

Geschäftsbericht 2019

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH

Inhaltsverzeichnis

04	STOAG in Zahlen
06	Vorwort der Geschäftsführung
07	Bericht des Aufsichtsrates
08	Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019
20	Kleinzigartig
34	Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch
36	Mitarbeiter
38	Bilanz
39	Gewinn- und Verlustrechnung
40	Entwicklung des Anlagevermögens
42	Anhang für das Geschäftsjahr 2019
49	Organe der Gesellschaft
50	Bestätigungsvermerk
55	Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)			2019	2018
Einwohnerzahl			212.199	212.166
Fläche (in km²)			77	77
Wirtschaftsdaten			2019	2018
Erträge (TEUR)				
Erträge aus Verkehrsleistungen			30.049	30.593
Sonstige Umsatzerlöse			766	775
Gesamtumsatzerlöse			30.815	31.368
Sonstige Erträge			3.700	3.499
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren			9.761	10.849
Gesamterträge			44.276	45.716
Aufwendungen (TEUR)				
Energie-, Material- und Fremdkosten			15.860	14.954
Personalaufwand			24.822	24.173
Abschreibungen			4.707	4.738
Sonstige Aufwendungen			4.920	5.014
Zinsaufwand			1.092	1.505
Steuern			88	187
Gesamtaufwendungen			51.489	50.571
Finanzierungsbetrag (TEUR)			- 7.213	- 4.856
Bilanzergebnis (TEUR)			0	0
Bilanzdaten (TEUR)				
Gezeichnetes Kapital			25.600	25.600
Rücklage			5.978	5.978
Anlagevermögen			66.123	68.702
Leistungsdaten			2019	2018
Verkehrsleistung				
Fahrgäste	(in Mio.)		34,5	34,5
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)		8,96	8,8
Platzkilometer	(in Mio.)		777	765
Linienlänge* [lt. VDV-Definition]	(in km)		595 [904]	581 [908]
Liniennetz				
Straßenbahnlinien			1	1
SchnellBus-Linien			7	7
StadtLinien			20	20
NachtExpress-Linien			11	11
Einsatzwagen-Linien			31	30
Fahrzeugdaten			2019	2018
Niederflur-Solobusse			68	66
Niederflur-Gelenkbusse			52	52
Niederflur-Straßenbahnen			6	6
Historische Fahrzeuge			1	1

* Bus- und Straßenbahnen



Hans-Otto Runkler
Aufsichtsratsvorsitzender

Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Vorwort der Geschäftsführung

Die Coronakrise hat das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben verändert. Die Verkehrsunternehmen sind besonders betroffen, da sie einerseits ihr Angebot – wenn auch mit Einschränkungen – weiter aufrechterhalten, andererseits die Nachfrage stark zurückgegangen ist und damit auch die Einnahmen ausgeblieben sind.

Die STOAG hat im Geschäftsjahr 2019 ein gutes Wirtschaftsergebnis erzielt und viele Investitionen getätigt – eine wichtige Basis auch für das Geschäftsjahr 2020. Als Unternehmen der öffentlichen Daseinsvorsorge erwirtschaften Verkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Aufgaben erfüllen, keine Gewinne und bilden somit auch keine Rücklagen für solche Extremsituationen. Derzeit ist nicht prognostizierbar, wie lange und wie dynamisch sich die Krise weiterentwickelt. Wie sich die Sorge vor dem erhöhten Infektionsrisiko im Nahverkehr mittelfristig auf das Verhalten unserer Fahrgäste auswirkt, ob die Pendlerzahlen durch Online-Arbeitsplätze zu Hause sinken und inwieweit der Rad- oder der Individualverkehr mehr an Bedeutung gewinnen, ist ebenfalls nicht vorhersehbar.

Wenn die Coronakrise zumindest einen kurzfristigen positiven Effekt auf die Luftqualität, den Ausstoß von Treibhausgasen und die Lärmbelastung hat, zeigt dies, wie wichtig die Verkehrswende ist. Für die klimaverträgliche Gestaltung der Zukunft braucht es einen starken und leistungsfähigen Nahverkehr. Wir werden weiterhin unser Ziel im Blick behalten, die Elektromobilität in Oberhausen auszubauen und mit On-Demand-Angeboten eine sinnvolle Alternative zum klassischen ÖPNV-Linienverkehr zu bieten. Jede Krise ist Ausgangspunkt für Neues und bietet Chancen. So wird nicht nur die Digitalisierung des Vertriebs schneller voranschreiten, sondern auch die Multimodalität und die Entwicklung flexibler Preissysteme.

In den letzten Monaten hat die STOAG gezeigt, dass sie mit Know-how, Erfahrung und viel Einsatz auch in Extremsituationen verlässlich ist. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurde viel abverlangt, der Umgang mit der Coronakrise hat Kraft gekostet. Ich bin stolz darauf, dass wir als Team die Krise gut bewältigt haben.

Im vergangenen Jahr haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gute und engagierte Arbeit geleistet, dafür bedanke ich mich an dieser Stelle. Mein Dank gilt auch dem Aufsichtsrat, der unser Wirken und unsere Entscheidungen positiv begleitet und unterstützt hat, sowie unseren Partnern in der Stadt und dem 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 2019 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 3. April 2019, 14. Juni 2019 und 27. November 2019 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 14. Juni 2019 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 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 26. März und 19. Juni 2020.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrates am 19. Juni 2020 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 2019 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 2019 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 19. Juni 2020
Der Aufsichtsrat

Hans-Otto Runkler
Vorsitzender

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

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. Das Verkehrsunternehmen leistet mit seinem modernen Fuhrpark und den emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz in der Stadt.

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 Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen hat sich nur geringfügig geändert. Zum Stichtag 31. Dezember 2019 lebten 212.199 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 33 Personen mehr als im Vorjahr (212.166).

Der Bestand an Kraftfahrzeugen lag bei 527 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit über dem Vorjahresbestand von 520 pro 1.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote in Oberhausen entwickelt sich positiv und beträgt im Jahresdurchschnitt 8,9 % (2018: 10,2 %).

Laut Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit beträgt der Anteil der Einpendler nach Oberhausen 56,5 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Anteil der Auspendler beträgt 61,7 % (Datenstand Juni 2019).

Oberhausen hat sich als touristisch interessantes Ziel entwickelt. Durch zwei neue Hotels in der Neuen Mitte konnte die Bettenkapazität ausgebaut und die Anzahl der Übernachtungen gesteigert werden. Die Übernachtungszahlen im Jahr 2019 haben sich um 14,8 % auf 546.466 erhöht (2018: 476.177).

Direktvergabe

Am 8. November 2019 hat die Stadt Oberhausen die gesellschaftsrechtliche Weisung erteilt. Somit gilt ab dem 1. Januar 2020 die Direktvergabe zwischen der Stadt Oberhausen und der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Das Verkehrsunternehmen ist für zehn Jahre, vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2029, 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 betraut.

Clean Vehicles Directive

Das Europäische Parlament hat am 18. April 2019 die sogenannte Clean-Vehicle-Richtlinie verabschiedet und damit verbindliche Ziele für die Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch öffentliche Behörden und Unternehmen geschaffen.

In der Richtlinie wird festgelegt, wann ein Fahrzeug „sauber“ („clean“) und emissionsfrei („zero-emission“) ist. Des Weiteren gibt es konkrete Vorgaben für die Mitgliedstaaten, wie groß der Anteil an sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen bei der Fahrzeugbeschaffung im öffentlichen Bereich und bei der Vergabe von Aufträgen im ÖPNV ab Mitte 2021 sein muss. Die Richtlinie ist bis zum 2. August 2021 in nationales Recht umzusetzen. Ab diesem Datum gelten folgende verpflichtende Beschaffungsquoten in Deutschland: Bis 31. Dezember 2025 müssen 45 % der beschafften Busse emissionsarm sein, davon 22,5 % emissionsfrei. Im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 steigt die Quote auf 65 %, davon 32,5 % emissionsfreie Fahrzeuge.

Die Regelungen zur Umsetzung der neuen Vorgaben in Deutschland wurden noch nicht erlassen. Die nationalen Gesetzgeber können selbst festlegen, ob es eine nationale Quote gibt oder ob die Quoten auf die einzelnen Verkehrsunternehmen heruntergebrochen werden. Bis eine Umsetzungsregelung vorliegt, haben die Verkehrsunternehmen noch keine Planungssicherheit.

3 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Die Fahrgastzahlen sind stabil. Wie im Vorjahr haben auch im Jahr 2019 34,5 Mio. Fahrgäste die Busse und Straßenbahnen der STOAG genutzt.

