

Geschäftsbericht 2017

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH



STOAG



Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 06 Vorwort der Geschäftsführung
- 07 Bericht des Aufsichtsrates
- 08 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017
- 18 Vielfalt
- 34 Zukunftsweisende Projekte
- 31 Mitarbeiter
- 34 Bilanz
- 35 Gewinn- und Verlustrechnung
- 36 Entwicklung des Anlagevermögens
- 38 Anhang für das Geschäftsjahr 2017
- 45 Organe der Gesellschaft
- 46 Bestätigungsvermerk
- 47 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)			2017	2016
Einwohnerzahl			212.690	212.460
Fläche (in km²)			77	77
Wirtschaftsdaten			2017	2016
Erträge (TEUR)				
Erträge aus Verkehrsleistungen			30.002	28.001
Sonstige Umsatzerlöse			1.093	893
Gesamtumsatzerlöse			31.095	28.894
Sonstige Erträge			3.255	2.928
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren			8.149	8.066
Gesamterträge			42.499	39.888
Aufwendungen (TEUR)				
Energie-, Material- und Fremdkosten			14.294	13.512
Personalaufwand			23.781	23.126
Abschreibungen			4.521	4.253
Sonstige Aufwendungen			4.636	5.249
Zinsaufwand			1.489	1.245
Steuern			56	71
Gesamtaufwendungen			48.777	47.456
Finanzierungsbetrag (TEUR)			-6.278	-7.568
Bilanzergebnis (TEUR)			0	0
Bilanzdaten (TEUR)				
Gezeichnetes Kapital			25.600	25.600
Rücklage			5.978	5.978
Anlagevermögen			66.479	61.695
Leistungsdaten			2017	2016
Verkehrsleistung				
Fahrgäste	(in Mio.)		34,8	35,1
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)		8,9	9,0
Platzkilometer	(in Mio.)		774	774
Linienlänge [lt. VDV-Definition]	(in km)		581 [892]	581 [919]
Liniennetz				
Straßenbahnlinien			1	1
SchnellBus-Linien			7	7
StadtLinien			20	20
NachtExpress-Linien			11	11
Einsatzwagen-Linien			30	30
Fahrzeugdaten			2017	2016
Niederflur-Solobusse			66	70
Niederflur-Gelenkbusse			52	51
Niederflur-Straßenbahnen			6	6
Historische Fahrzeuge			1	1



Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Hans-Otto Runkler
Aufsichtsratsvorsitzender

Vorwort der Geschäftsführung

Der Rat der Stadt Oberhausen hat am 27. November 2017 die Vergabe von Verkehrsleistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ab dem Jahr 2020 an die STOAG beschlossen. Im Rahmen der im Verfahren vorgeschriebenen Veröffentlichung der beabsichtigten Direktvergabe sind keine eigenwirtschaftlichen Anträge anderer Verkehrsunternehmen eingereicht worden. Damit können die weiteren vergaberechtlichen Schritte seitens der Stadt Oberhausen bzw. des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, der für die Stadt Oberhausen die Aufgaben in diesem Verfahren übernommen hat, eingeleitet werden.

Das ist eine gute und wichtige Nachricht für die STOAG und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das Vertrauen, das die Stadt Oberhausen in die STOAG setzt, motiviert uns. Es bestätigt unser bisheriges Wirken und bildet eine gute Basis für unser zukünftiges Handeln. Oberhausen zählt zu den Städten, die die europäischen Schadstoffgrenzwerte nicht einhalten können, da sie im Verlauf der Mülheimer Straße überschritten werden. Die Stadt steht somit vor der Herausforderung, die Stickoxidbelastung zu minimieren.

Oberhausen braucht die Verkehrswende, braucht eine Reduzierung stark emittierender Fahrzeuge in der Stadt. Das heißt mehr Mobilität zu Fuß, mit dem Rad, mit elektrischen Fahrzeugen und – natürlich – mit dem ÖPNV. Das Umrüsten von Dieselfahrzeugen und die Umstellung auf einen elektrischen Busbetrieb können nicht allein die Lösung sein. Eine effiziente und umweltgerechte Mobilität erfordert gemeinsame Anstrengungen von Stadt und Verkehrsunternehmen, um Bus- und Bahnfahren in Oberhausen attraktiver zu machen und den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Dazu bedarf es neuer Voraussetzungen. Wir unterstützen deshalb den Prozess des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr zur Vereinfachung des Vertriebs von Fahrausweisen und zur Entwicklung kundengerechter Tarife. Den Zugang zum ÖPNV sollten wir einfacher und unkomplizierter gestalten.

Das Geschäftsjahr 2017 konnten wir wieder mit einem guten wirtschaftlichen Ergebnis abschließen. Auch das ist eine wichtige Grundlage für zukunftsorientiertes Handeln. Ich bedanke mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Arbeit im vergangenen Jahr, mit der sie zum Erfolg des Unternehmens und somit auch zur Vertrauensbildung beigetragen haben. Ich bedanke mich auch bei unserem Aufsichtsrat, der unser Wirken im abgelaufenen Geschäftsjahr positiv begleitet und unterstützt hat. Unser Dank gilt auch unseren Partnern in der Stadt Oberhausen und im Rat der Stadt Oberhausen.



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 2017 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 22. März, 22. Juni und 23. November 2017 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 22. Juni 2017 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017 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 22. März und 26. Juni 2018.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Juni 2018 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die PKF, hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und den Jahresabschluss wie auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 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 2017 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 26. Juni 2018
Der Aufsichtsrat

Hans-Otto Runkler
Vorsitzender

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

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. Täglich nutzen im Durchschnitt 95.300 Fahrgäste die 118 Busse und 6 Straßenbahnen der STOAG. Das Verkehrsunternehmen leistet dadurch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und unterstützt die Ziele der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung der Stadt Oberhausen.

Vier Unternehmensziele stehen gleichberechtigt im Mittelpunkt des wirtschaftlichen und strategischen Handelns:

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

2 Rahmenbedingungen

Zum zweiten Mal in Folge legt die Stadt Oberhausen einen ausgeglichenen Haushalt vor.

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 2017 lebten 212.690 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 230 Personen mehr als im Vorjahr. Der Bestand an Kraftfahrzeugen lag bei 513 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit über dem Vorjahresbestand von 507 pro 1.000 Einwohner. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote ging von 11,1 % auf 10,8 % zurück. Die Kaufkraft liegt in Oberhausen um 10,5 % unter dem Bundesdurchschnitt und 10,1 % unter dem Durchschnitt in Nordrhein-Westfalen.

Positiv entwickelte sich weiterhin der Tourismus in Oberhausen. 236.903 Gäste haben nach Analysen des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) im Jahr 2017 die Stadt besucht, das bedeutet eine Zunahme um 7,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der Übernachtungen ist um 4,1 % gestiegen.

Direktvergabe

Die Stadt Oberhausen strebt eine nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehene Direktvergabe an die STOAG als einen internen Betreiber an. Hierzu wurden mit Unterstützung externer Berater erforderliche Vorbereitungen durchgeführt. Am 27. November 2017 hat der Rat der Stadt Oberhausen beschlossen, die STOAG für zehn Jahre, vom 1. Januar 2020 bis

31. Dezember 2029, mit der Erbringung der Verkehrsleistung zu betrauen. Dabei stehen der Erhalt bzw. die Stärkung der Qualität des Nahverkehrs und die Sicherung der Arbeitsplätze bei der STOAG als Ziele im Vordergrund. Mit Veröffentlichung im EU-Amtsblatt wurde am 7. Dezember 2017 die Absicht der Stadt Oberhausen zur Direktvergabe an die STOAG bekanntgemacht. Da innerhalb der nach § 12 Abs. 6 PBefG geltenden Frist von drei Monaten kein eigenwirtschaftlicher Antrag bei der Genehmigungsbehörde eingereicht wurde, kann die STOAG den ÖPNV in Oberhausen auch in Zukunft betreiben.

3 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Insgesamt haben 34,8 Mio. Fahrgäste im Jahr 2017 die Busse und Straßenbahnen der STOAG genutzt. Die weiter rückläufige Inanspruchnahme des ÖPNV durch Schüler und Auszubildende sowie die geringere Anzahl der Abonnenten führten zu einem Rückgang um 300.000 Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr. Diese Entwicklung betrifft den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in seiner Gesamtheit.

Bei den Stammkunden setzt sich der Trend fort, den Zeitfahrausweis nicht mehr als Abonnement für ein ganzes Jahr zu erwerben, sondern ihn monatlich zu kaufen, um flexibler auf Zeiten zu reagieren, in denen der ÖPNV weniger oder gar nicht genutzt wird. So gab es deutliche Zuwächse bei den Fahrgästen mit den monatlich erworbenen Zeitfahrausweisen Ticket1000 (+8,4 %) und Ticket2000 (+5,2 %), Rückgänge hingegen bei der Anzahl der Fahrgäste mit Abo-Ticket, besonders mit Ticket2000 (-6,3 %) und Ticket2000 9Uhr (-3,9 %). Die Anzahl der Fahrgäste, die das 7-Tage-Ticket, das nur online erhältlich ist, nutzten, ging um 18,8 % zurück. Der Anteil der Fahrgäste, die mit dem subventionierten SozialTicket, genannt MeinTicket, mobil waren, hat sich im Gegensatz zu den Vorjahren, in denen es teilweise Steigerungen mit zweistelligem Prozentsatz gab, stabilisiert (-0,8 %). Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitkartenbereich über alle Ticketarten lag gegenüber dem Vorjahr bei -2,1 %.

