

Geschäftsbericht 2018

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH

Inhaltsverzeichnis

04	STOAG in Zahlen
06	Vorwort der Geschäftsführung
07	Bericht des Aufsichtsrates
08	Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018
18	Neues Arbeiten erarbeiten
28	Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch
31	Mitarbeiter
34	Bilanz
35	Gewinn- und Verlustrechnung
36	Entwicklung des Anlagevermögens
38	Anhang für das Geschäftsjahr 2018
45	Organe der Gesellschaft
46	Bestätigungsvermerk
51	Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)			2018	2017
Einwohnerzahl			212.166	212.690
Fläche (in km²)			77	77
Wirtschaftsdaten			2018	2017
Erträge (TEUR)				
Erträge aus Verkehrsleistungen			30.593	30.002
Sonstige Umsatzerlöse			775	1.093
Gesamtumsatzerlöse			31.368	31.094
Sonstige Erträge			3.499	3.255
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren			10.849	8.149
Gesamterträge			45.716	42.499
Aufwendungen (TEUR)				
Energie-, Material- und Fremdkosten			14.954	14.294
Personalaufwand			24.173	23.781
Abschreibungen			4.738	4.521
Sonstige Aufwendungen			5.014	4.636
Zinsaufwand			1.505	1.489
Steuern			187	56
Gesamtaufwendungen			50.571	48.777
Finanzierungsbetrag (TEUR)			-4.856	-6.278
Bilanzergebnis (TEUR)			0	0
Bilanzdaten (TEUR)				
Gezeichnetes Kapital			25.600	25.600
Rücklage			5.978	5.978
Anlagevermögen			68.702	66.479
Leistungsdaten			2018	2017
Verkehrsleistung				
Fahrgäste	(in Mio.)		34,5	34,8
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)		8,8	8,9
Platzkilometer	(in Mio.)		765	774
Linienlänge [lt. VDV-Definition]	(in km)		581 [892]	581 [892]
Liniennetz				
Straßenbahnlinien			1	1
SchnellBus-Linien			7	7
StadtLinien			20	20
NachtExpress-Linien			11	11
Einsatzwagen-Linien			30	30
Fahrzeugdaten			2018	2017
Niederflur-Solobusse			66	66
Niederflur-Gelenkbusse			52	52
Niederflur-Straßenbahnen			6	6
Historische Fahrzeuge			1	1



Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Hans-Otto Runkler
Aufsichtsratsvorsitzender

Vorwort der Geschäftsführung

Das Jahr 2018 war geprägt von der Debatte um Dieselfahrzeuge und Fahrverbote. Vorschläge von einem 365-Euro-Jahresticket bis hin zur kostenlosen Nutzung von Bus und Bahn wurden und werden noch kontrovers diskutiert. Allen Vorschlägen gemeinsam ist die hohe Bedeutung, die dem ÖPNV bei der Lösung der Umwelt- und Klimaschutzproblematik zukommt.

Oberhausen ist eine autoaffine Stadt. Selbst kurze Distanzen werden mit dem PKW zurückgelegt. Eine Änderung der Zusammensetzung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes wirkt sich im Hinblick auf Luftreinhaltung, Klimaschutzziele und Stauproblematik positiv aus. Hieran müssen alle Akteure in der Stadt gemeinsam arbeiten.

Die STOAG ist für diese Situation gut aufgestellt. Durch kontinuierliche Investitionen in neue Busse und alternative Antriebstechnologie verfügen wir über einen modernen Fuhrpark mit emissionsarmen Fahrzeugen und sammeln seit über drei Jahren Erfahrungen mit dem Einsatz von Elektrobussen im Linienverkehr. Wir werden weiterhin unseren Beitrag dazu leisten, die Klimaschutzziele zu erreichen. Neben der technischen Weiterentwicklung unseres Fuhrparks gilt es auch, steigende Mobilitätsbedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft, steigende Pendlerzahlen und steigende Erwartungen an den digitalen Service zu berücksichtigen. Die Einführung der digitalen Funktechnik sowie der Aufbau eines ergänzenden On-Demand-Angebots sind wichtige Schritte, die wir in diese Richtung machen.

Das Geschäftsjahr 2018 konnten wir erneut mit einem sehr guten wirtschaftlichen Ergebnis abschließen. Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen ist so niedrig wie seit fünfzehn Jahren nicht mehr.

Ich bedanke mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute und engagierte Arbeit im vergangenen Jahr. Sie ist Voraussetzung für ein erfolgreiches unternehmerisches Handeln und das gute Geschäftsergebnis. Mein Dank gilt auch unserem Aufsichtsrat, der unser Wirken im abgelaufenen Geschäftsjahr positiv begleitet und unterstützt hat, sowie 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 2018 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 22. März, 26. Juni und 22. November 2018 statt. Über die Sitzungen wurden Niederschriften erstellt. Der Aufsichtsrat hat sich insbesondere auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 26. Juni 2018 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018 gewählt.

Der von der Geschäftsführung nach den Regeln des Handelsgesetzbuches aufgestellte Jahresabschluss der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, der aufgestellte Konzernabschluss und der gemeinsame 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 3. April und 14. Juni 2019.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 14. Juni 2019 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 2018 zu billigen.

Weiter spricht der Aufsichtsrat dem Geschäftsführer und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Mit Einsatzbereitschaft und Kompetenz haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass 2018 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 14. Juni 2019
Der Aufsichtsrat

Hans-Otto Runkler
Vorsitzender

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

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 ihren modernen Diesel-, Hybrid- und Elektrobussen sowie der Straßenbahn leistet das Verkehrsunternehmen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und unterstützt das Ziel des Masterplans „Saubere Luft für Oberhausen“.

Diese 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
- Weiterentwicklung einer umweltverträglichen Mobilität

2 Rahmenbedingungen

Die Stadt Oberhausen hat zum dritten Mal hintereinander einen ausgeglichenen Haushalt vorgelegt.

Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist nach einer Phase des Wachstums gesunken. Zum Stichtag 31. Dezember 2018 lebten 212.166 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 524 Personen weniger als im Vorjahr (2017: 212.690). Der Bestand an Kraftfahrzeugen lag bei 520 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit über dem Vorjahresbestand von 513 pro 1.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote in Oberhausen entwickelt sich positiv und ist im September 2018 nach über 25 Jahren mit 9,8 % erstmals wieder einstellig. Im Jahresdurchschnitt beträgt sie 10,2 % (2017: 10,8 %). Der Kaufkraftindex in Oberhausen beträgt 88,1 (Vorjahr: 88,4).

Der Tourismus entwickelt sich trotz leichten Rückgangs bei den Übernachtungszahlen im Jahr 2018 (-1,6 %) positiv. Von Januar bis Dezember 2018 haben 476.177 Gäste in Oberhausen übernachtet.

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.

Am 27. November 2017 hat der Rat der Stadt Oberhausen beschlossen, die STOAG für zehn Jahre, vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2029, im Rahmen ihrer Kontrollbefugnisse mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des ÖPNV im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 und nach Maßgabe des VRR-Finanzierungssystems zu betrauen. Die geplante Direktvergabe der Stadt Oberhausen an die STOAG GmbH wurde am 7. Dezember 2017 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Nach Ablauf der Jahresfrist nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

zum 8. Dezember 2018 können nunmehr die weiteren Schritte zur Umsetzung der Direktvergabe in die Wege geleitet werden.

Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen“

Oberhausen ist eine der Städte, die im Jahr 2018 den zulässigen EU-Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ nicht eingehalten haben. Der Grenzwert wurde an der Messstation an der Mülheimer Straße um 6 µg/m³ (2017: 9 µg/m³) überschritten. Der Grenzwert für Feinstaub (PM10) wurde eingehalten. Im Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen“ wurden insgesamt 27 Maßnahmen erarbeitet, die zu einer Reduzierung der NO₂-Emissionen und damit zu einer dauerhaften Einhaltung des Grenzwertes beitragen sollen. „Das zentrale Ziel des Masterplanes ‚Saubere Luft für Oberhausen‘ besteht darin, der Stadt Oberhausen als Grundlage für die Umsetzung von emissionsreduzierenden Maßnahmen zu dienen, bestehende Grenzwerte für NO₂-Emissionen einzuhalten und Fahrverbote zu vermeiden.“¹

Am 10. Dezember 2018 hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen beim Oberverwaltungsgericht (OVG) in Münster wegen der Grenzwertüberschreitungen u. a. in Oberhausen eingereicht.

3 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Im Jahr 2018 hat sich bei den Stammkunden der Trend fortgesetzt, den Zeitfahrausweis monatlich zu kaufen und nicht mehr als Abonnement für ein ganzes Jahr zu erwerben. Dies ermöglicht ihnen mehr Flexibilität in Zeiten, in denen der ÖPNV weniger oder gar nicht genutzt wird. So gab es Zuwächse bei den Fahrgästen mit den monatlich erworbenen Zeitfahrausweisen Ticket1000 (+0,7 %) und Ticket2000 (+4,0 %), Rückgänge hingegen bei der Anzahl der Fahrgäste mit Abo-Ticket, besonders mit Ticket1000 9 Uhr (-5,4 %) und Ticket2000 9 Uhr (-4,1 %).

Zum zweiten Mal in Folge ist der Anteil der Fahrgäste, die mit dem subventionierten SozialTicket, genannt MeinTicket, unterwegs sind, zurückgegangen (-11,4 %). Die rückläufigen Flüchtlingszahlen und die Verbesserung des Arbeitsmarktes mögen dazu beigetragen haben.

