



Geschäftsbericht

2021

STOAG  
Stadtwerke  
Oberhausen  
GmbH

**STOAG**

# Inhaltsverzeichnis

|    |                                             |
|----|---------------------------------------------|
| 04 | STOAG in Zahlen                             |
| 06 | Vorwort der Geschäftsführung                |
| 07 | Bericht des Aufsichtsrats                   |
| 08 | Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021      |
| 22 | Eine Erfolgsstory                           |
| 32 | Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch |
| 35 | Mitarbeitende                               |
| 38 | Bilanz                                      |
| 39 | Gewinn- und Verlustrechnung                 |
| 40 | Entwicklung des Anlagevermögens             |
| 42 | Anhang für das Geschäftsjahr 2021           |
| 50 | Organe der Gesellschaft                     |
| 51 | Bestätigungsvermerk                         |
| 55 | Impressum                                   |

# STOAG in Zahlen

| Strukturdaten des Versorgungsgebiets (31.12.) |           |  | 2021      | 2020      |
|-----------------------------------------------|-----------|--|-----------|-----------|
| Einwohnerzahl                                 |           |  | 210.041   | 210.891   |
| Fläche (in km²)                               |           |  | 77        | 77        |
| Wirtschaftsdaten                              |           |  | 2021      | 2020      |
| Erträge (TEUR)                                |           |  |           |           |
| Erträge aus Verkehrsleistungen                |           |  | 24.186    | 25.291    |
| Sonstige Umsatzerlöse                         |           |  | 984       | 777       |
| Gesamtumsatzerlöse                            |           |  | 25.170    | 26.068    |
| Sonstige Erträge                              |           |  | 9.185     | 9.177     |
| Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren    |           |  | 10.293    | 7.689     |
| Gesamterträge                                 |           |  | 44.648    | 42.934    |
| Aufwendungen (TEUR)                           |           |  |           |           |
| Energie-, Material- und Fremdkosten           |           |  | 17.503    | 17.044    |
| Personalaufwand                               |           |  | 25.236    | 25.209    |
| Abschreibungen                                |           |  | 4.587     | 4.671     |
| Sonstige Aufwendungen                         |           |  | 4.620     | 5.011     |
| Zinsaufwand                                   |           |  | 809       | 899       |
| Steuern                                       |           |  | 121       | 137       |
| Gesamtaufwendungen                            |           |  | 52.926    | 53.020    |
| Finanzierungsbetrag (TEUR)                    |           |  | -8.278    | -10.086   |
| Bilanzergebnis (TEUR)                         |           |  | 0         | 0         |
| Bilanzdaten (TEUR)                            |           |  |           |           |
| Gezeichnetes Kapital                          |           |  | 25.600    | 25.600    |
| Rücklage                                      |           |  | 5.978     | 5.978     |
| Anlagevermögen                                |           |  | 66.828    | 70.138    |
| Leistungsdaten                                |           |  | 2021      | 2020      |
| Verkehrsleistung                              |           |  |           |           |
| Fahrgäste                                     | (in Mio.) |  | 26,2      | 23,7      |
| Nutzwagenkilometer                            | (in Mio.) |  | 9,12      | 8,71      |
| Platzkilometer                                | (in Mio.) |  | 771       | 762       |
| Linienlänge* [lt. VDV-Definition]             | (in km)   |  | 584 [890] | 594 [893] |
| Liniennetz                                    |           |  |           |           |
| Straßenbahnlinien                             |           |  | 1         | 1         |
| SchnellBus-Linien                             |           |  | 7         | 7         |
| StadtLinien                                   |           |  | 20        | 20        |
| NachtExpress-Linien                           |           |  | 11        | 11        |
| Einsatzwagen-Linien                           |           |  | 31        | 31        |
| Fahrzeugdaten (03.22)                         |           |  | 2021      | 2020      |
| Niederflur-Solobusse                          |           |  | 71        | 68        |
| Niederflur-Gelenkbusse                        |           |  | 60        | 52        |
| Niederflur-Straßenbahnen                      |           |  | 6         | 6         |
| Historische Fahrzeuge                         |           |  | 1         | 1         |

\* Bus und Straßenbahnen



Dipl.-Ing. Werner Overkamp  
Geschäftsführer

Denis Osmann  
Aufsichtsratsvorsitzender



## Vorwort der Geschäftsführung

Die Coronapandemie hat im Jahr 2021 das öffentliche Leben fortlaufend geprägt. Schwankende Infektionszahlen sowie damit einhergehende Gesetze und Verordnungen haben Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Fahrgastrückgänge und somit Einnahmeverluste sind in der gesamten Verkehrsbranche zu verzeichnen.

Dennoch lässt sich festhalten: Nicht die Verkehrsunternehmen sind die Verlierer dieser Entwicklung – sie konnten dank des ÖPNV-Rettungsschirms von Bund und Land Einnahmeverluste kompensieren und einen Teil der Sonderausgaben finanzieren. Der eigentliche Verlust liegt im Rückschritt der Verkehrswende. Zwar werden auch mehr Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt, die meisten Fahrten aber erfolgen mit dem Pkw. Der Modal Split hat sich zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verschoben.

Ein guter ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätswende. Nun gilt es, durch flexible Ticketmodelle, durch digitalen Vertrieb und insbesondere durch neue Verkehrsangebote und den Ausbau der Fahrzeugflotten den ÖPNV wieder attraktiv zu machen und die Nachfrage nach umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu steigern. Ziel ist es, das Leistungsvolumen zwischen 25 % und 30 % bis zum Jahr 2030 zu erhöhen. Ohne zusätzliche finanzielle Mittel durch Bund und Land ist das nicht möglich. Die Städte und Kommunen gerade im Ruhrgebiet können diese Ausgaben nicht schultern. Fatal wäre es, müssten ausgerechnet finanziell schwache Kommunen ihr Verkehrsangebot kürzen.

Der Überfall Russlands auf die Ukraine hat unabhängig von dem großen menschlichen Leid spürbare Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen. Stark gestiegene Energiepreise führen zu weiteren finanziellen Belastungen, die bisher nicht abgedeckt sind. Die Folgen des Krieges werden die Unternehmen auch in der Zeit danach beschäftigen. Nach zwei Jahren Corona blicken wir nun erneut ungewiss in die Zukunft.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der STOAG haben in einer sehr herausfordernden Zeit Großes geleistet, um die Stadt und ihre Menschen in Bewegung zu halten. Dank der Unterstützung unseres Aufsichtsrats und der konstruktiven und offenen Zusammenarbeit mit der Stadt Oberhausen sehe ich die STOAG für die Zukunft gut vorbereitet.