Die Anzahl der Fahrgäste in Oberhausen, die den Bartarif genutzt haben, ist nahezu konstant geblieben (+0,2 %). Besonders großer Beliebtheit erfreut sich nach wie vor das CityO.Ticket. Der Fahrgastzuwachs in Höhe von 24,8 % zeigt, dass dieses attraktive Ticket den Bedürfnissen der Oberhausener Fahrgäste entgegenkommt und die Kommunikationsmaßnahmen erfolgreich sind. Auch das TagesTicket wurde von mehr Fahrgästen genutzt, hier gab es einen Zuwachs in Höhe von 3,4 %. Die klassischen Einzel- und Mehrfahrten-Tickets wurden dagegen weniger häufig genutzt als im Vorjahr (EinzelTicket -3,3 %, MehrfahrtenTicket -4,6 %). Erstmals seit mehreren Jahren ist die Inanspruchnahme des im ganzen Land NRW gültigen Schönes WochenendeTicket gestiegen, der Fahrgastzuwachs betrug 27,6 %.

Im Ausbildungsverkehr sind die Fahrgastzahlen um 2,2 % zurückgegangen. Beim YoungTicket, das überwiegend von Auszubildenden genutzt wird, gab es eine Verlagerung vom Abo (-7,9 %) hin zu den monatlich erworbenen YoungTickets (+8,6 %). Hier ist der gleiche Trend festzustellen wie bei den anderen Zeitfahrausweisen.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten setzt sich im Jahr 2017 aus 8,51 Mio. Buskilometern und 0,41 Mio. Straßenbahnkilometern zusammen und liegt mit einer Gesamtbetriebsleistung von 8,92 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) um 0,76 % unter dem Vorjahreswert. Diese Differenz bewegt sich im Rahmen eines üblichen Betriebsablaufes und ist unter anderem auf weniger Baustellenumleitungs- bzw. Schienenersatzverkehre einerseits und die Taktverdichtung auf der Straßenbahn von 20 auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit andererseits zurückzuführen. Betriebsleistungen unterliegen grundsätzlich jährlichen Schwankungen, welche auf die Lage und die Anzahl der unterschiedlichen Wochentage, der Arbeits- und Schulerientage zurückzuführen sind.

Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH im Jahr 2017 war – wie bereits in den Vorjahren – positiv. Das Betriebsergebnis beträgt -13.073 TEUR (Vorjahr: -14.454 TEUR). Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen verminderte sich von 7.568 TEUR im Jahr 2016 um 1.290 TEUR auf 6.278 TEUR für das Jahr 2017.

Im Geschäftsjahr 2017 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 31,1 Mio. EUR. Diese lagen mit 2,21 Mio. EUR über dem Vergleichswert des Vorjahres (28,89 Mio. EUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,84 % erhöhten und bei 26,48 Mio. EUR lagen (Vorjahr: 26,26 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 2017 in Höhe von 1.174 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.229 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lag vom VRR eine endgültige Auswertung zur Einnahmearteilung 2016 und 2017 noch nicht vor. Im Jahresergebnis 2017 wurden somit die bereits geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmearteilung 2017 zuzüglich einer Preissteigerungsrate im gewichteten Mittel von 2,3 % für das Jahr 2017 berücksichtigt, sodass innerhalb des Jahresergebnisses 2017 bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und BVR Busverkehr Rheinland GmbH) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 1.555 TEUR gerechnet wird. Davon sind bereits 1.225 TEUR als Anzahlungen an den VRR geleistet worden. Der Restbetrag wurde in den Rückstellungen berücksichtigt. Die Abrechnung der Einnahmearteilung 2016 wird für das erste Halbjahr 2018 erwartet. Die sonstigen Umsatzerlöse erhöhten sich von 0,89 Mio. EUR im Jahr 2016 auf 1,09 Mio. EUR im Jahr 2017.

Das ÖPNVG NRW sieht ab dem Jahr 2017 vor, dass von dem Anteil der durch die Aufgabenträger für Zwecke des ÖPNV weiterzuleitenden ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW mindestens 30 % der ÖPNV-Pauschale innerhalb des europarechtlichen Rahmens „als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge“ an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind.

Somit entfallen 1.169 TEUR nach Alternative B (Ausbildungsverkehr). Die übrigen 30 % (585 TEUR) wurden investiv für die Beschaffung oder den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Die STOAG hat diese Mittel im Geschäftsjahr mit den Anschaffungskosten der Solo- und Gelenkbusse der Busbeschaffung 2017 verrechnet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 1,15 Mio. EUR auf 1,97 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr sind insbesondere Erträge aus Busverkäufen in Höhe von 0,239 Mio. EUR und Auflösungen von Rückstellungen von 0,396 Mio. EUR enthalten.

Somit ergeben sich Gesamtbetriebserträge in Höhe von 34.234 TEUR (Vorjahr: 31.758 TEUR).

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand erhöhte sich von 13,51 Mio. EUR auf 14,29 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 655 TEUR auf 23,8 Mio. EUR. Die gezahlten Entgelte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 352 TEUR auf 18.411 TEUR (Vorjahr: 18.059 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit verminderte sich von 412 zu Beginn des Jahres auf 411 am Jahresende.

Die Abschreibungen erhöhten sich von 4,25 Mio. EUR auf 4,5 Mio. EUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2017 4,6 Mio. EUR und ist gegenüber dem Vorjahr (5,2 Mio. EUR) um 0,6 Mio. EUR gesunken.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 0,2 Mio. EUR von -1,2 Mio. EUR auf -1,4 Mio. EUR.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2017 betrug 81,5 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (75,1 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Anlagevermögens um 4,8 Mio. EUR und der Erhöhung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 2,0 Mio. EUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen im Anlagevermögen sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für das Projekt digitales Funksystem enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 14,2 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (13,7 Mio. EUR) erhöht. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 7,72 Mio. EUR (Vorjahr: 7,08 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten erhöhen sich um 5,73 Mio. EUR von 29,58 Mio. EUR auf 35,31 Mio. EUR. Dies ist auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 21,6 Mio. EUR um 3,35 Mio. EUR auf 24,95 Mio. EUR, einer Reduzierung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 0,03 Mio. EUR, der Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 3,04 Mio. EUR (von 2,32 Mio. EUR im Jahr 2016 auf 5,36 Mio. EUR) und einer Reduzierung der sonstigen Verbindlichkeiten um 0,3 Mio. von 2,4 Mio. EUR auf 2,1 Mio. EUR zurückzuführen.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2017 über eine ausreichende Liquidität. 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. Bedingt durch die von der Stadt Oberhausen beabsichtigte Direktvergabe ist die weitere Finanzierung der STOAG über das Jahr 2019 hinaus gesichert.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf 10,08 Mio. EUR. Größte Position mit 7.369 TEUR waren die Investitionen für die Busbeschaffung. Im Geschäftsjahr sind insgesamt 16 Gelenkbusse und 9 Solobusse inklusive Nachrichtentechnik zugegangen. Weiterhin sind für die Erstellung der Infrastrukturwerkstatt im Jahr 2017 667 TEUR und für Erweiterungsmaßnahmen der Werkstatt 130 TEUR aufgewendet worden.

4 Risikobericht

Dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) gemäß ermöglicht das Risikomanagementsystem den kontrollierten Umgang mit Risiken und trägt dazu bei, die Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken zu minimieren. Die STOAG führt jährlich eine Risikoinventur durch, in der alle wesentlichen leistungs- und finanzwirtschaftlichen Risiken, aber auch externe Risiken aufgeführt und durch Risikopaten in Hinblick auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung analysiert und spezifiziert werden. Die Risikoinventur beinhaltet auch Maßnahmen zur Vermeidung einzelner Risiken. Die Risiken werden nicht nur auf die mit ihnen verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, auch der Einfluss auf Ressourcen, wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust, wird analysiert.

In der Risikoinventur 2017 wurden dieselben acht Risiken wie im Vorjahr erfasst, die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Das Risiko „Ausfall von Straßenbahnen“, das seit 2017 auch den Neubau der Thyssenbrücke in Mülheim umfasst, minimiert sich mit der Fertigstellung der Brücke. Voraussichtlich Anfang 2019 soll das wichtige Verbindungsstück von Mülheim nach Oberhausen für den Verkehr freigegeben werden.

Der Betrauungszeitraum durch die Stadt Oberhausen endet am 31. Dezember 2019. Das Risiko „Betrauungszeitraum ab dem Jahr 2020“ besteht durch den Ratsbeschluss der Stadt Oberhausen zur Einleitung der Direktvergabe nicht mehr. Eigenwirtschaftliche Anträge wurden nach der Veröffentlichung der Bekanntgabe zur Direktvergabe im EU-Amtsblatt im Dezember 2017 innerhalb der dreimonatigen Frist nicht eingereicht.