Der Ausfall des VRR-Ticketshops im April 2018 hat zu einem Rückgang der Fahrgäste geführt, die das 7-Tage-Ticket, das nur online erhältlich ist, nutzen (-67,9 %).

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitkartenbereich über alle Ticketarten lag gegenüber dem Vorjahr bei -4,5 %.

¹ Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen“, erstellt durch PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft 2018, Seite 14

Gelegenheitskunden sind vorwiegend mit Tickets aus dem Bartarif unterwegs. Der Anteil der Fahrgäste, die ein EinzelTicket erworben haben, ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % gestiegen, der Anteil der Fahrgäste mit dem NRW-PauschalTicket Schöner Tag um 5,0 %. Die Mehrfahrten- und 24- bzw. 48-StundenTickets sowie die SchönesWochenendTickets wurden dagegen weniger häufig genutzt als im Vorjahr (MehrfahrtenTicket -6,5 %, 24-/48-StundenTicket -9,9 %, SchönesWochenendTicket -27,7 %). Das Nutzerverhalten beim CityO.Ticket blieb nahezu konstant. Dieses Ticket ist vier Jahre lang ausschließlich in Oberhausen getestet worden und ist zum 1. Januar 2019 aufgrund der großen Nachfrage unter dem Namen 4-StundenTicket in weiteren Städten im Gebiet des VRR eingeführt worden.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Bartarif über alle Ticketarten lag gegenüber dem Vorjahr bei -0,9 %.

Im Ausbildungsverkehr sind die Fahrgastzahlen in der Summe um 1,3 % gestiegen. Entgegen dem negativen Trend im Bereich des Schülerverkehrs konnten die Fahrgastzahlen bei den Auszubildenden gesteigert werden, insbesondere zu Beginn des neuen Ausbildungsjahres im August bzw. September 2018. Ein deutlicher Hinweis darauf, dass die Vereinfachung des Tarifs – ein Ticket für den gesamten Verbund – und ein akzeptabler Preis von der Zielgruppe angenommen werden.

Insgesamt haben im Jahr 2018 34,5 Mio. Fahrgäste die Busse und Straßenbahnen der STOAG genutzt. Die weiter rückläufige Inanspruchnahme des ÖPNV durch Schüler sowie die geringere Anzahl der Abonnenten führten zu einem Rückgang um 300.000 Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr. Diese Entwicklung ist auch in den anderen Verkehrsunternehmen mit ähnlicher Struktur im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) festzustellen.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten setzte sich im Jahr 2018 aus 8,45 Mio. Buskilometern und 0,38 Mio. Straßenbahnkilometern zusammen und lag mit einer Gesamtbetriebsleistung von 8,83 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) um 0,93 % unter dem Vorjahreswert. Diese Differenz bewegt sich im Rahmen eines üblichen Betriebsablaufes und ist u. a. auf Baustellenumleitungs- bzw. Schienenersatzverkehre einerseits und Streiktage andererseits sowie auf die Lage und die Anzahl der unterschiedlichen Wochentage, der Arbeits- und Schulferientage zurückzuführen.

Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH im Jahr 2018 war – wie bereits in den Vorjahren – positiv. Das Betriebsergebnis beträgt -14.117 TEUR (Vorjahr: -13.074 TEUR). Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen verminderte sich von 6.278 TEUR im Jahr 2017 um 1.422 TEUR auf 4.856 TEUR für das Jahr 2018.

Im Geschäftsjahr 2018 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 31,4 Mio. EUR. Diese lagen mit 0,3 Mio. EUR über dem Vergleichswert des Vorjahres (31,1 Mio. EUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr auf ähnlichem Niveau (Vorjahr: 26,4 Mio. EUR) bewegen.

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW (vormals § 45a PBefG), wurden im Jahr 2018 in Höhe von 1.177 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.169 TEUR).

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses lag vom VRR eine endgültige Auswertung zur Einnahmeaufteilung 2017 und 2018 noch nicht vor. Im Jahresergebnis 2018 wurden somit die bereits geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeaufteilung 2018 zuzüglich einer Preissteigerungsrate im gewichteten Mittel von 1,9 % für das Jahr 2018 berücksichtigt, sodass innerhalb des Jahresergebnisses 2018 bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 1.035 TEUR gerechnet wird. Davon sind bereits 1.020 TEUR als Anzahlungen an den VRR geleistet worden. Der Restbetrag wurde in den Rückstellungen berücksichtigt. Die Abrechnung der Einnahmeaufteilung 2017 wird für das 1. Halbjahr 2019 erwartet. Die sonstigen Umsatzerlöse verringerten sich von 1,09 Mio. EUR im Jahr 2017 auf 0,8 Mio. EUR im Jahr 2018.

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 1.172 TEUR auf Alternative B (Ausbildungsverkehr). Weitere 586 TEUR werden investiv für die Beschaffung und den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Diese Mittel wurden mittels Änderungsbescheid im Dezember 2018 beschieden und nach Bestandskraft erst Ende Januar 2019 an die STOAG ausgezahlt. Die STOAG wird diese Mittel im laufenden Geschäftsjahr mit den Anschaffungskosten der Gelenkbusse der Busbeschaffung 2019 verrechnen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 1,97 Mio. EUR auf 2,31 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr sind insbesondere Buchgewinne aus Busverkäufen in Höhe von 0,74 Mio. EUR und Auflösungen von Rückstellungen von 0,49 Mio. EUR enthalten.

Somit ergeben sich Gesamtbetriebserträge in Höhe von 34.846 TEUR (Vorjahr: 34.234 TEUR).

Der Materialaufwand erhöhte sich von 14,29 Mio. EUR auf 14,95 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 392 TEUR auf 24,2 Mio. EUR. Die gezahlten Entgelte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 376 TEUR auf 18.787 TEUR (Vorjahr: 18.411 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit erhöhte sich von 411 zu Beginn des Jahres 2018 auf 425 am Jahresende.

Die Abschreibungen erhöhten sich von 4,52 Mio. EUR auf 4,74 Mio. EUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2018 5,0 Mio. EUR und ist gegenüber dem Vorjahr (4,6 Mio. EUR) um 0,4 Mio. EUR gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Aufwendungen für Kraftfahrzeugversicherungen sowie für Provisionsrückzahlungen an den VRR aus der Einnahmeaufteilung 2015 zurückzuführen.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 0,1 Mio. EUR von -1,4 Mio. EUR auf -1,5 Mio. EUR.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2018 betrug 83,2 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (81,5 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Sachanlagevermögens um 2,3 Mio. EUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für die Beschaffung von drei Elektrobussen, deren Auslieferung im 1. Quartal 2019 erfolgt, für das Projekt digitales Funksystem und den weiteren behindertengerechten Umbau von Haltestellen (7. Bauabschnitt) enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 14,6 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (14,2 Mio. EUR) erhöht. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 8,31 Mio. EUR (Vorjahr: 7,72 Mio. EUR). Hintergrund der Erhöhung ist die Veröffentlichung aktualisierter Richttafeln der HEUBECK AG im Jahr 2018. Diese Auswirkungen wurden in den Jahrespersonalgutachten zum Bilanzstichtag berücksichtigt und führten zu einer Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 0,81 Mio. EUR von 35,31 Mio. EUR auf 36,12 Mio. EUR. Dies ist zurückzuführen auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 24,95 Mio. EUR um 1,31 Mio. EUR auf 26,26 Mio. EUR, die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 0,42 Mio. EUR, die Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 0,95 Mio. EUR (von 5,36 Mio. EUR im Jahr 2017 auf 4,41 Mio. EUR).

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 6,99 Mio. EUR. Größte Position mit 5.051 TEUR waren die Investitionen für die Busbeschaffung. Im Geschäftsjahr sind insgesamt 16 Gelenkbusse inklusive Nachrichtentechnik zugegangen. Weiterhin sind für die Erstellung der Infrastrukturwerkstatt im Jahr 2018 1.068 TEUR und für Erweiterungsmaßnahmen der Werkstatt 88 TEUR aufgewendet worden.

Die wirtschaftliche Lage und Entwicklung der STOAG im Berichtsjahr wird seitens der Geschäftsführung als gut bewertet.

4 Risikobericht

Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolges des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG jährlich eine Risikoinventur durch. Um Risiken frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen, ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit ihres Entstehens und ihrer Auswirkung geprüft und eingestuft. Die Risiken werden dabei nicht nur auf die mit ihnen verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, sondern der Einfluss auf Ressourcen wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust wird auch analysiert. Die Risikoinventur wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

In der Risikoinventur 2018 wurden dieselben acht Risiken wie im Vorjahr identifiziert und erfasst. Die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Beim Risiko „Ausfall EFM-System“ wurden die Anlagen bereits modernisiert (Kundencenter) bzw. befinden sich gerade in der Modernisierung bzw. Erneuerung (Projekt Digitalfunk).

Beim Risiko „Ausfall von Straßenbahnen“ entfällt ein risikoerhöhender Faktor, da die Thyssenbrücke in Mülheim im Jahr 2018 neu gebaut und in Betrieb genommen wurde. Auf der ÖPNV-Trasse befindet sich die über 100 Jahre alte sogenannte Blaue Brücke über den Rhein-Herne-Kanal. Die Brücke ist aufgrund von Korrosionsschäden in keinem guten Zustand, für die Jahre 2021/22 ist ein Neubau vorgesehen. Bis dahin wird die Brücke mit verminderter Geschwindigkeit befahren und intensiv überwacht, um eine Streckensperrung zu vermeiden. Bei Sperrung der Blauen Brücke können Straßenbahnen nur noch bis Oberhausen Hauptbahnhof verkehren, eine Weiterfahrt nach Sterkrade wäre nicht möglich.

