

Geschäftsbericht 2020

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH

STOAG

Inhaltsverzeichnis

04	STOAG in Zahlen
06	Vorwort der Geschäftsführung
07	Bericht des Aufsichtsrats
08	Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020
22	Superflexibel. Superleise. Super für die Umwelt.
32	Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch
35	Mitarbeitende
38	Bilanz
39	Gewinn- und Verlustrechnung
40	Entwicklung des Anlagevermögens
42	Anhang für das Geschäftsjahr 2020
49	Organe der Gesellschaft
50	Bestätigungsvermerk
55	Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebiets (31.12.)		2020	2019
Einwohnerzahl		210.891	212.199
Fläche (in km ²)		77	77
Wirtschaftsdaten		2020	2019
Erträge (TEUR)			
Erträge aus Verkehrsleistungen		25.291	30.049
Sonstige Umsatzerlöse		777	766
Gesamtumsatzerlöse		26.068	30.815
Sonstige Erträge		9.177	3.700
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren		7.689	9.811
Gesamterträge		42.934	44.326
Aufwendungen (TEUR)			
Energie-, Material- und Fremdkosten		17.044	15.860
Personalaufwand		25.209	24.822
Abschreibungen		4.671	4.707
Sonstige Aufwendungen		5.010	4.920
Zinsaufwand		899	1.092
Steuern		137	88
Gesamtaufwendungen		53.020	51.540
Finanzierungsbetrag (TEUR)		-10.086	-7.213
Bilanzergebnis (TEUR)		0	0
Bilanzdaten (TEUR)			
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Rücklage		5.978	5.978
Anlagevermögen		70.138	66.128
Leistungsdaten		2020	2019
Verkehrsleistung			
Fahrgäste	(in Mio.)	23,7	34,5
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)	8,71	8,96
Platzkilometer	(in Mio.)	762	777
Linienlänge* [lt. VDV-Definition]	(in km)	594 [893]	595 [904]
Liniennetz			
Straßenbahnlinien		1	1
SchnellBus-Linien		7	7
StadtLinien		20	20
NachtExpress-Linien		11	11
Einsatzwagen-Linien		31	31
Fahrzeugdaten (03.21)		2020	2019
Niederflur-Solobusse		66	68
Niederflur-Gelenkbusse		60	52
Niederflur-Straßenbahnen		6	6
Historische Fahrzeuge		1	1

* Bus- und Straßenbahnen



Denis Osmann
Aufsichtsratsvorsitzender

Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Vorwort der Geschäftsführung

Die Coronapandemie im Jahr 2020 hat uns vor große Herausforderungen gestellt. Wir sehen uns mit einer verringerten Verkehrsnachfrage und einem veränderten Mobilitätsverhalten der Fahrgäste konfrontiert, die zu deutlichen Fahrgastrückgängen und damit auch zu Einnahmeverlusten bei den Verkehrsunternehmen geführt haben. Und das in einer Zeit, in der die Vorzeichen für die Verkehrswende günstig waren.

Durch den ÖPNV-Rettungsschirm, den Bund und Länder im Jahr 2020 aufgespannt haben, ist es den Verkehrsunternehmen möglich, die Einnahmeverluste zu kompensieren und leistungsfähig aus dem ersten Jahr der Pandemie herauszukommen. Das ist wichtig, denn auch nach der Pandemie benötigen wir einen funktionsfähigen, attraktiven ÖPNV.

Es ist zu begrüßen, dass die Verkehrsministerkonferenz es als gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ansieht, die Angebote im ÖPNV und im SPNV weiter ungekürzt vorzuhalten und auch im Jahr 2021 die pandemiebedingten Mindereinnahmen auszugleichen. Aber wir werden zukünftig Finanzierungsmodelle benötigen, um die Aufgaben, die vor uns liegen, zu bewältigen und die Erwartungen an die Umstellung auf einen klimafreundlichen Nahverkehr zu erfüllen.

Nicht nur die Arbeitswelt, auch die Wahl der Verkehrsmittel ist flexibler geworden. Hierauf werden die Verkehrsunternehmen reagieren: mit flexiblen Ticketmodellen, mit neuen Verkehrsangeboten und noch mehr digitalem Vertrieb. Die STOAG ist vorbereitet für diese Herausforderungen. Wir sehen sie als Chance.

Ich bin optimistisch, dass unter verbesserten Rahmenbedingungen die Kunden mittel- und langfristig mit passenden Angeboten für den Wiedereinstieg in Bus und Bahn begeistert werden können. Wenn die Pandemie abflacht und die Mobilitätswende zum Erreichen der Klimaziele wieder eine größere Bedeutung im Bewusstsein der Bevölkerung erhält, wird die Nachfrage nach umweltverträglichen Verkehrsmitteln Fahrt aufnehmen.

Die Coronakrise hat gezeigt, wie leistungsfähig der ÖPNV auch unter extremen Bedingungen ist. Mein Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die durch ihr Engagement und ihr besonnenes Verhalten zur Bewältigung dieser Krise beitragen.

Mein Dank gilt auch unserem Aufsichtsrat, der die manchmal kurzfristigen Entscheidungen, die wir im vergangenen Jahr treffen mussten, mitgetragen und positiv begleitet hat.



Werner Overkamp
Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrats

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. Im Mittelpunkt standen die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie bei der STOAG. Hierüber wurden mehrfach in schriftlicher Form alle Aufsichtsratsmitglieder in Kenntnis gesetzt.

Die ursprünglich für den 26. März 2020 geplante Aufsichtsratssitzung musste bedingt durch die Covid-19-Pandemie entfallen. Allerdings hat die Geschäftsführung mit Mail vom 15. April 2020 im Namen des Aufsichtsratsvorsitzenden den Aufsichtsrat über das Ergebnis zum 31. Dezember 2019 in schriftlicher Form informiert. Die Beschlüsse wurden mittels Umlaufbeschluss gefasst. Im Geschäftsjahr 2020 haben zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 19. Juni 2020 und am 27. November 2020 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 19. Juni 2020 wurde die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020 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 in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2021 und den Konzernabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 30. Juni 2021. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juni 2021 über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen zum Jahres- und Konzernabschluss und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die PKF, hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und sowohl den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 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 2020 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 30. Juni 2021
Der Aufsichtsrat

Denis Osmani
Vorsitzender

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

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 seinem modernen Fuhrpark mit emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen und rund 440 Beschäftigten leistet das Verkehrsunternehmen 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 ist zurückgegangen. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 lebten 210.891 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 1.308 Personen weniger als im Vorjahr (212.199).

Der Bestand an Kraftfahrzeugen lag bei 604 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit deutlich über dem Vorjahresbestand von 527 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote in Oberhausen ist gestiegen und beträgt im Jahresdurchschnitt 10,6 % (2019: 8,9 %).

Laut Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit beträgt der Anteil der Einpendler nach Oberhausen 51 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Anteil der Auspendler beträgt 62 % (Datenstand Juni 2020).

Die Coronapandemie hat den Tourismus in Oberhausen hart getroffen. Der Geschäftsreiseverkehr ist nahezu zum Erliegen gekommen. Private Reisen, sofern sie stattfinden konnten, wurden seltener als klassische Städtetour durchgeführt. Laut Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen IT.NRW sank die Zahl der Übernachtungen auf 276.526 (2019: 546.466), ein Rückgang um knapp 50 %.

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 und -freien Fahrzeugen durch öffentliche Behörden und Unternehmen geschaffen. Mit der Richtlinie soll der Übergang der Europäischen Union zu emissionsarmer bzw. emissionsfreier Mobilität gefördert werden.

Nach der Richtlinie müssen in Deutschland ab August 2021 mindestens 45 % aller neu anzuschaffenden Linienbusse in kommunalen Fuhrparks „saubere“ Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sein, ab 2026 soll ihr

Anteil 65 % erreichen. Je die Hälfte davon soll gänzlich emissionsfreie Antriebe haben. Die nationalen Gesetzgeber können selbst festlegen, wie die Quote erreicht wird. Im Sinne einer Kosteneffizienz und wirksamer Einsatzmöglichkeiten setzen sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Verkehrsunternehmen für eine Branchenvereinbarung zur Umsetzung einer nationalen Quote ein. Hierbei werden die unterschiedlichen Verhältnisse in den Ballungsgebieten und in den ländlichen Räumen berücksichtigt.

Kooperation Metropole Ruhr

Oberbürgermeister und Landräte des Ruhrgebiets haben zusammen mit zwölf Nahverkehrsunternehmen und dem Regionalverband Ruhr (RVR) einen Elf-Punkte-Plan zur Stärkung des ÖPNV in der Metropole Ruhr unterschrieben. Die Unterzeichner machen sich gemeinsam stark für einen günstigen und einfachen Tarif, für eine bessere Abstimmung der Nahverkehrspläne und für eine bessere Verzahnung von ÖPNV und SPNV. Der Plan sieht zudem mehr Metrobuslinien als Ergänzung zum bestehenden Angebot von Bus und Bahn und die kontinuierliche Beschaffung von Elektro- und Wasserstoffbussen vor.

Um das Ziel zu erreichen, wurde die bisher bestehende Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) erweitert und in Kooperation Metropole Ruhr (KMR) umbenannt. Die STOAG hat vorerst einen Gaststatus inne. Die finanziellen Mittel für eine Umsetzung vieler der elf Punkte sind durch die Unternehmen und die Kommunen allein nicht zu stemmen, deshalb fordern die Oberbürgermeister, Landräte und Nahverkehrsunternehmen zum Start der neuen Zusammenarbeit die Unterstützung durch Bund und Land ein.

Vergleich zwischen der Stadt Oberhausen und der Deutschen 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 Vergleich hat Auswirkungen auf die Neubeschaffung von Bussen bei der STOAG und auf die Nachrüstung mit Abgasnachbehandlungssystemen.