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

Fahrgastentwicklung und Tarifmaßnahmen

Die strukturellen Tarifveränderungen im VRR sollen die Tarife zukünftig einfacher und übersichtlicher gestalten und den Ansprüchen der Kunden entsprechen. So wurde aus dem TagesTicket das 24-Stunden- bzw. 48-Stunden Ticket, das es Fahrgästen ermöglicht, den Startzeitpunkt flexibel zu wählen.

Mit dem nextTicket betreten die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Neuland. Das nextTicket orientiert sich stärker an den tatsächlich genutzten Nahverkehrsleistungen als der klassische Flächentarif. Der neue Tarif besteht aus einem Festpreis je Fahrt und einem nutzungsabhängigen Leistungspreis, der auf den gefahrenen Linienkilometern basiert. Über eine eigens entwickelte App startet der Kunde seine Fahrt per GPS-Ortung sowie mit einem Check-in/Check-out. Die Abrechnung der getätigten Fahrten erfolgt in der ersten Phase entsprechend dem bestehenden VRR-Flächentarif. In einer zweiten Testphase ab Sommer 2018 wird dann der neue elektronische Tarif angewandt. Die verbundweite Testphase läuft seit dem 1. März 2018, die Resonanz ist laut VRR positiv. Zielgruppen des nextTickets sind Gelegenheitsnutzer und diejenigen, die den ÖPNV bisher noch nicht nutzen.

Der Rückgang der Abonnenten ist ein Thema im gesamten Verbundraum. Über den Weg der Digitalisierung „Online Abo-Abschluss“ und „Onlineverwaltung der Kundendaten“ soll ein für Kunden bequemer Zugang ermöglicht werden. Weitere Pilotphasen wie Flatrate oder Kurzzeit-Abo stehen zurzeit in der verbundweiten Diskussion. Die STOAG wird im Jahr 2018 eine Offensive zur Kundenbindung starten, hierbei stehen besonders die Abonnenten im Mittelpunkt.

Ziel der Weiterentwicklung der Tarifstruktur ist es, ein marktgerechtes Angebot zu gestalten, bei dem Leistung und Preis im Einklang stehen, und den ÖPNV für unterschiedliche Kundengruppen attraktiver zu gestalten. Dennoch bleibt festzuhalten, dass in Oberhausen zwei Aspekte auch zukünftig die Entwicklung der Fahrgastzahlen beeinflussen werden:

- Oberhausen gilt als „Stadt der kurzen Wege“. Die Infrastrukturstudie des Regionalverbands Ruhr (RVR) attestiert Oberhausen eine sehr hohe Standortqualität bei der fußläufigen Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie Supermärkte, Grundschulen oder Ärzte. Die kurzen Wege zur nächsten Haltestelle führen nicht automatisch zu einer gesteigerten Inanspruchnahme des ÖPNV.

- 76,8 % der Berufstätigen in Oberhausen pendeln laut Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) mit dem Pkw zur Arbeit (2016), der Anteil ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Es ist noch nicht deutlich genug geworden, dass in der Nutzung des ÖPNV für viele Pendler eine dauerhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr besteht.

Weiterentwicklung der E-Mobilität

Seit Oktober 2015 wird bei der STOAG die vorhandene Gleichspanningsinfrastruktur der Straßenbahn zur Schnellladung von zwei rein elektrisch betriebenen Batteriebussen genutzt. Die Ladeenergieentnahme zur Versorgung der beiden Fahrzeuge erfolgt aus einem Unterwerk sowie aus der Fahrleitung der Straßenbahn. Die zwei Elektrobusse werden auf den Linien 962 und 966 im Linienverkehr eingesetzt. Mit dem Fahrplanwechsel im Januar 2019 werden auf der Linie 979, die Oberhausen Sterkrade mit dem ZOB in Bottrop verbindet und von der STOAG und der Vestische Straßenbahnen GmbH gemeinsam betrieben wird, ausschließlich Elektrobusse fahren. Zur Ladung der vier Busse wird die am Bahnhof Sterkrade vorhandene Infrastruktur genutzt. Innerhalb dieses gemeinsamen Projektes erwirbt die STOAG drei und die Vestische Straßenbahnen GmbH einen Elektrobus. Die Lieferung der Fahrzeuge vom Typ Citea SLF 120/E des niederländischen Herstellers VDL Bus & Coach erfolgt im Herbst 2018.

Der weitere Ausbau der Elektromobilität ist abhängig von der Umsetzung und Weiterentwicklung der Förderprogramme von Bund und Land. Für die Fahrzeuge beträgt die Förderquote des Bundes derzeit maximal 80 % der Mehrinvestition, also der Differenz zwischen den Anschaffungskosten eines Elektro- und eines Dieselmotors. Ein Förderantrag für zwei Elektro-Pkw und zwei Pkw-Ladestationen wurde im Januar 2018 gestellt.

Mit der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung des STOAG-Gesamtnetzes beabsichtigt die STOAG, ein langfristiges Konzept zur Weiterentwicklung der Elektromobilität zu erstellen, geeignete technische Lösungen zu identifizieren und hinsichtlich der resultierenden ökonomischen und ökologischen Auswirkungen zu bewerten. Gemäß der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist eine Förderung für eine solche Studie möglich, ein Aufruf zur Antragseinreichung wird im ersten Halbjahr 2018 erwartet.

Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) hat im Geschäftsjahr 2017 ein Ergebnis in Höhe von 11,4 Mio. EUR erzielt und damit das mindestens erwartete Volumen von 11 Mio. EUR übertroffen. Auch in diesem Wirtschaftsjahr hat die evo die Einstellung eines Teils des Jahresüberschusses in die Gewinnrücklagen bei der evo vollzogen.

Die STOAG geht derzeit weiter davon aus, dass die FSO Verwaltungs-GmbH eine Ergebnisabführung für die Jahre 2018 bis 2022 von jährlich insgesamt 11 Mio. EUR erwirtschaftet und der RWE AG 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 Auslastung der Verbrennungskapazitäten, von dem aufgrund der Überkapazitäten hart umkämpften Markt und vor allem vom kommunalen Verbrennungsentgelt der Städte Oberhausen und Duisburg 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.

In das Jahresergebnis 2017 der STOAG ist eine Ergebnisabführung in Höhe von 0,5 Mio. EUR eingeflossen. Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-Aktien wurde für das Jahr 2017 eine Dividende in Höhe von 0,13 EUR pro Vorzugsaktie erwartet. Der Vorstand der RWE AG hat in seiner Sitzung am 22. Februar 2017 beschlossen, der am 27. April 2017 stattfindenden 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 erhielt die STOAG einen Betrag von ca. 6 TEUR als Dividendenzahlung.

Die RWE AG und die E.ON SE haben nun am 12. März 2018 eine Vereinbarung über den Verkauf des durch RWE gehaltenen Anteils an der innogy SE in Höhe von 76,8 % an E.ON im Rahmen eines weitreichenden Tauschs von Geschäftsaktivitäten und Beteiligungen abgeschlossen. Der Aufsichtsrat der E.ON SE hat der Transaktion am 11. März 2018 zugestimmt. Am 12. März 2018 erteilte der Aufsichtsrat von RWE seine Zustimmung.

Für den Vollzug der Transaktion müssten noch weitere Bedingungen erfüllt werden. Insbesondere wären Freigaben der Kartell- und Aufsichtsbehörden erforderlich.

Die RWE AG und die E.ON SE haben im März 2018 eine Grundsatzvereinbarung erzielt, wonach RWE den gesamten durch RWE gehaltenen Anteil an der innogy SE in Höhe von 76,8 % an E.ON verkaufen soll. Bindende Verträge sind noch nicht abgeschlossen. Der Verkauf soll im Rahmen eines weitreichenden Tauschs von Geschäftsaktivitäten und Beteiligungen erfolgen.

Auswirkungen auf die von der STOAG mittelbar und unmittelbar gehaltenen Stamm- und Vorzugsaktien der RWE AG werden von der Geschäftsführung nicht erwartet.

Da die RW Gesellschaft öffentlich rechtliche Anteilseigner mbH in der Vergangenheit grundsätzlich dem Dividendenvorschlag des Vorstands bzw. der Ausschüttung der RWE AG gefolgt ist, bedeutete dies, dass seitens der RW Gesellschaft öffentlich rechtliche Anteilseigner mbH keine Dividendenzahlung erfolgt ist.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2018 bis 2022 weist für das Jahr 2018 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2017 einen erhöhten Restfehlbetrag aus.

Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2018 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 7.745 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2019 bis 2022 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 10 Mio. EUR erwartet.

Die STOAG geht für das Jahr 2018 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren steigen und im Jahr 2018 voraussichtlich 9.665 TEUR betragen. Der Vorstand der RWE AG hat in seiner Sitzung am 13. März 2018 beschlossen, der am 26. April 2018 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 1,50 EUR je Stamm- und Vorzugsaktie vorzuschlagen. Darin enthalten ist eine Sonderdividende von 1 EUR. Für das Geschäftsjahr 2018 wird eine Erhöhung der ordentlichen Dividende auf 0,70 EUR angestrebt.