Ich bedanke mich an dieser Stelle bei allen Mitarbeitenden, bei den Mitgliedern unseres Aufsichtsrats und unseren Partnern in Verwaltung, Politik und Gesellschaft.



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 Geschäftsjahr 2021 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 19. März 2021, am 30. Juni 2021 und am 26. November 2021 statt. Über die Sitzungen wurden Niederschriften erstellt. Der Aufsichtsrat hat sich auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst. Insbesondere sind die Auswirkungen der Coronapandemie mit der Geschäftsführung erörtert worden.

Mit Auftragsschreiben vom 30. Juni 2021 wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Deutschland GmbH mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2021 beauftragt. 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 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Deutschland GmbH unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Die Geschäftsführung erläuterte den Jahresabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 18. März 2022 und den Konzernabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 23. Juni 2022.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 23. Juni 2022 über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen zum Jahres- und Konzernabschluss 2021 und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Deutschland GmbH hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss 2021 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 2021 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 2021 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 23. Juni 2022  
Der Aufsichtsrat

Denis Osmann  
Vorsitzender

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

## 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. Als moderner, intermodaler Verkehrsdienstleister mit rund 440 Beschäftigten sorgt die STOAG mit emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen für umweltfreundliche Mobilität und leistet damit einen wichtigen Beitrag sowohl zum Klimaschutz in der Stadt als auch zur Erreichung der Klimaziele 2030.

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
- Sensibilisierung für die Mobilitätswende

## 2 Rahmenbedingungen

Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist erneut leicht zurückgegangen. Zum Stichtag 31. Dezember 2021 leben 210.041 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 850 Personen weniger als im Vorjahr (210.891).

Der Bestand an Kraftfahrzeugen liegt bei 620 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit erneut über dem Vorjahresbestand von 604 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote in Oberhausen ist nahezu konstant geblieben und beträgt im Jahresdurchschnitt 10,5 % (2020: 10,6 %). Laut der aktuellen Pendler-Statistik des Landesamtes IT.NRW (Datenstand 2020) beträgt die Quote der Einpendler nach Oberhausen 51,8 % (47.026) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Anteil der Auspendler beträgt 55,9 % (55.469).

Die coronabedingten Restriktionen haben Einfluss auf die touristische Entwicklung in Oberhausen. Die Zahl der Übernachtungen ist laut Statistischem Landesamt IT.NRW gegenüber dem Vorjahr um 20,4 % auf 332.846 gestiegen, liegt damit aber immer noch unter dem Niveau von 2019.

### Novelle Personenbeförderungsgesetz

Am 26. März 2021 hat der Bundesrat dem vom Bundestag beschlossenen Gesetzentwurf für ein neues Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zugestimmt. Das Gesetz, das seit 1. August in Kraft ist, enthält einen neuen Rechtsrahmen für digitale Mobilitätsangebote. Neu eingeführt wird innerhalb des ÖPNV der Linienbedarfsverkehr, bei dem die Fahrgäste die Beförderung zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegs-

punkten innerhalb eines festgelegten Gebietes bestellen. Die Aufgabenträger bestimmen in den Nahverkehrsplänen, in welchen Gebieten und zu welchen Zeiten der Linienbedarfsverkehr angeboten werden darf.

### Corona

Die Coronapandemie beeinflusst das öffentliche und private Leben im Jahr 2021. Der Ausnahmezustand wird zum Normalzustand. Stark schwankende Inzidenzen im Verlauf des Jahres führen zu regelmäßigen Anpassungen der Gesetze, Verordnungen und Verfügungen und schränken das öffentliche Leben in unterschiedlichem Maße ein.

In Oberhausen beginnt das Jahr mit einer Ausgangssperre in den Abend- und Nachtstunden und einer Inzidenz von 126 (1. Januar 2021). Während im Februar und März die Infektionszahlen sinken, steigen sie im April stark an. Eine erneute Ausgangssperre schränkt in Oberhausen das Geschehen zwischen 22 und 5 Uhr ein. Trotz sinkender 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. Nur am Wochenende legen Busse und Straßenbahnen ab Mitte März eine Betriebspause zwischen 00:30 und 04:00 Uhr ein, der Revierflitzer® fährt weiter.

Am 1. Mai erreicht die Inzidenz in Oberhausen einen Wert von 159. Ab Juni sinkt die Inzidenz deutlich und konstant, viele Restriktionen werden gelockert. Die Regelungen der bundesweiten „Notbremse“, die ab einer Inzidenz über 100 zur Geltung kamen, laufen zum 30. Juni aus. Das Leben kehrt zurück, Außen- und Innengastronomie öffnen, Volksfeste und Kulturveranstaltungen innen und außen können unter Auflagen mit bis zu 1.000 Besuchern stattfinden. Die NachtExpress-Linien verkehren ab Ende Mai am Wochenende wieder rund um die Uhr. Ab 1. September sind Sportfeste ohne Personenbegrenzung möglich. Mit Beginn des neuen Schuljahres startet der Präsenzunterricht an den Schulen. Wie schon im Vorjahr unterstützen flexibel eingesetzte Verstärkerbusse im Schülerverkehr das reguläre Angebot. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Mehrausgaben für zusätzlich eingesetzte Fahrzeuge im Schülerverkehr.

Im November steigen mit der Omikron-Virusvariante die Inzidenzen bundesweit rasant an, in Oberhausen erreicht die Inzidenz am 1. Dezember den Wert von 289. Ab dem 24. November werden bundesweit 2G-Regeln im Kultur- und Freizeitbereich eingeführt, sodass der Besuch von Veranstaltungen und Einrichtungen im Kultur-, Sport- und Freizeitbereich nur noch immunisierten Personen gestattet ist, die vollständig geimpft oder genesen sind. Darunter fallen Besuche von Restaurants, Gaststätten, Museen, Ausstellungen, Konzerten, Theatern, Kinos, Tierparks, Freizeitparks und Schwimmbädern. Der Besuch von Sportveranstaltungen, Weihnachtsmärkten und Volksfesten fällt ebenfalls unter diese Regelung. Im Bereich von nicht freizeitbezogenen Einrichtungen und Veranstaltungen bleiben bestehende 3G-Regelungen erhalten. Im öffentlichen Nahverkehr gilt die 3G-Regelung.