Beim Risiko „Betrauungszeitraum ab dem Jahr 2020“ ist kein Antrag auf Eigenwirtschaftlichkeit erfolgt. Das Risiko der eigenwirtschaftlichen Anträge Dritter besteht nicht mehr.

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

Fahrgastentwicklung und Tarifmaßnahmen

Für den VRR gilt der politische Auftrag der Kreise und Städte, die Nutzerfinanzierung des öffentlichen Verkehrs zu stärken und somit die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Fahrgäste sind auf ein ausgeglichenes Preis-Leistungs-Verhältnis bedacht und reagieren sehr sensibel auf aktuelle Tarifentwicklungen. Preisanpassungen im VRR gehen einher mit strukturellen Entwicklungen und Vereinfachungen der Tarife.

Zum 1. Januar 2018 wurde das bisher preisstufenabhängige Ticket für Auszubildende, das YoungTicket, als Monatskarte und das YoungTicketPLUS im Abonnement dahingehend vereinfacht, dass es nur noch als verbundweites Ticket zu dem attraktiven Preis von 59,95 EUR erhältlich ist. Mit Beginn des neuen Ausbildungsjahres im Sommer konnte mit einer landesweiten Informationskampagne eine große Nachfrage bei den Azubis erreicht werden.

Für den 1. August 2019 ist ein in ganz NRW gültiges AuszubildendenTicket geplant. Das Land stellt hierfür Fördermittel in Höhe von 4,9 Mio. EUR zur Verfügung. Durch Zuzahlung von 20 EUR pro Monat kann ein im ganzen VRR gültiges YoungTicketPLUS-ABO zu einem in ganz NRW gültigen AuszubildendenTicket erweitert werden. Für das Jahr 2019 wird eine steigende Nachfrage nach dem YoungTicketPLUS und dem AuszubildendenTicket erwartet.

Mit dem nextTicket hat der VRR im Jahr 2018 in einem zweistufigen Praxistest einen neuen elektronischen Tarif getestet. In Phase eins wurden die Fahrten nach dem bestehenden VRR-Tarif auf Basis der EinzelTicketpreise abgerechnet und am Monatsende unter Berücksichtigung von 4er-, 10er- oder 24-Stunden-Tickets zusammengefasst. In Phase zwei wurde der neue elektronische Tarif mit einem Festpreis pro Fahrt und einem Kilometerpreis zugrunde gelegt. Das Fazit nach rund 63.000 zurückgelegten Fahrten von ca. 8.350 registrierten Teilnehmern war positiv und dient als Diskussionsgrundlage für die Einführung eines elektronischen Tarifs in das reguläre Angebot.

Die drei Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehr Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe haben beschlossen, zusammen an einem neuen Ticketsystem zu arbeiten. Das sogenannte Check-in/Be-out-System (CiBo) soll automatisch erkennen, wenn ein Fahrgast ein Verkehrsmittel betritt (Check-in) oder verlässt (Be-out). Nach Beenden der Fahrt erfolgt auf dieser Grundlage eine automatische Berechnung des Fahrpreises. Das System CiBo wird so konzipiert, dass es in reguläre und bestehende Apps integriert werden kann, und soll bereits ab 2020 den Fahrgästen zur Verfügung stehen. Es soll Zugangshemmnisse zum Nahverkehrssystem abbauen und den ÖPNV auch denjenigen Kunden, die wenig bis gar keine Tarif- und Netzkenntnisse besitzen, erschließen.

On-Demand-Verkehr

In Zusammenarbeit mit der Firma door2door werden Anwendungsmöglichkeiten für Ridesharing bzw. On-Demand-Verkehre in Oberhausen erarbeitet. Ziel ist es, weniger attraktive Taktverkehre – beispielsweise den Stundentakt des Nachtexpress-Netzes – durch ein attraktiveres Angebot zu ergänzen bzw. ggf. zu ersetzen. Dabei werden einerseits die Fahrtwünsche der Fahrgäste „von Haustür zu Haustür“ ohne Bindung an einen Fahrplan oder Linienweg erfüllt (On-Demand) und andererseits mittels Software so miteinander kombiniert, dass möglichst mehrere Fahrgäste gemeinsam befördert werden (Ridesharing). Somit entsteht ein sich auf Basis der Nachfrage selbstorganisierendes Verkehrssystem.

Weiterentwicklung der E-Mobilität

Im Februar 2019 wurde die aus zwei Fahrzeugen bestehende Elektrobusflotte der STOAG um drei Busse des niederländischen Herstellers VDL Bus & Coach erweitert. Die Busse vom Typ Citea SLF 120/E 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, eingesetzt. Zusammen mit einem Elektrobus gleichen Typs der Vestischen Straßenbahnen GmbH wird die Linie 979 rein elektrisch befahren. Zur Ladung der vier Busse wird die am Bahnhof Sterkrade vorhandene Infrastruktur umgebaut.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll unter wirtschaftlichen und technischen Aspekten geprüft werden, welche Linie bzw. welches Linienbündel mit welcher Technologie bzw. Ladestrategie für den Einsatz von Elektrobussen geeignet ist. Hierbei werden verschiedene Ansätze wie Gelegenheits- oder Betriebshofladung untersucht. Nötig ist ein Umsetzungsplan mit dem Ziel der möglichst vollständigen Umstellung auf alternative Antriebsformen. Dabei sollen auch künftige technologische Entwicklungen berücksichtigt werden. Der Förderantrag wurde im Juli 2018 gestellt und wird aktuell noch vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bearbeitet.

„Strategie E“ nennt sich ein Förderprojekt, in dem gemeinsam mit der Firma ebusplan GmbH ein Softwaremodul zur betrieblichen Planung von Elektrobuslinien entwickelt wird. Ziel ist neben einem wirtschaftlichen Betrieb auch die Sicherstellung von Handlungsmöglichkeiten, z. B. bei Änderungen im Liniennetz. Der Zuwendungsbescheid ist am 28. September 2018 eingetroffen, die Laufzeit des Projektes ist von 1. Dezember 2018 bis 30. Juni 2022.

Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) hat im Geschäftsjahr 2018 ein Ergebnis in Höhe von 11,1 Mio. EUR erzielt und damit das mindestens erwartete Volumen von 11,0 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 GmbH & Co. KG eine Ergebnisabführung für die Jahre 2019 bis 2023 von jährlich insgesamt 11,0 Mio. EUR erwirtschaftet und somit der innogy SE, Essen, und der STOAG 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 Verbrennungskapazität, von dem aufgrund der Überkapazitäten hart umkämpften Markt und vor allem vom kommunalen Verbrennungsentgelt der Städte Oberhausen und Duisburg abhängig. Die GMVA führt den Weg der Konsolidierung stetig fort und hat im Geschäftsjahr 2017 ein Ergebnis in Höhe von 12.099 TEUR erzielt. In das Jahresergebnis 2018 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 1,1 Mio. EUR eingeflossen.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen Aktien der RWE AG wurde für das Jahr 2017 im Jahr 2018 eine Dividende in Höhe von 1,50 EUR pro Vorzugs- und Stammaktie ausgezahlt. Darin enthalten ist eine Sonderdividende in Höhe von 1 EUR.

Die sich in Auflösung befindliche RW Gesellschaft öffentlich rechtliche Anteilseigner III mbH hat für das Geschäftsjahr 2018 eine Dividende in Höhe von 247 TEUR an die STOAG ausgeschüttet.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2019 bis 2023 weist für das Jahr 2019 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2018 einen leicht erhöhten Restfehlbetrag aus.

Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2019 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 10.260 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2020 bis 2023 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 10 Mio. EUR erwartet.

Die STOAG geht für das Jahr 2019 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren steigen und im Jahr 2019 voraussichtlich 9.785 TEUR betragen. Der Vorstand der innogy SE, Essen, hat in seiner Sitzung am 14. März beschlossen, der am 3. Mai 2019 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 0,70 EUR je Stamm- und Vorzugsaktie vorzuschlagen. Für das Geschäftsjahr 2019 wird eine Erhöhung der ordentlichen Dividende auf 0,80 EUR angestrebt.

Dies bedeutet für die STOAG, dass sie im Jahr 2019 einen Dividendenertrag in Höhe von 1.005 TEUR erwartet. Die STOAG hat in ihrem Wirtschaftsplan 2019 bis 2023 eine Dividendenzahlung der RWE AG für die Stamm- und Vorzugsaktien in Höhe von 0,70 EUR je Stamm- und Vorzugsaktie eingeplant.

Die GMVA hat für das Geschäftsjahr 2018 einen Jahresüberschuss von 13.609 TEUR erzielt. Eine Ausschüttung seitens der GMVA ist im Wirtschaftsplan 2019 der STOAG 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

Oberhausen arbeitet an der Mobilitätswende, eingeleitet durch die Maßnahmen des Masterplans „Saubere Luft für Oberhausen“. Das ist eine Chance, denn dem ÖPNV kommt eine wichtige Rolle zu, wenn es darum geht, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren.

Die anhaltenden Diskussionen um Fahrverbote und um Maßnahmen wie das 1-Euro-Ticket können dazu führen, dass sich Bürgerinnen und Bürger kritisch mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten auseinandersetzen und die Nutzung energieeffizienterer Mobilitätsformen in Erwägung ziehen, wenn die Angebotsqualität hoch ist. Zusätzliche Mobilitätsprodukte wie On-Demand-Verkehre können in Kombination mit dem klassischen liniengebundenen ÖPNV Anreize schaffen, den eigenen Pkw stehen zu lassen.

