anschlussarbeitsverhältnisse übernommen, sofern dies dem Wunsch des Auszubildenden entsprach. Am 1. September 2016 haben sechs Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen

Die Gefährdungsbeurteilung ist eine arbeitsschutzrechtliche Pflicht, in der neben der physischen auch die psychische Belastung bei der Arbeit zu berücksichtigen ist. Nach der Ermittlung und Beurteilung der psychischen Belastung der Arbeit werden Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, um die Belastungen zu minimieren.

Basierend auf der schriftlichen Mitarbeiterbefragung im Jahr 2015 wurden in den Bereichen Fahrdienst, Verkehrsaufsicht sowie Werkstatt und Technische Infrastruktur Lösungsvorschläge zur Reduzierung der arbeitsbedingten psychischen Belastung entwickelt. Hierbei ging es beispielsweise um organisatorische Abläufe, Arbeitszeiten und Pausengestaltung sowie Wertschätzung, Informationen und Kommunikation. Die Lösungsvorschläge wurden gemeinsam mit Führungskräften und dem Betriebsrat auf Umsetzbarkeit geprüft, bewertet und in einem Maßnahmenkatalog zusammengestellt.

Tarifvertrag Demografie

Mit dem Tarifvertrag Demografie wird Arbeitgebern und Beschäftigten ein Rahmen für die gemeinsame betriebliche Bewältigung der Auswirkungen des demografischen Wandels zur Verfügung gestellt. Der Tarifvertrag soll zum einen die Bedürfnisse der Unternehmen nach leistungsfähigen Personalstrukturen und zum anderen die Interessen der Beschäftigten nach alters- und leistungsgerechten Arbeitsbedingungen zum Vorteil beider Seiten berücksichtigen.

Seit 2015 entwickeln Geschäftsführung und Betriebsrat der STOAG konkrete Angebote, welche die bestehenden Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung flankieren. Ausgewählte Einzel- und Kursangebote zur Vorbeugung berufsbedingter Beeinträchtigungen zählen ebenso dazu wie Inhouse-Massagen sowie Ruhe- und Massagesessel an zentralen Stellen des Unternehmens. Zur Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im psychosozialen Bereich gibt es eine Kooperation mit der Intego GmbH, die gemeinsam mit anderen Trägern der freien Wohlfahrtspflege Teil eines umfassenden Netzwerkes für die psychosoziale Betreuung in Oberhausen ist. Neben einer Vielzahl weiterer Angebote ist nach wie vor die Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein zentrales Thema bei der STOAG.

Bilanz

zum 31. Dezember 2016

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2016	2015
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		240	299
Sachanlagen		32.519	36.092
Finanzanlagen		28.936	28.929
		61.695	65.320
Umlaufvermögen			
Vorräte		498	446
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	11.672	10.659
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.242	3.051
		13.412	14.156
Rechnungsabgrenzungsposten		17	16
		75.124	79.492

Passiva			
in TEUR	Anhang	2016	2015
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		5.805	9.538
Gewinnrücklagen		173	173
Bilanzverlust		0	-3.733
		31.578	31.578
Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen	(4)	153	556
Rückstellungen	(5)	13.663	15.161
Verbindlichkeiten	(6)	29.579	32.065
Rechnungsabgrenzungsposten		151	132
		75.124	79.492

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

	Anhang	2016 in EUR	2015 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	28.893.836,44	28.670
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.711.219,16	1.648
3. Sonstige betriebliche Erträge		1.152.479,00	2.410
		31.757.534,60	32.728
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		4.917.901,01	5.370
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		8.593.734,75	10.039
		13.511.635,76	15.409
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		18.058.920,65	17.145
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.066.822,20	5.510
		23.125.742,85	22.655
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.253.346,22	4.482
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.248.942,77	4.563
		46.139.667,60	47.109
		-14.382.133,00	-14.381
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	8.033.483,84	7.852
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	5.669,30	1.721
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	64.534,25	128
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	(10)	0,00	11.171
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	1.244.786,75	1.475
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		0,00	-72
15. Ergebnis nach Steuern		-7.496.408,33	-17.304
16. Sonstige Steuern		71.397,10	71
17. Jahresfehlbetrag		-7.567.805,43	-17.375
18. Verlustvortrag aus dem Vorjahr		-3.732.995,46	0
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	(11)	3.732.995,46	7.438
20. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		7.567.805,43	6.204
21. Bilanzergebnis		0,00	-3.733