Die Politik hat auch im Jahr 2021 die Verkehrsunternehmen aufgefordert, ihre Angebote während der Pandemie trotz deutlicher Fahrgastrückgänge möglichst uneingeschränkt aufrechtzuerhalten. Bund und Länder spannen deshalb den zweiten ÖPNV-Rettungsschirm auf, um die pandemiebedingten Einnahmeverluste auszugleichen. Das Land NRW stellt 278 Mio. EUR zur Verfügung.

### 3 Geschäftsentwicklung und Lage

#### Fahrgäste

Die pandemiebedingten Einschränkungen mit einem sechsmonatigen Lockdown zu Beginn des Jahres 2021, ein flächendeckender Ausfall des Präsenzunterrichts an Schulen, die gesetzliche Pflicht zum Homeoffice sowie die 2G-Regel im öffentlichen Leben reduzieren Fahrtenanlässe. Hinzu kommt die Aufforderung seitens der Politik, persönliche Kontakte zu reduzieren. Das System ÖPNV wird trotz Widerlegung durch die umfangreiche Studie der Charité Research Organisation zum Infektionsgeschehen im ÖPNV mit einem erhöhten Infektionsrisiko in Verbindung gebracht. Diese Entwicklung führt auch im Jahr 2021 zu einer reduzierten Nutzung von Bussen und Straßenbahnen und zu einem Fahrgastrückgang in Höhe von rund 24 % gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019. Insgesamt haben 26,2 Mio. Fahrgäste die Busse und Straßenbahnen der STOAG benutzt.

Mit Ausnahme des Bartarifs und des 7-TageTickets sind die Fahrgastzahlen bei allen Ticketarten rückläufig.

Während viele Abonnenten im Jahr 2020 noch ihr Abo behalten haben, nehmen die Kündigungen im Jahr 2021 auch bei dieser Kundengruppe zu. Hier liegt der Rückgang bei 13,3 %.

Die Nachfrage nach monatlich zu erwerbenden Zeitfahrausweisen ist abhängig von den Einschränkungen des öffentlichen Lebens. So steigt mit den Lockerungen der Kontaktbeschränkungen im Sommer sowie mit Schul- und Ausbildungsbeginn im Herbst die Nachfrage bei den Monatskarten. Im Jahresmittel jedoch reduziert sich die Anzahl der Fahrgäste mit monatlich zu erwerbenden Zeitfahrausweisen um 14,6 %. Insbesondere bei den Monatskarten für preisbewusste ÖPNV-Nutzer, also den beiden 9-Uhr-Varianten, sind mit über 19 % die höchsten Rückgänge zu verzeichnen. Dieser Trend zeigt sich auch beim SozialTicket, genannt MeinTicket. Mit 21,3 % weniger Fahrgästen ist das SozialTicket von allen Zeitkarten am stärksten rückgängig, da gerade in den günstigeren Ticketsegmenten konkrete Fahrtenanlässe gegeben sein müssen.

Auch die Nachfrage nach Online-Tickets korreliert stark mit den Inzidenzwerten und ihren Folgen. Das 7-TageTicket beispielsweise weist Fahrgastzuwächse in Höhe von 15,7 % auf und ist ein Beleg dafür, dass sich Fahrgäste während der Pandemie nicht längerfristig binden möchten.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitkartenbereich über alle Ticketarten reduziert sich gegenüber dem Vorjahr um 15 %.

Wie bereits im Vorjahr ist auch der Ausbildungsverkehr von den Auswirkungen der Pandemie stark betroffen. Im gesamten Ausbildungsverkehr (Schüler und Auszubildende) reduzieren sich die Fahrgastzahlen um 9,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Im Schülerbereich sinken die Fahrgastzahlen um 7,4 %, bei den Auszubildenden, die mit einer Monatskarte mobil sind, gibt es einen Rückgang um 33,2 %. Auch der Ausbildungsbeginn im September konnte diesen negativen Trend nicht auffangen. Bei den YoungTicketPlus-Abonnenten liegt der Rückgang bei 15,3 %.

Eine positive Entwicklung ist bei den Gelegenheitskunden zu verzeichnen, die für ihre Fahrten den Bartarif in Anspruch nehmen. Hier liegt der Zuwachs über alle Ticketarten bei 23,6 %. Diejenigen, die nicht regelmäßig den öffentlichen Personennahverkehr nutzen, haben meist auf eine Bevorratung von Mehrfahrentickets verzichtet. Dies zeigt sich anhand des Fahrtenrückgangs um 13,2 %. Stattdessen werden mehr Fahrten mit dem EinzelTicket (48,9 %) oder dem 4-Stunden-Ticket (31,7 %) durchgeführt.

#### Tabelle der Fahrgastentwicklung im Vergleich zum Vorjahr\*

(ohne VRR-Zuscheidungen, EBE und Schwerbehinderte)

|                                                | 2021       | 2020       | Abweichung |
|------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| <b>Bartarif</b>                                |            |            |            |
| Einzel-/Mehrfahrten-/TagesTickets              | 1.475.622  | 1.193.677  | +23,6 %    |
| <b>Zeitfahrausweise</b>                        |            |            |            |
| Ticket1000/Ticket2000                          | 963.814    | 1.128.305  | -14,6 %    |
| SozialTicket                                   | 1.419.444  | 1.802.976  | -21,3 %    |
| <b>Abonnement</b>                              |            |            |            |
| Ticket1000/Ticket2000/BärenTicket/FirmenTicket | 5.611.837  | 6.472.918  | -13,3 %    |
| <b>Ausbildungsverkehr</b>                      |            |            |            |
| Schoko-/YoungTicket                            | 10.168.274 | 11.201.013 | -9,2 %     |

\*Zum 1. Januar 2022 wurde keine Tarifierung vorgenommen. Es gelten wieder die Preise vor der Mehrwertsteuerabsenkung (Ausnahme Preisstufe D). Aufgrund der geringen Inanspruchnahme des ÖPNV wurden ab März 2020, zunächst befristet bis Dezember 2021, die Fahrtenhäufigkeiten im Zeitkartenbereich um 15 % abgesenkt.