In den vergangenen Jahren konnte bei Kunden, die regelmäßig den ÖPNV nutzen, festgestellt werden, dass sie zwecks größerer Flexibilität vermehrt den Zeitfahrausweis monatlich kaufen und nicht mehr als Abonnement für ein ganzes Jahr erwerben. Dieser Wechsel vom Abonnement hin zur Monatskarte konnte im Jahr 2019 gestoppt werden.

Bedingt durch die intensiven Kundenbindungsmaßnahmen im zweiten Halbjahr 2019 nehmen wieder mehr Kunden ein Jahresabonnement in Anspruch. So gibt es deutliche Zuwächse bei den Fahrgästen mit Ticket1000 (+3,4 %) und BärenTicket (+3,6 %) im Abonnement.

Die Anzahl der Fahrgäste mit monatlich zu erwerbendem Zeitfahrausweis ist insgesamt – bis auf das Ticket2000 (+0,2 %) – rückläufig. Wie schon im vergangenen Jahr sind weniger Fahrgäste mit den ab 9 Uhr geltenden Tickets unterwegs. Das gilt sowohl im Zeitkarten- als auch im Abobereich.

Aufgrund der verbesserten Lage auf dem Arbeitsmarkt ist zum dritten Mal in Folge der Anteil der Fahrgäste, die mit dem subventionierten SozialTicket, genannt MeinTicket, unterwegs sind, zurückgegangen (–3,6 %).

Nachdem im vergangenen Jahr durch Ausfall des Online-Ticketshops im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Nachfrage bei dem nur online erhältlichen 7-Tage-Ticket eingebrochen ist, steigt die Nachfrage im Jahr 2019 um 15,1 %.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitkartenbereich über alle Ticketarten liegt gegenüber dem Vorjahr bei –1,7 %.

Gelegenheitskunden nutzen für ihre Fahrten den Bartarif. Der Anteil der Fahrgäste ist in der Summe um 1,3 % gestiegen. Bei den EinzelTickets liegt dieser Anteil bei +3,0 %, bei den MehrfahrtenTickets bei +1,6 %. Den größten Zuwachs erzielen die 24-StundenTickets mit +4,5 %.

Das 4-StundenTicket, das vier Jahre lang ausschließlich in Oberhausen als CityOTicket getestet und seit dem 1. Januar 2019 aufgrund der großen Nachfrage unter dem Namen 4-StundenTicket in weiteren Städten im Gebiet des VRR als tarifliches Angebot übernommen worden ist, verzeichnet einen Rückgang bei den Fahrten um –5,8 %. Der Preis ist gegenüber dem Vorjahr mit 4,20 EUR stabil geblieben, allerdings ist die Personenmitnahme an Wochenenden und in den Abendstunden entfallen.

Im gesamten Ausbildungsverkehr (Schüler und Auszubildende) liegen die Fahrgastzahlen bei –0,7 %. Gegenüber dem anhaltend rückläufigen Trend im Segment Schüler können die Fahrgastzahlen im Segment Auszubildende gesteigert werden. Hier gibt es ein deutliches Plus von 11,6 % bei den Azubis, die ihr YoungTicket monatlich erwerben und einen Zuwachs in Höhe von 9,0 % bei denjenigen, die mit dem YoungTicketPLUS – also dem Azubi-Ticket im Abonnement – unterwegs sind. Die Attraktivität des YoungTicketPLUS wird zum Ausbildungsbeginn 2019 durch die Möglichkeit, das Ticket gegen einen monatlichen Aufpreis in Höhe von 20 EUR NRW-weit zu nutzen, nochmals gesteigert.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten im Jahr 2019 setzt sich aus 8,56 Mio. Buskilometern und 0,40 Mio. Straßenbahnkilometern zusammen und liegt mit einer Gesamtbetriebsleistung von 8,96 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) um 1,01 % über dem Vorjahreswert. Die gestiegene Betriebsleistung bei den Bussen ist auf die Verlängerung der Linie 961 und die veränderte Linienführung der SB94 zurückzuführen. Bei der Betriebsleistung der Straßenbahn war der Vorjahreswert aufgrund der Sperrung der Thyssenbrücke niedriger als üblich.

Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der STOAG im Jahr 2019 war – wie bereits in den Vorjahren – positiv. Das Betriebsergebnis beträgt –15.891 TEUR (Vorjahr: –14.117 TEUR). Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen erhöhte sich von 4.856 TEUR im Jahr 2018 um 2.357 TEUR auf 7.213 TEUR für das Jahr 2019.

Im Geschäftsjahr 2019 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 30,8 Mio. EUR. Diese lagen mit 0,6 Mio. EUR unter dem Vergleichswert des Vorjahres (31,4 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 2019 in Höhe von 1.161 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.177 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lag vom VRR eine endgültige Auswertung zur Einnahmearteilung 2018 und 2019 noch nicht vor. Im Jahresergebnis 2019 wurden somit die bereits geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmearteilung 2019 zuzüglich einer Preissteigerungsrate im gewichteten Mittel von 1,9 % für das Jahr 2019 berücksichtigt, sodass innerhalb des Jahresergebnisses 2019 bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 976 TEUR gerechnet wird. Davon sind bereits 976 TEUR als Anzahlungen an den VRR geleistet worden. Die Abrechnung der Einnahmearteilung 2017 in Höhe von 261 TEUR ist im Geschäftsjahr 2019 vereinnahmt worden.

Die sonstigen Umsatzerlöse blieben im Geschäftsjahr unverändert bei 0,8 Mio. EUR.

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 neuer und barrierefreier Fahrzeuge“ an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind.

Es entfallen 1.173 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 2019 beschieden und nach Bestandskraft erst Ende Januar 2020 an die STOAG ausgezahlt. Die STOAG wird diese Mittel im laufenden Geschäftsjahr mit den Anschaffungskosten der Elektrobusse der Busbeschaffung 2019 verrechnen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 2,31 Mio. EUR auf 2,52 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr sind insbesondere Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 0,98 Mio. EUR enthalten.

Somit ergeben sich im Geschäftsjahr Gesamtbetriebserträge in Höhe von 34.506 TEUR (Vorjahr: 34.846 TEUR).

Der Materialaufwand erhöhte sich von 14,95 Mio. EUR auf 15,86 Mio. EUR. Die Steigerung beruht auf erhöhten Aufwendungen für die Erbringung der Fahrleistung durch Subunternehmer.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 649 TEUR auf 24,8 Mio. EUR. Die gezahlten Entgelte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 383 TEUR auf 19.170 TEUR (Vorjahr: 18.787 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit verminderte sich von 425 zu Beginn des Jahres 2019 auf 410 am Jahresende.

Die Abschreibungen reduzierten sich geringfügig von 4,74 Mio. EUR auf 4,71 Mio. EUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2019 4,9 Mio. EUR und ist gegenüber dem Vorjahr (5,0 Mio. EUR) um 0,09 Mio. EUR gesunken.

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

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten dazu, dass sich der durch die Stadt Oberhausen zu übernehmende Finanzierungsbetrag für das Wirtschaftsjahr 2019 von 4,9 Mio. EUR um 2,3 Mio. EUR auf 7,2 Mio. EUR erhöhte.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2019 betrug 78,8 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (83,2 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Reduzierung des Sachanlagevermögens um 2,6 Mio. EUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für das Projekt digitales Funksystem und den weiteren behindertengerechten Umbau von Haltestellen (7. und 8. Bauabschnitt) enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 14,4 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (14,6 Mio. EUR) nahezu unverändert. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 8,67 Mio. EUR (Vorjahr: 8,31 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten verminderten sich um 3,68 Mio. EUR von 36,12 Mio. EUR auf 32,44 Mio. EUR. Dies ist zurückzuführen auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 26,26 Mio. EUR um 3,07 Mio. EUR auf 23,19 Mio. EUR, die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 0,73 Mio. EUR, die Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 0,82 Mio. EUR (von 4,41 Mio. EUR im Jahr 2018 auf 3,59 Mio. EUR).

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 3,51 Mio. EUR. Größte Position mit 1.594 TEUR waren die Investitionen für die Busbeschaffung. Im Geschäftsjahr sind drei Elektrobusse inklusive Nachrichtentechnik zugegangen. Weiterhin sind für das Projekt Digitalfunk 967 TEUR im Jahr 2019 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. Damit Risiken frühzeitig erkannt und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden können, ist bei der STOAG gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ein Risikomanagementsystem implementiert. Hierbei wird neben einzelnen Risiken die Gesamtrisikosituation betrachtet.