Dies bedeutet für die STOAG, dass sie im Jahr 2018 einen Dividendenertrag in Höhe von 1.765 TEUR erwartet. Die STOAG hat in ihrem Wirtschaftsplan 2018 bis 2022 eine Dividendenzahlung der RWE AG für die Stamm- und Vorzugsaktien in Höhe von 0,50 EUR je Stamm- und Vorzugsaktie eingeplant.

Eine Ausschüttung seitens der GMVA ist im Wirtschaftsplan 2018 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.

6 Chancen

Planungssicherheit ist eine wesentliche Voraussetzung für Investitionen in die Zukunft und damit für die Chancen der STOAG. Planungssicherheit ist gegeben, wenn die STOAG auch über das Jahr 2019 hinaus mit der Erbringung der Verkehrsleistung in Oberhausen betraut wird. Der Rat der Stadt Oberhausen hat sich einstimmig dafür ausgesprochen. Eigenwirtschaftliche Anträge wurden nach der Veröffentlichung der Bekanntgabe zur Direktvergabe im EU-Amtsblatt nicht eingereicht.

Die Sensibilität der Bürgerinnen und Bürger für die Themen Klimaschutz und Luftreinhaltung steigt. Fahrverbote betreffen nicht mehr nur andere, auch Oberhausen kann von einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und die durch richterlichen Beschluss durchzusetzenden Dieselfahrverbote betroffen sein. In der Gefahr liegt jedoch auch die Chance, dass sich mehr Bürgerinnen und Bürger kritisch mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten auseinandersetzen und die Nutzung energieeffizienterer Mobilitätsformen in Erwägung ziehen. Der ÖPNV kann als ein Element innerhalb der Reisekette eine neue Rolle im Bewusstsein der Bevölkerung einnehmen.

Hier spielen auch die neuen On-Demand-Verkehre als zusätzliches Mobilitätsangebot eine wichtige Rolle. Das Grundprinzip besteht darin, dass die Verkehrsmittel auf Bestellung kommen, ohne feste Haltestellen, festgelegte Routen und festen Fahrplan. Die Kunden können „on demand“, flexibel und bedarfsgerecht Fahrten über eine App anfordern. Bei Pilotprojekten wie beispielsweise in Duisburg werden erste Erfahrungen gesammelt. Auch die STOAG beschäftigt sich mit diesem Thema.

Die Diskussion um die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs hat die Bedeutung der umweltfreundlichen Busse und Bahnen in den Fokus gestellt. Dieser Rückenwind für den ÖPNV ist ebenfalls als große Chance zu sehen.

Oberhausen, den 2. Mai 2018

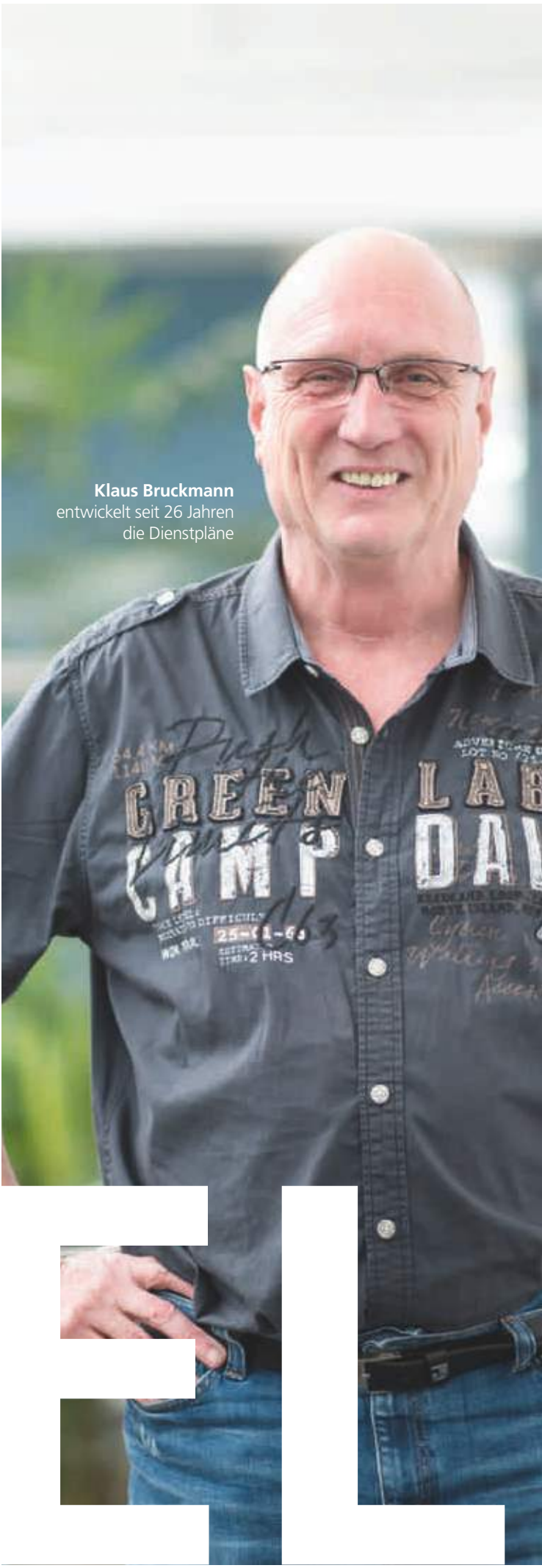
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer



Ismail Sandikli
Kombi-Fahrer und seit
1996 für die Fahrgäste
im Einsatz



Klaus Bruckmann
entwickelt seit 26 Jahren
die Dienstpläne



Claudia Pahren
Lost-&-Found-Profi
bei der STOAG



Hans-Peter Ebelt
kennt sich mit allen
Bustypen aus

VEREIN

Gemeinsam und miteinander

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 21 Nationen sind bei der STOAG beschäftigt, darunter Belgien, Marokko, Togo, Kroatien, Kambodscha – die Vielfalt der Kulturen ist groß. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der Türkei stellen zahlenmäßig die größte Gruppe der ausländischen Beschäftigten dar. Ismail Sandikli ist seit 1996 für das Unternehmen tätig, zuerst als Busfahrer, später als Straßenbahnfahrer. Heute ist er als Kombi-Fahrer tätig und fährt sowohl Bus als auch Straßenbahn.

Herr Sandikli, was ist für Sie Kultur und wie empfinden Sie die kulturelle Vielfalt innerhalb der STOAG?

Ich fasse Kultur als die Gesamtheit der Errungenschaften der menschlichen Zivilisation auf. Kultur bezeichnet im weitesten Sinne alles, was Menschen erschaffen und hervorgebracht haben. Ich finde es sehr gut, so viele verschiedene Menschen mit ihrer Kultur und Tradition in einem Unternehmen wie der STOAG zu treffen und mit ihnen zusammenzuarbeiten. Wir kommen aus unterschiedlichen Richtungen, haben aber alle das gleiche Ziel. Wir sprechen verschiedene Sprachen und verstehen uns trotzdem. Diese Vielfalt ist ein Spiegelbild unserer Gesellschaft, wir sind bei der STOAG wirklich multikulturell.

Was empfinden Sie als Bereicherung?

Jeder bringt etwas aus seiner Kultur mit, das bereichert und führt zu neuen Erfahrungen. Die verschiedenen Sichtweisen erweitern das eigene Denken. Ein Blumenstrauß, der nur aus rosa Blumen besteht, wirkt eintönig. Stecken Sie einige andersfarbige Blumen in diesen Strauß hinein, wird er interessanter.

Führen die unterschiedlichen Kulturen zu Konflikten im Unternehmen?

Das Miteinander funktioniert. Natürlich gibt es verschiedene Anschauungen und Verhaltensweisen. Es gibt aber im Unternehmen klare Regelungen, an die wir uns alle halten müssen, unabhängig von Religion und Tradition. Das Entscheidende ist der Respekt. Wenn wir respektvoll miteinander umgehen und Respekt für die anderen Kulturen aufbringen, dann funktioniert kulturelle Vielfalt sehr gut.

Wie kommen Sie persönlich mit den verschiedenen Kulturen zurecht?

Es ist meines Erachtens wichtig, nicht jedes Thema auszudiskutieren und auch nicht jedes Thema mit ins Unternehmen zu tragen. Gerade politische und religiöse Themen bieten Konfliktpotenzial und können zur Eskalation führen. Das sollten wir vermeiden. Ich möchte andere Kollegen nicht mit meiner Kultur belästigen. Hier bei der STOAG muss ich mich anpassen und mich integrieren. Man darf sich nicht zu sehr abgrenzen, dann kann keine Integration stattfinden.

Wie reagieren Fahrgäste auf Sie als türkischen Fahrer?

Wenn ich im öffentlichen Dienst arbeite, brauche ich ein offenes Herz und ich muss Menschlichkeit besitzen. Auch hier kommt es wieder auf den respektvollen Umgang miteinander an. Das ist aber unabhängig von der Nationalität. Unsere Kunden zeichnen sich auch durch kulturelle Vielfalt aus – das passt also zusammen.