#### Betriebsleistung

Im Jahr 2021 beträgt die Summe der Nutzwagenkilometer (Nwkm) 9,12 Mio. Hiervon entfallen 8,74 Mio. Nwkm auf den Busverkehr und 0,38 Mio. Nwkm auf den Straßenbahnverkehr. Damit liegen die Nutzwagenkilometer im Jahr 2021 um 5 % über dem Vorjahreswert, obwohl aufgrund der Schulschließungen vorübergehend keine Einsatzwagen gefahren sind und aufgrund der Einschränkungen in den Abend- und Nachtstunden das nächtliche Angebot temporär eingeschränkt wurde. Die erhöhten Nutzwagenkilometer sind u. a. zurückzuführen auf die Übernahme zusätzlicher Leistungen auf den Linien 935 und 939 im Rahmen des Naturalausgleichs für die Linie 907.

#### Ertragslage

Das Betriebsergebnis der STOAG beträgt -17.631 TEUR (Vorjahr: -16.737 TEUR). Der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen verringerte sich von 10.086 TEUR im Jahr 2020 um 1.808 TEUR auf 8.278 TEUR für das Jahr 2021.

Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 25.170 TEUR. Diese lagen um 897 TEUR unter dem Vergleichswert des Vorjahres (26.067 TEUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr (24.212 TEUR) auf 22.706 TEUR verringert 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 2021 in Höhe von 1.191 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.205 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lagen vom VRR die endgültigen Auswertungen zur Einnahmeaufteilung 2021 vor. Daraus hat die STOAG zusätzliche Erträge in Höhe von 208 TEUR generiert. Im Jahresergebnis 2021 wurden dadurch bedingt nur die geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeaufteilung 2021 in Höhe von –826 TEUR bei den Übersteigerbeträgen (Kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) berücksichtigt. Eine Rückstellung für Zahlungsverpflichtungen aus der Einnahmeaufteilung 2021 wurde nicht gebildet.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr auf 984 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 1.338 TEUR auf Alternative B (Ausbildungsverkehr). Weitere 584 TEUR werden investiv für die Beschaffung und den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Diese Mittel wurden mittels Änderungsbescheid im Dezember 2021 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 2022 verrechnet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 7.818 TEUR auf 7.807 TEUR.

Die STOAG hat im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms 2021 einen Gesamtbetrag in Höhe von 5.946 TEUR erhalten. Im Geschäftsjahr 2021 wurden aus der endgültigen Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms 2020 530 TEUR zurückbezahlt. Im Jahresabschluss 2020 wurde dafür bereits eine Rückstellung in Höhe von 376 TEUR gebildet, sodass das Jahresergebnis 2021 nur mit dem überschüssigen Betrag in Höhe von 155 TEUR belastet wurde.

Ebenso wurde im Rahmen des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2021 eine Rückstellung in Höhe von 402 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. Im Jahresergebnis 2021 sind somit 5.391 TEUR als Ertrag aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2021 eingeflossen.

Weiterhin sind im Geschäftsjahr insbesondere Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 482 TEUR sowie Erträge aus dem Projekt „Soziale Teilhabe“ (442 TEUR) enthalten.

Somit ergeben sich im Geschäftsjahr Gesamtbetriebserträge in Höhe von 34.315 TEUR (Vorjahr: 35.198 TEUR).

Der Materialaufwand erhöhte sich von 17.044 TEUR auf 17.503 TEUR. Die Steigerung beruht auf erhöhten Aufwendungen für die Erbringung der Fahrleistung durch Subunternehmer und erhöhte Aufwendungen für Energiestoffe (Diesel).

Der Personalaufwand veränderte sich geringfügig von 25.210 TEUR auf 25.236 TEUR. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeitende in der Ruhephase der Altersteilzeit veränderte sich von 416 zu Beginn des Jahres 2021 auf 417 am Jahresende.

Die Abschreibungen reduzierten sich geringfügig von 4.671 TEUR auf 4.587 TEUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2021 4.620 TEUR und ist gegenüber dem Vorjahr (5.011 TEUR) um 391 TEUR gesunken.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 83 TEUR von –852 TEUR auf –769 TEUR.

Die Erträge aus Beteiligungen erhöhten sich um 2.366 TEUR auf 8.909 TEUR. Die Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens erhöhten sich um 236 TEUR auf 1.383 TEUR.

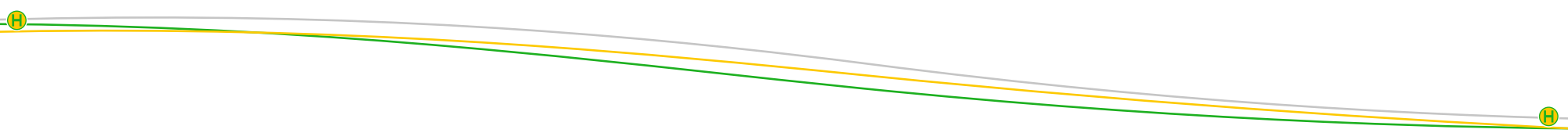
Die oben beschriebenen Sachverhalte führten dazu, dass sich der durch die Stadt Oberhausen zu übernehmende Finanzierungsbetrag für das Wirtschaftsjahr 2021 von 10.086 TEUR im Jahr 2020 um 1.808 TEUR auf 8.278 TEUR verringerte.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2021 betrug 81.080 TEUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (81.311 TEUR) resultiert im Wesentlichen aus der Verminderung des Sachanlagevermögens um 3.328 TEUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen sind erhaltene Zuschüsse beispielsweise für das Projekt „Digitales Funksystem“, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können, sowie den noch zu verrechnenden Zuschüssen des VRR für die Beschaffung von E-Bussen (584 TEUR).

Die Rückstellungen belaufen sich auf 15.512 TEUR und sind gegenüber dem Vorjahr (15.294 TEUR) um 218 TEUR gestiegen. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erhöhten sich auf 9.174 TEUR (Vorjahr: 9.034 TEUR).