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR		
	01.01.2016	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2016	01.01.2016	i.Z.m. 2016	Umbuchungen des GJ	i.Z.m. Abgängen des GJ	31.12.2016	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	1.372	101	–	7	0	1.480	1.073	168	2	–	1.240	240	299
	1.372	101	0	7	0	1.480	1.073	168	2	0	1.240	240	299
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.976	1	–	–	–	41.977	22.691	945	–	–	23.637	18.341	19.285
davon: Betriebsgrundstücke	4.589	1	–	–	–	4.590	23	0	–	–	23	4.568	4.567
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	14.204	–	–	–	–	14.204	7.582	320	–	–	7.902	6.302	6.622
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.183	–	–	–	–	23.183	15.087	625	–	–	15.712	7.471	8.096
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.062	68	119	212	–	13.223	10.525	425	3	–	10.949	2.273	2.537
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	32.576	109	289	0	801	31.596	21.958	2.234	29	801	23.392	8.204	10.618
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.969	530	–	123	114	7.508	3.994	481	12	90	4.385	3.122	2.975
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.474	243	–	-341	–	1.376	797	0	–	–	797	579	677
	96.058	951	407	-7	915	95.680	59.966	4.086	44	891	63.161	32.519	36.092
	97.430	1053	407	0	915	97.160	61.039	4.253	47	891	64.401	32.759	36.392
B. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	–	–	–	–	16	3	–	–	–	3	13	13
2. Beteiligungen	36.569	–	–	–	–	36.569	23.458	–	–	–	23.458	13.111	13.111
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.670	–	–	–	–	19.670	3.960	–	–	–	3.960	15.711	15.711
4. Sonstige Ausleihungen	99	26	–	–	27	98	8	–	–	8	0	98	91
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	–	–	–	–	3	0	–	–	–	0	3	3
	56.357	26	0	0	27	56.356	27.429	0	–	8	27.421	28.936	28.929
	153.788	1.079	407	0	943	153.517	88.467	4.253	47	899	91.822	61.695	65.320

Anhang

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 HR B 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 geändert durch Art. 8 Abs. 11 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (BilRUG) wurde berücksichtigt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 wurde erstmalig das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) angewendet. Die Änderungen betreffen insbesondere die Anwendung des geänderten Gliederungsschemas für die Gewinn- und Verlustrechnung sowie die geänderte Definition der Umsatzerlöse. Hinsichtlich der Umgliederungen in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer entsprechend linear abgeschrieben.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Erhaltene Zuschüsse werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie die liquiden Mittel sind zum Nennwert bewertet. Forderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden unter Zugrundelegung der Zinssätze gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank mit dem Barwert bewertet. Alle erkennbaren Risiken werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Die unter den Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesenen Beträge betreffen den Aufwand des Folgejahres.

Von dem Wahlrecht gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht und auf den Ansatz 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 2016 mit einem Rechnungszinsfuß von 4,01 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 407.076 EUR.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden nach den Regelungen des IDW RS HFA 3 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 2016 beträgt dieser Zinssatz 3,24 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt.

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 42 ff.) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2016 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2016 in TEUR	davon Ergebnis 2016 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.446	3.866
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.365	-225
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	34	0
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	33.115	11.553
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	17.645*	-1.175*
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10	32.345	0
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	627*	0*
*Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015			

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2016	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	910	–	882
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.498	–	5.629
Sonstige Vermögensgegenstände	5.264	1.572	4.148
	11.672	1.572	10.659

*) RLZ = Restlaufzeit

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

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen die Forderungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Höhe von 1.572 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 2.741 TEUR enthalten.

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

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2016 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

Die RW Gesellschaft öffentlich rechtliche Anteilseigner III mbH hatte im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2015 ihre Finanzbeteiligungsansätze wertberichtigt. Dies war für die STOAG Anlass, eine entsprechende Wertberichtigung des Beteiligungswertes der RW Gesellschaft öffentlich rechtliche Anteilseigner III mbH innerhalb der Bilanz zum 31. Dezember 2015 vorzunehmen. Eine entsprechende Entnahme aus der Kapitalrücklage erfolgte innerhalb des Jahresabschlusses 2015 allerdings nicht. Diese wurde auf Basis des Gesellschafterbeschlusses vom 22. Dezember 2016 im Rahmen des Jahresabschlusses 2016 nachgeholt.