Zur Identifikation der bestandsgefährdenden Risiken werden alle Unternehmensrisiken durch Risikopaten erkannt und bewertet. 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 ebenfalls analysiert. Für einen sinnvollen und effektiven Umgang mit Risiken muss die Risikosituation deshalb vollständig und zeitnah beurteilt werden. Die Risikoinventur wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

In der Risikoinventur 2019 wurde ein Risiko weniger als im Vorjahr erfasst, die verbliebenen sieben Risiken sind identisch mit denen des Vorjahres. Die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Das Risiko „Ausstehende Zuschüsse für ÖPNV-Trasse (alt)“ wurde nicht mehr erfasst, da die Prüfung des Schlussverwendungsnachweises für die Strecke IIb 2019 abgeschlossen wurde und die Auszahlung der Restzuwendung somit gesichert ist.

Beim Risiko „Betrauungszeitraum ab dem Jahr 2020“ hat die STOAG den Direktvergabebescheid erhalten, ebenso den Finanzierungsbescheid des VRR. Die Bezirksregierung hat die Konzessionen im Dezember 2019 genehmigt.

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

Tarifmaßnahmen und Fahrgastentwicklung

Die Aufwände für die Verkehrsunternehmen werden in den kommenden Jahren durch höhere Umweltstandards und die Einführung der Elektromobilität stärker als in den Vorjahren zunehmen. Damit wird sich die Schere zwischen Aufwand und Einnahmen in den nächsten Jahren vergrößern mit der Folge, dass die Aufwandssteigerungen nicht mehr in dem Umfang wie bisher durch erhöhte Fahrgeldeinnahmen ausgeglichen werden können. Zukünftig müssen zur Kostendeckung andere Finanzierungsmittel herangezogen werden. Kunden reagieren äußerst sensibel auf fortwährende Preisanpassungen. Tarifliche Maßnahmen müssen im Sinne eines sich ändernden Mobilitätsbewusstseins und der verkehrspolitischen Ziele zur Verkehrswende und zum Klimaschutz moderat gehalten werden.

Der VRR hat im Dezember 2019 den Beschluss gefasst, ein verbundweites Konzept zur Steigerung der Angebotsqualität und Entwicklung innovativer Tarifmodelle zu erarbeiten und sich als eine der zehn Modellregionen im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zu bewerben. Das Konzept beinhaltet neben der Ausweitung des Leistungsangebots im öffentlichen Verkehr und der erforderlichen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur die Erarbeitung eines innovativen Tarif- und eTarifmodells.

Beim Tarifkonzept wird eine einfache Kombination aus zwei Preisstufen und nur zwei Ticketarten favorisiert. Mit deutlich gesenkten Fahrpreisen und einer vereinfachten Tarifstruktur sollen mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV und zum Umsteigen in Busse und Bahnen bewegt werden. Der eTarif mit dem ausschließlichen digitalen Nutzungszugang bietet eine kundenfreundliche Alternative und Chancen für eine leistungsgerechte Bezahlung. Die Berechnung erfolgt nach Grundpreis und Leistungspreis je Luftlinienkilometer. Erfahrungen sollen in dem Pilotprojekt „nextTicket2.0“ in Neuss noch im Jahr 2020 gesammelt werden. Berücksichtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bewerbung des VRR, würde dies nicht nur die Bemühungen des Verbundes um eine Verkehrswende unterstreichen, sondern auch den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen und positiven Einfluss auf die Fahrgastentwicklung nehmen können.

Die drei Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehr Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe haben die Entwicklung des gemeinsamen smartphonebasierten Ticketsystems Check-in/Be-out (CiBo) beauftragt. Die Applikation stellt Kunden beim Einsteigen eine Fahrtberechtigung aus und bildet beim Aussteigen den für den Fahrgast am Ende der Fahrt günstigsten Preis. Das System CiBo wird so konzipiert, dass es in neue oder bestehende Apps integriert werden kann. Es soll Zugangshemmnisse zum Nahverkehrssystem abbauen und den ÖPNV auch den Kunden, die wenig bis gar keine Tarif- und Netzkenntnisse besitzen, erschließen.

Verhandlungen zwischen der Stadt Oberhausen und der Deutsche Umwelthilfe

Das Land Nordrhein-Westfalen, die Stadt Oberhausen und die Deutsche Umwelthilfe haben sich vor dem Oberverwaltungsgericht Münster auf einen Vergleich zur Umsetzung des Luftreinhalteplans Oberhausen geeinigt. Zwischen den Beteiligten wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur weiteren Absenkung der NO₂-Konzentration in der Außenluft auf 40 µg/m³ im Jahresmittel im Jahr 2020 vereinbart.

Der wichtigste Punkt der Vereinbarung betrifft das ganztägige Lkw-Durchfahrtsverbot an der Mülheimer Straße, einer der wichtigsten Durchgangsstraßen in Oberhausen. Weitere Maßnahmen sind die automatisierte Kommunikation zwischen Feuerwehrfahrzeugen und Lichtsignalanlagen zur kürzeren Unterbrechung der grünen Welle bei Einsatzfahrten (Ausbau der V2X-Kommunikation) sowie der Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr und die Elektromobilität. Die Nachrüstung bzw. Neubeschaffung von Bussen bei der STOAG sowie von Fahrzeugen im kommunalen Fuhrpark und die Einführung eines On-Demand-Verkehrs gehören ebenfalls zu den Vereinbarungen. Beim Fuhrpark der STOAG sollen die technisch umsetzbaren und wirtschaftlich sinnvollen Maßnahmen, die zu einer schnellen Schadstoffreduzierung führen, vorrangig umgesetzt werden.

On-Demand-Verkehr

Als ergänzendes ÖPNV-Angebot entwickelt die STOAG ein On-Demand-Angebot. Ziel ist es, weniger attraktive Taktverkehre – beispielsweise den Studententakt des NachtExpress-Netzes – durch ein nachfrageorientiertes, fahrplanunabhängiges Angebot zu ergänzen bzw. ggf. zu ersetzen.

Beim On-Demand-Verkehr werden die Fahrtwünsche der Fahrgäste mittels Software so miteinander verknüpft, dass möglichst mehrere Fahrgäste gemeinsam ohne größere Umwege befördert werden (Ride Sharing). Es entsteht somit ein sich auf Basis der Nachfrage selbst organisierendes Verkehrssystem. Die Buchung erfolgt über eine App, die Beförderung erfolgt von sogenannten virtuellen Haltestellen zum Ziel. Einen festen Fahrplan gibt es nicht, die Fahrten finden bedarfsgerecht statt. Entwickelt wird die Fahrgast-App von der Firma ViaVan. Die Fahrzeuge, fünf Plug-in-Hybridfahrzeuge des britischen Herstellers LEVC im typischen London-Taxi-Design, können bis zu sechs Fahrgäste befördern und werden von der STOAG geleast. Das Angebot sollte Anfang April unter dem Namen REVIERFLITZER starten, wird aber wegen der Pandemie um voraussichtlich zwei Monate verschoben. Es ist vorerst für zwei Jahre geplant.

Weiterentwicklung der E-Mobilität

Die STOAG hat in ihrer mittelfristigen Planung den Einsatz von 15 weiteren Elektrobussen vorgesehen. Die Ausschreibung dieser E-Busse ist für das Jahr 2020 avisiert, sodass die Fahrzeuge im Jahr 2021 zur Verfügung stehen. Kumulierte Förderanträge für die 15 Elektrobusse sind gestellt. Seitens des Landes NRW liegt ein Förderbescheid für die zusätzlichen Kosten zur Beschaffung der 15 Elektrobusse in Höhe von 60 % vor. Der Förderbescheid des Bundes für die Bezuschussung von weiteren 20 % wird im zweiten Quartal 2020 erwartet.

Die aktuelle Planung sieht darüber hinaus die Beschaffung von acht weiteren Solo-Ektrobussen im Jahr 2022 vor. In Abhängigkeit der Erkenntnisse und der Vorgaben der Clean Vehicles Directive wird mit der Beschaffung weiterer Elektrobusse ab dem Jahr 2024 geplant.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird unter wirtschaftlichen und technischen Aspekten geprüft, in welchen Schritten eine Umstellung der Busflotte auf Fahrzeuge mit elektrischer Antriebstechnik erfolgen kann. Untersucht werden verschiedene Ansätze wie Gelegenheitsladung (Opportunity Charging) oder Betriebshofladung (Overnight Charging). Erwartet wird ein Umsetzungsplan mit dem Fernziel der möglichst

vollständigen Umstellung auf alternative Antriebsformen. Das Ingenieurbüro VCDB (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH Verkehrsplanung) führt die Machbarkeitsstudie im Auftrag der STOAG durch. Das Projekt ist angelaufen und soll im Jahr 2020 abgeschlossen sein.