Die Verbindlichkeiten in Höhe von 32.424 TEUR blieben im Vergleich zum Vorjahr (32.239 TEUR) nahezu unverändert. Darin enthalten sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 21.364 TEUR, die sich bedingt durch geleistete Tilgungen im Vergleich zum Vorjahr (26.675 TEUR) um 5.311 TEUR reduzierten. Eine Kreditaufnahme ist im Jahr 2021 nicht erfolgt. Weiterhin sind die um 1.458 TEUR verminderten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (3.033 TEUR) sowie die im Wesentlichen um eine kurzfristige Darlehensgewährung in Höhe von 5.350 TEUR erhöhten Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 5.692 TEUR, enthalten.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 1.458 TEUR. Größte Position sind mit 511 TEUR die sanierten Brücken Lipperfeld und Fahrnhorststraße aus dem ÖPNV-Investitionsprogramm sowie das Projekt zur Erhebung von Fahrgastbewegungsdaten (210 TEUR).

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 ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert.

Risikopaten stufen alle erfassten Risiken hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung ein. Die Risiken werden nicht nur auf die mit den Risiken verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, sondern auch der Einfluss auf Ressourcen, wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust werden analysiert.

In der Risikoinventur 2021 wurden dieselben sechs Risiken wie im Vorjahr erfasst. Die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Beim Risiko „Ausfall EFM-System“ kann es durch den Ausfall von Verkaufsgeräten in den verschiedenen Vertriebswegen zu Einnahmeeinbußen beim Barverkauf kommen. Zur Risikominimierung wurden im Jahr 2021 die Bordrechner und Fahrscheindrucker in allen Fahrzeugen ausgetauscht. Die Systemerneuerung wurde weitgehend abgeschlossen.

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 Kundenbindung

Die Coronapandemie prägt das Jahr 2021. Fahrgäste mit Masken, Kundengespräche hinter Trennscheiben und Videokonferenzen aus dem Homeoffice bestimmen das tägliche Handeln und sind zur Normalität geworden. Dies hat Auswirkungen auf die Arbeitswelt, das Lern- und Freizeitverhalten und damit auf die Mobilität. Der Fahrgastrückgang bei Bus und Bahn infolgedessen ist unvermeidlich. Jeder Einschränkung und jeder Lockerung folgt eine umgehende Reaktion der Kunden, deutlich spürbar im Umsatz und bei den Fahrgastzahlen.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen lässt sich gegenwärtig nur schwer prognostizieren. Die Zunahme der Fahrgastzahlen im Bartarif ist Anlass zu vorsichtigem Optimismus. Sofern Fahrtanlässe vorhanden sind, werden diese von den Kunden genutzt und Fahrten durchgeführt. Die dauerhafte Kundenbindung im Abonnementbereich und bei Monatskarten gestaltet sich indessen schwieriger. Eine vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen beauftragte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass rund ein Viertel aller Arbeitnehmenden künftig voraussichtlich an einigen Tagen in der Woche im Homeoffice oder mobil arbeiten werden. Flexible Angebote wie das FlexTicket oder der neue E-Tarif eezy bieten Möglichkeiten, ohne langfristige Bindung, ohne Vorlauf und ohne Zugangsbarrieren den ÖPNV zu nutzen.

Die vom VRR im August 2021 erstellte Prognose sieht Mindereinnahmen für das Jahr 2022 in Höhe von 16 % und für das Jahr 2023 in Höhe von 8 % gegenüber dem Vor-Corona-Jahr vor. Erst im Jahr 2024 könnten die Einnahmen aus Verkaufserlösen dem Ergebnis aus dem Jahr 2019 entsprechen. Trotz Omikron und der sogenannten vierten Welle sind die Einnahmen weniger stark eingebrochen als bei den ersten Wellen. Aktuell geht der VRR davon aus, dass das Einnahmenniveau von 2019 voraussichtlich bereits Mitte des Jahres 2024 erreicht werden kann.

Die Kundenrück- und -neugewinnung ist das vornehmliche Ziel der gesamten Branche. Viele Kunden haben andere Mobilitätsformen für sich entdeckt oder im Rahmen der Digitalisierung eine Veränderung ihres Alltags erfahren. Diese Kunden gilt es zurückzugewinnen und von den Angeboten zu überzeugen.

Das durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ins Leben gerufene Deutschland-Abo in den Sommerferien 2021 war ein voller Erfolg. Fahrgäste, die ein gültiges ÖPNV-Abonnement besitzen, konnten zwischen dem 13. und 26. September ohne zusätzliche Kosten Nahverkehrsangebote nutzen – und zwar bundesweit. Die Anmeldungen übertrafen alle Erwartungen, das Feedback der STOAG-Kunden war durchweg positiv. Für das Jahr 2022 wird eine ähnliche Aktion mit NRW-weiten Freifahrten an Wochenenden in den entsprechenden Gremien vorbereitet. Auch hier geht es darum, Abonnenten zu belohnen und neue hinzuzugewinnen.



Insbesondere die digitalen Dienstleistungen haben einen wesentlichen Beitrag geleistet, um den Nahverkehr in Pandemiezeiten zu gewährleisten. Diese gilt es konsequent weiter auszubauen. Der Ticketshop der STOAG wird im Jahr 2022 überarbeitet, Abo-Online wird erweitert und mit Instagram die Social-Media-Präsenz erhöht und für die Kundenbindung genutzt.

### Tarifmaßnahmen

Am 1. Dezember 2021 wurde ein NRW-einheitlicher elektronischer Tarif eingeführt: eezy. Damit können Fahrgäste ohne Tarifkenntnisse den ÖPNV in ganz NRW nutzen, unabhängig von Verbund- bzw. Tarifraumgrenzen. Der neue Tarif, der sich insbesondere für Fahrgäste, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen, eignet, ist ausschließlich mit dem Smartphone zu nutzen. Dazu wurde die STOAG-App komplett überarbeitet. Die Fahrtkosten setzen sich aus einem Grundpreis und einem Kilometerpreis zusammen und errechnen sich aus der kürzesten Distanz zwischen dem Start- und dem Zielort (Luftlinie). Bei Einzelfahrten wird ein Preisdeckel in Höhe des EinzelTickets der jeweiligen Preisstufe zugrunde gelegt, bei mehreren Fahrten am Tag gilt der sogenannte 24-Stunden-Deckel.