Dienstpläne für Frühaufsteher, Langschläfer und Nachteulen

Bei der STOAG ist die Arbeitszeitgestaltung im Fahrdienst vielfältig. Um dieser Vielfalt gerecht zu werden, gibt es verschiedene Arbeitszeitmodelle. Klaus Bruckmann entwickelt seit 26 Jahren die Dienstpläne für die rund 320 Fahrdienstmitarbeiter – ein dynamisches Geflecht aus gesetzlichen und betrieblichen Regelungen und örtlichen Besonderheiten, die es zu berücksichtigen gilt.

Herr Bruckmann, wie viele Dienstpläne gibt es?

Insgesamt haben wir zehn Pläne für den Busdienst, einen Plan für unsere Kombi-Fahrer und einen Plan für die Straßenbahn.

Warum gibt es diese Vielfalt gerade im Busdienst?

Das ist historisch gewachsen. Zwischen 1968 und 1996 fuhren bei der STOAG nur Busse, keine Straßenbahnen. Als ich selbst noch Busfahrer war – vor mehr als 35 Jahren – gab es einen Oberhausener, einen Essener, einen Mülheimer und einen Duisburger Plan. Letztere beinhalteten zusätzlich die Linien in die Nachbarstädte. Später entfiel diese Aufteilung, es gab die sogenannten großen Pläne, in denen Früh-, Mittel- und Spätdienste gefahren wurden, dazu einen Plan mit geteilten Diensten ohne Wochenenddienste und einen sogenannten Nebenturnus ohne Spätdienst und mit wenig Wochenenddiensten. Vor drei Jahren kamen Teilzeitpläne sowie frühlastige und spätlastige Dienstpläne hinzu, weil man den Bedürfnissen der Kollegen entgegenkommen wollte. Hier hat natürlich auch der Betriebsrat eine große Rolle gespielt. Ebenfalls im Jahr 2015 ist ein Dienstplan für ältere oder gesundheitlich beeinträchtigte Mitarbeiter hinzugekommen, der sich durch Arbeitszeiten von frühestens 5 bis spätestens 22 Uhr und wenig belastende Linien auszeichnet.

Erhöht das die Arbeitszufriedenheit im Fahrdienst?

Grundsätzlich schon. Wer ein Frühaufsteher ist, fährt nicht gerne die NachtExpress-Linien und umgekehrt. Wem viele freie Wochenenden wichtig sind oder wer eine mehrstündige Unterbrechung favorisiert, entscheidet sich für geteilte Dienste, wem Zuschläge wichtig sind, der fährt besonders gerne nachts und am Wochenende. Wenn sich Arbeitszeiten an der eigenen inneren Uhr orientieren, hat das gerade im Schichtbetrieb gesundheitliche Vorteile. Wir bekommen seitens des Betriebsrates positive Rückmeldungen dazu. Das Zusammenspiel der Vorlieben der Mitarbeiter auf der einen Seite und der betrieblichen Gegebenheiten auf der anderen Seite ergibt die Vielfalt der Dienstpläne.

Was ist die Kehrseite?

Mit der Vielfalt der Pläne stoßen wir an Grenzen, da sie viele Strukturen vorgibt. Das geht zulasten der Flexibilität, beispielsweise bei kurzfristigen Fahrplanänderungen. Je weniger Dienstpläne es gibt, desto wirtschaftlicher lassen sich diese gestalten. Ich selbst – aber das ist meine persönliche Meinung – fände weniger Pläne mit einer gleichmäßigen Verteilung von freien Tagen, geteilten Diensten und Früh- und Nachtdiensten in den Plänen gerechter. Aber: Meinungen zur Dienstplangestaltung existieren viele und auch die Diskussionen um Dienstpläne gibt es wohl in jedem Verkehrsunternehmen. Darin spiegelt sich die Bedeutung und Verantwortung dieser Aufgabe wider.

Verlorene Schätze

Rote, grüne, schwarze Schirme, Taschenschirme, Stockschrime, Kinderschirme, Automatikschirme, Schirme mit Knauf oder Griff: Claudia Pahsen kennt sie alle, ist sie doch zuständig für die Dinge, die in Bussen und Straßenbahnen der STOAG vergessen werden. Lost- & Found-Profi sozusagen.

Frau Pahsen, sind Regenschirme die häufigste Fundsache?

Im Herbst auf jeden Fall, ansonsten bleiben aber auch Taschen, Handys und Monatskarten gerne im Bus liegen, besonders das SchokoTicket. Es wird dann nach der elektronischen Prüfung nicht in die Tasche, sondern daneben gesteckt. Zum Schuljahresbeginn werden sehr häufig Sporttaschen vergessen, auch nach Festivals in der Stadt steigt der Anteil der Taschen. Eigentlich gibt es nichts, was im Bus nicht verloren wird, von Schmusetieren über Katzenstreu bis hin zu Schlüsseln. Meistens sind es jedoch Alltagsgegenstände, die Fahrgäste vergessen.

Gibt es noch Fundsachen, die Sie zum Staunen bringen?

Inzwischen kann mich wirklich wenig überraschen. Aber es ist natürlich schon verwunderlich, wenn Gebisse, Rollatoren oder Kinderwagen – zum Glück ohne Kind – oder beispielsweise eine Kreissäge im Bus zurückbleiben. Da fragt man sich schon, wie das passieren kann. Jeder verlorene Gegenstand hat seine eigene Geschichte.

Was passiert mit den Fundsachen?

Alle Fundsachen werden zuerst registriert, durchschnittlich 15 bis 20 am Tag. Das passiert in der Verwaltung. Handelt es sich bei der Fundsache um verderbliche Ware, wird diese natürlich nicht aufgehoben, sondern sofort entsorgt. Amtliche Dokumente oder Portemonnaies mit Ausweisen schicken wir sofort an das städtische Fundbüro, ebenso eine Liste mit allen neuen Fundstücken. Dann werden die verlorenen bzw. vergessenen Gegenstände ins Fundbüro in unserem KundenCenter Neue Mitte gebracht und dort sortiert. Wenn wir Hinweise auf den Eigentümer haben, versuchen wir, diesen ausfindig zu machen, denn uns ist sehr daran gelegen, dass die Fundsachen abgeholt werden. Unser Lagerbestand umfasst zwischen 500 und 1.000 Teile.

Wie viele Fundsachen werden tatsächlich abgeholt?

Leider gehen nur etwa ein Drittel der Fundsachen zurück an ihren Besitzer. Viele Fahrgäste ziehen gar nicht in Erwägung, in unserem Fundbüro nachzufragen, wenn sie etwas vermissen. Dabei gibt es viele ehrliche Finder, die Gefundenes abgeben. Manchmal fließen dann tatsächlich Freudentränen, wenn Verlorenes abgeholt wird und es sich um Dinge von hohem ideellem Wert handelt. In solch einem Moment geht auch mir das Herz auf. Der Betroffene muss allerdings zuvor glaubhaft nachweisen, dass ihm der Gegenstand auch gehört. Das geht beispielsweise über eindeutige Beschreibungen oder Fotos. Beim Smartphone ist es relativ einfach, es muss einfach die richtige PIN-Nummer eingegeben werden. Meine Lieblingsfondsache, die nicht abgeholt worden ist, ist ein kleiner blauer Kindergummistiefel mit weißen Sternen – der hat Bleiberecht in unserem Lagerraum.





Vielfalt in der Werkstatt

Es war im Jahr 1991, als Hans-Peter Ebel den ersten STOAG-Bus instand gesetzt hat. Es gibt keinen Bus bei der STOAG, an dem der gelernte Kfz-Mechaniker nicht „geschraubt“ hat.

Herr Ebel, können Sie sich noch an den ersten Bus erinnern, an dem Sie gearbeitet haben?

Natürlich, das war ein Mercedes-Benz O305 mit der Wagennummer 325 mit elfenbeinfarbiger Lackierung und blauen Stoßstangen. Heute sind wir bei Wagennummer 759.

Von welchen Herstellern stammen die Omnibusse bei der STOAG?

In den fünfziger und sechziger Jahren hatten wir Omnibusse von Kraus-Maffay und Büssing, ab 1970 dann nur noch Busse von MAN und Mercedes-Benz. Mit einer Ausnahme: Es gab für eine Zeit einen Bus, den die Firma NEOPLAN entwickelt hat, den Metroliner oder kurz MIC, einen echten Exoten. In den Jahren 2005 und 2006 schaffte die STOAG als eines der ersten Verkehrsunternehmen in NRW erstmals Solaribusse an, 2015 folgten unsere beiden Elektrobusse von Solaris. Ab Herbst werden wir einen vierten Hersteller vor Ort haben, denn wir erhalten Elektrobusse des niederländischen Herstellers VDL.

Was war so exotisch an dem Metroliner?