Corona

Die COVID-19-Pandemie hat deutliche Auswirkungen auf die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs. Mit dem ersten Lockdown im März wurde das ÖPNV-Angebot bundesweit maßvoll reduziert. Mobilitätsdienstleistungen wurden in erster Linie nur noch von denjenigen wahrgenommen, die in systemrelevanten Berufen tätig sind. Die Fahrgastzahl lag bundesweit bei etwa 20 % des Vorjahreswertes. Mit den Änderungen der Coronaschutzverordnung und den schrittweisen Lockerungen der Restriktionen haben die Verkehrsunternehmen das reguläre Linienangebot wiedereingeführt, obwohl Freizeitverkehre weiterhin größtenteils entfallen sind. In Oberhausen steht ab dem 14. Juni die gewohnte Verkehrsdienstleistung zur Verfügung. Die Fahrgastzahlen erholen sich im Sommer und erreichen rund 70 % des Vorjahresniveaus.

Für viele Berufstätige und Schülerinnen und Schüler entfällt weiterhin ganz oder teilweise die Notwendigkeit der Fahrt zum Arbeitsplatz oder zur Schule. Infolge der Pandemie verändert sich die Verkehrsmittelpräferenz zuungunsten des ÖPNV. Der motorisierte Individualverkehr und der Radverkehr erfahren Zuwächse. Bei den Fahrgästen steigt die Unsicherheit hinsichtlich des Infektionsrisikos durch die regelmäßige Nutzung von Bussen und Bahnen.

Trotz des zweiten Lockdowns im Herbst und der wieder sinkenden Nachfrage wird das Angebot an Bussen und Bahnen in nahezu vollem Umfang weiter aufrechterhalten, um den Bürgerinnen und Bürgern ein umfassendes Angebot und gleichzeitig durch hohe Frequenzen mehr Platz je Fahrgast anbieten zu können. Das gilt auch für die Zeit der Ausgangssperre in Oberhausen vom 22. Dezember 2020 bis 10. Januar 2021. Zu Zeiten des Präsenz- und Wechselunterrichts an Schulen unterstützen flexibel eingesetzte Verstärkerbusse im Schülerverkehr das reguläre Angebot – die Maßnahme wird vom Land Nordrhein-Westfalen finanziert.

Der Bund stellt 2,5 Mrd. Euro für die Erstattung der pandemiebedingten Schäden zur Verfügung, davon fließen 500 Mio. Euro nach Nordrhein-Westfalen. Das Land NRW stellt zusätzlich 200 Mio. Euro bereit. Mit diesem sogenannten Corona-Rettungsschirm werden die verringerten Zahlungen aus Verkehrsverträgen, die Fahrgeldausfälle durch die verringerte Fahrgastnachfrage, der Rückgang von Erstattungsleistungen nach § 228 SGB IX und der Rückgang von Erstattungsleistungen nach allgemeinen Vorschriften ausgeglichen – abzüglich der coronabedingten Einsparungen.

3 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Die seit Mitte März 2020 geltenden pandemiebedingten Einschränkungen und der Lockdown im Frühjahr und Winter haben zu einem Rückgang der Gesamtmobilität geführt. Homeoffice, Kurzarbeit, die Schließung ganzer Branchen, von Kindergärten, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie von Einzelhandel und Gastronomie sind Gründe dafür. Für viele Menschen ist die Notwendigkeit entfallen, täglich mobil zu sein. Fahrtenlässe sind fortgefallen, weil Freizeitmöglichkeiten eingeschränkt sind. Besonders stark betroffen vom veränderten Mobilitätsverhalten ist der ÖPNV. 23,7 Mio. Fahrgäste haben im Jahr 2020 die Busse und Straßenbahnen der STOAG genutzt, das entspricht einem Fahrgastrückgang von ca. 31 % (2019: 34,5 Mio.).

Die Fahrgastzahlen sind über alle Ticketarten rückläufig. Die Abonnenten erweisen sich als die treuesten Kunden. Bei ihnen beträgt der Rückgang 16,4 %. Um Kündigungen entgegenzuwirken, wird Stammkunden die Möglichkeit angeboten, das Abo für die Dauer des Lockdowns zu pausieren.

Die Anzahl der Fahrgäste mit monatlich zu erwerbenden Zeitfahrausweisen korreliert mit den Einschränkungen, die durch die Coronaschutzverordnungen vorgegeben werden. Mit den Lockerungen der Kontaktbeschränkungen steigt die Nachfrage bei den Monatskarten. Auch die Nutzung des SozialTicket, genannt „MeinTicket“, geht zurück. 33,1 % weniger Fahrgäste legen ihre Fahrten mit diesem Ticket zurück.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitkartenbereich über alle Ticketarten einschließlich Abonnement liegt gegenüber dem Vorjahr bei –21,6 %.

Der Lockdown wirkt sich auch auf den Ausbildungsverkehr aus, die Anzahl der jugendlichen Fahrgäste reduziert sind insgesamt um 15% (SchokoTicket – 16 %, YoungTicketPLUS –6,7 %). Bei den Auszubildenden, die ihr Ticket monatlich kaufen, gibt es einen Rückgang um 36,9 %.

Der Wegfall von Konzerten, Veranstaltungen, Shoppingmöglichkeiten und (Weihnachts-)Märkten wirkt sich auf die Anzahl der Gelegenheitskunden aus, die für ihre Fahrten überwiegend den Bartarif in Anspruch nehmen. In diesem für die Gewinnung von Neukunden wichtigen Segment liegt der Rückgang der Fahrgäste über alle Ticketarten bei 52,8 %

Fahrgastentwicklung

(ohne VRR-Zuscheidungen, EBE und Schwerbehinderte)

	2020	2019	Abweichung
Bartarif			
Einzel-/Mehrfahrten-/TagesTickets	1.193.677	2.528.378	–52,8 %
Zeitfahrausweise			
Ticket1000/Ticket2000	1.128.305	1.549.074	–27,2 %
SozialTicket	1.802.976	2.695.346	–33,1 %
Abonnement			
Ticket1000/Ticket2000/BärenTicket/FirmenTicket	6.472.918	7.745.998	–16,4 %
Ausbildungsverkehr			
Schoko-/YoungTicket	11.201.013	13.173.619	–15,0 %

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten im Jahr 2020 setzt sich aus 8,33 Mio. Buskilometern und 0,38 Mio. Straßenbahnkilometern zusammen und liegt mit einer Gesamtbetriebsleistung von 8,71 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) um 2,74 % unter dem Vorjahreswert. Die geringere Betriebsleistung bei Bussen und Straßenbahnen ist maßgeblich auf das angepasste Fahrplanangebot aufgrund der Pandemie zurückzuführen. Im Frühjahr 2020 wurde über mehrere Wochen werktags der Samstagsfahrplan gefahren, das nächtliche Angebot wird temporär eingestellt. Durch die Schließung der Schulen entfielen zudem zeitweise die Fahrten der Einsatzwagen. Auch die Warnstreiks im September und Oktober haben die Betriebsleistung reduziert.

Ertragslage

Das Betriebsergebnis der STOAG beträgt – 16.863 TEUR (Vorjahr: – 15.891 TEUR). Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen erhöhte sich von 7.213 TEUR im Jahr 2019 um 2.873 TEUR auf 10.086 TEUR für das Jahr 2020.

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 26.067 TEUR. Diese lagen mit 4.749 TEUR unter dem Vergleichswert des Vorjahres (30.816 TEUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr (26.887 TEUR) auf 22.931 TEUR reduziert haben.

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW (vormals § 45a PBefG), wurden im Jahr 2020 in Höhe von 1.205 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.161 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lagen vom VRR die endgültigen Auswertungen zur Einnahmeaufteilung 2018 und 2019 vor. Daraus hat die STOAG zusätzliche Erträge in Höhe von 140 TEUR generiert. Im Jahresergebnis 2020 wurden dadurch bedingt nur die geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeaufteilung 2020 in Höhe von – 1.044 TEUR bei den Übersteigerbeträgen (kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) berücksichtigt. Eine Rückstellung für Zahlungsverpflichtungen aus der Einnahmeaufteilung 2020 wurde, bedingt durch die positiven Effekte aus den Einnahmeaufteilungen 2018 und 2019, nicht gebildet.

Die sonstigen Umsatzerlöse blieben im Geschäftsjahr nahezu unverändert bei 777 TEUR.

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 1.312 TEUR auf Alternative B (Ausbildungsverkehr). Weitere 587 TEUR werden investiv für die Beschaffung und den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Diese Mittel wurden mittels Änderungsbescheid im Dezember 2020 beschieden und nach Bestandskraft an die STOAG ausgezahlt. Die STOAG hat diese Mittel im laufenden Geschäftsjahr mit den Anschaffungskosten der Solo- und Gelenkbusse der Busbeschaffung 2020 verrechnet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 2.518 TEUR auf 7.818 TEUR.

Die STOAG hat im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms 2020 einen Gesamtbetrag in Höhe von 5.057 TEUR erhalten. Allerdings wurde im Rahmen des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2020 eine Rückstellung in Höhe von 375 TEUR für etwaige Rückzahlungsverpflichtungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm eingebucht. Hintergrund ist, dass die Einnahmeverluste der STOAG entgegen der Prognoserechnung des VRR aus dem Frühjahr 2020, welche Basis für die Ermittlung des Schadens aus Fahrgeldmindereinnahmen innerhalb des ÖPNV-Rettungsschirms waren, nicht in dieser Höhe eingetreten sind.

Weiterhin sind im Geschäftsjahr insbesondere Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 877 TEUR, Zuschüsse für die Dieselmürüstung (548 TEUR) sowie Erträge aus dem Projekt „Soziale Teilhabe“ (427 TEUR) enthalten.