Mit dem neuen FlexTicket und seinen zwei Tarifmodellen Flex25 und Flex35 wurde am 1. Januar 2022 ein weiteres Ticket eingeführt, das eine Abkehr vom traditionellen VRR-Tarifsystem bedeutet. Zielgruppe sind Kunden, die regelmäßig, aber nicht täglich mit Bus und Bahn unterwegs sind und für die ein klassisches Monatsticket oder Abonnement nicht rentabel ist. Zu einem festen Grundbetrag werden um 25 % bzw. 35 % ermäßigte Preise auf EinzelTickets in der gewünschten Preisstufe angeboten. Auch das FlexTicket ist ausschließlich über die App erhältlich und jeweils 30 Tage gültig mit monatlicher Kündigungsfrist.

### On-Demand-Verkehr

Seit Juni 2020 bietet die STOAG als ergänzendes ÖPNV-Angebot einen On-Demand-Service unter dem Namen Revierflitzer® an – zuerst nur im Norden der Stadt, seit Februar 2021 im gesamten Stadtgebiet. 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.

Die fünf elektrisch betriebenen LEVC-Fahrzeuge, die neueste Generation der London Taxis, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen – Ausgangssperren und andere Beschränkungen im Rahmen der Coronapandemie – erhöht sich die Nachfrage nach den Sechssitzern stetig. Bis zu 225 Fahrgastfahrten pro Nacht werden gebucht.

Im Fokus steht derzeit die Weiterentwicklung dieses Verkehrsangebots. Dazu zählt zum einen die Erhöhung des Ridepooling-Faktors, also die Mitnahme weiterer Fahrgäste bei einer bestehenden Buchung. Coronabedingt werden nur vier der sechs Sitzplätze belegt. Zum anderen wird geprüft, inwieweit Teile des NachtExpress-Angebots durch den Revierflitzer® mit einer angepassten tariflichen Regelung ersetzt werden können.

Darüber hinaus werden Möglichkeiten untersucht, die Nutzung der Revierflitzer® als Zu- und Abbringer zum NachtExpress oder zum SPNV zu fördern, u.a. zur stärkeren Einbindung in den Umweltverbund. Hier sind auch stadtgrenzenübergreifende Verkehre mit dem Revierflitzer® denkbar – nicht im Sinne eines Regionalverkehrs, sondern als Umstieg vom Revierflitzer® in die regionalen Nachtexpressse oder SPNV-Verkehre.

### Entwicklung Elektromobilität

Der Ausbau der Elektromobilität befindet sich in der Umsetzung. Die Ende 2020 europaweit ausgeschriebenen 15 Elektrobusse sind beim Hersteller VDL Bus & Coach aus den Niederlanden bestellt. Die Lieferung dieser Solobusse vom Typ Citea LF-122 soll bis Dezember 2022 erfolgen. Anfang 2023 werden die Elektrobusse an den Start gehen und auf den Linien SB97/952, 953, 956 und 961 zum Einsatz kommen.

Die Energieversorgung der HV-Speicherbatterien erfolgt an insgesamt vier Ladestandorten der Endhaltestellen im Liniennetz, die Ladeleistung am Fahrzeug erfolgt mit rund 430 kW:

- Everslohstraße – Linien SB97/952
- Wehrstraße – Linien 953/961
- Goerdelerstraße – Linie 956
- Hirschkamp – Linie 954

Die dazu notwendige Ladeinfrastruktur, bestehend aus Trafostation, Mittelspannungsschaltanlage, Ladegerät, Lademast mit Ladehaube etc., soll in Kombination mit einer jeweils neu errichteten Sanitäranlage an den vier Ladestandorten errichtet werden.

Auf dem Betriebshof ist der Bau von 18 Ladestationen geplant, die Ladeleistung hier beträgt bis maximal 150 kW. Ziel ist es, bis Ende Mai 2022 den Bauauftrag zu erteilen. Sowohl die Fahrzeuge als auch der Bau der notwendigen Ladeinfrastruktur werden von Bund und Land gefördert. Der Fördersatz für die Beschaffung der E-Busse beträgt 60 % (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) und 20 % (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz) des Differenzbetrags zwischen einem batterieelektrisch betriebenen Bus gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus. Die Förderquote für die Errichtung der notwendigen Infrastruktur beträgt 90 % (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

Bis zum Jahr 2026 ist die Anschaffung weiterer 37 Elektrobusse vorgesehen. Geplant sind 29 batterieelektrische Solobusse und acht batterieelektrische Gelenkbusse.

Nach aktuellem technischen Stand sind Elektrobusse durch ihre benötigten Ladezeiten nicht gänzlich so flexibel einzusetzen wie konventionell angetriebene Fahrzeuge. Bei der Elektrifizierung der Linien ist es erklärtes Ziel der STOAG, durch die Umstellung auf Elektrobusse keine Nachteile für die Kunden entstehen zu lassen und die Attraktivität des ÖPNV durch umwelt- und klimafreundliche, leise, komfortable und moderne Fahrzeuge zu steigern.

Aus dem Betrieb und der sukzessiven Einführung von batterieelektrischen Bussen ergeben sich grundsätzlich neue Anforderungen an die Werkstatt- und Abstellhallen. Diese müssen umfangreich umgebaut werden, die Planungen haben bereits begonnen.

### Entwicklung Angebot

Um Fahrgäste zu gewinnen bzw. zurückzugewinnen, stehen trotz der anhaltenden Coronapandemie – verbunden mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen – Angebotsausweitungen und Angebotsverbesserungen im Fokus: Zur Einhaltung der Klimaziele 2030 ist eine Verkehrswende, also eine umfangreiche dauerhafte Verschiebung der Alltagsmobilität zu Verkehrsträgern des Umweltverbundes, ein unverzichtbarer Baustein. Erreichbar ist dieses nur durch eine breite Attraktivitätssteigerung in Verbindung mit einer Reglementierung des Individualverkehrs. Für das Verkehrsgebiet in Oberhausen wurden daher Szenarien zur Angebotsverdichtung untersucht, die Kunden eine noch flexiblere, unkompliziertere Nutzung des Bus- und Bahnangebots ermöglichen und mit einer hohen Fahrtenfolge die Mobilität der ÖPNV-Nutzer in Oberhausen weiter steigern soll.