Der Buskörper bestand aus Carbon und war besonders leicht. In der Werkstatt wurde er „Plastikbomber“ genannt. 1991 wurde der Bus zwei Jahre lang probeweise eingesetzt – er hat sich überhaupt nicht bewährt. Wir haben noch einige andere ausgefallene Busse getestet, ich erinnere mich an einen Doppelgelenkbus des belgischen Herstellers Van Hool – das war im Jahr 1998 – und einen Bus mit Anhänger aus Tallinn, der im Jahr 2000 getestet wurde. Diese Fahrzeuge waren aber nur für einige Wochen oder Monate im Einsatz. Da fielen dann auch keine aufwendigen Reparaturen an, sondern nur das normale Tagesgeschäft wie Keilriemen wechseln oder Glühlampen austauschen. Zweifello ist es interessant, solche Busse einmal auf der Grube zu haben.

Macht es die Arbeit interessanter, wenn Fahrzeuge verschiedener Hersteller im Einsatz sind?

Abwechslungsreicher ist es schon, aber es ist natürlich einfacher und weniger aufwendig, wenn nur auf ein Produkt geschult werden muss. So werden viele verschiedene Lehrgänge benötigt für Motor, für Getriebe und so weiter. Vielfalt bedeutet auch eine umfangreichere Lagerhaltung. Doch auch bei nur einem Hersteller bleibt die Arbeit interessant. Die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten haben sich in den vergangenen Jahren natürlich enorm geändert. Vieles, was früher mechanisch war, ist heute elektronisch gesteuert. Das ist beim Linienbus nicht anders als beim Pkw. Und die Klimatechnik und die Anforderungen an Umweltschutz und Sicherheit führen zu immer mehr Bauteilen im Bus. Und das bedeutet letztendlich immer weniger Platz im Motorraum und auch weniger Platz zum Arbeiten an den einzelnen Komponenten.

Ist man noch begeistert, wenn neue Busse kommen?

Früher war das tatsächlich so, ich wollte möglichst schnell an den neuen Bussen arbeiten. Natürlich interessieren mich die neuen Fahrzeuge auch heute noch, aber nach 27 Jahren Buswerkstatt und weit über 400 Bussen, die in der Zeit neu erworben wurden, bin ich deutlich gelassener geworden. Denn aufgrund unserer Beschaffungsstrategie und dem niedrigen Durchschnittsalter unserer Busse erhalten wir ja fast jedes Jahr „Neue“.

Zukunftsweisende Projekte

Geschäftsführer Werner Overkamp über die wesentlichen Ereignisse im Geschäftsjahr 2017



Das Thema Luftreinhaltung ist seit mehr als einem Jahr allgegenwärtig. Wie wird sich die STOAG langfristig aufstellen?

In Abstimmung mit der Stadt Oberhausen wird die STOAG zweigleisig fahren: mit Dieselmotoren, die den anspruchsvollen europäischen Abgasstandard Euro-VI erfüllen, und mit dem Ausbau der Elektromobilität. Mit Unterstützung der Firma EvoBus werden wir ein Konzept erstellen, wie die Elektrifizierung des STOAG-Gesamtnetzes sinnvoll weiterentwickelt werden kann. Derzeit warten wir auf die Förderung einer solchen Untersuchung. Darüber hinaus planen wir die Umrüstung von 23 Dieselmotoren mit EEV-

Motor, Baujahr 2013. Die älteren Busse mit EEV-Motor werden nicht umgerüstet, sondern sukzessive durch neue Fahrzeuge ersetzt.

Wie setzt sich der Fuhrpark der STOAG zusammen?

Gerade sind 16 neue Gelenkbusse der Firma EvoBus vom Typ Citaro II in den Linienbetrieb gegangen, im Herbst werden drei weitere Elektrobusse geliefert. Unter Berücksichtigung der Umrüstung der 23 Dieselmotoren im Laufe dieses Jahres werden wir zum Jahresende 64 Busse haben, die den Abgasstandard Euro-VI erfüllen, 5 Elektrobusse und 47 Busse, die die EEV-Abgasnorm erfüllen. Das bedeutet, dass in sechs bis acht Monaten mehr als 60 % unserer Busflotte nach dem aktuell anspruchsvollsten Abgasstandard bzw. ganz emissionsfrei unterwegs ist. Fahrzeuge, die niedrigere Abgasstandards erfüllen, gibt es bei der STOAG dann nicht mehr. Der Fuhrpark besteht aktuell aus 118 Bussen und 6 Straßenbahnen, am Jahresende werden wir 116 Busse im Fuhrpark haben. Dazu kommt noch unsere historische Straßenbahn aus dem Jahr 1897.

Einige Verkehrsunternehmen werden ihre komplette Busflotte bis zum Jahr 2025 bzw. 2030 elektrifizieren. Ist das auch eine Option für die STOAG?

Unser Motto lautet „Unser Antrieb: Innovation“. Wir waren eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland, die Erfahrungen mit Elektrobusen im Linienverkehr gesammelt haben. Auch bei den Hybridbussen hatten wir die Nase vorn, wie man so schön sagt. Das bedeutet aber nicht, komplett auf neue Antriebstechnologien umzustellen, bevor nicht die wesentlichen Fragen geklärt sind. Solche Anschaffungen müssen in den Wirtschaftsplan eingebunden werden, die Umstellung der Fahrzeugflotte von Diesel- auf Elektrobusse erhöht den Aufwand der STOAG. Auch wenn ausreichende Landes- und Bundeszuschüsse für die Umstellung auf Elektrobusse zur Verfügung gestellt werden, müssen Wirtschaftlichkeit und Folgekosten langfristig berücksichtigt werden.

Eine grundsätzliche Überlegung, ob ggf. das gesamte Bussystem in Oberhausen auf elektrischen Antrieb umgestellt wird, ist mit der Politik zu erörtern und durch den Rat der Stadt Oberhausen zu entscheiden. Beim Thema Stickstoffoxidemission ist nicht der ÖPNV das Problem, sondern ein Teil der Lösung. Der Anteil des Busverkehrs an den gesamten Stickstoffoxidemissionen ist gering. Nur 5 % der Stickstoffoxidemissionen im Straßenverkehr werden durch Busse verursacht. Auf der stark belasteten Mülheimer Straße in Oberhausen verkehren zwei Buslinien, eine davon wird rein elektrisch betrieben. Ich bin überzeugt, wir werden in den nächsten Jahren über weitere Fördermöglichkeiten und ein Bündel anderer Maßnahmen mit dem Ziel der Luftreinhaltung diskutieren.

An welche Maßnahmen denken Sie?

Ganz konkret denke ich beispielsweise an die Förderung des Radverkehrs in Oberhausen. Oberhausen ist eine fahrradfreundliche Stadt und hat bereits mehrere Auszeichnungen dafür erhalten. Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel ist eine ideale Ergänzung zum ÖPNV. Seit dem 11. April gibt es am Bahnhof Sterkrade eine digital gesteuerte Abstellanlage für Fahrräder. ÖPNV-Kunden können hier ihr Rad sicher vor Witterungseinflüssen oder Vandalismus in einer Box unterbringen, die online reserviert und gebucht werden kann. Wir unterstützen dieses innovative Projekt von Stadt und VRR, das eine optimale Verknüpfung zweier Verkehrsträger darstellt.

Ebenfalls am Bahnhof Sterkrade haben wir gemeinsam mit unserem Tochterunternehmen, der Energieversorgung Oberhausen AG, und gefördert durch das Programm Horizon 2020 der Europäischen Union für Forschung und Innovation drei Schnellladesäulen für e-Pkw in Betrieb genommen. Das Einzigartige an diesem Projekt: Die Ladesäulen werden mit Gleichstrom aus der Fahrleitung der vorbeiführenden Straßenbahn gespeist, an gleicher Stelle gibt es auch eine der beiden Schnellladestationen für unsere Elektrobusse. Mit diesem Schnellladezentrum kann Oberhausen bundesweit Vorbild für mehr als 60 Städte mit vorhandener Gleichspannungsinfrastruktur sein. Eine optimale Ladeinfrastruktur ist eine der Voraussetzungen für die Akzeptanz und den Ausbau der Elektromobilität vor Ort.

An welchen weiteren Projekten arbeitet die STOAG aktuell?

Im Sommer letzten Jahres wurde mit dem Bau einer neuen Infrastrukturwerkstatt auf unserem Betriebshof begonnen, Ende Februar konnten die Rohbauarbeiten termingerecht fertiggestellt werden. Der architektonisch ansprechende Gebäudekomplex besteht aus einer hohen Halle für Arbeiten an den Bussen sowie aus Büro- und Lagerräumen. Neun Mitarbeiter aus den Bereichen Nachrichtentechnik und Streckeninfrastruktur werden dort voraussichtlich im Spätsommer ihre Arbeitsplätze beziehen. Wie alle anderen STOAG-Gebäude ist auch die neue Infrastrukturwerkstatt mit einer Fotovoltaikanlage ausgerüstet, die erzeugte Energie wird direkt in das STOAG-Netz eingespeist.