Der öffentliche Verkehr muss dank der Digitalisierung in den kommenden Jahren einfacher, verständlicher und komfortabler werden: Über eine Oberfläche müssen Kunden auf alle Funktionalitäten rund um den ÖPNV zugreifen können: informieren, buchen und bezahlen ganzer Wegekettten mit einer App, unabhängig von Verkehrsmittel oder Anbieter. Die Kooperation der drei nordrhein-westfälischen Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehr Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe bei der Beschaffung eines Check-in/Be-out-Systems ist ein richtiger und wichtiger Ansatz.

Auch die STOAG plant und investiert in neue Mobilitätsangebote. Hierfür ist Planungssicherheit eine wesentliche Voraussetzung, die gegeben ist, 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.

7 Fazit

Unter Berücksichtigung aller oben erwähnten Faktoren sieht sich die STOAG grundsätzlich für alle zukünftigen unternehmerischen Herausforderungen gewappnet und aus heutiger Sicht bestmöglich aufgestellt.

Oberhausen, den 30. April 2019

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer

Neues Arbeiten erarbeiten

Marion Hüls
Busfahrerin

Torben Barthonet
Kraftfahrzeugmeister

Harald Hafer
Radio- und Fernseh-
technikermeister

Stephan Kuga
Busfahrer

Wenn der Bus zur Schule wird

Wenn Marion Hüls dienstags oder mittwochs den Bus mit der Beschilderung BUSSCHULE steuert, sind Action und Adrenalin angesagt. Seit mehr als einem Jahr unterstützt die erfahrene Busfahrerin der STOAG das Busschulteam aus Polizei und STOAG-Mitarbeitern. Dieses verkehrspädagogische Projekt, bei dem Fünftklässler aus Oberhausen das richtige Verhalten an der Haltestelle und im Bus lernen, gibt es mittlerweile seit 19 Jahren bei der STOAG.

Frau Hüls, welche Eigenschaften muss man mitbringen, um die Busschule durchzuführen?

Das Wichtigste ist natürlich, dass man Kinder mag und kein Problem damit hat, wenn es mal richtig laut und unruhig wird. Wer mit Kindern zu tun hat, weiß, dass man eine gewisse Schlagfertigkeit und Spontanität braucht, denn Kinder sind immer wieder für Überraschungen gut. Das ist ja auch das Schöne im Umgang mit ihnen. Man muss aber auch bereit sein, die STOAG nach außen positiv zu vertreten. Ich freue mich, dass ich an einem so wichtigen Projekt mitarbeiten kann. Und besonders erfreulich ist: Ich lerne auch noch immer etwas dazu.

Haben Sie sich Ihre Tätigkeit als Busschultrainerin so vorgestellt?

Mir war schon klar, worum es bei der Busschule geht. Überrascht war ich, wie intensiv die Trainingseinheiten sind. Welche Wirkung beispielsweise die Übungen mit der Tonne auf die Kinder hat, habe ich vorher nicht so eingeschätzt. Das hat mich schon überwältigt.

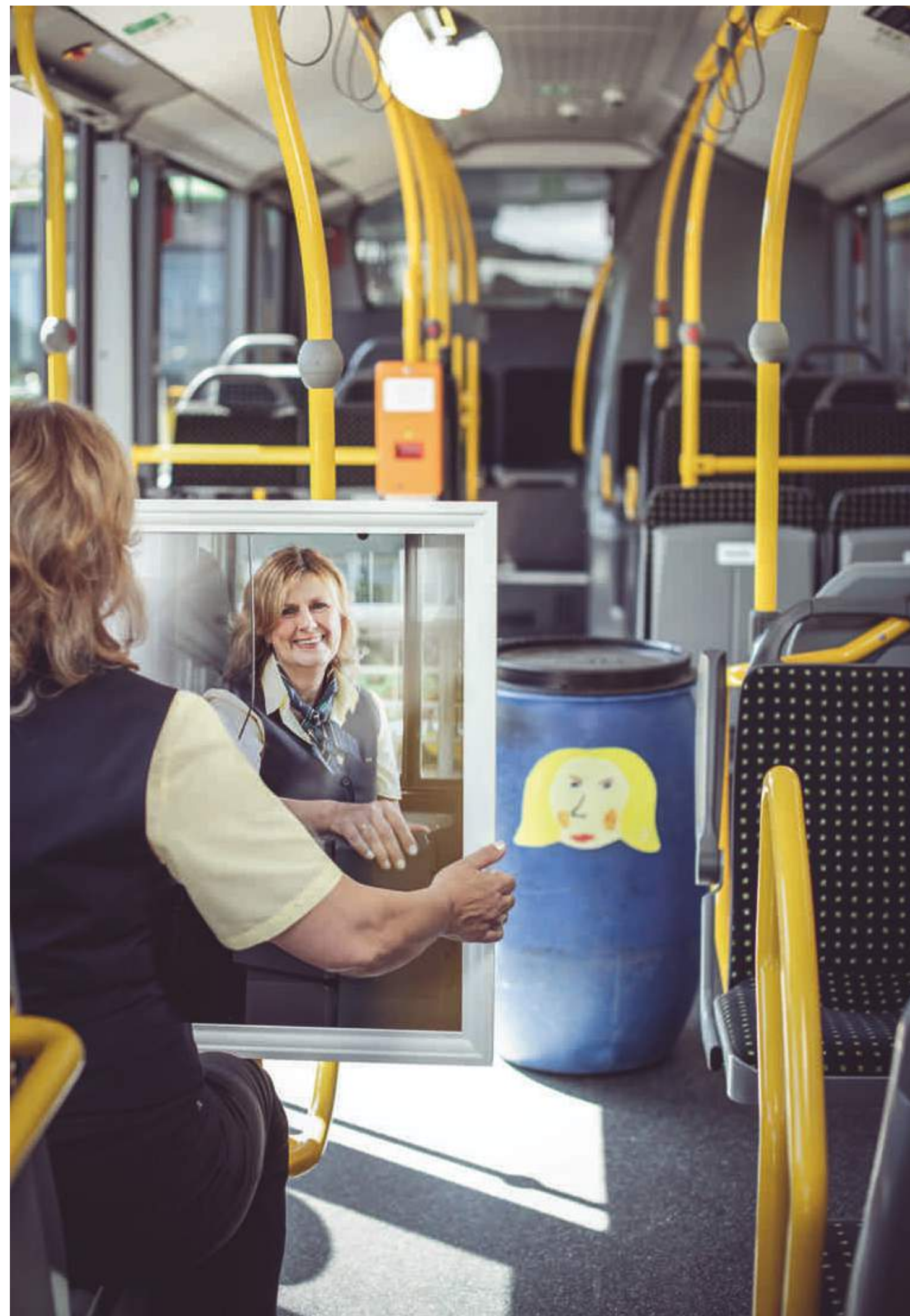
Wie lautet Ihr Resümee nach der ersten Zeit?

Die Busschule ist ein tolles Projekt und macht nicht nur den Kindern, sondern auch mir richtig Spaß. Ich finde es gut und wichtig, dass die Kinder dabei auch lernen, wie sie sich im Notfall zu verhalten haben, und mit den Notausgängen vertraut gemacht werden. Und sie lernen, was Zivilcourage ist und wie sie handeln können, ohne sich selbst dabei in Gefahr zu bringen.

Zuerst hält man sich natürlich exakt an das Drehbuch, das gibt Sicherheit. Denn ich bin ein Mensch, der gerne alles hundertprozentig richtig machen möchte. Je länger ich dabei bin, desto lockerer werde ich und probiere neue Dinge innerhalb unseres Konzepts aus. Das Schöne ist ja bei Kindern, dass sie es einem nicht übel nehmen, wenn eine Frage mal nicht beantwortet werden kann. Auch die Zusammenarbeit mit der Polizei läuft super, man ergänzt sich wunderbar – ich muss sagen, es sind auch wirklich nette Kolleginnen und Kollegen. Normalerweise sind wir Busfahrerinnen und Busfahrer am Steuer ja Einzelkämpfer, da ist diese Teamarbeit wohlthuend anders.

Was war bislang das schönste Erlebnis im Zusammenhang mit der Busschule?

Ich möchte eigentlich keine einzelne Situation herausgreifen. Ich freue mich, wenn die Kinder begeistert sind und wenn auch die Lehrerinnen und Lehrer Interesse zeigen. Natürlich ist es auch schön, wenn Kinder beim Einsteigen in den Linienbus rufen: Hallo Frau Hüls, ich war bei Ihnen in der Busschule. Kennen Sie mich noch?





Sicherheit auf hohem Stand

Torben Barthonet ist als Kfz-Meister in der Hauptwerkstatt unter anderem für die Koordination der Instandhaltungsarbeiten der 121 STOAG-Busse zuständig. Das Thema Arbeitssicherheit spielt hier eine große Rolle. Seit Dezember vergangenen Jahres gibt es einen 18 Meter langen, festinstallierten Dacharbeitsplatz in der Hauptwerkstatt.

Herr Barthonet, warum wurde der Dacharbeitsplatz erforderlich?

Zu unserem Fuhrpark gehören inzwischen fünf Elektrobusse und zwei Hybridbusse, außerdem verfügen alle unsere Busse über Klimaanlage. Perspektivisch gesehen, wird sich die Anzahl der Elektrobusse in unserem Unternehmen ja in den nächsten ein oder zwei Jahren weiter erhöhen. Das bedeutet, dass immer mehr Arbeiten an Komponenten ausgeführt werden, die sich auf dem Dach der Busse befinden. Gerade bei den Elektrobusen befindet sich jede Menge Technik auf dem Dach. Für die Arbeiten an der Hochvolttechnik und an der Klimatechnik ist es ebenfalls erforderlich, auf das Busdach zu steigen. In der Vergangenheit haben wir dafür unsere mobilen Arbeitsbühnen genutzt. Diese haben sehr viel Platz in der Werkstatt eingenommen, die neue fest installierte Arbeitsplattform ist viel platzsparender und bietet deshalb mehr Freiraum in der Werkstatt und zudem eine bessere Ausleuchtung.