Somit ergeben sich im Geschäftsjahr Gesamtbetriebserträge in Höhe von 35.197 TEUR (Vorjahr: 34.506 TEUR).

Der Materialaufwand erhöhte sich von 15.860 TEUR auf 17.044 TEUR. Die Steigerung beruht auf erhöhten Aufwendungen für die Erbringung der Fahrleistung durch Subunternehmer.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 388 TEUR auf 25.210 TEUR. Die gezahlten Entgelte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 312 TEUR auf 19.482 TEUR (Vorjahr: 19.170 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeitende in der Ruhephase der Altersteilzeit veränderte sich von 410 zu Beginn des Jahres 2020 auf 416 am Jahresende.

Die Abschreibungen reduzierten sich geringfügig von 4.707 TEUR auf 4.671 TEUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2020 5.011 TEUR und ist gegenüber dem Vorjahr (4.920 TEUR) um 91 TEUR gestiegen.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 231 TEUR von – 1.083 TEUR auf – 852 TEUR.

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten dazu, dass sich der durch die Stadt Oberhausen zu übernehmende Finanzierungsbetrag für das Wirtschaftsjahr 2020 von 7.213 TEUR im Jahr 2019 um 2.873 TEUR auf 10.086 TEUR erhöhte.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2020 betrug 81.311 TEUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (78.824 TEUR) resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Sachanlagevermögens um 4.066 TEUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für das Projekt „Digitales Funksystem“ und „DFI 5. Stufe“ enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 15.294 TEUR und sind gegenüber dem Vorjahr (14.357 TEUR) um 937 TEUR gestiegen. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 9.034 TEUR (Vorjahr: 8.672 TEUR).

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 32.239 TEUR blieben im Vergleich zum Vorjahr (32.442 TEUR) nahezu unverändert. Darin enthalten sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 26.675 TEUR, die sich im Vergleich zum Vorjahr (23.191 TEUR) um 3.484 TEUR erhöhten. Im Geschäftsjahr wurden zwei neue Darlehen für die Buslieferungen 2019 und 2020 aufgenommen. Weiterhin sind die um 1.023 TEUR erhöhten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (4.491 TEUR) sowie die verminderten Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (551 TEUR), enthalten.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 10,2 Mio. EUR. Größte Position mit 8.465 TEUR waren die Investitionen für die Busbeschaffung. Im Geschäftsjahr sind insgesamt 20 Gelenk- und acht Solobusse inklusive Nachrichtentechnik zugegangen. Weiterhin sind für das Projekt „Umbau von Haltestellen“ 1.129 TEUR im Jahr 2020 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 Erfolgs 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. Die Risikoinventur wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

In der Risikoinventur 2020 wurde mit sechs Risiken ein Risiko weniger als im Vorjahr erfasst, die verbliebenen Risiken sind identisch mit denen des Vorjahres. Die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Das Risiko „Betrauungszeitraum ab dem Jahr 2020“ wurde nicht mehr erfasst, da die STOAG von der Stadt Oberhausen mit der Direktvergabe für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2029 beauftragt worden ist. Im Vorjahr war dies in der Einstufung das Risiko mit der höchsten Schadenshöhe.

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

Die COVID-19-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten verändert. Der Fahrgastrückgang bei Bus und Bahn ist auf die Angst vor Infektion, auf Homeoffice und Kurzarbeit sowie die fehlenden Freizeitmöglichkeiten zurückzuführen. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmesituation lässt sich für die Zukunft nicht eindeutig prognostizieren. Sobald der Lockdown beendet und damit wieder schrittweise Fahrtanlässe gegeben sind, wird der Anteil der Gelegenheitskunden steigen. Kurzarbeit und Homeoffice werden abnehmen, aber dennoch das Pendlerverhalten weiterhin beeinflussen. Ob nach Ende der Pandemie die ÖPNV-Nachfrage das gleiche Niveau wie vorher erreicht, hängt auch davon ab, inwieweit die verstärkte Nutzung der anderen Verkehrsmittel wie Pkw und Fahrrad wieder zurückgeht.

Im September des vergangenen Jahres wurden die Mindereinnahmen für das Jahr 2021 mit –10 % und für das Jahr 2022 mit –5 % gegenüber dem Vor-Corona-Jahr prognostiziert, sodass im Jahr 2023 die Einnahmen aus Verkaufserlösen dem Ergebnis des Jahres 2019 entsprechen. Mit dem zweiten Lockdown ist diese Prognose nicht aufrecht zu halten, das Einnahmenniveau des Jahres 2019 wird voraussichtlich erst im Jahr 2024 erreicht.

Die Verkehrsunternehmen werden sich in den nächsten Jahren verstärkt um die Kundenrückgewinnung bemühen. Kunden, die aufgrund der anhaltenden Pandemie andere Mobilitätsformen für sich entdeckt haben, werden nicht zwangsläufig in die vorherige Normalität zurückkehren. Flexible Bedienungsangebote und Tarifprodukte müssen dem veränderten Mobilitätsverhalten Rechnung tragen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat im Dezember 2019 den Beschluss gefasst, ein verbundweites Konzept zur Steigerung der Angebotsqualität und zur Entwicklung innovativer Tarifmodelle zu erarbeiten und sich als eine der zehn Modellregionen im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zu bewerben. Das Tarifkonzept bestand aus einer einfachen Kombination aus zwei Preisstufen und nur zwei Ticketarten. Dieser Antrag ist an der Höhe der zur finanzierenden Ausgleichszahlungen/Förderkosten gescheitert.

Zum 1. Mai/1. Juni 2021 startet der VRR gemeinsam mit der Rheinbahn AG ein FlexTicket als zweijähriges Pilotprojekt und greift mit diesem Tarifmodell die veränderten Arbeitsverhältnisse auf. Angesprochen werden zunächst Großkunden, die für ihre Beschäftigten, die aufgrund von Homeoffice keine täglichen Fahrten durchführen, eine flexible Ticketvariante favorisieren. Die Nutzer oder der Arbeitgeber zahlen einen Grundbetrag in Höhe von 20 Euro und erhalten dafür einen prozentual vergünstigten Zugang zu zwölf 24-StundenTickets pro Monat. Dies entspricht einer Rabattierung von ca. 25 % gegenüber beispielsweise einem Ticket1000 im Abonnement. Das FlexTicket erweitert das Onlineticket-Segment und ist über die eigene App der Verkehrsunternehmen zu realisieren. Das Pilotprojekt kann bei Interesse von allen Verkehrsunternehmen im Verbund in Anspruch genommen werden.

Das Projekt CiBo (Check-in/Be-out-System) geht im Herbst 2021 an den Start. Der eTarif mit dem digitalen Nutzungszugang bietet Gelegenheitskunden eine weitere nutzerfreundliche Alternative und Chancen für eine leistungsgerechte Bezahlung. Die Berechnung erfolgt nach Grundpreis und einem Leistungspreis je

Luftlinienkilometer. Erfahrungen wurden bereits in dem Pilotprojekt „nextTicket2.0“ in Neuss gesammelt. Tarifkenntnisse zum Ticketerwerb werden nicht mehr benötigt und erleichtern Kunden, für die Tarif- und Netzkenntnisse Zugangshemmnisse darstellen, die ÖPNV-Nutzung. Mit den Verbänden in Nordrhein-Westfalen ist zurzeit der NRW eTarif in der Vorbereitung. Die Klärung von Detailfragen befindet sich in der Endphase, sodass der Fahrgast die gleichen Bedingungen – Grundpreis und Luftlinienkilometer – auch für verbundübergreifende NRW-weite Fahrten in Anspruch nehmen kann.

Die Abonnenten haben sich in der Coronazeit als treue und verlässliche Kunden erwiesen. Als Dank sind für den Herbst 2021 Abonnement-Aktionswochen geplant. So können beispielsweise in der Zeit von 13. September bis 26. September 2021 Abonnenten gleich welcher Preisstufe den ÖPNV eines weiteren teilnehmenden Verbundes kostenlos nutzen. Ziel des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist eine möglichst zahlreiche Teilnahme diverser Verkehrsverbände. Die Aktionswochen werden derzeit in den Gremien vorbereitet.

Die seitens des VRR für das Jahr 2020 geplanten Kundenbindungsmaßnahmen konnten nicht umgesetzt werden. Aktionen wie ein Upgrade auf das Ticket2000 und die Mitnahmemöglichkeit auf einem Mehrfahrenticket sowie ein Onlineticket zum Black Friday können nur dann realisiert werden, wenn sich wieder Fahrtanlässe bieten. Das Ticket2000 wird in diesem Jahr 30 Jahre jung. Zurzeit werden Ideen gesammelt, um die Treue langjähriger Stammkunden zu belohnen.

Wichtig ist es, verloren gegangenes Vertrauen der Kunden wiederaufzubauen. Dazu trägt die epidemiologische Studie zum COVID-19-Infektionsrisiko im ÖPNV bei, das Länder und Verkehrsunternehmen in Auftrag gegeben haben. Ziel ist es, belastbare Erkenntnisse zum tatsächlichen Infektionsrisiko von Fahrgästen bei der regelmäßigen Nutzung von Bussen und Bahnen zu erlangen.

On-Demand-Verkehr

Seit dem 14. Juni 2020 bietet die STOAG als ergänzendes ÖPNV-Angebot einen On-Demand-Service unter dem Namen Revierflitzer® an. Der Grundgedanke besteht darin, Ressourcen gemeinsam zu nutzen und damit das Verkehrsaufkommen und die Umweltbelastung in Oberhausen zu verringern und zudem auf die individuellen Bedürfnisse der Fahrgäste einzugehen – zu einem günstigen Preis bei gleichzeitig hohem Komfort. Beim On-Demand-Verkehr werden die Fahrtwünsche der Fahrgäste mittels Software miteinander verknüpft, sodass möglichst mehrere Fahrgäste gemeinsam ohne größere Umwege befördert werden. Es entsteht somit ein sich auf Basis der Nachfrage selbst organisierendes Verkehrssystem. Buchung und Bezahlung der Fahrten werden digital über eine App abgewickelt.