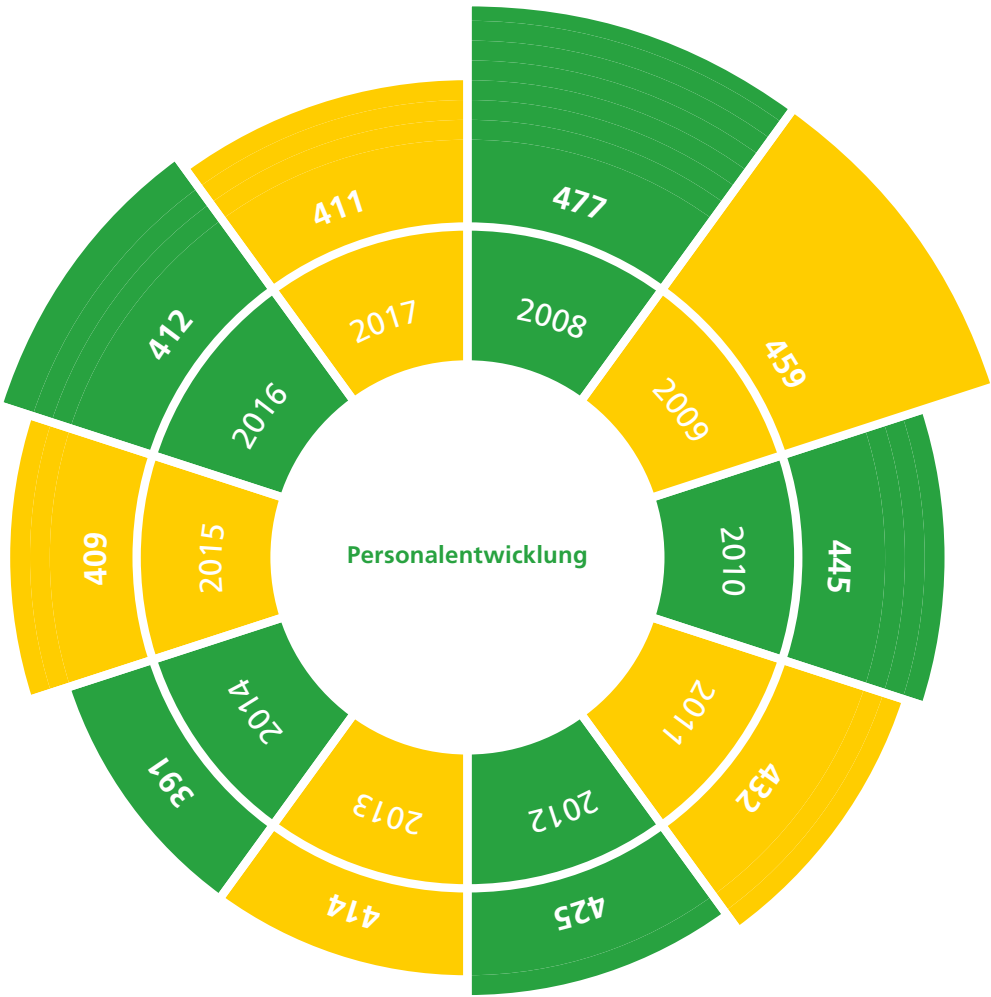
Nicht neu-, aber umgebaut wird die Buswerkstatt. Neben der Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen wurden Toreinfahrten erhöht und Büroräume modernisiert, für dieses Jahr stehen der Umbau des Lagers und des Lagerbüros, die Errichtung des Dacharbeitsstands für die Elektrobusse und die Installation einer neuen Beleuchtungsanlage für die Hallen und die Werkstatt an.

Ein sehr umfangreiches Projekt ist die Einführung eines digitalen Funksystems. Auf Basis eines öffentlichen Mobilfunknetzes wird eine digitale Funkinfrastruktur aufgebaut. Alle Busse werden mit neuen Fahrscheindruckern und Bordrechnern ausgerüstet, in der Leitstelle werden neue Systeme für das digitale Funksystem installiert. In einem zweiten Schritt wird – abhängig von Fördermitteln – voraussichtlich 2019/20 die neue Verkehrsleittechnik ITCS (Intermodal Transport Control System) eingeführt. Ein Großprojekt also, das seit zwei Jahren vorbereitet wurde und dessen Umsetzung Anfang des Jahres mit der Auftragsvergabe begonnen hat.

Mitarbeiter

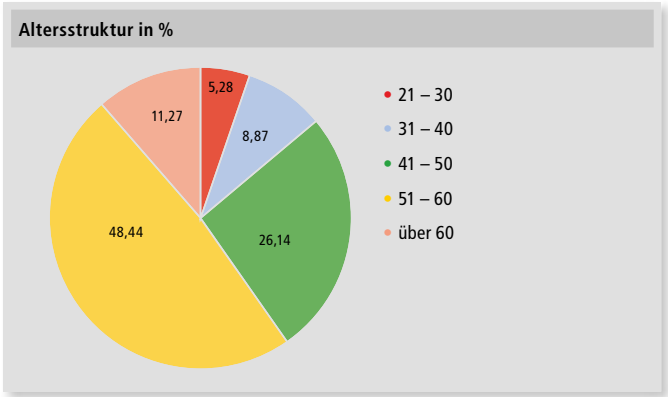
Personalkennzahlen

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant geblieben. Am Stichtag 31. Dezember waren 411 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr: 412) im Unternehmen beschäftigt – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit und befristet Beschäftigte.



Das Durchschnittsalter der Beschäftigten betrug wie im Vorjahr 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: Dreizehn Mitarbeiter blicken auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, fünf Mitarbeiter sind 35 Jahre, drei Mitarbeiter sind 40 Jahre im Unternehmen tätig.

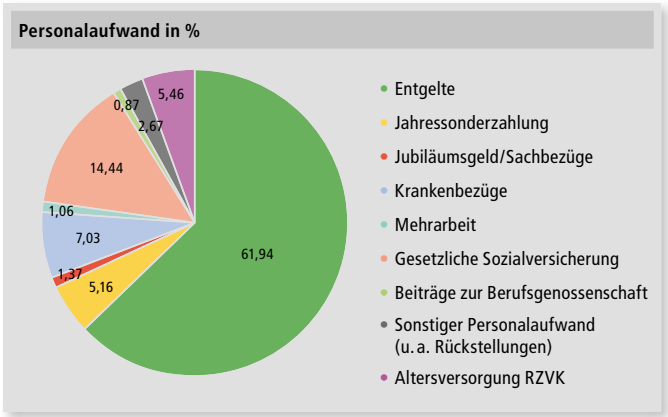
Personalbestand 31.12.		
	2017	2016
Management	8	8
Fahrdienst	324	325
Werkstatt und technische Infrastruktur	38	39
Verwaltung	41	40
Gesamt	411	412



Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 23.781 TEUR und lag damit um rund 2,84 % 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	23.124
2017	23.781



Aus- und Weiterbildung

Die STOAG bietet eine abwechslungsreiche und praxisnahe Ausbildung in den folgenden drei Ausbildungsberufen an: Fachkraft im Fahrdienst, Berufskraftfahrer Personenverkehr und Kfz-Mechatroniker. 16 Auszubildende waren im Jahr 2017 bei der STOAG tätig: Vier Jugendliche werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb, vier 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 WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH im Rahmen einer Gastausbildung durchgeführt.

Drei Auszubildende haben im Jahr 2017 ihre Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen, vier Auszubildende haben am 1. September mit ihrer Ausbildung bei der STOAG begonnen.

Kooperation Jobcenter

Bundesprogramm „Soziale Teilhabe am Arbeitsmarkt“

Das Bundesprogramm „Soziale Teilhabe am Arbeitsmarkt“ zielt auf die Verbesserung der sozialen Teilhabe von Menschen mit besonderen Problemlagen und langem Arbeitslosengeld II-Bezug. Ein Förderschwerpunkt liegt bei Leistungsberechtigten, die wegen gesundheitlicher Einschränkungen schwer in den Arbeitsmarkt zu integrieren sind. Ein zweiter Schwerpunkt liegt bei Leistungsbeziehenden, die mit Kindern in einem Haushalt leben. Hier geht es um die Vermittlung des Stellenwertes von Beschäftigung.

Deutschlandweit werden durch das Bundesprogramm 20.000 ehemalige Langzeitarbeitslose öffentlich gefördert beschäftigt. Die STOAG hat im Rahmen dieses Förderprojektes Arbeitsplätze als Fahrgastbegleiter/ Mobiler Service zur Verfügung gestellt. In enger Zusammenarbeit mit dem JobCenter konnten insgesamt acht Mitarbeiter eingestellt werden, die ersten Projektteilnehmer haben im Oktober 2017 ihre Tätigkeit aufgenommen. Im Anschluss an eine zweiwöchige interne Schulung wurden die Mitarbeiter an stark frequentierten Haltestellen – insbesondere im Rahmen des Schülerverkehrs – eingesetzt. Sie stehen für Auskünfte zur Verfügung und helfen beim Ein- und Ausstieg.

Wiedereingliederung von Frauen

Bei diesem Projekt geht es um die Wiedereingliederung von Frauen mit längerem Arbeitslosengeld II-Bezug. Die STOAG hat neun Arbeitsplätze in Voll- oder Teilzeit als Busfahrerin zur Verfügung gestellt. Die Bewerberinnen wurden in einer örtlichen Fahrschule in einem sechsmonatigen Lehrgang theoretisch und praktisch auf die Führerscheinprüfung vorbereitet und konnten dann erfolgreich die Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer ablegen. Die Finanzierung der Ausbildung wurde vom Jobcenter übernommen. Seit September 2017 sind die Frauen im Fahrdienst eingesetzt.