Der neue Dacharbeitsplatz erleichtert also die Arbeiten?

Auf jeden Fall. Der Dacharbeitsplatz bietet über eine Länge von 18 Metern Arbeitsflächen auf beiden Seiten des Busses. Die Ausschubelemente können über elektrisch angetriebene Zylinder individuell rechts und links so nah an den Bus herangefahren werden, dass zwischen Podestausschub und Bus kein Zwischenraum besteht. Busdach und Arbeitsbühne bilden somit eine große geschlossene Fläche, auf der gearbeitet werden kann. Gute Erreichbarkeit der technischen Komponenten und fester Stand ermöglichen ergonomisches Arbeiten in größerer Höhe.

Welche Vorteile bietet der neue Dacharbeitsplatz noch?

Besonders wichtig ist, dass nun das Arbeiten in der Höhe noch sicherer wird. Die Gefahr des Herabstürzens wird dadurch verringert, dass es Absturzsicherungen auf beiden Seiten des Busses gibt und Sicherheitsgeländer im Front- und Heckbereich des Fahrzeuges. Die Absicherung im Frontbereich ist variabel verschiebbar und kann an die unterschiedlichen Fahrzeuglängen angepasst werden, damit es sowohl für die Solo- als auch für die Gelenkbusse passt. Also Sicherheit in alle Richtungen. Bei den mobilen Arbeitsbühnen ist beim Aufstieg auf das Dach, aber besonders beim Abstieg vom Busdach das Risiko eines Sturzes groß – die stationären Dacharbeitsbühnen ermöglichen einen nahezu gefahrlosen Zugang. Zum Glück hat es, solange ich im Unternehmen bin, noch keinen Unfall an unseren Arbeitsbühnen gegeben, weder an den mobilen noch an der festinstallierten Arbeitsbühne. Und das soll auch so bleiben.

Perfekte Bedingungen nicht nur für Techniker

Am 13. November 2018 wurde die neue Infrastrukturwerkstatt auf dem STOAG-Betriebshof offiziell eingeweiht. Auf diesen Termin hat sich Harald Hafer, der als Radio- und Fernsehtechnermeister den Bereich Nachrichtentechnik leitet, lange gefreut.

Herr Hafer, warum ist der Neubau, in den Sie mit Ihrem Team eingezogen sind, so wichtig?

Nachrichtentechnik in den Fahrzeugen und im Streckennetz spielt eine immer größere Rolle. Mit der Übernahme der Wartung und Instandsetzung der Fahrscheinautomaten, die bis 2016 von einem benachbarten Verkehrsunternehmen durchgeführt wurden, sind die alten Räumlichkeiten endgültig zu klein geworden.

Welche Tätigkeiten werden in dem neuen Gebäude verrichtet?

Wir haben eine große, hohe Werkstatthalle, in der aufwendige Reparaturen sowie der Ein- und Ausbau der Elektronik und Nachrichtentechnik in den Bussen durchgeführt werden. Die eigentliche Reparatur der einzelnen Geräte und Komponenten wie Kassensysteme, Bordrechner, Zielanzeigen, Fahrscheinautomaten und dynamische Fahrgastinformationsanzeiger werden in der Werkstatt der Nachrichtentechnik – unter, ich nenn es mal Elektrolaborbedingungen – ausgeführt. Die Kollegen der Streckeninfrastruktur drucken Aushangfahrpläne, stellen Folientexte zur Beschriftung der Haltestellenköpfe her und drucken und folieren die Aushänge für die Umleitungen. Hier gibt es ausreichend Platz für die großen Schneidplotter und das Bekleben der Haltestellenköpfe. Und last but not least: Die Kollegen aus dem „Büro T30“ koordinieren, betreuen und überwachen u. a. die Reinigung, Pflege, Instandhaltung und Reparatur der technischen Einrichtungen unserer Trasse und aller STOAG-Wartehallen im Streckennetz.

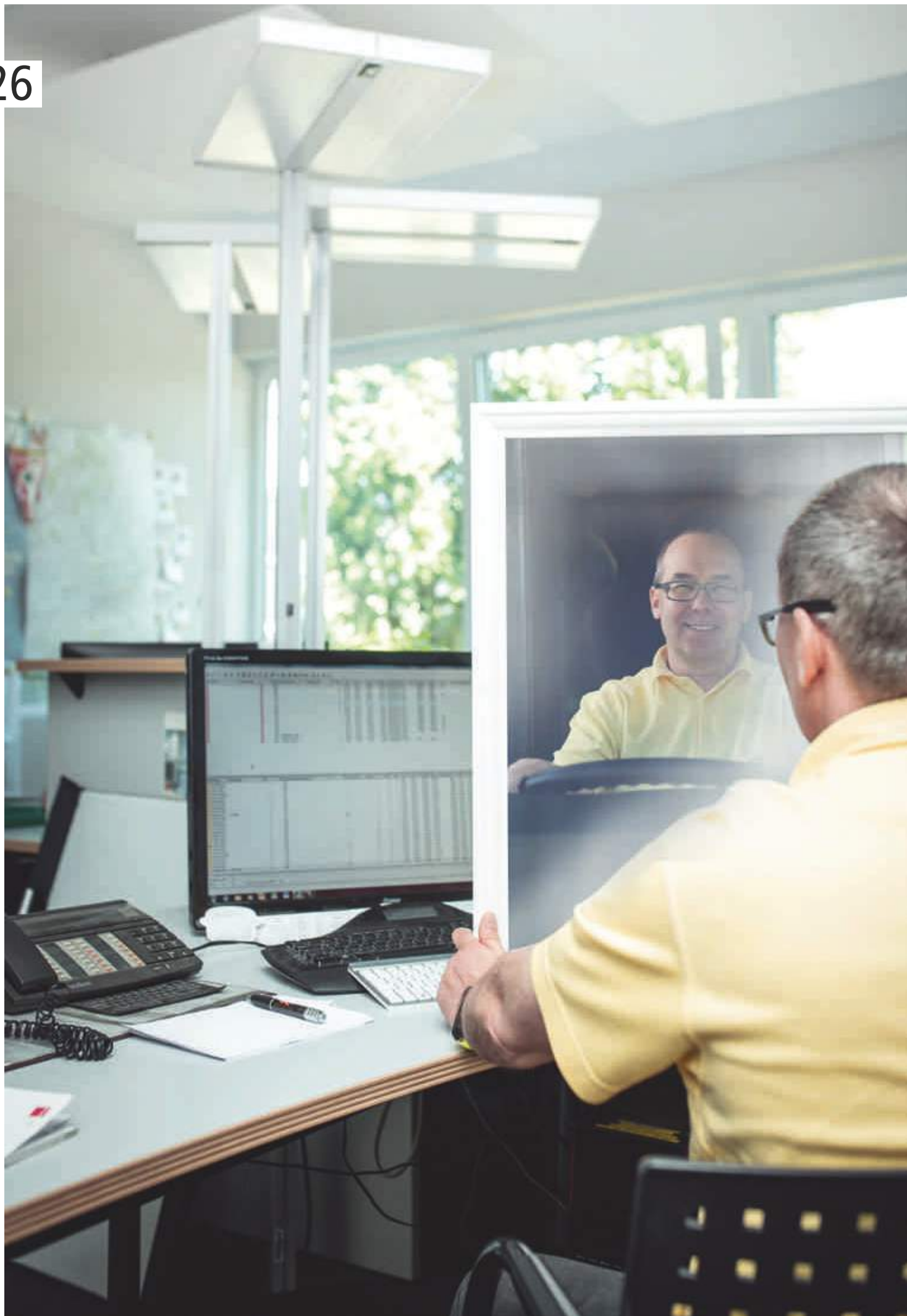
Welche Vorteile bietet die neue Infrastrukturwerkstatt?

Bei der STOAG wird schon seit jeher ein sehr innovativer Umgang mit Technik gepflegt: Hybrid- und Elektrobusse, aktuell die Erneuerung der Bordrechner und Kassensysteme, beim altbewährten Betriebsfunk steht der Sprung in die digitale Zukunft unmittelbar bevor. Um diese immer komplexer werdende Technik zu händeln, benötigt man ein Team von Spezialisten, das die STOAG-Technikwelt betreut. Handelt es sich doch hier um Systeme verschiedener Anbieter, die in Abhängigkeit voneinander im Einsatz sind. Mit der Fertigstellung dieses Gebäudes setzt die STOAG ein klares Zeichen, ihre Fachkompetenz stärken zu wollen. Wir haben nun die Voraussetzung geschaffen, nachrichtentechnische Reparaturen in einer qualitativ sehr hochwertigen Arbeitsumgebung störungs- und staubfrei durchführen zu können. Besonders wichtig sind aber auch die kurzen Wege, nicht nur zwischen Halle und Lager, sondern auch zwischen den Bereichen Nachrichtentechnik und Streckeninfrastruktur. Die räumliche Nähe ermöglicht eine direkte Kommunikation, die manches erleichtert und beschleunigt.

Fühlen Sie und Ihre Mitarbeiter sich wohl in den Räumen?

Auf jeden Fall. Die geschlossene und dennoch offene Bauweise, die lichtdurchfluteten Räume und die farbliche Akzentuierung tragen zum Wohlfühlklima am Arbeitsplatz bei. Mein Büro beispielsweise hat an zwei Seiten große Fensterfronten, ich kriege alles mit, was auf dem Betriebshof passiert. Das ist für einen wissbegierigen Menschen wie mich besonders schön.