Gemeinsam mit der Firma ebusplan GmbH wird im Rahmen des Förderprojekts „Strategie E“ ein Softwaremodul zur betrieblichen Planung von Elektrobuslinien entwickelt. Ziel ist neben einem wirtschaftlichen Betrieb auch die Sicherstellung von Handlungsmöglichkeiten, z. B. bei Änderungen im Liniennetz. Aktuell arbeitet ebusplan GmbH an der Programmierung des Softwaremoduls. Das Projekt hat eine Laufzeit bis August 2021, erste nutzbare Ergebnisse werden jedoch früher vorliegen.

Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) hat im Geschäftsjahr 2019 ein Ergebnis in Höhe von 11,1 Mio. EUR erzielt und damit das mindestens erwartete Volumen von 11 Mio. EUR eingehalten. In diesem Wirtschaftsjahr hat die evo eine Einstellung eines Teils des Jahresüberschusses in die Gewinnrücklagen nicht vorgenommen.

Die STOAG geht derzeit weiter davon aus, dass die FSO GmbH & Co. KG eine Ergebnisabführung für die Jahre 2020 bis 2024 von jährlich insgesamt 11 Mio. EUR erwirtschaftet und der innogy SE, Essen, 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 GMVA führt den Weg der Konsolidierung stetig fort und hat im Geschäftsjahr 2018 ein Ergebnis in Höhe von 13.609 TEUR erzielt. In das Jahresergebnis 2019 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 1,3 Mio. EUR eingeflossen. Diese übertrifft die erwarteten Mittel bei Weitem.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-AG-Aktien wurde für das Jahr 2018 im Jahr 2019 eine Dividende in Höhe von 0,70 EUR pro Aktie ausgezahlt.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2020 bis 2024 weist für das Jahr 2020 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2019 einen leicht erhöhten Restfehlbetrag aus.

Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2020 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 9.160 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2021 bis 2024 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 11,5 Mio. EUR erwartet.

Die STOAG ging bei ihrer Planung für das Jahr 2020 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Fahrgastzahlen und daraus resultierende Verkaufserlöse lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakt beziffern. Nach derzeitigem Stand sind Mindereinnahmen von rund 50 % zu erwarten.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren stabil verlaufen und im Jahr 2020 voraussichtlich 10.380 TEUR betragen.

Die ursprünglich für den 28. April 2020 geplante Hauptversammlung der innogy SE, Essen, wurde aufgrund der Coronakrise verschoben. Ein neues Datum steht noch nicht fest. Für das Geschäftsjahr 2018/2019 (1. Oktober 2018 bis 30. September 2019) beabsichtigten Vorstand und Aufsichtsrat der RWE, eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR je Aktie vorzuschlagen. Damit wäre die Dividende im Vergleich zum Geschäftsjahr 2017/2018 um 0,10 EUR gestiegen. Dies bedeutet für die STOAG, dass sie im Jahr 2020 einen Dividenden-ertrag in Höhe von 1.145 TEUR erwartet. Die STOAG hat in ihrer Wirtschaftsplanung für die Jahre 2020 bis 2024 eine Dividende in Höhe von 0,70 EUR je Aktie eingeplant.

Die GMVA hat für das Geschäftsjahr 2019 einen Jahresüberschuss in Höhe von 14.300 TEUR erzielt. Im Wirtschaftsplan der STOAG ist eine Ausschüttung seitens der GMVA in Höhe von anteilig 1.650 TEUR berücksichtigt.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

Die aktuelle Lage durch Covid-19 stellt für die STOAG – wie für die gesamte Wirtschaft – eine enorme Herausforderung dar. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das wirtschaftliche Gesamtergebnis 2020 der STOAG lassen sich derzeit noch nicht abschätzen. Mit einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen in erheblichem Umfang für das Jahr 2020 ist zu rechnen.

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie

Am 18. März 2020 hat die STOAG den Fahrplan geändert, um während der Pandemie ein zuverlässiges und stabiles Fahrangebot zur Verfügung zu stellen. Ab diesem Zeitpunkt fanden zwischen Mitternacht und ca. 4 Uhr morgens keine Fahrten statt. Der Samstagsfahrplan stellte die Basis des neuen Fahrplans dar. In den frühen Morgenstunden wurde das Angebot verstärkt, um insbesondere Fahrten vom und zum Arbeitsplatz zu ermöglichen. Ab dem 27. April wurde der reguläre Fahrbetrieb mit einer vierstündigen Betriebsruhe ab Mitternacht wiederaufgenommen.

Während der Covid-19-Pandemie sind die Fahrgastzahlen deutlich gesunken. Ungewisse Zukunftsperspektiven, Kurzarbeit und mobile Arbeit haben zu Kündigungen und Pausierungen von Abonnements geführt. Andere Verkehrsmittel wurden favorisiert, um Kontakte und körperliche Nähe zu reduzieren. Noch lässt sich das Kundenverhalten nach der Coronakrise nicht einschätzen. Gilt es auch weiterhin, möglichst geringen physischen Kontakt herzustellen, also das Physical Distancing weiterzuleben, wird das die Fahrgastentwicklung nicht nur kurzfristig, sondern mittel- und langfristig beeinflussen.

6 Chancen

In der gesamtgesellschaftlichen Diskussion zur Zukunft der Mobilität sind sich die maßgeblichen Akteure einig: Ungeachtet der Förderung der individuellen Elektromobilität ist der Ausbau des ÖPNV-Angebots unabdingbar. Busse und Bahnen spielen eine entscheidende Rolle bei der Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Alltagsmobilität.

Durch Bundes- und Landesmittel steht mehr Geld als in der Vergangenheit für Investitionen in die Infrastruktur und für die Busbeschaffung zur Verfügung. So bedeutet die Förderung von Erneuerungsinvestitionen in die kommunale Schieneninfrastruktur in NRW für die STOAG ein Fördermittelbudget in Höhe von 7,4 Mio. EUR bis zum Jahr 2031, durch das 40 % der förderungsfähigen Kosten für Erneuerungsmaßnahmen finanziert werden. Die erhöhten Finanzmittel haben – zumindest vor der Coronakrise – aktuell und zunehmend perspektivisch zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für Verkehrsbetriebe geführt. Inwieweit nach dem größten Rettungsschirm aller Zeiten von Bund und Ländern zur Bewältigung der Folgen der Coronakrise diese Gelder auch zukünftig zur Verfügung stehen, lässt sich derzeit nicht vorhersagen.

Auch in der örtlichen Diskussion ist die Stärkung des ÖPNV in Oberhausen im Wesentlichen Konsens der politischen Parteien. Mit dem Parkraumbewirtschaftungskonzept ist ein erster Schritt unternommen worden, die Anzahl der Pkw in den Stadtzentren zu reduzieren.

Dennoch gestaltet sich der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf klimafreundliche öffentliche Angebote langwierig. Durch die Coronakrise haben sich die Voraussetzungen geändert. Die beschleunigten Veränderungen in der Arbeitswelt hin zu digitaler und dezentraler Kommunikation und ortsunabhängigem mobilem Arbeiten einerseits, die Sorge vor einem erhöhten Infektionsrisiko in Verkehrsmitteln andererseits, könnten mittel- und langfristig zu einer nachhaltig negativen Auswirkung auf die ÖPNV-Nachfrage führen.

Mit der Einführung neuer Mobilitätsangebote wie dem On-Demand-Verkehr und der Verknüpfung verschiedener Nahverkehrsmittel, wie sie auch mit der neuen REVIERFLITZER-App geplant ist, besteht dennoch die Chance, Bürgerinnen und Bürger, die nicht ÖPNV-affin sind oder Busse und Bahnen aus anderen Gründen meiden möchten, an öffentliche Verkehrsmittel und somit an eine Routenplanung ohne eigenes Auto heranzuführen.

Die Zunahme des bargeldlosen Zahlungsverkehrs und des Onlineerwerbs von Tickets in den letzten Monaten wird insbesondere die Digitalisierung des Vertriebs forcieren. Damit besteht die Chance, Zugangsbarrieren zu beseitigen.

Mit der Direktvergabe, mit der die STOAG durch den Rat der Stadt einstimmig für die kommenden zehn Jahre mit der Erbringung der Verkehrsleistung in Oberhausen betraut worden ist, hat die STOAG die nötige Planungssicherheit für den Ausbau weiterer Mobilitätsangebote.