Bilanz

zum 31. Dezember 2017

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2017	2016
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		147	240
Sachanlagen		36.190	32.519
Finanzanlagen		30.141	28.936
		66.478	61.695
Umlaufvermögen			
Vorräte		364	498
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	13.632	11.672
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		996	1.242
		14.992	13.412
Rechnungsabgrenzungsposten		17	17
		81.487	75.124

Passiva			
in TEUR	Anhang	2017	2016
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		5.805	5.805
Gewinnrücklagen		173	173
		31.578	31.578
Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen	(4)	265	153
Rückstellungen	(5)	14.193	13.663
Verbindlichkeiten	(6)	35.305	29.579
Rechnungsabgrenzungsposten		146	151
		81.487	75.124

Gewinn- und Verlustrechnung

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

	Anhang	2017 in EUR	2016 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	31.094.386,62	28.894
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.169.490,09	1.711
3. Sonstige betriebliche Erträge		1.970.176,68	1.152
		34.234.053,39	31.758
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		5.160.117,56	4.918
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		9.133.508,33	8.594
		14.293.625,89	13.512
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		18.410.751,79	18.059
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.370.690,28	5.067
		23.781.442,07	23.126
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.520.793,10	4.253
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.636.397,80	5.249
		47.232.258,86	46.140
		-12.998.205,47	-14.382
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	8.192.924,58	8.110
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	5.683,01	6
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	116.135,70	65
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	(10)	0,00	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	1.488.586,84	1.245
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		-19.174,15	0
15. Ergebnis nach Steuern		-6.202.874,87	-7.496
16. Sonstige Steuern		75.156,44	71
17. Jahresfehlbetrag		-6.278.031,31	-7.568
18. Verlustvortrag aus dem Vorjahr		0,00	-3.733
19. Entnahme aus der Kapitalrücklage	(11)	0,00	3.733
20. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		6.278.031,31	7.568
21. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR		
	01.01.2017	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2017	01.01.2017	2017	i.Z.m. Umbuchungen des GJ	i.Z.m. Abgängen des GJ	31.12.2017	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	1.480	46	–	0	15	1.512	1.240	139	0	–	1.364	148	240
	1.480	46	0	0	15	1.512	1.240	139	0	0	1.364	148	240
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.977	5	–	–	–	41.980	23.637	945	–	–	24.582	17.397	18.341
davon: Betriebsgrundstücke	4.590	5	–	–	–	4.593	23	0	–	–	23	4.570	4.568
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	14.204	–	–	–	–	14.204	7.902	320	–	–	8.222	5.982	6.302
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.183	–	–	–	–	23.183	15.712	625	–	–	16.337	6.845	7.471
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.223	47	157	333	–	13.446	10.949	431	15	–	11.380	2.066	2.273
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	31.596	7.369	585	0	1.532	36.848	23.392	2.460	0	1.532	24.319	12.528	8.204
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.508	207	–	0	169	7.546	4.385	546	0	168	4.763	2.783	3.122
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.376	1.177	–	-333	–	2.213	797	0	–	–	797	1.416	579
	95.680	8.805	742	0	1.701	102.032	63.161	4.382	15	1.701	65.842	36.190	32.519
	97.160	8.851	742	0	1.717	103.544	64.401	4.521	15	1.701	67.206	36.338	32.759
B. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	–	–	–	–	16	3	–	–	–	3	13	13
2. Beteiligungen	36.569	–	–	–	–	37.784	23.458	–	–	–	23.458	14.326	13.111
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.670	–	–	–	–	19.670	3.960	–	–	–	3.960	15.711	15.711
4. Sonstige Ausleihungen	98	9	–	–	19	89	0	–	–	8	0	89	98
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	–	–	–	–	3	0	–	–	–	0	3	3
	56.356	9	0	0	19	57.562	27.421	0	–	0	27.421	30.141	28.936
	153.517	8.861	742	0	1.735	161.106	91.822	4.521	15	1.701	94.627	66.478	61.695

Anhang für das Geschäftsjahr 2017

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB. Die Bilanzierung und Bewertung ist nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften vorgenommen worden. Sitz der Gesellschaft ist Oberhausen. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Duisburg unter HRB 25506 eingetragen.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen.

Die vom 13. Juli 1988 datierte erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968, geändert durch Art. 8 Abs. 11 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG), wurde berücksichtigt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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.

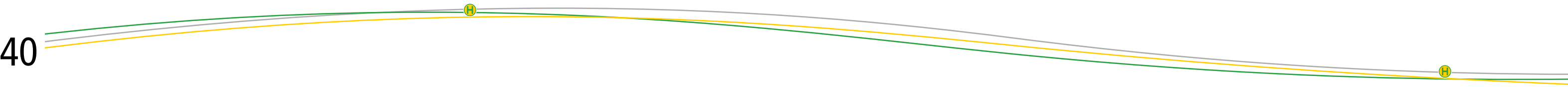
Passiva

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 2017 mit einem Rechnungszinsfuß von 3,68 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 521.946 EUR.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden nach den Regelungen des IDW RS HFA 3 vom 19. Juni 2013 in Verbindung mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes bewertet. Bei der Berechnung ist der in der Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) festgelegte Rechnungszins für den Bilanzstichtag anzusetzen. Zum 31. Dezember 2017 beträgt dieser Zinssatz 2,80 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt.

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

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



Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 36) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2017 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2017 in TEUR	davon Ergebnis 2017
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.975	4.395
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.405	-40
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	34	0
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	33.007	11.445
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	18.275*	7.868*
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10	32.345	0
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	657*	0*
*Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016			

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2017	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	723	–	910
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.586	–	5.498
Sonstige Vermögensgegenstände	7.322	1.649	5.264
	13.632	1.649	11.672
* 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 1.649 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 2.706 TEUR enthalten.

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

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2017 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

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

(4) Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen enthält im Wesentlichen bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse für die Beschaffung von drei E-Bussen inklusive Ladegerät und spezifischer Werkstatteinrichtung sowie für die Erweiterung des digitalen Funksystems. Hier sind bereits Anzahlungen geleistet, die endgültige Verrechnung wird in den kommenden Jahren erfolgen.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Personalkosten (2.719 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.297 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2017	davon RLZ* < 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeiten Vorjahr:)	24.945	2.735 (4.255)	8.770 (13.136)	13.440 (4.207)	21.598
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.319	2.319	–	–	2.667
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	615	615	–	–	595
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.357	5.357	–	–	2.315
Sonstige Verbindlichkeiten	2.069	2.069	–	–	2.403
davon gegenüber Gesellschaftern	(1.858)	–	–	–	(1.982)
davon aus Steuern	(178)	–	–	–	(174)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(7)	–	–	–	(7)
	35.305	14.762	14.038	4.354	29.579
* RLZ = Restlaufzeit					

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 10.545 TEUR durch Bürgschaften der Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

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

(7) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Jahr 2017 besteht ein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen in Höhe von 12 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 2017 lag die notwendige Bedingung nicht vor. Jedoch hat die TZU GmbH das fragliche Grundstück (Flurstück 321, groß 930 m²) ebenfalls bedingt an die Stage Entertainment Germany GmbH weiterveräußert. Stage Entertainment Germany GmbH und TZU GmbH haben vereinbart, dass die Bedingung nicht eingetreten ist, sodass sich das Grundstück folglich nach wie vor im Eigentum der TZU GmbH befindet.

Des Weiteren ist die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeiter werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betrugen im Geschäftsjahr 2017 15.449 TEUR (Vorjahr: 15.272 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2017	2016
Erlöse aus Verkehrsleistungen	30.001	28.001
Sonstige Erlöse	1.093	893
	31.094	28.894

(9) Personalaufwand

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

	2017	2016
Gewerblicher Bereich	324	328
Verwaltungsbereich	82	79
	406	407
Auszubildende	14	12
	420	419

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.655 TEUR (Vorjahr: 1.431 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2017	2016
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 1.971 TEUR; Vorjahr: 2.333 TEUR)	8.193	8.110
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 93 TEUR; Vorjahr: 63 TEUR)	116	65
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 712 TEUR; Vorjahr: 337 TEUR)	-1.489	-1.245
	6.776	6.886

Sonstige Angaben

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

Die in 2017 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Auf das Geschäftsführungsmitglied Dipl.-Ing. Werner Overkamp entfielen 203.456 EUR. Für die Nutzung eines Dienstfahrzeugs wurden Herrn Overkamp 21.012 EUR zugeordnet. Des Weiteren wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 22.219 EUR für Herrn Overkamp 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 2017 237 TEUR. Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen belaufen sich insgesamt auf 3.034 TEUR (Vorjahr: 3.141 TEUR).

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2017 sind auf Seite 45 aufgelistet.

Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 15. Mai 2018

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. 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 2017 bis 31. Dezember 2017 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2017 (Bilanzsumme 81.487.216,20 EUR; Bilanzverlust EUR 0,00) und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2017 der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen (IDW PS 450) erstattet.

München, den 30. Mai 2018

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hafenrichter, Wirtschaftsprüfer

Feldmann, 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



2017

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