Trotz Lockdown und der Einschränkungen im Freizeit- und Gastronomiebereich wird der Service in Oberhausen gut angenommen. Seit dem 1. Februar 2021 ist das Bedienungsgebiet der Revierflitzer® auf ganz Oberhausen ausgeweitet worden, endet aber nach wie vor an der Stadtgrenze. Die Nutzerzahlen sind seitdem deutlich gestiegen. Derzeit befindet sich die STOAG in Gesprächen mit dem VRR mit der Absicht, den Revierflitzer® als Pilotprojekt in die Fahrplanauskunftssysteme des VRR zu integrieren und damit eine stärkere Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz zu erreichen.

Ziel ist es, mit On-Demand-Angeboten weniger attraktive Taktverkehre – beispielsweise den Studentakt im NachtExpress-Netz – durch ein nachfrageorientiertes, fahrplanunabhängiges Angebot zu ergänzen bzw. ggf. zu ersetzen. Kurze Wege zu Haltepunkten und eine subjektiv empfundene sicherere Beförderung als mit dem Bus machen bedarfsgesteuerte Verkehre wie den Revierflitzer® gerade in den Abend- und Nachtstunden attraktiv. Sie können bei schwach nachgefragten Linien oder Linienästen eine Alternative zu herkömmlichen Angeboten im Nachtverkehr darstellen und den ÖPNV in Oberhausen insbesondere in diesen Zeiten stärken. Hierzu wären tarifliche Regelungen zu treffen.

Entwicklung Elektromobilität

Der weitere Ausbau der Elektromobilität wird vorbereitet. Ende 2020 sind europaweit 15 Elektrobusse ausgeschrieben worden. Mit der Lieferung wird Anfang des Jahres 2022 gerechnet. Die Fahrzeuge sollen an insgesamt vier Ladestationen, die an Endhaltestellen der Linien SB97/952, 953, 956 und 961 errichtet werden, zwischengeladen werden. Bis zum Jahr 2025 ist die Anschaffung weiterer 31 Elektrobusse vorgesehen. Geplant sind 27 batterieelektrische Solobusse und vier batterieelektrische Gelenkbusse.

Im Rahmen einer ersten Machbarkeitsstudie wurde unter wirtschaftlichen und betrieblichen Aspekten geprüft, in welchen Schritten eine Umstellung der Busflotte auf Fahrzeuge mit elektrischer Antriebstechnik erfolgen kann. Untersucht wurden mit dem Schwerpunkt des Einsatzes batterieelektrischer Fahrzeuge verschiedene Ansätze zur Ladung der Hochvolt-Batteriespeicher. Das Ergebnis der Studie besagt, dass mit der Mischung aus Gelegenheitsladung auf der Strecke (Opportunity Charging) und Betriebshofladung im Depot (Overnight Charging) die heutige Busflotte auf Batteriebusse umgestellt werden kann. Die Fahrzeugkonfigurationen sehen demnach vor, dass große Batteriekapazitäten vorgehalten und Pantographen verbaut werden. So kann sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge flexibel und betriebssicher eingesetzt werden können. Eine zusätzliche Fahrzeugbeschaffung von neun Gelenk- und vier Solobussen zum aktuellen Fahrzeugbestand wäre erforderlich.

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. Ein erster Prototyp des Softwaremoduls wurde von der ebusplan GmbH zur Verfügung gestellt, der nun getestet wird. Das Projekt hat eine Laufzeit bis August 2021.

Der Umstieg auf alternative Antriebe geht weit über die Beschaffung neuer Fahrzeuge hinaus und betrifft letztendlich alle Prozesse und Systeme und Mitarbeitenden. So muss neben der Veränderung im Fahrbetrieb und der Qualifizierung des Personals auch die Infrastruktur auf den Betriebshöfen angepasst werden. Für einen elektrischen Busbetrieb muss die Ausrichtung des STOAG-Betriebshofs und der Werkstatt geändert bzw. angepasst werden. Eine Machbarkeitsstudie wurde beauftragt, um den heutigen Betriebshof hinsichtlich der Eignung für Elektromobilität zu analysieren und erforderliche Maßnahmen für die Aus- bzw. Umrüstung aufzuzeigen.

Wasserstoffantrieb bei Linienbussen

Die STOAG zeigt sich der Entwicklung und dem Einsatz klimaneutraler Antriebstechniken gegenüber stets offen. Elektrisch angetriebene Busse tragen im Stadtverkehr zur klimafreundlichen Mobilität bei und gehören deshalb seit 2015 zum Fuhrpark der STOAG.

Antriebe, die auf Wasserstoff basieren, haben den Vorteil größerer Reichweite und können für längere Umläufe eine Alternative sein. Da sie keine klimaschädlichen Emissionen, sondern lediglich Wärme und Wasserdampf erzeugen, tragen sie zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr bei. Batterieelektrische Busse und Brennstoffzellenbusse können sich ergänzen.

Oberhausen beabsichtigt, sich zu einem Technologiezentrum der Wasserstoffwirtschaft zu entwickeln und einen Campus for Hydrogen Technologies Oberhausen HydrOB zu errichten. Die STOAG unterstützt als Partner dieses Projekt der Stadt Oberhausen und des Fraunhofer-Instituts für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT.

Auf dem Betriebshof der STOAG verläuft eine von der Firma Evonik betriebene Wasserstoffleitung. Produzent des Wasserstoffs und Eigentümer der Leitung ist die in Oberhausen ansässige Firma AIR LIQUIDE Deutschland GmbH. Es wird geklärt, welche Optionen bestehen, die somit vorhandene Infrastruktur als Versorgungseinrichtung für die STOAG zu nutzen.

Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) hat im Geschäftsjahr 2020 ein Ergebnis in Höhe von lediglich 5,7 Mio. EUR (Vorjahr 11,2 Mio. EUR) erzielt und hat damit das mindestens erwartete Volumen in Höhe von 11 Mio. EUR nicht eingehalten.

Die STOAG geht derzeit weiter davon aus, dass die FSO GmbH & Co. KG eine Ergebnisabführung für die Jahre 2021 bis 2025 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 abhängig. Die GMVA führt den Weg der Konsolidierung stetig fort und hat im Geschäftsjahr 2019 ein Ergebnis in Höhe von 15.490 TEUR (Vorjahr 13.609 TEUR) erzielt. In das Jahresergebnis 2020 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 1.571 TEUR eingeflossen.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-AG-Aktien wurde für das Jahr 2019 im Jahr 2020 eine Dividende in Höhe von 0,80 EUR pro Aktie ausgezahlt.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2021 bis 2025 weist für das Jahr 2021 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2020 einen erhöhten Restfehlbetrag aus.

Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2021 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 16.195 TEUR aus. Hier sind allerdings Mittel aus einem möglichen ÖPNV-Rettungsschirm für das Jahr 2021 noch nicht berücksichtigt.

Für den Zeitraum von 2022 bis 2025 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 14,3 Mio. EUR bis zu 16,3 Mio. EUR erwartet.

Die STOAG ging bei ihrer Planung für das Jahr 2021 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse auf der Basis des Jahres 2020 aus. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Fahrgastzahlen und daraus resultierende Verkaufserlöse lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakt beziffern, da jeder neue Lockdown zu weiteren Fahrgastrückgängen und damit zu Mindereinnahmen führt.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren stabil verlaufen und im Jahr 2021 voraussichtlich 8.935 TEUR betragen.

Die Hauptversammlung der innogy SE, Essen, ist für den 28. April 2021 geplant. Für das Geschäftsjahr 2020 beabsichtigen Vorstand und Aufsichtsrat, der Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 0,85 EUR je Aktie vorzuschlagen. Damit wäre die Dividende im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 um 0,05 EUR gestiegen. Dies bedeutet für die STOAG, dass sie im Jahr 2021 einen Dividendenertrag in Höhe von 1.220 TEUR erwartet. Die STOAG hat in ihrer Wirtschaftsplanung für die Jahre 2021 bis 2025 eine Dividende in Höhe von 0,85 EUR je Aktie eingeplant.

Die GMVA hat für das Geschäftsjahr 2020 einen Jahresüberschuss in Höhe von 11.452 TEUR erzielt. Nach Einstellung in die Gewinnrücklage in Höhe von 840 TEUR wird eine Ergebnisabführung in Höhe von 10.612 TEUR ausgewiesen. Im Wirtschaftsplan 2021 der STOAG ist eine Ausschüttung seitens der GMVA nach der satzungsmäßigen Zuführung in die Gewinnrücklage einer disquotalen Gewinnausschüttung in Höhe von anteilig 185 TEUR berücksichtigt.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

Die Entwicklung der Pandemie und damit die Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gesamtergebnis 2021 der STOAG lassen sich derzeit noch nicht abschätzen.

6 Chancen

Der Nahverkehr kann und wird Fahrgäste zurückgewinnen – darüber sind sich die Fachleute einig. Denn die Diskussion um Klimaschutzziele und Verkehrswende und auch über den Flächenverbrauch gerade in Städten wird spätestens mit Abflachen der Pandemie wiederaufleben, wenn Pendler- und Verkehrsströme sich langsam normalisieren. Die Mobilitätswende ist alternativlos. Nur mit weniger motorisiertem Individualverkehr und mit Stärkung des Umweltverbundes, bei dem Busse und Bahnen eine elementare Rolle spielen, kann die Alltagsmobilität nachhaltig werden und ihren Beitrag zur Klimawende leisten. Die Verkehrsunternehmen werden angesichts der lokalen und globalen Herausforderungen ihr Angebot nicht herunterfahren können, aber die Frage der Finanzierung stellt sich auch zukünftig. Hier braucht es zusätzliche Finanzierungsmodelle.