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 2020
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer

Klein zig artig

Zahlen und Fakten, Effektivität und Effizienz bestimmen die interne Erfolgsrechnung. Angesichts großer Aufgaben und der Nüchternheit des Alltags müssen die kleinen Dinge oftmals hinter den großen Projekten zurückstehen. Sie werden oft nur am Rande wahrgenommen, erscheinen als Randnotiz in Protokollen, dringen nur vereinzelt an die Öffentlichkeit und geraten schnell in Vergessenheit. Aber es gibt sie dennoch, die kleinen Dinge.

Ein Geschäftsbericht ist nicht das Medium, diese Dinge zu kommunizieren. Dieser Geschäftsbericht ist anders, ist er doch in einer Zeit entstanden, in der so vieles anders ist als sonst. Deshalb richten wir den Blick an dieser Stelle auf andere Begebenheiten als üblich. Es ist nichts Großartiges oder gar Außergewöhnliches, aber Positives, Liebenswertes und Sympathisches. Kleinzigartig eben!



Ehre, wem Ehre gebührt

Es ist gute Tradition bei der STOAG, den langjährigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Arbeit, ihr Engagement und ihren verlässlichen Einsatz im Unternehmen zu danken. Und so gibt es neben der jeweils im Dezember ausgerichteten Weihnachtsfeier mit Ehrung aller Jubilare und Neu-Rentner eine weitere Veranstaltung für diejenigen, die ihr 25-, 35- oder 45-jähriges Dienstjubiläum begehen. Was vor Jahren als feierlicher Lunch im Hause der STOAG begann, mauserte sich seit dem Jahr 2012 zu einer fröhlichen Schifffahrt in der warmen Jahreszeit mit der MS Heinrich Thöne. Gäste an Bord: die Jubilare mit ihren Partnerinnen bzw. Partnern, ihre Vorgesetzten und die Geschäftsführung.

Schon morgens heißt es „Leinen los“. Nach einem Sektempfang beim Ablegen am Wasserbahnhof Mülheim, dem Heimathafen der MS Heinrich Thöne, geht es über die Wasserstraßen der Region entweder nach etlichen Schleusungen zum Rhein oder aber durch das malerische Ruhrtal. Kapitän Knebel, außerhalb der Saison Straßenbahnfahrer beim benachbarten Verkehrsunternehmen Ruhrbahn GmbH, weiß die Gäste mit Geschichte und Geschichten zu unterhalten. Natürlich bleibt Zeit genug, sich zu erinnern und sich bewusst zu machen, wie sehr sich die Arbeitswelt in den letzten Jahren verändert hat.

Die mittlerweile fast 50-jährige MS Heinrich Thöne versprüht noch etwas vom Charme der alten Fahrgast- und Konferenzschiffe. Auch wenn der Tanzsalon als solcher nicht mehr genutzt wird, das Freideck erfreut sich bei jeder Fahrt großer Beliebtheit. Da so eine Seefahrt nicht nur lustig ist, sondern auch hungrig und durstig macht, ist für das leibliche Wohl der Gäste stets bestens gesorgt.





Kleine Kunstwerke in großen Bussen

Als wahre Künstler haben sich die Mädchen und Jungen der Klasse 5a des Sophie-Scholl-Gymnasiums erwiesen. Im Anschluss an die STOAG-Busschule haben sie ihre Eindrücke von der Veranstaltung farbenprächtigt zu Papier gebracht. Entstanden sind 25 Kunstwerke, die zeigen, welche Assoziationen die Schülerinnen und Schüler beim Wort STOAG-Busschule haben. Das SchokoTicket spielt hierbei natürlich eine große Rolle. Auch die jeweilige Ein- und Ausstiegshaltestelle und – wie kann es anders sein – die Linie, mit der die Fünftklässler regelmäßig zur Schule fahren, spiegelt sich in den Bildern wider.

Alle Zeichnungen wurden eingescannt, vervielfacht und in die Wechselrahmen aller 120 Busse gehängt. Vier Wochen lang, vom 1. bis zum 31. Juli, waren die Busse der STOAG nun als rollende Galerie unterwegs – zur Freude vieler Fahrgäste und der Klasse 5a des Sophie-Scholl-Gymnasiums.

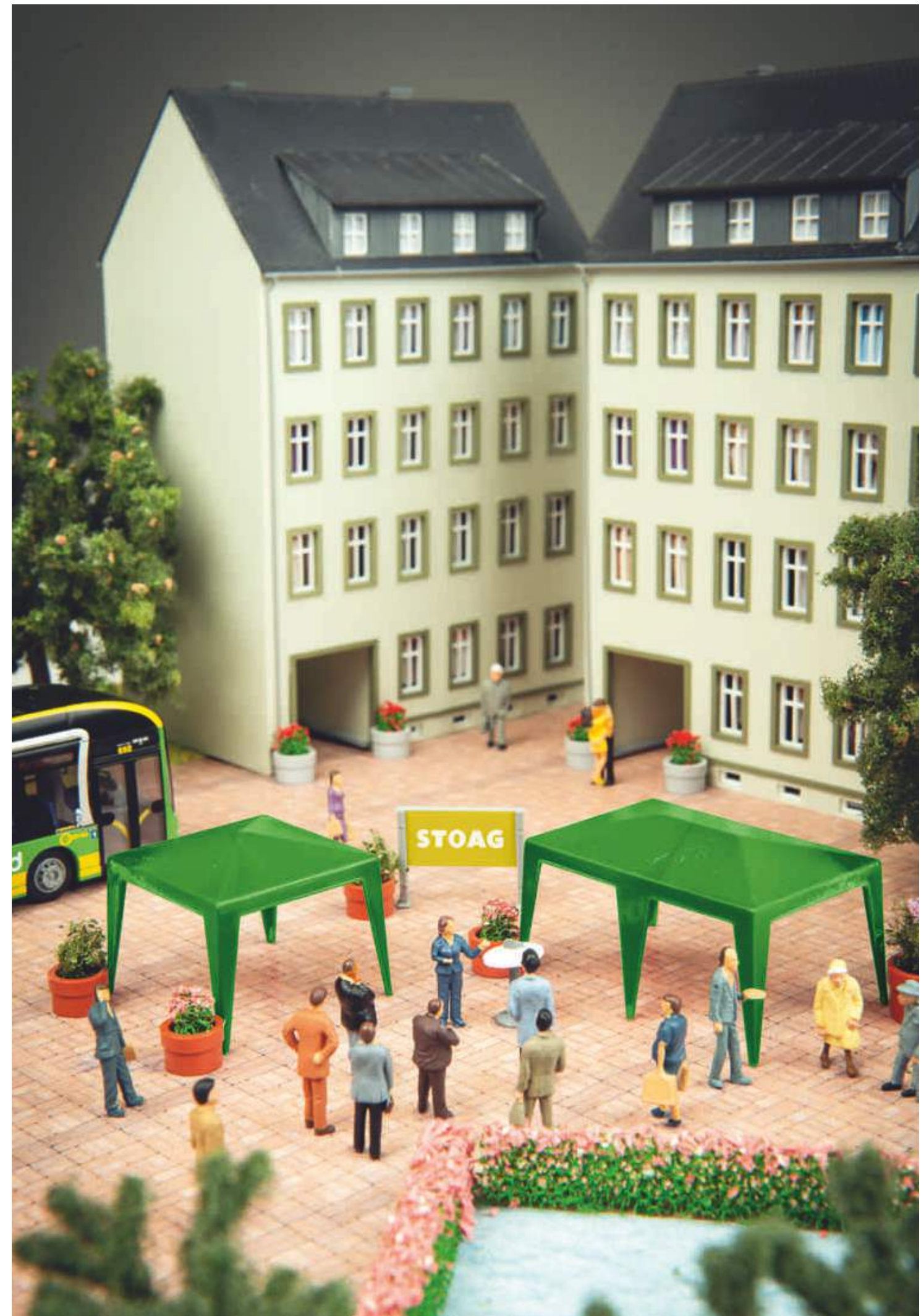
Das Herz der Kunden gewinnen

Man nehme 50 Milliliter Milch, 25 Gramm Sahne, vielleicht noch ein paar Chocolate Chips oder Mandel-splitter als Topping. Dazu Schüssel, Mixer, ein gefriergeeignetes Gefäß und das sommerliche Give-away der STOAG: das Eispulver Schoko Deluxe. Fertig ist eine leckere Portion Premium-Eis.

Werbeexperten empfehlen, dass Give-aways vom Charakter her zum Produkt oder zur Dienstleistung passen sollen – schließlich soll der Kunde einen Bezug zum Unternehmen herstellen können. Werbemittel sollen darüber hinaus möglichst häufig einsetzbar sein, damit der Werbeeffekt langfristig ist.