Im Bereich der Buslinien der STOAG gibt es Planungen, den Fahrgästen neue Verbindungen anzubieten, die mit attraktiven Fahrzeiten echte Alternativen zum Individualverkehr darstellen. So ist für Mitte 2022 eine neue Linie geplant (Linie 967), die als Verstärkerlinie der Linie 957 gezielt der Anbindung der Gewerbegebiete Waldteich (Geodis/Leckerland) und des EDEKA-Zentrallagers dient.

Grundsätzlich werden für eine erfolgreiche Entwicklung des Angebots folgende Ziele verfolgt:

- Taktverdichtung – bei kurzen Takten kann der ÖPNV unkompliziert ohne Fahrplankenntnisse genutzt werden, da Anschlüsse fortwährend gegeben sind.
- Lückenschlüsse im Netz zur Schöpfung von neuen Fahrgastpotenzialen – mit Fokus auf stadtgrenzenübergreifende Verkehre.
- Geradlinig und direkt geführte, schnelle Verbindungen – durch geeignete Maßnahmen wie Busspuren, Buskap-Haltestellen oder Ampel-Vorrangschaltungen zusätzlich beschleunigt, sorgen diese Verbindungen für eine höhere Konkurrenzfähigkeit zum Individualverkehr.
- Attraktive Fahrzeuge, Haltestellenausstattung und umfangreiche und moderne Fahrgastinformationen – sie steigern die Attraktivität des Verkehrssystems ÖPNV.

### Linie 105

Die aus Essen kommende Linie 105 endet derzeit an der Stadtgrenze Oberhausen. Die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von der Stadtgrenze Oberhausen/Essen durch das ehemalige Stahlwerks-gelände der Gutehoffnungshütte, dem heutigen Areal Brammenring, bis zur Neuen Mitte und der ÖPNV-Trasse stellt als aktuell größte Maßnahme einen Zugewinn für den Standort Neue Mitte Oberhausen dar. Sie gilt auch innerhalb der Region als Leuchtturmprojekt für das Bestreben, kommunale Schienenwege stadtgrenzenübergreifend auszubauen und Netzlücken zu schließen.

Der Trassenverlauf sowie die Haltestellenpositionen befinden sich im Abstimmungsverfahren. Eine Förderung der Maßnahme durch Bundes- und Landesmittel ist möglich. Um die bestehenden und künftigen Verkehrsströme effizienter zu lenken, sind auch innovative ÖPNV-Angebote wie eine Seilbahn zur Naherschließung des Areals im Gespräch. Das Projekt Masterplan Neue Mitte 4.0 der Stadt Oberhausen läuft in Zusammenarbeit mit der STOAG. Das durch die Stadt beauftragte Büro Albert Speer + Partner (AS+P) übernimmt dabei die übergeordnete Planung zur Entwicklung des Großraums Neue Mitte.

### Schnellbuslinie X42

Im Jahr 2019 hat der Verwaltungsrat des VRR die VRR AöR beauftragt, ein regionales Schnellbusnetz zu entwickeln, das vor allem Angebotslücken schließen, das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ergänzen und neue Verbindungen für Orte generieren soll, die nicht an den SPNV angebunden sind. Eine der sieben Linien, die mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2022 realisiert wird, ist die Linie X42. Sie sieht eine stündliche Verbindung von Dorsten über Bottrop bis zum Oberhausener Hauptbahnhof vor, ergänzt durch eine halbstündliche Fahrt zwischen Oberhausen und Freizeitpark Movie-Park in Bottrop. Dadurch entsteht ein 30-Minuten-Takt zwischen Oberhausen Hauptbahnhof und Bottrop.

### Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) hat im Geschäftsjahr 2021 ein Ergebnis in Höhe von 11,4 Mio. EUR (Vorjahr 5,7 Mio. EUR) erzielt und hat damit das mindestens erwartete Volumen in Höhe von 11 Mio. EUR eingehalten.

Die STOAG geht derzeit weiter davon aus, dass die FSO GmbH & Co. KG eine Ergebnisabführung für die Jahre 2022 bis 2026 von jährlich insgesamt 11 Mio. EUR erwirtschaftet und der Westenergie AG, 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 sowie insbesondere vom Vermarktungspreis pro verkaufter MWh abhängig. Die GMVA führt den Weg der Konsolidierung stetig fort und hat im Geschäftsjahr 2021 ein Ergebnis in Höhe von 16.183 TEUR (Vorjahr: 11.452 TEUR) erzielt. In das Jahresergebnis 2021 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 1.011 TEUR eingeflossen.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-AG-Aktien wurde für das Geschäftsjahr 2020 im Jahr 2021 eine Dividende in Höhe von 0,85 EUR pro Aktie ausgezahlt.

### Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2022 bis 2026 weist für das Jahr 2022 nach derzeitiger Planung bei leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2021 einen erhöhten Restfehlbetrag aus.

Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2022 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 15.135 TEUR aus. Hier sind allerdings Mittel aus einem möglichen ÖPNV-Rettungsschirm für das Jahr 2022 noch nicht berücksichtigt.

Für den Zeitraum von 2023 bis 2026 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 14,2 Mio. EUR bis zu 16,0 Mio. EUR erwartet.

Die STOAG ging bei ihrer Planung für das Jahr 2022 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse auf der Basis des Jahres 2021 aus. Die Auswirkungen der Coronapandemie 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 2022 voraussichtlich 10.255 TEUR betragen.

Die Hauptversammlung der RWE AG ist für den 28. April 2022 geplant. Für das Geschäftsjahr 2021 beabsichtigen Vorstand und Aufsichtsrat, eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR je Aktie der Hauptversammlung vorzuschlagen. Dies bedeutet für die STOAG, dass im Jahr 2022 ein Dividendenertrag in Höhe von 1.290 TEUR zufließen würde. Die STOAG hat in ihrer Wirtschaftsplanung für die Jahre 2023 bis 2026 eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR je Aktie eingeplant.

Die GMVA hat für das Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss in Höhe von 16.184 TEUR erzielt. Im Wirtschaftsplan 2022 der STOAG ist eine Ausschüttung seitens der GMVA in Höhe von anteilig 1.500 TEUR berücksichtigt.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

Die Entwicklung der Pandemie und damit die Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gesamtergebnis 2022 der STOAG lassen sich derzeit noch nicht abschätzen.