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 für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen enthält im Wesentlichen bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse für die Erstellung der Infrastruktur für die Elektromobilität. Hier sind bereits Anzahlungen geleistet, die endgültige Verrechnung wird bis Ende 2017 erfolgen.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Personalkosten (2.514 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.258 TEUR), für Altersteilzeitregelungen (572 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2016	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeiten Vorjahr:)	21.598	4.255 (4.500)	13.136 (14.557)	4.207 (6.840)	25.897
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.667	2.667	–	–	2.708
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	595	595	–	–	1.071
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.315	2.315	–	–	673
Sonstige Verbindlichkeiten	2.403	2.403	–	–	1.716
davon gegenüber Gesellschaftern	(1.982)	–	–	–	(1.320)
davon aus Steuern	(174)	–	–	–	(161)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(7)	–	–	–	(7)
	29.579	12.235	13.136	4.207	32.065

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 13.114 TEUR durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

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

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

(7) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Jahr 2016 besteht ein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen in Höhe von 87 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 2016 lag die notwendige Bedingung nicht vor, sodass sich das Grundstück folglich nach wie vor im Eigentum des TZU GmbH befindet.

Die STOAG sowie die weiteren Gesellschafter der GMVA haben sich mit dem Vertrag vom 1. Dezember 2016 über die Bewältigung der finanziellen Folgen einer Anpassung des Verbrennungsentgelts auf der Grundlage der 3. Nachtragsvereinbarung zu den Verträgen über die Abnahme und Verbrennung von Abfällen aus dem Jahre 2000 u. a. zur Leistung von Einlagen von 8,0 Mio. EUR entsprechend ihrer Beteiligungsquote zum 1. Juli 2017 verpflichtet. Bezogen auf den Geschäftsanteil der STOAG beträgt die zu leistende Einlage 1.215 TEUR.

Des Weiteren ist die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüche und dem anteiligen, auf die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeiter werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5% der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betrugen im Geschäftsjahr 2016 15.272 TEUR (Vorjahr: 14.847 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2016	2015
Erlöse aus Verkehrsleistungen	28.001	27.680
Sonstige Erlöse	893	990
	28.894	28.670

Im Geschäftsjahr wurden gemäß § 277 HGB im Rahmen des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) Erlöse, die bis zum 31. Dezember 2015 in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wurden, in die Umsatzerlöse umgegliedert. Gleichzeitig wurde die Vorjahreszahl entsprechend angepasst. Es wurden im Geschäftsjahr insgesamt 531 TEUR, die ursprünglich in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen waren, in die Umsatzerlöse umgegliedert. Entsprechend wurde das Vorjahr mit 476 TEUR angepasst.

(9) Personalaufwand

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

	2016	2015
Gewerblicher Bereich	328	318
Verwaltungsbereich	79	78
	407	396
Auszubildende	12	11
	419	407

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.431 TEUR (Vorjahr: 2.088 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2016	2015
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.333 TEUR; Vorjahr: 2.224 TEUR)	8.110	7.852
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR)	6	1.721
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 0 TEUR) (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 6 TEUR; Vorjahr: 4 TEUR)	65	128
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Abschreibung auf Finanzanlagen	0	-11.171
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 337 TEUR; Vorjahr: 383 TEUR)	-1.245	-1.475
	6.886	-2.995

(11) Entnahme aus der Kapitalrücklage

Im Jahresabschluss 2015 wurde 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 erfolgte im Rahmen des Jahresabschlusses 2016.

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 2016 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Das Geschäftsführungsmitglied Dipl.-Ing. Peter Klunk (bis 31. Januar 2016) erhielt im Berichtsjahr eine Festvergütung von 11.610 EUR; auf das Geschäftsführungsmitglied Dipl.-Ing. Werner Overkamp entfielen 155.896 EUR. Für die Nutzung eines Dienstfahrzeuges wurden für Herrn Klunk Sachbezüge mit 709 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 Overkamp und letztmalig für Herrn Klunk ausgezahlt. Für den Geschäftserfolg des Berichtsjahres wurden für Herrn Overkamp 22.500 EUR vorsorglich zurückgestellt.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2016 274 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 3.141 TEUR (Vorjahr 3.247 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2016 sind auf der folgenden Seite aufgelistet.

Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 11. Mai 2017

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
- 3.940,00 EUR
- 3.940,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR
- 2.625,00 EUR

Gesamtvergütung: 44.630,00 EUR

Geschäftsführer

- Dipl.-Ing. Peter Klunk, Oberhausen (bis 31. Januar 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 2016 bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages 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 Gesellschaftsvertrages 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 30. Mai 2017

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



2016

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