Zugegeben, beides trifft bei dem Eispulver in Portionsbeuteln nicht zu. Dennoch waren sie im Hochsommer ein Volltreffer und so ganz nach dem Geschmack der Kunden.

Als Teil der groß angelegten Kampagne zur Abonnentenakquise setzte die Marketingabteilung nicht nur auf die klassischen Werbeträger, sondern schlug mit großformatigen Stair Postern, Werbung auf Pizzaschachteln und eben jenen Tütchen mit Eispulver neue Wege ein. Ob es nun tatsächlich das Eis war, das den Erfolg der Kampagne ausgemacht hat, sei dahingestellt – eine tolle Idee, die bei den Kunden gut angekommen ist, war es aber auf jeden Fall. Denn wer träumt nicht davon, sein Schokoladeneis einfach zu Hause zu machen, so ganz ohne Eismaschine.





Kleine Veränderungen bewirken Großes

Sie heißen Schmuckkörbchen, Witwenblume, Mehlsalbei oder Flockenblume und sind ein wahres Paradies für Bienen. Bienen und andere blütenbesuchende Insekten sind dringend auf Nahrung in Städten und Kommunen angewiesen – besonders, wenn außerhalb dessen wenig blüht, brauchen Insekten Blütenpflanzen mit reichlich Nektar und Pollen. Während im Frühling der Tisch durch Blüten von Löwenzahn und blühende Obstbäume oder Rapsfelder eher noch reich gedeckt ist, ist im Juni diese üppige Blütenpracht bereits verblüht. Jede blütenreiche Fläche ist den Bienen, Hummeln und Schmetterlingen nun willkommen.

Bienen gehören zu den wichtigsten Insekten überhaupt, leiden jedoch stark unter der Urbanisierung und der Landwirtschaft. In Deutschland sind 584 Wildbienenarten nachgewiesen. 39 Arten sind bereits ausgestorben, die Hälfte aller Bienenarten in Deutschland ist gefährdet. Etwa 80 Prozent der heimischen Blütenpflanzen sind auf die Bestäubung durch Wild- und Honigbienen angewiesen. Die Verfügbarkeit eines Großteils der Nahrungsmittel, beispielsweise viele Obst- und Gemüsesorten, aber auch Nüsse und Öle, ist den Bienen zu verdanken.

Im Sommer hat die STOAG einen 350 m² großen Rasenstreifen, der den Mitarbeiterparkplatz von der Buseinfahrt trennt, in ein buntes Blumenfeld umgewandelt. Über Wochen blühten hier viele verschiedene heimische Pflanzen mit – und das ist wichtig – ungefüllten Blüten. Denn nur diese bieten Insekten den lebensnotwendigen Pollen und Nektar. So sorgten Margeriten, Sonnenblumen und die oben genannten Blühpflanzen für reges Summen und Brummen. Wir freuen uns schon auf den nächsten Sommer.

Multitalent Thermobecher

Wozu ein Thermobecher alles gut sein kann! Dient er normalerweise als dicht verschlossener Behälter für heiße oder kalte Getränke, so galt er im August als Ticket auf der Linie 979. Diese Linie galt es aufmerksamkeitswirksam zu bewerben, denn als erste städteübergreifende Gemeinschaftslinie wurde sie von Diesel- auf Elektrobetrieb umgestellt – ein gemeinsames Projekt der benachbarten Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen GmbH und STOAG. Vier Elektrobusse verbinden seitdem den Oberhausener Stadtteil Sterkrade mit dem zentralen Omnibusbahnhof in Bottrop.

Zum Preis von 9,79 EUR wurden die Thermobecher in Bottrop und Oberhausen verkauft und galten einen Monat lang für beliebig viele Fahrten auf der Linie 979. Nicht nur durch den Preis, auch optisch wird der Bezug zur Linie deutlich: Die Landmarken beider Städte, der Gasometer aus Oberhausen und der Tetraeder aus Bottrop, prangen als Designelement sichtbar auf dem Becher – genau wie auf den vier Bussen. Damit sind nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Becher ein echter Hingucker. Den Fahrgästen hat's gefallen. Und auch die Medien, selbst außerhalb der beiden Städte, haben die Aktion aufgegriffen. Die Idee, auf die Linie 979 und die Elektrobusse aufmerksam zu machen, hat also funktioniert!





Rostige Impressionen

Fast wie ein Kunstwerk sehen die Schienenauszugsvorrichtungen aus, die im Sommer an der Brücke über die A516 auf der ÖPNV-Trasse ausgebaut worden sind. Ist das Kunst oder kann das weg? Die legendäre Frage, die erstmals im Zusammenhang mit Kunstwerken von Josef Beuys aufkam, scheint auch hier zu passen.

Schienenauszugsvorrichtungen werden benötigt, wenn Gleise beispielsweise über Brücken geführt werden. Infolge von äußeren Einflüssen wie Temperatur oder dynamische Belastungen durch Anfahren und Bremsen eines Schienenfahrzeugs kommt es zu Längenänderungen im Bauwerk. Um die entstandenen unterschiedlichen Längenänderungen sicher zu überbrücken und das einwandfreie Zusammenwirken von Brücken und Gleiskonstruktion zu gewährleisten, werden Schienenauszugsvorrichtungen installiert.

Auf einer Länge von ca. 9 Kilometern weist die ÖPNV-Trasse der STOAG 21 Brückenbauwerke mit insgesamt 20 Schienenauszugsvorrichtungen auf. Sukzessive werden jedes Jahr zwei bis drei Auszugsvorrichtungen erneuert, im Jahr 2019 ausnahmsweise nur an einer Brücke.

Während der Laie mit Rost Vergänglichkeit verbindet, wissen die Fachleute um die Rostschicht als wetterfeste Sperrschicht bei bestimmten Stahlsorten, die weitere Korrosion verhindert und im Hoch- und Tiefbau, aber inzwischen auch bei Denkmälern und Skulpturen zum Einsatz kommt. Als natürlich gerostete Stahlskulpturen könnten die beiden ausgebauten Elemente dem heutigen Trend nach ästhetisch minimalistischer Objektkunst entsprechen. Künstler haben den Rost-Look längst im Programm, Vintage und Retro ist inzwischen Kult. Den beiden je rund 1,8 Tonnen schweren Stahlteilen wird jedoch ein anderes Schicksal zuteil: Sie werden sachgerecht entsorgt.

Im Gespräch

Geschäftsführer Werner Overkamp über die Ereignisse des vergangenen und des laufenden Geschäftsjahres



Herr Overkamp, die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch, wie ist der Ausbau bei der STOAG geplant?

Seit Oktober 2015 haben wir Elektrobusse auf den Linien 962 und 966 im Oberhausener Stadtgebiet im Einsatz. Im Jahr 2019 haben wir die Elektromobilität weiterentwickelt und ein viel beachtetes Gemeinschaftsprojekt mit unserem benachbarten Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen GmbH umgesetzt. Mit der Linie 979 gibt es nun eine städteübergreifende Gemeinschaftslinie, die ausschließlich mit Elektrobusen betrieben wird. Beide Verkehrsunternehmen haben hierfür insgesamt vier E-Busse gekauft. Aufgrund technischer Probleme beim Batterieladesystem gab es eine

Phase, in der die Elektrobusse nicht immer auf der Linie fahren konnten. Mittlerweile gehören Elektrobusse zum Stadtbild von Oberhausen. 15 weitere Elektrobusse werden im Jahr 2021 folgen.

Elektromobilität bedeutet aber mehr als die Beschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur. Wir müssen beispielsweise die Hallen, in denen die Busse abgestellt und geladen werden, umbauen. Hier sind wir in der Planungsphase.

Wie entwickelt sich der Fuhrpark der STOAG weiter?

Aktuell umfasst unser Fuhrpark 110 Dieselbusse und fünf Elektrobusse. Im Jahr 2020 werden 13 Euro-VI-Gelenkbusse des Herstellers MAN geliefert. Diese Fahrzeuge sind mit einer sogenannten EfficientHybrid-Technologie ausgestattet. Dabei unterstützt ein Elektromotor das Anfahren des Busses und rekuperiert hierfür beim Bremsen Energie. Zusammen mit einer Start-Stopp-Automatik werden der Dieselverbrauch und die Schadstoffemissionen reduziert. Die Lieferung von 11 weiteren Fahrzeugen – 8 Solobusse und 3 Gelenkbusse – ist für Ende 2020 vorgesehen, hier ist die Ausschreibung bereits abgeschlossen. Auch diese Fahrzeuge, ebenfalls vom Hersteller MAN, werden mit EfficientHybrid-Technologie ausgestattet sein.