In der örtlichen Diskussion ist die Stärkung des ÖPNV in Oberhausen Konsens der politischen Parteien. Aber auch in Oberhausen wächst der Pkw-Bestand Jahr für Jahr und führt zu einer Pkw-Mehrfachausstattung in Haushalten. Für Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen gilt es, das Umfeld so zu gestalten, dass Bürgerinnen und Bürger nicht auf den Pkw angewiesen sind. Das geänderte Mobilitätsverhalten der Menschen und der Wunsch nach Flexibilität müssen in den Planungen Berücksichtigung finden. Bürgerinnen und Bürger werden nicht auf den Komfort der privaten Mobilität verzichten, wenn es keine adäquaten Angebote gibt.

Linienbedarfsverkehre können diese Mobilitätsbedürfnisse befriedigen, indem sie eine Lösung zwischen einer flexiblen, aber ineffizienten Nutzung von Privat-Pkw und dem klassischen ÖPNV darstellen. Studien zeigen, dass sich die Bevölkerung diesen neuen Mobilitätsdiensten gegenüber sehr aufgeschlossen zeigt. Dies bestätigt auch die knapp einjährige Erfahrung der STOAG mit dem On-Demand-Angebot. Mit dem erweiterten Bedienungsgebiet der Revierflitzer® ist die STOAG auf einem guten Weg. Trotz der wirtschaftlichen Herausforderungen bieten On-Demand-Verkehre großes Potenzial für die Zukunft der Mobilität. Das Etablieren neuer Verkehrsformen, die eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert werden, ist mit ausschlaggebend, um die Mobilitätswende aktiv voranzubringen. Durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes soll eine eigene Rechtsgrundlage für diese flexiblen Bedienformen geschaffen und die neuen Mobilitätsangebote regulär zugelassen werden.

Durch die Pandemie hat die Gesellschaft einen Digitalisierungsschub erhalten. Mit erweiterten Auskunftssystemen – beispielsweise auch in puncto Fahrzeugauslastung – mit Routing, neuen Ticketmodellen und der Digitalisierung des Vertriebs besteht die Chance zum Abbau von Nutzungshürden. Der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr wird auch für diejenigen vereinfacht, die der Nutzung von Bus und Bahn distanziert gegenüberstehen. Auch Datengrundlagen für eine optimierte Planung lassen sich durch die Nutzung digitaler Endgeräte leichter erzeugen.

Mit der Direktvergabe, mit der die STOAG durch den Rat der Stadt bis Ende 2029 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 15. März 2021
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer



Superflexibel.
Superleise.
Super für die Umwelt.

Einer hat den Hut auf

Jochen Sander gerät schnell ins Schwärmen, wenn er nach dem Revierflitzer® gefragt wird. Der Leiter der Abteilung Verkehrsmanagement ist Projektleiter für die Einführung und die Begleitung des On-Demand-Angebots, hat also „den Hut auf“. Drei Fragen an den Experten:

Herr Sander, warum braucht Oberhausen den Revierflitzer®?

Das Mobilitätsverhalten der Menschen ändert sich, sie möchten mehr Flexibilität jenseits des klassischen ÖPNV-Angebots. Wenn wir Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf klimafreundliche öffentliche Angebote animieren möchten, brauchen wir kreative Mobilitätsangebote, die das heutige ÖPNV-System ergänzen – gerade zu Zeiten, in denen der Takt von Bus und Bahn ausgedünnt ist. Gebündelte Bedarfsverkehre sind in solchen Fällen ökologisch und ökonomisch zugleich.

Wann gab es die ersten konkreten Planungen zur Einführung des On-Demand-Angebots bei der STOAG?

Nach meiner Erinnerung fing es 2016 mit dem Start des „allygator shuttle“ von door2door in Berlin an. Der neue Fahrdienst war von vornherein als Ergänzung zum bestehenden Angebot im öffentlichen Nahverkehr gedacht. Konkreter wurden unsere Überlegungen Mitte 2017, als wir uns über die in Deutschland bestehenden bzw. geplanten On-Demand-Verkehre informiert haben. Ein Jahr später wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um Anwendungsmöglichkeiten für Ridesharing bzw. On-Demand-Verkehre in Oberhausen zu erarbeiten.

Die Einführung eines neuen Produkts bzw. einer Dienstleistung ist immer mit Unwägbarkeiten verbunden.

Wo gab es im Vorfeld die meisten offenen Fragen?

Grundsätzlich gab es ja überhaupt keine übertragbaren Erfahrungen mit dieser komplett neuen Form öffentlichen Verkehrs. Es wurde (und wird) an verschiedenen Orten in Deutschland und weltweit On-Demand-Verkehr betrieben, aber daraus planerische Schlüsse für die spezielle Situation in Oberhausen zu ziehen, das war nicht wirklich möglich. Dazu sind die Projekte zu unterschiedlich. Ländlicher Raum versus Millionenstadt, Luxus-on-top-Verkehr versus Daseinsvorsorge, Zielgruppe „Party-People und Touristen“ versus „jedermann“. Manchmal liegt es auf der Hand: Berlin oder München ist nicht Oberhausen, das ist klar. Aber selbst die On-Demand-Verkehre in Duisburg und Oberhausen sind immer noch deutlich unterschiedlich und die Erfahrungen nur bedingt übertragbar.





Das Kind braucht einen Namen

Der Erfolg eines neuen Produkts oder einer neuen Dienstleistung ist von vielen Faktoren abhängig – die richtige Marketing- und Kommunikationsstrategie sowie ein einprägsamer Name sind zwei davon. Bleiben wir beim Namen: Er ist sozusagen die Visitenkarte des Produkts. Er soll ansprechend und interessant sein, soll Bilder und Phantasien im Kopf entstehen lassen und Emotionen hervorrufen.

Niemand weiß das besser als Steffi Knück, Marketingfachfrau der STOAG. „Wir haben einen Namen gesucht, der einen engen Bezug aufweist zu uns und zu der Region, in der wir leben. Der Name sollte natürlich originell sein und Charakter besitzen. Weil viele gute Ideen ja oft aus dem eigenen Haus kommen, wollten wir die Kreativität der Kolleginnen und Kollegen nutzen und haben einen Wettbewerb zur Namensfindung gestartet. Über 100 Vorschläge sind eingereicht worden – so viele hatten wir gar nicht erwartet. Es waren wirklich ganz tolle Namen dabei.“

Bei der weiteren Recherche stellte sich heraus, dass einige Namen ganz oder teilweise geschützt sind, andere Namen lasen sich zwar auf dem Papier gut, ließen sich aber schwer aussprechen. Den Zuschlag hat dann der Revierflitzer® erhalten – ein Name, der sympathisch ist, der super zur STOAG passt und um den sich viele tolle Geschichten erzählen lassen. Sehr schnell stand dann auch fest, dass die Silhouette von Oberhausen sich hervorragend mit dem Revierflitzer® kombinieren lässt und ein wesentliches Element des Grafikdesigns bilden wird. Das haben wir dann in der Marketingkampagne auch so umgesetzt. Und weil wir den Namen so gut finden, haben wir ihn schützen lassen.“

Das „Team Revierflitzer®“

21 Uhr, Betriebshof der STOAG: Die fünf Revierflitzer® warten auf ihren nächtlichen Einsatz. Ein Team von drei Mitarbeitern aus der Werkstatt kümmert sich neben der normalen Tagesarbeit darum, dass die Fahrzeuge stets startklar sind: Frank Neunemann, Kai Schestag und Eckhard Schneider.

Kai Schestag ist morgens der Erste, der die LEVC-Fahrzeuge nach ihrem Einsatz in der Nacht in Augenschein nimmt. Die Fahrzeuge müssen geladen und je nach Laufleistung betankt werden, denn die Elektro-Cabs werden tagsüber als Poolfahrzeuge genutzt. „Da wir vor Ort nur Dieselkraftstoff bevorraten, werden die Revierflitzer® an einer nahe gelegenen Tankstelle mit Benzin versorgt. Das Laden passiert aber bei uns auf dem Betriebshof“, so Kai Schestag. Gibt es Eintragungen im Mängelbuch oder sind Schäden sichtbar, informiert er im nächsten Schritt seine beiden Kollegen.

Frank Neunemann und Eckhard Schneider koordinieren das weitere Vorgehen. Kleinstreparaturen, wie zum Beispiel der Austausch von Wischerblättern oder Pedalgummis, erledigt Betriebsschlosser Neunemann sofort vor Ort. Größere Schäden werden in einer Vertragswerkstatt in Krefeld beseitigt, die Fahrzeuge sind noch in der Gewährleistung. Auch die Inspektionen werden in Krefeld durchgeführt. Aufgrund des Brexit kommt es teilweise zu Lieferverzögerungen bei Ersatzteilen, sodass sich der eine oder andere Austausch von Teilen etwas hinzieht. „Wenn Reparaturen nicht sofort ausgeführt werden können und die Fahrzeuge vor Ort bleiben, bedeutet es, dass wir jedes Mal mit zwei Fahrzeugen und zwei Kollegen unterwegs sind. Auch wenn eine Strecke ‚nur‘ 50 Kilometer lang ist“, so Frank Neunemann, „bedeutet es doch einen nicht unerheblichen zeitlichen Aufwand. Wir hoffen, dass die Kontakte zu einer Vertragswerkstatt in Mülheim dazu führen, dass es vielleicht zukünftig eine Werkstatt in der Nähe geben wird.“

Das wünscht sich auch Eckhard Schneider, der Dritte im Team Revierflitzer®. Der Elektromeister hat im Zusammenhang mit den Revierflitzern® noch eine ganz andere Aufgabe: Er weist Kolleginnen und Kollegen, die das Fahrzeug dienstlich nutzen, in den Umgang mit dem Elektrofahrzeug ein. Ganz ohne Erläuterung der Technik geht das nicht, dazu kommen – ganz wichtig – Sicherheitsunterweisungen. Auch das Ausklappen der Rampe und das Laden will gelernt sein, die obligatorische Probefahrt ist dann der krönende Abschluss. „Das Fahrzeug lässt sich leicht manövrieren, hat einen extrem kleinen Wendekreis und der Lenkradeinschlag ermöglicht Ausparken aus kleinster Lücke. Aber es gibt ein paar Raffinessen, die man kennen muss. Sonst bekommt man beispielsweise die Türen im Fahrgastraum nicht geöffnet“, schmunzelt der Fachmann.