Der Blick hinter die Kulisse

Seit 22 Jahren arbeitet Stephan Kuga als Busfahrer für die STOAG. Nun hat er das Steuer gegen den PC getauscht – zumindest tage- oder wochenweise. Denn Stephan Kuga vertritt als Springer Kollegen in der Personaldisposition und ist im Wesentlichen für die Diensterteilung zuständig. Und hat damit quasi die Seite gewechselt.

Herr Kuga, was hat Sie an der Stelle gereizt?

Mich hat schon immer interessiert, was hinter der Personaldisposition steckt: Wie werden die Dienste verteilt, wie kommt der gesamte Plan zustande, in welchem Maße können die persönlichen Anliegen der Fahrerinnen und Fahrer berücksichtigt werden? Als Fahrer sieht man ja nur das Ergebnis, kennt aber nicht die Hintergründe, die zu einer Entscheidung geführt haben.

Haben Sie sich die Tätigkeit so vorgestellt? Was war anders als erwartet?

Ich habe vorher nicht gewusst, wie viele Faktoren bei der Personaldisposition berücksichtigt werden müssen. Und vor allem wie umfangreich und komplex die Arbeit ist: die Mitarbeiterereinsatzplanung mit dem Personaldispositionssystem PERDIS, die Einsatzplanung für den Dienstunterricht und für die Module der Berufskraftfahrerqualifikation in der Fahrschule Krüssmann, die Auswertungen und Statistiken für die Geschäftsführung und Abteilungsleitung – um nur einiges zu nennen. Als Fahrer bekommt man das alles nicht mit. Es ist wie bei einem Eisberg: Man sieht nur die Spitze, der größte Teil ist unter Wasser und somit nicht sichtbar. So ist die Arbeit hier auch. Und das ist genau das, was mich interessiert hat.

Ist Ihre Neugierde also gestillt worden?

Auf jeden Fall, auch wenn ich noch gar nicht an alle Tätigkeiten herangeführt worden bin, beispielsweise an die Urlaubsplanung. Aber das kommt irgendwann sicher auch noch. Als Springer bin ich ja auch meistens nur eine relativ kurze Zeit in der Dispo. Demnächst steht eine Parameterschulung an – auch das ist für mich absolutes Neuland. Es macht mir Spaß, die Arbeit ist anspruchsvoll, aber auch stressig. Das Telefon steht nicht still, E-Mails und andere Nachrichten gehen laufend ein – da muss man schon ruhig bleiben und strukturiert arbeiten. Es gibt hier keinen Schlendrian, wir achten exakt auf die gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Vorgaben. Anders geht es gar nicht.

Werden Sie oft auf das Thema Personaldisposition angesprochen, wenn Sie auf dem Bus oder im Pausenraum sind?

Ja natürlich, ich werde oft darauf angesprochen und versuche dann zu erklären, warum wir die Dienste so verteilen, warum nicht jeder Wunsch nach einem freien Tag oder nach einem anderen Dienst erfüllt werden kann, welche Einflussfaktoren berücksichtigt werden müssen. Ich sehe mich da sozusagen als Vermittler. Für mich ist es ganz entscheidend, dass Gerechtigkeit besteht, dass keiner bevorzugt oder benachteiligt wird. Egal, ob Arzttermine, Reha-Sport, Gerichtstermine, runde Geburtstage in der Familie: Wir tun unser Möglichstes, um den individuellen Wünschen der Kolleginnen und Kollegen gerecht zu werden und auch den Menschen im Blick zu behalten, aber alles geht nicht.

Im Gespräch

Geschäftsführer Werner Overkamp über die wesentlichen Ereignisse im Geschäftsjahr 2018 und im Jahr 2019



Herr Overkamp, welches waren für Sie die wichtigsten Ereignisse des Geschäftsjahres 2018?

Wir haben im Jahr 2018 viele Investitionen getätigt. Innerhalb von 16 Monaten haben wir auf unserem Betriebshof eine neue Infrastrukturwerkstatt errichtet, die nicht nur den Mitarbeitern moderne, helle Arbeitsplätze bietet, sondern auch anspruchsvoll gestaltet ist. Wie alle unsere Gebäude auf dem Betriebshof verfügt diese neue Werkstatt über eine Fotovoltaikanlage auf dem Dach. Zeit- und Kostenplan beim Bau der Werkstatt konnten eingehalten werden, das ist heute nicht selbstverständlich.

Auch in die Modernisierung der Busflotte haben wir investiert. 16 Gelenkbusse vom Typ Citaro II der Marke Mercedes Benz wurden im April 2018 geliefert und in Betrieb genommen. Aktuell umfasst der Fuhrpark der STOAG neben sechs Niederflurstraßenbahnen 121 Busse, davon 5 Elektrobusse, 2 Hybridbusse und 114 Dieselbusse. Über Motoren der Abgasstufe EURO VI verfügen 41 Dieselbusse, über EEV-Motoren 68 Dieselbusse. 23 Dieselbusse mit EEV-Motor aus dem Baujahr 2013 werden 2019 mit einem Abgasnachbehandlungssystem auf EURO-VI-Niveau umgerüstet. Da die STOAG auch schon in der Vergangenheit regelmäßig in die Modernisierung des Fuhrparks investiert hat, sind wir mit unseren emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen sehr gut aufgestellt und unterstützen somit klar die Klimaschutzziele der Stadt Oberhausen. Das Durchschnittsalter unserer Busflotte liegt bei 5,7 Jahren.

Den Umfang der Investitionen werden wir im Jahr 2019 fortsetzen.

Gab es weitere Investitionsprojekte?

Im vergangenen Januar fiel der Startschuss für das Großprojekt Digitalfunk. Alle Busse werden mit digitalem Funksystem ausgerüstet, sie erhalten neue Fahrscheindrucker und Bordrechner. Die Leitstelle wird mit modernen Digitalfunk-Arbeitsplätzen ausgestattet. Ein wirklich großes Projekt, in das viele Abteilungen unseres Unternehmens eingebunden sind. In einem weiteren Schritt ist die Einrichtung eines ITCS, eines Intermodal Transport Control Systems, vorgesehen, um ein technisch ausgereiftes Gesamtkonzept zu erhalten. Hier sprechen wir aber über das Jahr 2020.

Wurde auch der Kundenservice verbessert?

Bereits Ende 2017 wurden Mitarbeiter im Rahmen eines Förderprojektes der Bundesregierung eingestellt, die an stark frequentierten Haltestellen wie Hauptbahnhof, Neue Mitte oder Bahnhof Sterkrade nicht nur als Ansprechpartner vor Ort agieren, sondern mobilitätseingeschränkten Fahrgästen bei Bedarf Hilfestellung geben. Aber auch Einsätze an Haltestellen, an denen nach Schulschluss Hunderte von Schülerinnen und Schülern in die Busse einsteigen, gehören zum Aufgabenbereich dieser Mitarbeiter. Der Service wird von den Fahrgästen sehr geschätzt. Wir freuen uns, auf Basis des Teilhabechancengesetzes dieses Angebot für weitere vier Jahre anbieten zu können.

Der Ticketverkauf wird immer weiter auf den digitalen Vertrieb ausgerichtet. Leider ist im April 2018 der Ticketshop des VRR für mehrere Monate komplett ausgefallen, eine verbundweite Nachfolgelösung, bei der Fahrgastinformation in Echtzeit und Ticketkauf mit einer Anwendung abrufbar sind, konnte erst in diesen Tagen realisiert werden. Wir sind froh, dass uns über Handyticket Deutschland im letzten Jahr recht kurzfristig eine Rückfallebene zur Verfügung gestanden hat.

WLAN in unseren Fahrzeugen, ein Wunsch besonders der jungen Fahrgäste, wird kommen. Einen entsprechenden Förderantrag reichen wir in Kürze ein, ich gehe von einer Umsetzung noch in diesem Jahr aus. Und USB-Anschlüsse realisieren wir bei allen Busneubeschaffungen.

Dienen diese Investitionen der Kundenbindung?

Natürlich möchten wir unseren Kunden das Fahren mit Bus und Straßenbahn so angenehm wie möglich machen und ihnen damit eine gute Alternative zum Individualverkehr bieten. Höchste Priorität haben dabei Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit – da haben wir uns im letzten Jahr deutlich verbessern können. Das Ziel, die Kundenbindung zu erhöhen, die Kunden von unserer Leistung zu überzeugen und sowohl Monatskarten-nutzer als auch Gelegenheitskunden über die tariflichen und digitalen Möglichkeiten des Ticketerwerbs zu informieren, haben wir uns für 2018 und insbesondere für das Jahr 2019 gesetzt. Hier arbeiten wir mit einem renommierten Marketingberatungsbüro zusammen. Durch eine Analyse der Vertriebsprozesse konnten wir Potenzial zur Verbesserung der Kundenbeziehungen erkennen. Die Umsetzung der Maßnahmen, die wir zur Stärkung der Kundenbeziehung erarbeitet haben, findet in diesem Jahr statt.

Ein Blick auf das Jahr 2019 – welche Projekte stehen noch im Mittelpunkt?

Wir bauen die Elektromobilität weiter aus. Ende letzten Jahres haben wir drei Solo-Elektrobusse des Herstellers VDL Bus & Coach bv beschafft. Diese werden zusammen mit einem weiteren Elektrobus gleichen Typs der Vestische Straßenbahnen GmbH eingesetzt, um die städteübergreifende Gemeinschaftslinie 979 von Diesel- auf Elektrobetrieb umzustellen. Damit gehen beide Unternehmen eine bisher einmalige Kooperation ein und nehmen eine Vorreiterrolle in Nordrhein-Westfalen ein. Einen Förderbescheid für weitere 15 Elektrobusse sollen wir in Kürze vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erhalten.