Anfang 2020 sind 23 Dieselbusse mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgerüstet worden. Mit der Nachrüstung wurden die Dieselbusse mit EEV-Motor (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) auf das Euro-VI-Niveau gebracht. Das Abgasnachbehandlungssystem reduziert den Ausstoß von Stickoxid um etwa 85 Prozent. Die Kosten für die Nachrüstung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu 80 Prozent gefördert. Für die Nachrüstung von weiteren 35 Dieselbussen einschließlich der beiden Hybridbusse noch in diesem Jahr haben wir Förderanträge beim Bund und beim Land NRW gestellt. Die Landesmittel stellen eine Aufstockung der Förderquote des Bundes von 80 auf 95 Prozent dar.

Gibt es weitere technische Projekte?

Ein weiteres großes Projekt, allerdings mit weniger Außenwirkung, ist die Einführung eines digitalen Funksystems mit Unterstützung des öffentlichen Mobilfunknetzes sowie von neuen Bordrechnern und Fahrscheindruckern. Aufwendige Vorarbeiten waren erforderlich, um im November in der Leitstelle die neuen Arbeitsplätze mit dem digitalen Funksystem auszustatten. Anfang 2020 wurden die ersten Busse mit den neuen Bordrechnern ausgestattet und die Fahrerinnen und Fahrer mit dem neuen System vertraut gemacht. Aktuell läuft der Testbetrieb.

Neben der technischen Aufrüstung steht auch der Kunde weiter im Mittelpunkt?

Im letzten Jahr haben wir uns sehr intensiv um unsere Abonnenten gekümmert. Aufgrund von flexibleren Arbeitszeitmodellen tendieren Fahrgäste immer mehr zur Monatskarte als zum Abo. Durch gezielte Informationen und umfangreiche Marketing- und Kundenbindungsaktionen konnten wir unsere Kundenbindung intensivieren und neue Kunden von den Vorzügen des Abos überzeugen.

Sehr positiv reagieren unsere Fahrgäste auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Mobilen Service. An den beiden großen Bahnhöfen und an stark durch Schülerinnen und Schüler frequentierten Haltestellen sind die Servicekräfte im Einsatz, unterstützen beim Einstieg und geben Auskunft. Dieses Angebot haben wir im Jahr 2019 weiter ausgebaut.

Was wird sich für die Fahrgäste im Jahr 2020 ändern?

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Juni ergänzen wir unser Leistungsangebot um den REVIERFLITZER, ein On-Demand-Angebot, das vorerst im Oberhausener Norden und rund um die Neue Mitte zum Einsatz kommt. Per App lässt sich in den späteren Abendstunden und nachts ein Fahrzeug rufen. Die Bündelung von Fahrtwünschen mehrerer Kunden unterscheidet diesen Service vom Taxiangebot und sorgt für weniger Verkehr auf den Straßen, entlastet also die Umwelt und schont das Klima. Dass dieses Angebot mit Elektroautos im London-Taxi-Look durchgeführt wird, freut mich ganz besonders. Ich bin sehr gespannt, wie die Oberhausener diesen neuen Service annehmen.

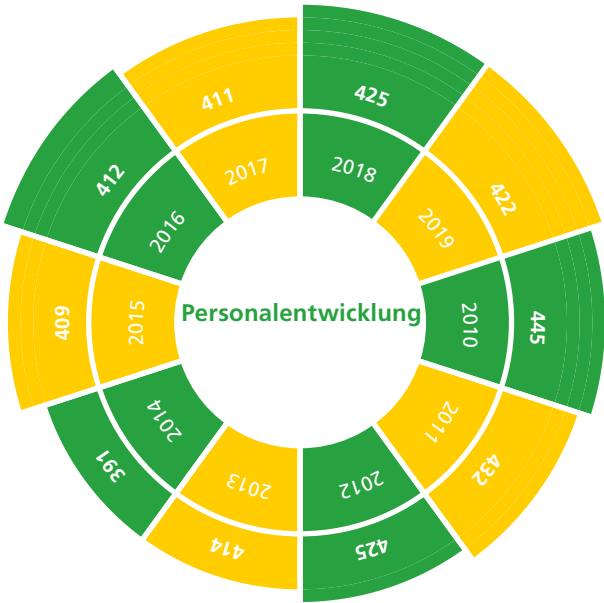
Zum Schluss noch eine Stellungnahme zur Coronakrise

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im öffentlichen Nahverkehr gehören zu den systemrelevanten Leistungsträgern, die mit dafür gesorgt haben, dass unsere Infrastruktur und das tägliche Leben auch unter extremen Bedingungen aufrechterhalten wird. Das Krisenmanagement bei der STOAG hat funktioniert. Auch wenn mittlerweile wieder der reguläre Fahrplan gefahren wird, ist die Situation im Fahrbetrieb noch weit vom Normalzustand entfernt. Es ist nicht abzusehen, ob es langfristige Verhaltensänderungen der Fahrgäste sind und ob die Auslastung in unseren Bussen und Bahnen wieder ein normales Niveau erreicht. Es wäre fatal, wenn die erfolgreichen Bemühungen um ein immer besseres Angebot von Bussen und Bahnen als Basis für eine bezahlbare, klimaverträgliche Mobilität ausgebremst werden. Ich hoffe, dass wir in Oberhausen gemeinsam mit der Stadt und unseren Partnern den eingeschlagenen Weg fortsetzen.

Mitarbeiter

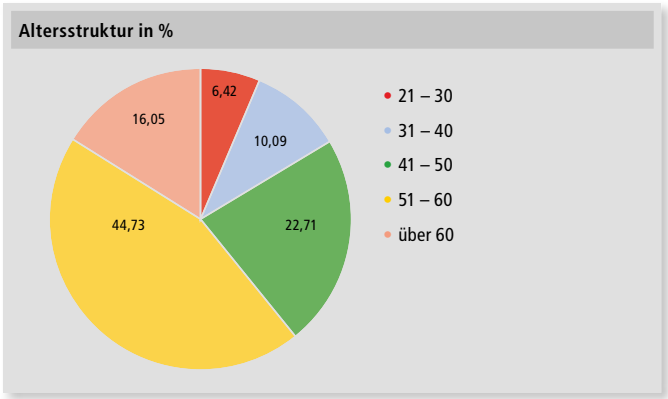
Personalkennzahlen

Die Belegschaft hat sich gegenüber dem Vorjahr um drei Personen verringert und besteht am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Mitarbeiter in der Ruhephase der Alters- teilzeit und Mitarbeiter aus dem Projekt „Teilhabechancengesetz“ – aus 422 Mit- arbeitern. Insgesamt 14 Nationalitäten sind im Unternehmen vertreten.



Das Durchschnittsalter der Beschäftigten beträgt 50 Jahre und entspricht damit dem Vorjahresniveau. Diese Tatsache stellt das Unternehmen vor mehrfache Herausforderungen. Zum einen muss das Wissen der aus- scheidenden Fachkräfte weitergegeben werden. Zum anderen müssen die Abgänge kompensiert werden, um weiterhin eine reibungslose Aufgabenerfüllung zu gewährleisten.

Personalbestand 31.12.		
	2019	2018
Management	8	8
Fahrdienst	338	336
Werkstatt und technische Infrastruktur	37	39
Verwaltung	39	42
Gesamt	422	425



Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 24 Jahren. Daraus resultiert die hohe Anzahl an Jubilaren, die im Jahr 2019 für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Ein Mitarbeiter blickte auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, 8 Mitarbeiter waren 35 Jahre, 4 Mitarbeiter 40 Jahre im Unternehmen tätig. Gemeinsam mit den Partnerinnen bzw. Partnern werden die Jubilare zu einer festlichen Schifffahrt eingeladen.

Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
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
2019	24.822

Personalaufwand

Der Personalaufwand beträgt im Geschäftsjahr 24.822 TEUR und liegt damit um rund 2,68 % höher als im Vorjahr. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Ausbildung

Die STOAG bildet Fachkräfte im Fahrbetrieb, Berufskraftfahrer Personenverkehr und Mechatroniker aus. Um die Ausbildungsmöglichkeiten zu zeigen, hat die STOAG auch in diesem Jahr auf lokalen Ausbildungs- börsen die drei Ausbildungsberufe vorgestellt.