Fünf von fünf Sternen

Die fünf elektrischen LEVC-Fahrzeuge, die als London-Taxis nicht nur dort Kultstatus haben, werden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Firma Salmi TOURS gefahren. Das in Essen ansässige Unternehmen, das von Morad Salmi geführt wird, ist seit 17 Jahren in der Personenbeförderung tätig und zeichnet sich durch kompetente, zuverlässige und langjährige Fahrerinnen und Fahrer aus. Das Unternehmen fährt den Revierflitzer® komplett, plant und disponiert den Personaleinsatz, die Dienste, die Pausen, die Fahrzeugbesetzung usw. wie ein normaler Subunternehmer auch – nur die elektrischen Black Cabs bekommt Salmi TOURS jeden Tag erst ab 21 Uhr vor Ort von der STOAG zur Verfügung gestellt. Tagsüber sind die Fahrzeuge als Poolfahrzeuge im STOAG-Einsatz.

Fouad Salmi, die rechte Hand seines Bruders Morad, sitzt so manchen Abend gerne auch schon einmal selbst am Steuer eines der TX Shuttle von LEVC. „Dadurch sammle ich Erfahrungen aus erster Hand, die wichtig sind für die Kommunikation mit der STOAG und mit unseren Beschäftigten“, berichtet Fouad Salmi. „Wir identifizieren uns mit dem Projekt und stehen im engen Austausch mit der STOAG. Da wir den direkten regelmäßigen Kontakt mit den Kunden haben, merken wir, wo beispielsweise bei der App noch etwas verbessert werden kann oder wo das Routing nicht richtig passt. Davon profitieren alle Beteiligten.“

„Die Fahrgäste“, so Fouad Salmi weiter, „loben den Revierflitzer®. Viele, die einmal positive Erfahrungen gemacht haben und erlebt haben, wie gut und wie zuverlässig der neue Service funktioniert, buchen wieder. Neue Kunden sind beim Einsteigen erst einmal überrascht von der Größe der Fahrzeuge, dem großzügigen Innenraum, vom Ausblick durch das Glasdach und den Annehmlichkeiten wie Gegensprechanlage, USB-Anschluss und dem nach außen schwenkbaren Sitz. Sobald es losgeht, genießen sie das ruhige Fahren im Elektrofahrzeug.“

Zufriedene Gäste führen auch zu zufriedenen Mitarbeitern, das weiß auch Morad Salmi. „Die Fahrerinnen und Fahrer von Salmi TOURS, die natürlich alle im Umgang mit dem Elektrofahrzeug und der App geschult sind, freuen sich immer sehr auf den Einsatz mit dem Revierflitzer®. Und sind stolz, dass fast alle Kunden anschließend die Fahrt mit vollen fünf von fünf Sternen bewerten.“

Im Gespräch

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



Welche Themen liegen Ihnen im Rückblick auf das letzte Geschäftsjahr besonders am Herzen?

Zunächst möchte ich kurz auf das Thema Corona eingehen, über das im Geschäftsbericht bereits diverse Ausführungen gemacht worden sind. Die STOAG hat gezeigt, dass sich die Menschen auch in Krisen auf unsere Busse und Straßenbahnen verlassen können. Selbst unter extremen Bedingungen haben wir den Bürgerinnen und Bürgern in Oberhausen in jeder Phase der Pandemie ein verlässliches Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt. Unsere Stammkunden vertrauen uns, die meisten nutzen weiterhin unsere Busse und Straßenbahnen. Nach wie vor besteht jedoch

bei vielen Menschen Unsicherheit in Bezug auf das Ansteckungsrisiko im ÖPNV. Deshalb sind verlässliche Untersuchungen zum tatsächlichen Infektionsrisiko und das Einhalten der Verhaltensregeln erforderlich. Ich bin überzeugt, dass die von den Bundesländern und dem VDV beauftragte Studie zum Infektionsgeschehen im ÖPNV Weiteres dazu beiträgt, Vertrauen wiederherzustellen und Fahrgäste zurückzugewinnen.

Die STOAG hat in den vergangenen Monaten sehr viel investiert, um den Schutz der Fahrgäste und der Beschäftigten zu erhöhen. Sichtbares Zeichen sind die Schutzscheiben in unseren Fahrzeugen. Corona hat unsere Aktivitäten im Jahr 2020 stark beeinflusst, aber kein Projekt, das wir uns als Unternehmen vorgenommen haben, gefährdet.

Welche Projekte sind das?

Wir haben den Service für unsere Kunden erweitert. Die digitalen Vertriebswege sind ausgebaut worden, die STOAG-App wurde im Frühjahr 2020 mit neuen Funktionen in die Stores von Apple und Google hochgeladen. Kunden können über diese App das ganze Ticketsortiment vom Einzelticket bis zum Abo erwerben. Selbst für unbedarfte ÖPNV-Nutzer ist nun eine unkomplizierte Bestellung möglich. Auch das Portal Abo-Online für unsere Stammkunden ist komplett überarbeitet worden.

Seit letztem Jahr kann in den meisten Bussen der STOAG bargeldlos und kontaktlos bezahlt werden – dieser digitale Service war geplant, lange bevor die Pandemie begonnen hat. Damit gibt es jetzt zum einen eine hygienische Alternative zum Bargeld, zum anderen entfällt für die Kunden die Suche nach dem passenden Kleingeld. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass unser Fahrpersonal weniger Wechselgeld mitführen muss und das für Unternehmen vergleichsweise teure und aufwendige Bargeldhandling reduziert wird.

Ende 2020 haben wir damit begonnen, kostenloses WLAN in allen unseren Fahrzeugen zu installieren – ein Wunsch vieler Fahrgäste, den wir damit erfüllen. Mit dem WLAN-System können zudem anonymisiert Fahrgastbewegungsdaten gewonnen werden, denn die Router können jeder erfassten MAC-Adresse eine Ein- und Ausstiegshaltestelle, Uhrzeit und Datum sowie die durchgeführte Fahrt zuordnen. Diese Daten liefern unseren Verkehrsplanern wertvolle Erkenntnisse für die Netz- und Angebotsoptimierung. Selbstverständlich werden die MAC-Adressen der verwendeten Geräte bei Erfassung noch auf dem Fahrzeugrouter pseudonymisiert und haben keinen Personenbezug – dem Datenschutz wird also Rechnung getragen.

Im Juni 2020 wurde mit dem Revierflitzer® ein neues On-Demand-Angebot eingeführt. Sind Sie mit der Akzeptanz zufrieden?

Unser Revierflitzer® hat sich trotz der immer noch andauernden Einschränkungen bei den Gastronomie- und Freizeitangeboten sehr positiv entwickelt. Natürlich hätten wir uns bessere Rahmenbedingungen gewünscht, aber auch so hat sich das Angebot etablieren können und wir haben wertvolle Erfahrungen gesammelt. Die Oberhausener fahren gerne mit den elektrischen „London-Taxis“. Es hat sich bewährt, komfortable, geräumige und zugleich optisch auffallende Fahrzeuge einzusetzen. Den Nutzerinnen und Nutzern unseres On-Demand-Service bieten wir eine sehr komfortable Art der Fortbewegung, die eine echte Alternative zum eigenen Auto darstellt. Inzwischen ist das Angebot auf das ganze Stadtgebiet ausgeweitet worden – die Fahrgastzahlen bestätigen, dass auch dies die richtige Entscheidung war.

Welche Investitionen gab es im technischen Bereich?

Die STOAG hat im Jahr 2020 insgesamt 28 neue Busse beschafft, acht Solobusse und 20 Gelenkbusse. Damit ist jeder vierte Bus der STOAG-Flotte jünger als ein Jahr. Die Fahrzeuge der Firma MAN Truck & Bus Deutschland GmbH vom Typ Lion's City mit Efficient-Hybrid-Technologie sind mit einem intelligenten Energiemanagementsystem zur Effizienzsteigerung ausgestattet und punkten beim Kraftstoffverbrauch, beim Schadstoffausstoß und bei der Geräuschemission. Zusammen mit unseren Hybridbussen und den batterieelektrischen Bussen leisten sie einen deutlichen Beitrag zur wichtigen Reduzierung der Stickoxid- und CO₂-Belastung in Oberhausen. Auch unsere weiteren Firmenfahrzeuge werden sukzessive durch Elektrofahrzeuge ersetzt, hiermit haben wir bereits vor einigen Jahren begonnen und dies im Jahr 2020 fortgesetzt.

Ein weiterer Schritt zur Reduktion der CO₂-Belastung ist die Ausstattung unserer Fahrzeuge, die über einen EEV-Motor verfügen, mit Abgasnachbehandlungssystemen. Diese verringern den Stickoxid- und Partikel-ausstoß, die Busse erreichen so mindestens das Euro-VI-Niveau. 58 Fahrzeuge wurden im Jahr 2020 umgerüstet. Alle Dieselsebusse der STOAG entsprechen mindestens den Emissionsvorgaben der Euro-VI-Norm.