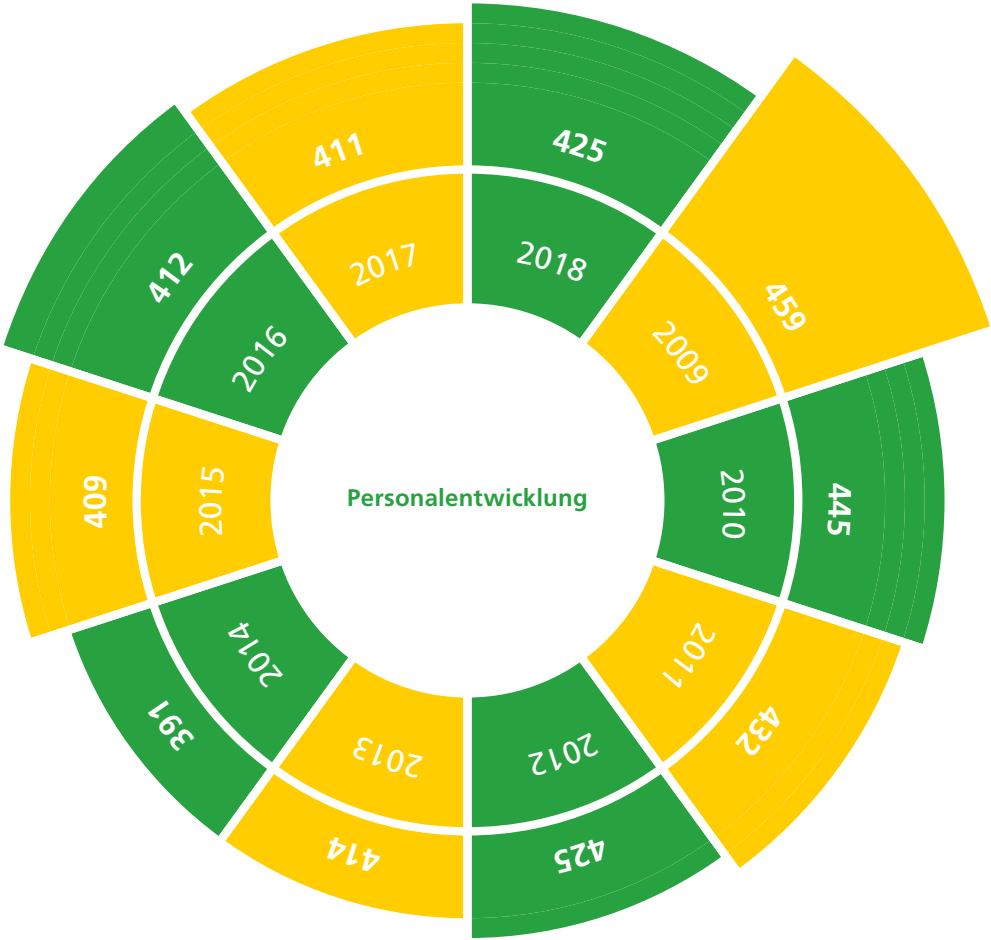
Beim Angebot für unsere Fahrgäste werden wir neue Wege beschreiten. Wir beabsichtigen, ein On-Demand-Angebot im Norden von Oberhausen als Ergänzung zum ÖPNV aufzubauen. Auf deckungsgleichen Strecken werden die Fahrtwünsche der Fahrgäste mittels Software so miteinander kombiniert, dass möglichst mehrere Fahrgäste zusammen befördert werden können. Es entsteht somit ein nachfragebasiertes, selbstorganisierendes Verkehrssystem unter Berücksichtigung öffentlicher Interessen.

Die Einführung des digitalen Funksystems beschäftigt uns in diesem Jahr ebenso wie die eben angesprochenen Maßnahmen zur Kundenbindung. Ein Vertriebschwerpunkt wird die Vermarktung des JobTickets nach dem Arbeitgeberzuschussmodell sein. Hier beteiligt sich die STOAG an einem Pilotprojekt des VRR. Bei diesem JobTicket handelt es sich um ein Firmenabonnement mit speziellen Tarifkonditionen für Beschäftigte, das sowohl vom Arbeitgeber als auch vom Verkehrsunternehmen bezuschusst wird. Unser erster Vertragspartner – und darüber freue ich mich ganz besonders – ist die Stadt Oberhausen.

Mitarbeiter

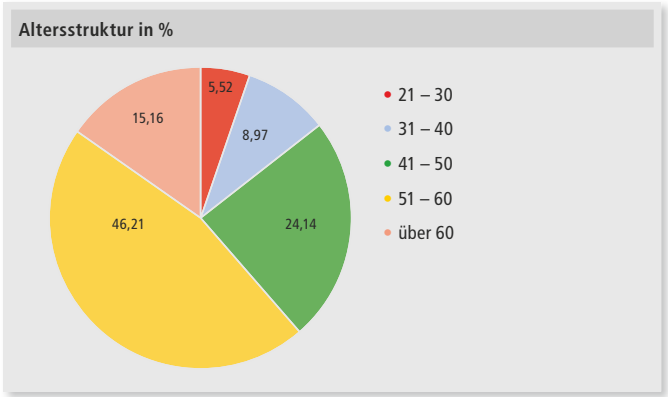
Personalkennzahlen

Im Jahr 2018 beschäftigte die STOAG 425 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Stichtag 31. Dezember 2018). Die Belegschaft vergrößerte sich gegenüber dem Vorjahr um 14 Personen. Nicht berücksichtigt in diesen Zahlen sind Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit und Mitarbeiter aus dem Projekt Soziale Teilhabe.



Im Unternehmen sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 21 Nationen tätig. 13,2 % der Vollzeitbeschäftigten und 50,7 % der Teilzeitbeschäftigten sind Frauen, 86,8 % der Vollzeitbeschäftigten und 49,3 % der Teilzeitbeschäftigten sind männlichen Geschlechts. Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 24.173 TEUR lag damit um rund 1,65 % über dem Vorjahreswert.

Personalbestand 31.12.		
	2018	2017
Management	8	8
Fahrdienst	336	324
Werkstatt und technische Infrastruktur	39	38
Verwaltung	42	41
Gesamt	425	411



Das Durchschnittsalter der Beschäftigten betrug wie im Vorjahr 50 Jahre, die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 19 Jahren. Insbesondere in Zeiten des Fachkräftemangels ist es wichtig, Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen zu binden.

Aus der langen Betriebszugehörigkeit resultiert die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Drei Mitarbeiter blicken auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, acht Mitarbeiter sind 35 Jahre, fünf Mitarbeiter sind 40 Jahre im Unternehmen tätig. Seit mehreren Jahren werden die Jubilare mit Partnern zu einem festlichen Schiffsausflug eingeladen.

Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
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
2018	24.173

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Je länger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen tätig sind, desto wertvoller wird ihre langjährige Berufserfahrung. Daher ist es für die STOAG wichtig, die Maßnahmen betrieblicher Gesundheitsvorsorge und die Attraktivität als Arbeitgeber auch weiterhin zukunftsorientiert zu gestalten. Im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung bietet die STOAG den Beschäftigten ein umfassendes Programm zur Gesundheitsvorsorge, bestehend aus Leistungen in den Bereichen Gesundheit, Sport und Beratung.

Sollten gesundheitliche Belastungen die Leistungsfähigkeit eines Mitarbeiters langfristig beeinträchtigen, sucht die STOAG nach Wegen – unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben des betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM) – um eine Arbeitsunfähigkeit dauerhaft zu überwinden und den

Arbeitsplatz zu erhalten. Langzeiterkrankte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können ihre Arbeit im Rahmen eines ärztlichen Wiedereingliederungsplans aufnehmen. Diese Variante der Arbeitsaufnahme wird überwiegend von den Beschäftigten im Fahrdienst in Anspruch genommen.

Aus- und Weiterbildung

Im Jahr 2018 befanden sich bei STOAG 16 junge Menschen in der Ausbildung. Zwei Jugendliche werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb, sechs Jugendliche zum Berufskraftfahrer Personenverkehr und acht Jugendliche zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet. Die Ausbildung der Kfz-Mechatroniker wird seit vielen Jahren in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) im Rahmen einer Gastausbildung durchgeführt.

Drei Auszubildende haben im Jahr 2018 ihre Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen, vier Auszubildende haben am 1. September 2018 ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Bundesprogramm „Soziale Teilhabe am Arbeitsmarkt“

Das Jobcenter Oberhausen nimmt an der Förderung von Arbeitsstellen über das Bundesprogramm „Soziale Teilhabe am Arbeitsmarkt“ teil. Dieses Programm richtet sich an arbeitsmarktferne Personen mit besonderen Problemlagen, die gegenwärtig keine Aussicht auf eine Beschäftigung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt haben, wobei der Schwerpunkt auf Leistungsberechtigten mit gesundheitlichen Einschränkungen liegt. Eine weitere Zielgruppe sind die im Haushalt von Langzeitarbeitslosen lebenden Kinder, die dadurch erfahren, dass Beschäftigung eine wichtige Rolle im Leben spielt. Die Arbeitsplätze müssen im öffentlichen Interesse liegen und zusätzlich sowie wettbewerbsneutral sein. Die STOAG hat sich bereit erklärt, für dieses Programm auch für das Kalenderjahr 2018 Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. Der Arbeitseinsatz erfolgt als Fahrgastbegleiter. Bis zum 31. Dezember 2018 waren sechs Mitarbeiter im Einsatz.