Im Jahr 2019 waren 17 Jugendliche in Ausbildungsverhältnissen beschäftigt: 2 Jugendliche werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb, 8 Jugendliche zum Berufskraftfahrer Personenverkehr und 7 Jugendliche zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet. Die Ausbildung der Kfz-Mechatroniker wird seit vielen Jahren erfolgreich in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) im Rahmen einer Gastausbildung durchgeführt. Seit dem Jahr 2019 werden die Kfz-Mechatroniker ausschließlich bei der STOAG ausgebildet.

Drei Auszubildende haben im Jahr 2019 ihre Ausbildung vorzeitig mit gutem und sehr gutem Erfolg abgeschlossen. Einer der Auszubildenden zur Fachkraft im Fahrdienst hat seine Ausbildung mit der Traumnote 1,1 bestanden und zählt damit nicht nur zu den Top-Azubis im Bereich der Industrie- und Handelskammer Essen, sondern zu den Besten des Landes Nordrhein-Westfalen.

Am 1. September 2019 haben vier Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG aufgenommen.

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Mit betrieblichem Gesundheitsmanagement kann krankheitsbedingten Ausfällen vorgebeugt und positiver Einfluss auf die psychische und physische Gesundheit der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genommen werden. Das schließt Arbeitsschutz und die Vermeidung von Berufskrankheiten ebenso ein wie Maßnahmen, die die Gesundheit fördern und Wiedereingliederung ermöglichen. Verschiedene Kooperationen – zum Beispiel mit Physiotherapeuten, Fitnessstudios oder dem Netzwerk für psychische Gesundheit – ermöglichen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Teilnahme an verhaltens- und verhältnispräventiven Angeboten zur Erhaltung und Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens.

Bilanz

zum 31. Dezember 2019

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2019	2018
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		253	121
Sachanlagen		35.755	38.456
Finanzanlagen		30.120	30.125
		66.128	68.702
Umlaufvermögen			
Vorräte		378	353
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	11.358	12.971
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		910	1.203
		12.646	14.528
Rechnungsabgrenzungsposten		49	17
		78.824	83.246

Passiva			
in TEUR	Anhang	2019	2018
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)	260	829
Rückstellungen	(5)	14.357	14.591
Verbindlichkeiten	(6)	32.442	36.122
Rechnungsabgrenzungsposten		187	128
		78.824	83.246

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Anhang	2019 in EUR	2018 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	30.815.659,84	31.368
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.173.025,96	1.171
3. Sonstige betriebliche Erträge		2.517.950,11	2.306
		34.506.635,91	34.846
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		4.970.045,56	5.148
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		10.889.945,83	9.806
		15.859.991,39	14.954
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		19.169.923,95	18.787
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.652.409,08	5.386
		24.822.333,03	24.173
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.707.395,70	4.738
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.920.264,85	5.014
		50.309.984,97	48.880
		-15.803.349,06	-14.034
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	8.987.761,03	8.886
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	823.856,40	2.012
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	8.607,28	22
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	1.092.184,13	1.505
13. Steuern vom Einkommen und Ertrag		0,00	104
14. Ergebnis nach Steuern		-7.125.308,48	-4.772
15. Sonstige Steuern		87.604,46	83
16. Jahresfehlbetrag		-7.212.912,94	-4.856
17. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen			4.856
18. Bilanzergebnis		-7.212.912,94	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR					Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2019	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2019	01.01.2019	i.Z.m. 2019	Umbuchungen des GJ	i.Z.m. Abgängen des GJ	31.12.2019	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	1.573	126	–	0	5	1.694	1.452	68	0	5	1.516	179	121
2. geleistete Anzahlungen	0	74	–	0	0	74	0	0	0	0	0	74	0
	1.573	201	0	0	5	1.769	1.452	68	0	5	1.516	253	121
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	43.840	237	–	–	–	44.211	25.526	1.017	0	130	26.413	17.798	18.314
davon: Betriebsgrundstücke	4.593	0	–	–	–	4.593	23	0	0	0	23	4.570	4.570
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	16.065	–	–	–	–	16.436	8.541	392	0	130	8.803	7.633	7.524
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.183	–	–	–	–	23.183	16.962	625	0	0	17.588	5.595	6.220
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.440	111	92	167	–	13.625	11.778	415	0	0	12.193	1.432	1.662
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	35.783	1.594	1.160	23	0	36.239	20.801	2.736	0	0	23.536	12.702	14.982
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.619	196	–	76	69	7.822	5.111	471	0	64	5.519	2.303	2.508
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	1.788	1.176	–	–634	–	2.317	797	0	–	–	797	1.519	991
	102.470	3.314	1.252	–369	69	104.214	64.013	4.639	0	194	68.459	35.755	38.456
	104.042	3.514	1.252	–369	74	105.982	65.465	4.707	0	198	69.975	36.008	38.577
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	73	9	–	–	14	69	0	–	–	–	0	69	73
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	–	–	–	–	3	0	–	–	–	0	3	3
	57.546	9	0	0	14	57.541	27.421	0	–	0	27.421	30.120	30.125
	161.588	3.524	1.252	–369	87	163.524	92.886	4.707	0	198	97.396	66.128	68.702

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

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. 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, sonstige Ausleihungen und GmbH- und Genossenschaftsanteile werden mit den Anschaffungskosten abzüglich außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert.

Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen (sonstige Ausleihungen) 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 Absatz 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 2019 mit einem Rechnungszinsfuß von 2,71 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von 1,06 % im Jahr 2020 und 2,00 % p. a. ab 2021 angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gem. § 253 Abs. 6 HGB beträgt 505.481 EUR.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen sind im Geschäftsjahr ausgelaufen.

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

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

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2019 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2019 in TEUR	davon Ergebnis 2019
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.724	4.144
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	–3.060	713
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	34	0
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	32.752	11.190
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	29.645	15.490
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10	34.345	0
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	143*	–153*
*Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018			

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2019	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2018	davon RLZ* > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.060	–	728	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.474	–	5.156	–
Sonstige Vermögensgegenstände	4.824	–	7.087	1.654
	11.358	–	12.291	1.654
* 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 Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 3.595 TEUR (Vorjahr: 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 2019 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

Die Gewinnrücklage wurde als gesetzliche Rücklage gem. § 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 und für die Erweiterung des digitalen Funksystems. Hier sind bereits Anzahlungen geleistet, die endgültige Verrechnung wird in den Folgejahren vorgenommen.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Personalkosten (2.363 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.588 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2019	davon RLZ* < 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2018
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeiten Vorjahr:)	23.191	350 (483)	8.221 (11.489)	14.620 (14.287)	26.259
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.468	3.468	–	–	2.734
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	578	578	–	–	611
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.592	3.592	–	–	4.413
Sonstige Verbindlichkeiten	1.613	1.613	–	–	2.105
davon gegenüber Gesellschaftern	(1.297)	–	–	–	(1.662)
davon aus Steuern	(193)	–	–	–	(189)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(6)	–	–	–	(6)
	32.442	9.601	8.221	14.620	36.122
* RLZ = Restlaufzeit					

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 6.205 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 2019 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 Technologiezentrum Oberhausen GmbH (TZU) unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2019 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 des 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 2019 17.266 TEUR (Vorjahr: 15.707 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2019	2018
Erlöse aus Verkehrsleistungen	30.049	30.593
Sonstige Erlöse	767	775
	30.816	31.368

(9) Personalaufwand

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

	2019	2018
Gewerblicher Bereich	329	322
Verwaltungsbereich	81	84
	410	416
Auszubildende	12	16
	422	432

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.687 TEUR (Vorjahr: 1.645 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.111 TEUR; Vorjahr: 2.239 TEUR)	8.988	8.886
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	824	2.012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 2 TEUR; Vorjahr: 6 TEUR)	9	22
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 762 TEUR; Vorjahr: 827 TEUR)	-1.092	-1.505
	8.679	9.365

Sonstige Angaben

Die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH stellt einen Konzernabschluss auf. Der Abschluss wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die im Jahr 2019 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte im Jahr 2019 Gesamtbezüge in Höhe von 225.636,30 EUR. Darin enthalten wurde für die Nutzung eines Dienst-Pkw ein Wert in Höhe von 24.821,76 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 enthalten ist.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2019 281 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 3.170 TEUR (im Vorjahr 3.122 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für das Jahr 2019 sind auf Seite 49 aufgelistet.

Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 30. April 2020

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
- Norbert Ricken*, Oberhausen, Straßenbahnfahrer
- Michael Stemmer*, Oberhausen, Busfahrer
- Apostolos Tsalastras, Hilden, Stadtkämmerer
- Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.

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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 bis zum 31. Dezember 2019 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte 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.

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 der 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.

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



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



2019

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