Aber die STOAG hat nicht nur in klimafreundliche Technik investiert. Alle Fahrzeuge haben im vergangenen Jahr neue Bordrechner und Verkaufssysteme erhalten. Damit haben wir unser Großprojekt der Einführung eines digitalen Funksystems abgeschlossen. Zeitgleich haben die Busse am Fahrerarbeitsplatz Schutzscheiben erhalten. Die Scheiben trennen die Fahrerkabine vom Fahrgastraum und schützen so das Fahrpersonal und die Fahrgäste.

Welche Pläne bestehen für das Jahr 2021?

In puncto Technik werden wir unser digitales Funksystem zu einem ITCS (Integrated Transport Control System) migrieren, der Förderantrag dafür ist bereits gestellt. Aktuell vermessen wir das gesamte Liniennetz neu. Die metergenaue Abbildung des Liniennetzes bildet die wichtige Grundlage für die Kommunikation im Fahrzeug und mit dem Fahrzeug.

Um die Kundeninformation weiter zu verbessern, werden wir unsere dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen weiter ausbauen, 16 neue Standorte sind geplant. Darüber hinaus werden an 47 Standorten „DFI light“-Displays installiert, die vergleichsweise kostengünstig zu beschaffen und zu betreiben sind. Sie sind an weniger stark frequentierten Haltestellen sowie an Standorten rund um die Neue Mitte vorgesehen.

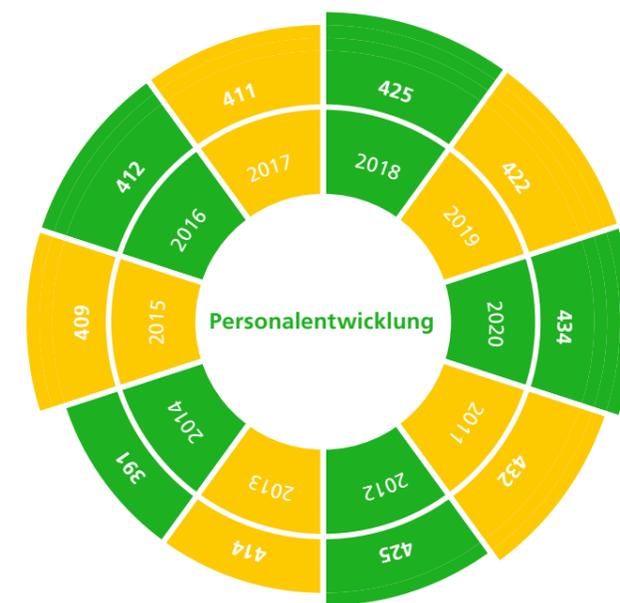
Ein großes und auch sehr facettenreiches Projekt ist der weitere Ausbau und die Integration der Elektromobilität. Die Ladeinfrastruktur in der Stadt und auf unserem Betriebshof muss geplant und gebaut werden, die Fahrzeugumlaufplanung muss an die Reichweiten der Busse angepasst und die Ladezeiten integriert werden.

Last but not least werden wir alles dafür tun, um Fahrgäste zurückzugewinnen. Wir müssen offen und transparent kommunizieren und Vertrauen schaffen. Wir müssen den Fahrgästen vermitteln, wie sicher der ÖPNV ist, und wir müssen alles tun, um diese Sicherheit zu gewährleisten. Wir werden die Initiativen von Bund, Ländern und VDV aktiv unterstützen, um Busse und Bahnen als zentrale und nachhaltige Mobilitätsdienstleister zu positionieren.

Mitarbeitende

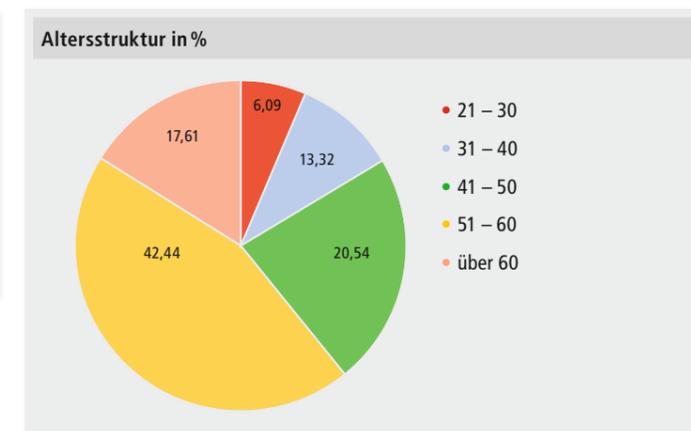
Personalkennzahlen

Die Belegschaft erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um insgesamt zwölf Personen und bestand am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte sowie Mitarbeitende aus dem Projekt „Teilhabechancengesetz“ und des Mobilien Service – aus 434 Mitarbeitenden. Im Unternehmen sind Mitarbeitende aus 24 Nationen beschäftigt.



Wie in den vergangenen Jahren liegt das Durchschnittsalter der Beschäftigten bei 50 Jahren. Dieser relativ hohe Wert ergibt sich aus der zurückhaltenden Einstellungspraxis der vergangenen Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt 24 Jahre. Daraus resultiert auch die hohe Anzahl an Jubiläen, die im Jahr 2020 begangen werden konnten: Neun Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, fünf Mitarbeiter waren 35 Jahre und drei Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

	2020	2019
Management	48	47
Fahrdienst	347	338
Werkstatt und technische Infrastruktur	39	37
Gesamt	434	422



Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
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
2020	25.209

Personalaufwand

Der Personalaufwand beträgt im Geschäftsjahr 25.209 TEUR und liegt damit um rund 1,6 % über dem Vorjahreswert. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Aus- und Weiterbildung

Die STOAG bietet Ausbildungen zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin Personenverkehr und Kfz-Mechatroniker/Mechatronikerin an. Elf junge Menschen befinden sich im Jahr 2020 in einem der beiden Ausbildungsberufe: Sieben Jugendliche werden zum Berufskraftfahrer Personenverkehr und vier junge Menschen werden zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet. Die Ausbildung der Kfz-Mechatroniker wird seit dem 1. September 2020 ausschließlich in der eigenen Werkstatt durchgeführt. In den Jahren zuvor fand sie in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) im Rahmen einer Gastausbildung statt.

Zwei von vier Auszubildenden haben im Jahr 2020 ihre Ausbildung vorzeitig mit gutem Erfolg abgeschlossen. Insgesamt sind zwei Auszubildende in ein Anschluss-Arbeitsverhältnis übernommen worden. Am 1. September 2020 haben fünf Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG aufgenommen.

Kurzarbeit

Aufgrund der zeitweise geschlossenen KundenCenter und der temporär deutlich reduzierten Fahr- und Werkstattleistung hat die STOAG für den Monat April 2020 die Anzeige über Arbeitsausfall bei der Bundesagentur für Arbeit gestellt. Der Antrag wurde für die Bereiche Bus und Straßenbahn, KundenCenter, Lager und Kfz-Instandhaltung positiv beschieden. Die Erstattungsleistungen von der Bundesagentur für Arbeit wurden bei der Beantragung der Gewährung von Zuschüssen für entgangene Fahrgeldeinnahmen berücksichtigt bzw. gegengerechnet.

Tarifverhandlungen zum TV-N NW

Bei den Tarifverhandlungen am 6. und 7. November 2020 zwischen dem Kommunalen Arbeitgeberverband NRW und der Gewerkschaft ver.di, Landesbezirk NRW, und am 9. November 2020 mit der Gewerkschaft dbb beamtenbund und tarifunion konnte in der Tarifrunde zum Spartentarifvertrag für den kommunalen Nahverkehr (TV-N) eine Einigung mit den Gewerkschaften erzielt werden. Die Laufzeit der getroffenen Tarifvereinbarung zum TV-N NW geht bis zum 31. Dezember 2023. Ausgehend davon, dass der TV-N NW zum 31. März 2020 gekündigt worden ist, erstreckt sich der erreichte Einigungszeitraum bis zum 31. Dezember 2023 somit auf insgesamt 45 Monate. Die Einigung hat im Wesentlichen folgende Inhalte:

- Wiederinkraftsetzung des TV-N NW zum 1. April 2020
- Erhöhung der Tabellenentgelte ab dem 1. April 2021 um 1,4 %, mindestens aber um 50 EUR, und ab dem 1. April 2022 um 1,8 % (Übernahme des Tarifabschlusses vom 25. Oktober 2020 zwischen dem Bund, der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA), der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und dem dbb beamtenbund und tarifunion)
- Vereinbarung über eine Corona-Sonderzahlung in Höhe von 600 EUR netto
- Erhöhung der Jahressonderzahlung ab 2022 um 5 Prozentpunkte auf 87,14 %
- Gestaltung eines Überleitungsprozesses von Fahrerinnen und Fahrern der Entgeltgruppe 5a in die Entgeltgruppe 5 TV-N NW
- Gesprächszusagen zum Thema „Überarbeitung der Entgeltordnung“ sowie zu den Themen „Dienstkleidung“ und „Mitnahme von Gegenständen“.

Bundesprogramm Teilhabechancengesetz

Dieses Programm richtet sich an Personen, die mindestens zwei Jahre arbeitslos gemeldet sind und gegenwärtig keine Aussicht auf eine Beschäftigung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt haben. In Zusammenarbeit mit dem JobCenter Oberhausen wurden vier Bewerber und eine Bewerberin zum Busfahrer/zur Busfahrerin ausgebildet und zum 16. März 2020 bei der STOAG eingestellt. Nach Erwerb des KOM-Scheins und einer internen Ausbildung werden sie im Linienverkehr eingesetzt. Entsprechend dem Teilhabechancengesetz sind diese Einstellungen befristet auf fünf Jahre.