Durch die Einführung eines neuen Gesetzes (Teilhabechancengesetz) werden diese Mitarbeiter nunmehr befristet bis zum Herbst 2022 weiter als Fahrgastbegleiter bei der STOAG beschäftigt.

Betriebliches Vorschlagswesen

Da die Beschäftigten in der Regel ihren jeweiligen Aufgaben- und Verantwortungsbereich am besten kennen, können sie oft auch die Wirtschaftlichkeit, das Qualitäts- und Umweltbewusstsein sowie die Arbeits- und Betriebssicherheit im Unternehmen erhöhen. Das betriebliche Vorschlagswesen soll die Eigeninitiative der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innerhalb der Belegschaft fördern. Alle Vorschläge, die über das betriebliche Vorschlagswesen eingereicht werden, werden geprüft, umsetzungsfähige Ideen werden verwirklicht und angemessen prämiert. Dadurch bringt die STOAG die Anerkennung für die persönliche Initiative und das Verantwortungsbewusstsein der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Ausdruck.

Bilanz

zum 31. Dezember 2018

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2018	2017
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		121	148
Sachanlagen		38.456	36.190
Finanzanlagen		30.125	30.141
		68.702	66.478
Umlaufvermögen			
Vorräte		353	364
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	12.971	13.632
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.203	996
		14.528	14.992
Rechnungsabgrenzungsposten		17	17
		83.246	81.487

Passiva			
in TEUR	Anhang	2018	2017
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)	829	265
Rückstellungen	(5)	14.591	14.194
Verbindlichkeiten	(6)	36.122	35.305
Rechnungsabgrenzungsposten		128	146
		83.246	81.487

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	Anhang	2018 in EUR	2017 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	31.368.467,69	31.094
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.171.363,88	1.169
3. Sonstige betriebliche Erträge		2.306.116,87	1.970
		34.845.948,44	34.234
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		5.147.592,80	5.160
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		9.806.456,51	9.134
		14.954.049,31	14.294
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		18.786.523,31	18.411
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.386.271,22	5.371
		24.172.794,53	23.782
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.738.434,36	4.521
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.014.396,91	4.636
		48.879.675,11	47.232
		-14.033.726,67	-12.998
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	8.886.123,83	8.193
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	2.012.458,18	6
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	22.001,40	116
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	(10)	0,00	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	1.505.452,92	1.489
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		103.748,23	-19
15. Ergebnis nach Steuern		-4.772.344,41	-6.203
16. Sonstige Steuern		83.410,14	75
17. Jahresfehlbetrag		-4.855.754,55	-6.278
18. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		4.855.754,55	6.278
19. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR					Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2018	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2018	01.01.2018	i.Z.m. 2018	Umbuchungen des GJ	i.Z.m. Abgängen des GJ	31.12.2018	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	1.512	61	–	0	0	1.573	1.364	88	0	–	1.452	121	148
	1.512	61	0	0	0	1.573	1.364	88	0	0	1.452	121	148
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.980	1.143	–	–	–	43.840	24.582	949	4	5	25.526	18.314	17.397
davon: Betriebsgrundstücke	4.593	0	–	–	–	4.593	23	0	0	0	23	4.570	4.570
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	14.204	–	–	–	–	16.065	8.222	324	0	5	8.541	7.524	5.982
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.183	–	–	–	–	23.183	16.337	625	0	0	16.962	6.220	6.845
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.446	13	0	0	–	13.440	11.380	416	0	19	11.778	1.662	2.066
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	36.848	5.051	0	210	6.327	35.783	24.319	2.808	0	6.327	20.801	14.982	12.528
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.546	209	–	0	136	7.619	4.763	477	0	129	5.111	2.508	2.783
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	2.213	508	–	-933	–	1.788	797	0	–	–	797	991	1.416
	102.032	6.924	0	-723	6.463	102.470	65.842	4.650	4	6.479	64.013	38.456	36.190
	103.544	6.985	0	-723	6.463	104.042	67.206	4.738	4	6.479	65.465	38.577	36.338
B. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	–	–	–	–	16	3	–	–	–	3	13	13
2. Beteiligungen	37.784	–	–	–	–	37.784	23.458	–	–	–	23.458	14.326	14.326
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.670	–	–	–	–	19.670	3.960	–	–	–	3.960	15.711	15.711
4. Sonstige Ausleihungen	89	7	–	–	23	73	0	–	–	0	0	73	89
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	–	–	–	–	3	0	–	–	–	0	3	3
	57.562	7	0	0	23	57.546	27.421	0	–	0	27.421	30.125	30.141
	161.106	6.992	0	-723	6.486	161.588	94.627	4.738	4	6.479	92.886	68.702	66.478

Anhang für das Geschäftsjahr 2018

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 Artikel 8 Abs. 11 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (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 der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer nach der linearen Methode. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden entsprechend § 6 Abs. 2 a 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 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 2018 mit einem Rechnungszinsfuß von 3,21 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von 3,09 % im Jahr 2019, 1,06 % im Jahr 2020 und 2,00 % p.a. ab 2021 angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 573.588 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 2016 beträgt dieser Zinssatz 2,32 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2,0 % 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 31.12.2018 in TEUR	davon Ergebnis 2018
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.721	4.141
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.773	-368
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	34	0
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	32.680	11.118
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	28.455	13.609
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10	34.345	0
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	134*	-163*
*Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018			

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2018	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2017	davon RLZ* > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	728	–	723	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.156	–	5.586	–
Sonstige Vermögensgegenstände	7.087	1.654	7.323	1.649
	12.971	1.654	13.632	1.649
* 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 1.654 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 3.045 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 2018 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

Die Gewinnrücklage wurde als gesetzliche Rücklage gemäß § 150 Abs. 2 AktG gebildet (154 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 (2.498 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.588 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2018	davon RLZ* < 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2017
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeiten Vorjahr:)	26.259	483 (2.735)	11.489 (8.770)	14.287 (13.440)	24.945
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.734	2.734	–	–	2.319
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	611	611	–	–	615
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.413	4.413	–	–	5.357
Sonstige Verbindlichkeiten	2.105	2.105	–	–	2.069
davon gegenüber Gesellschaftern	(1.662)	–	–	–	(1.858)
davon aus Steuern	(189)	–	–	–	(178)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(6)	–	–	–	(7)
	36.122	10.346	11.489	14.287	35.305
* RLZ = Restlaufzeit					

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 8.244 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 2018 besteht kein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH ein 930 m² großes Grundstück zum Preis von 140 TEUR von der TZU Management GmbH (TZU) unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2017 lag die notwendige Bedingung nicht vor. Jedoch hat die TZU das fragliche Grundstück (Flurstück 321, 930 m² groß) ebenfalls bedingt an die Stage Entertainment Germany GmbH weiterveräußert. Stage Entertainment Germany GmbH und TZU haben vereinbart, dass die Bedingung nicht eingetreten ist, sodass sich das Grundstück folglich nach wie vor im Eigentum der TZU 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 2018 15.707 TEUR (Vorjahr: 15.449 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2018	2017
Erlöse aus Verkehrsleistungen	30.593	30.001
Sonstige Erlöse	775	1.093
	31.368	31.094

(9) Personalaufwand

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

	2018	2017
Gewerblicher Bereich	322	324
Verwaltungsbereich	84	82
	416	406
Auszubildende	16	14
	432	420

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.645 TEUR (Vorjahr: 1.655 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2018	2017
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 1.971 TEUR; Vorjahr: 2.333 TEUR)	8.886	8.193
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.012	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 93 TEUR; Vorjahr: 63 TEUR)	22	116
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 712 TEUR; Vorjahr: 337 TEUR)	-1.505	-1.489
	9.365	6.776

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 2018 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte im Jahr 2018 Gesamtbezüge in Höhe von 217.531,40 EUR. Darin enthalten wurde für die Nutzung eines Dienst-Pkw ein Wert in Höhe von 21.329,92 EUR zugeordnet. Ebenso wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 22.500,00 EUR für Herrn Overkamp ausgezahlt, welche bereits ebenfalls in den oben angegebenen Gesamtbezügen erhalten ist.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2018 239 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 3.122 TEUR (im Vorjahr 3.034 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2018 sind auf Seite 45 aufgelistet.

Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 31. März 2019

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

- Hans-Otto Runkler, Vorsitzender, Oberhausen, Geschäftsführer
- Denis Osmann, 1. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Hausverwalter
- Herbert Michalik*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Busfahrer
- Birgit Axt, Oberhausen, Arzthelferin
- Thorsten Kamps*, Oberhausen, Busfahrer
- Stefan Lange-Scheffler, Oberhausen, Rechtsanwalt
- 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
- 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

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigegefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigegefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

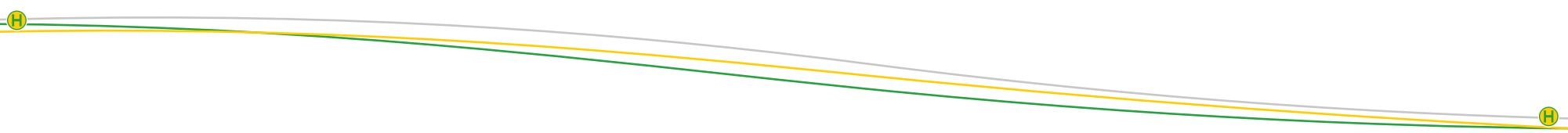
Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes die Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.



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
Walter Perspektiven GmbH



2018

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