Bilanz

zum 31. Dezember 2020

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2020	2019
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		360	253
Sachanlagen		39.672	35.755
Finanzanlagen		30.106	30.120
		70.138	66.128
Umlaufvermögen			
Vorräte		392	378
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	9.986	11.358
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		342	910
		10.720	12.646
Rechnungsabgrenzungsposten		454	49
		81.311	78.824

Passiva			
in TEUR	Anhang	2020	2019
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)	2.096	260
Rückstellungen	(5)	15.294	14.357
Verbindlichkeiten	(6)	32.239	32.442
Rechnungsabgrenzungsposten		104	187
		81.311	78.824

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	Anhang	2020 in EUR	2019 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	26.067.466,59	30.816
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.312.312,68	1.173
3. Erträge aus dem EU-Rettungsschirm		4.681.918,06	–
4. Sonstige betriebliche Erträge		3.136.024,99	2.518
		35.197.722,32	34.507
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		4.189.284,82	4.970
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		12.854.510,96	10.890
		17.043.795,78	15.860
6. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		19.481.633,80	19.170
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.727.918,66	5.652
		25.209.552,46	24.822
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.671.184,90	4.707
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.010.645,19	4.920
		51.935.178,33	50.310
		-16.737.456,01	-15.803
9. Erträge aus Beteiligungen	(10)	6.542.939,06	8.988
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	1.147.459,40	824
11. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	47.297,24	9
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	899.429,87	1.092
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		11.225,20	0
15. Ergebnis nach Steuern		-9.960.415,38	-7.125
16. Sonstige Steuern		125.391,37	88
17. Jahresfehlbetrag		-10.085.806,75	-7.213
18. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		10.085.806,75	7.213
19. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR					Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2020	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2020	01.01.2020	2020	i. Z. m. Umbuchungen des GJ	i. Z. m. Abgängen des GJ	31.12.2020	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	1.694	42	–	0	0	1.736	1.516	84	0	0	1.599	137	179
2. geleistete Anzahlungen	74	149	–	0	0	223	0	0	0	0	223	74	
	1.769	191	0	0	0	1.959	1.516	84	0	0	1.599	360	253
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	44.211	0	–	–	–	44.211	26.413	1.028	0	0	27.441	16.770	17.798
davon: Betriebsgrundstücke	4.593	0	–	–	–	4.593	23	0	0	0	23	4.570	4.570
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	16.436	–	–	–	–	16.436	8.803	403	0	0	9.206	7.230	7.633
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.183	–	–	–	–	23.183	17.588	625	0	0	18.213	4.970	5.595
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.625	646	–179	104	–	14.196	12.193	427	0	0	12.621	1.576	1.432
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	36.239	8.465	–1.175	203	0	43.732	23.536	2.670	0	0	26.207	17.525	12.702
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.822	420	–	0	134	8.104	5.519	462	0	112	5.869	2.235	2.303
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	2.317	354	–	–307	–	2.364	797	0	–	–	797	1.567	1.519
	104.214	9.886	–1.354	0	134	112.607	68.459	4.587	0	112	72.935	39.672	35.755
	105.982	10.076	–1.354	0	134	114.566	69.975	4.671	0	112	74.534	40.032	36.008
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	69	0	–	–	15	54	0	–	–	–	0	54	69
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	–	–	–	–	3	0	–	–	–	0	3	3
	57.541	0	0	0	15	57.527	27.421	0	–	0	27.421	30.106	30.120
	163.524	10.076	–1.354	0	148	172.093	97.396	4.671	0	112	101.955	70.138	66.128

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

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 der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wird durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

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

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

Von dem Wahlrecht gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht und auf den Ansatz von aktiven latenten Steuern verzichtet.

Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen auf Basis des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in Anlehnung an internationale Standards mit der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) bewertet. Die Berechnung erfolgte zum 31. Dezember 2020 mit einem Rechnungszinsfuß von 2,30 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von 1,06 % im Jahr 2020 und 2,00 % pro Jahr ab 2021 angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 509.942 Euro.

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 2020 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2020 in TEUR	davon Ergebnis 2020
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.894	4.310
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.452	-393
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	34	0
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	27.283	5.721
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	30.485	11.452
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10	35.345	0
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	173*	30*

*Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2020	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2019	davon RLZ* > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	938	–	1.060	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.781	–	5.474	–
Sonstige Vermögensgegenstände	6.268	–	4.824	–
davon gegenüber Gesellschaftern	(1.292)	–	(0)	–
	9.987	–	11.358	–

* 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 4.152 TEUR (Vorjahr: 3.595 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 2020 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

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

(4) Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen enthält überwiegend bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse im Wesentlichen 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 (2.508 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.450 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2020	davon RLZ* bis 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2019
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeiten Vorjahr)	26.675	140 (350)	5.421 (8.221)	21.114 (14.620)	23.191
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.491	4.491	–	–	3.468
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	32	32	–	–	578
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	551	551	–	–	3.592
Sonstige Verbindlichkeiten	490	490	–	–	1.613
davon gegenüber Gesellschaftern	(0)	–	–	–	(1.297)
davon aus Steuern	(190)	–	–	–	(193)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(6)	–	–	–	(6)
	32.239	5.704	5.421	21.114	32.442

* RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 4.748 TEUR (Ursprungsbetrag 22.597 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 2020 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 (TZU) GmbH unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2020 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.

Die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH ist 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 Mitarbeitenden werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betragen im Geschäftsjahr 2020 17.580 TEUR (Vorjahr: 17.266 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2020	2019
Erlöse aus Verkehrsleistungen	25.290	30.049
Sonstige Erlöse	777	767
	26.067	30.816

(9) Personalaufwand

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

	2020	2019
Gewerblicher Bereich	335	329
Verwaltungsbereich	81	81
	416	410
Auszubildende	10	12
	426	422

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.785 TEUR (Vorjahr: 1.687 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.111 TEUR; Vorjahr: 2.111 TEUR)	6.543	8.988
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.147	824
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 2 TEUR; Vorjahr: 2 TEUR)	47	9
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 710 TEUR; Vorjahr: 762 TEUR)	-899	-1.092
	6.788	8.679

Sonstige Angaben

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

Die im Jahr 2020 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte im Jahr 2020 Gesamtbezüge in Höhe von 230.810,93 EUR. Darin enthalten ist ein Betrag in Höhe von 24.821,76 EUR für die Nutzung eines Dienst-Pkw. Ebenso wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 22.500,00 EUR für Herrn Overkamp ausbezahlt, welche bereits ebenfalls in den oben angegebenen Gesamtbezügen enthalten ist.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2020 258 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 3.194 TEUR (im Vorjahr 3.170 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für das Jahr 2020 sind auf Seite 49 aufgelistet.

Nachtragsbericht

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

Die aktuelle Lage durch die COVID-19-Pandemie stellt für die STOAG – wie für die gesamte Wirtschaft – auch nach dem Bilanzstichtag weiterhin eine große Herausforderung dar. Die Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gesamtergebnis 2021 der STOAG lassen sich derzeit noch nicht abschätzen. Mit einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen in erheblichem Umfang ist auch für das Jahr 2021 zu rechnen.

Oberhausen, den 31. März 2021

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

• Denis Osmann, Vorsitzender (ab 19.03.2021)	
1. stellvertretender Vorsitzender (bis 28.11.2020), Oberhausen, Hausverwalter	4.152,62 EUR
• Hans-Otto Runkler (bis 28.11.2020), Vorsitzender (bis 28.11.2020), Oberhausen, Geschäftsführer	4.612,13 EUR
• Ulrich Real, 1. stellvertretender Vorsitzender (ab 19.03.2021), Oberhausen, Studiendirektor	2.625,00 EUR
• Sebastian Pechoel* (ab 01.12.2020), 2. stellvertretender Vorsitzender (ab 19.03.2021), Bottrop, Personaldisponent	218,75 EUR
• Herbert Michalik* (bis 28.11.2020), 2. stellvertretender Vorsitzender (bis 28.11.2020), Oberhausen, Busfahrer	3.830,42 EUR
• Birgit Axt (bis 28.11.2020), Oberhausen, Arzthelferin	2.625,00 EUR
• Jörg Bischoff (ab 01.12.2020), Oberhausen, Fleischer	218,75 EUR
• Andreas Blanke (ab 01.12.2020), Oberhausen, Fraktionsgeschäftsführer	218,75 EUR
• Helmut Brodrick (ab 01.12.2020), Oberhausen, Betriebsrat	218,75 EUR
• Peter Bruckhoff (ab 01.12.2020), Oberhausen, Angestellter Ratsgruppe	218,75 EUR
• Thorsten Kamps* Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Yusuf Karacelik (ab 01.12.2020), Oberhausen, Sozialarbeiter	218,75 EUR
• Vedat Koca* (ab 01.12.2020), Gladbeck, Busfahrer	218,75 EUR
• Manfred Michalik*, Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit	2.625,00 EUR
• Werner Nowak (bis 28.11.2020), Oberhausen, Elektro- und Maschinenbautechniker i. R.	2.625,00 EUR
• Kirsten Oberste-Kleinbeck (bis 28.11.2020), Oberhausen, Hausfrau	2.625,00 EUR
• Rene Pascheberg (bis 28.11.2020), Oberhausen, wissenschaftlicher Mitarbeiter	2.289,58 EUR
• Norbert Ricken*, Oberhausen, Straßenbahnfahrer	2.625,00 EUR
• Michael Stemmer* (bis 28.11.2020), Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Apostolos Tsalatras, Hilden, Stadtkämmerer	2.625,00 EUR
• Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.	2.625,00 EUR

Gesamtvergütung: 45.291,00 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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

München, den 26. April 2021

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Feldmann, Wirtschaftsprüfer

Stauber, Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
Max-Eyth-Straße 62, 46149 Oberhausen
www.stoag.de

Redaktion

Sabine Müller, Unternehmenskommunikation
Telefon 0208 835-8500
E-Mail: s.mueller@stoag.de

Gestaltung und Produktion

move elevator GmbH
Oberhausen

Druck

Walter Perspektiven GmbH



2020

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