## 6 Chancen

Deutschland ist auf dem Weg zur Klimaneutralität. Ohne eine Mobilitätswende ist diese nicht zu erreichen. Hierbei geht es nicht nur um einen Wechsel der Antriebstechnologie, sondern auch um ein Umdenken in der Gesellschaft, bei den politisch Verantwortlichen und auch bei den Verkehrsunternehmen. Oberhausen muss beim ÖPNV weiter auf Wachstum setzen, um die selbst gesetzten Klimaziele zu realisieren. Wachstum bedeutet mehr Angebote und eine größere ÖPNV-Kapazität. Hierin liegt für die STOAG eine große Chance.

Zusammen mit anderen Angeboten im Umweltverbund muss den Oberhausener Bürgerinnen und Bürgern ein Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden, das die Mobilitätsbedürfnisse in Gänze abdeckt – nicht nur auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildung oder zum Einkauf, sondern auch bei individuellen Mobilitätswünschen in zeitlich und räumlich nachfrageschwachen Bereichen. Der Revierflitzer® ist ein Beispiel dafür, wie es gelingt, Bürgerinnen und Bürger sicher und bequem selbst nachts und auch auf sehr individuellen Fahrtrelationen ans Ziel zu bringen. Die Erfüllung sämtlicher Mobilitätswünsche in Summe durch den Umweltverbund ist letztendlich Voraussetzung für den erfolgreichen Wechsel vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund und damit für die Mobilitätswende.

Die STOAG steht für Nachhaltigkeit und Klimaschutz in der Stadt Oberhausen. Das muss stärker kommuniziert und die Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger dafür geschärft werden.

Die digitalen Dienstleistungen haben sich durch die Coronapandemie stark entwickelt. STOAG-App und Ticketshop, der Ausbau von bargeld- und kontaktlosem Bezahlen von Tickets, Echtzeitinformationen zur aktuellen Verkehrslage sowie Ridepooling-Angebote sorgen schon heute für eine sichere und verlässliche Mobilität in Oberhausen. Mit flexiblen, digitalen Ticketvarianten, mit intermodalen Mobilitätspaketen und Mobilitätsbudgets sind auch neue Kundensegmente anzusprechen.

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, 24. Mai 2022

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp  
Geschäftsführer



# Eine Erfolgsgeschichte

Die ÖPNV-Trasse: Schlagader der STOAG, Herzstück des öffentlichen Nahverkehrs in Oberhausen, Dreh- und Angelpunkt des Oberhausener Verkehrskonzepts.

Es existieren viele Bezeichnungen für die 6,3 Kilometer lange, vom Individualverkehr unabhängige Bus- und Straßenbahntrasse. Unter Benutzung stillgelegter Trassen der Deutschen Bahn und der Thyssen Werksbahn verbindet sie den Hauptbahnhof Oberhausen mit dem Einkaufs- und Freizeitzentrum Neue Mitte und dem nördlich gelegenen Stadtteil Sterkrade. Busse und Straßenbahnen fahren hier bis zu 80 km/h, unerreichbar sonst im Stadtgebiet.

Am 1. Juni 1996 wird die Trasse für den Bus- und Straßenbahnverkehr geöffnet – es ist gleichzeitig das Datum der Wiedereinführung der Straßenbahn, die 1968 stillgelegt wurde. Vorerst. Denn das Großprojekt Neue Mitte Oberhausen erfordert ein neues, zukunftsweisendes Nahverkehrssystem, weil ein Drittel der an Werktagen erwarteten 75.000 Besucher der Neuen Mitte mit dem ÖPNV anreisen soll. Das Comeback der Straßenbahn ist ein wesentlicher Bestandteil des neuen Verkehrsangebots – es wird möglich durch die Kooperation mit den Betrieben der Stadt Mülheim (heute Ruhrbahn).

Die Bauzeit für die Trasse einschließlich der Zulaufstrecke von der Landwehr beträgt insgesamt nur 22 Monate. 13 neue Haltestellen entstehen entlang der Trasse, alle werden von renommierten Architekten entworfen. Die Haltestelle Neue Mitte ist besonders markant gestaltet, die Architektur stammt vom Büro Parade & Partner aus Düsseldorf. Die Dachkonstruktion soll an die Industriegeschichte des Grundstücks erinnern, auf dem die Neue Mitte entstanden ist.

Das neue Netz erfordert einen erweiterten Fuhrpark: 29 Gelenkbusse, 24 Solobusse und sechs Straßenbahnen werden im Jahr 1996 beschafft, Auftragswert: 46 Mio. DM. Im gesamten Stadtgebiet werden 170 Haltestellen umgebaut, dynamische Anzeigetafeln an stark frequentierten Haltestellen kündigen die Abfahrtszeiten der Busse an.

Auch personell vergrößert sich die STOAG und stellt rund 70 zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst ein. Und last, but not least profitieren die Fahrgäste von der „neuen“ STOAG, denn sie sind schneller, direkter und pünktlicher am Ziel. Heute verkehren auf der Trasse tagsüber acht Linien, fünf Linien verkehren im NachtNetz. In der Hauptverkehrszeit sind im Bereich der Haltestelle Neue Mitte pro Stunde je Richtung 26 Fahrzeuge unterwegs. Die Idee eines vom Individualverkehr getrennten Busverkehrs mit separaten und barrierefreien Haltestellen hat sich weltweit und in nahezu allen Metropolen durchgesetzt und ist zukunftsweisend.



# Kleiner Spaziergang gefällig?



Die Oberhausener Trasse verbindet Stadtteile, Kultureinrichtungen und Ausflugsziele, sie ist aber auch ein idealer Ausgangspunkt für große und kleine Spaziergänge. Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums hat die STOAG zehn schöne Spaziergänge mit einer Länge zwischen einem und sechs Kilometern zusammengestellt. Das Besondere: Sie starten und enden alle an einer Trassenhaltestelle. Das Auto kann also zu Hause bleiben.

Ausgekundschaftet und zusammengestellt hat diese Spaziergänge Sabine Müller, Pressesprecherin und Leiterin der Unternehmenskommunikation der STOAG. „Oberhausen hat schöne Parks und Grünanlagen, aber es gibt auch außerhalb der bekannten Ausflugsziele grüne Oasen und tolle Wege“, berichtet die begeisterte Tourenplanerin. „Es muss ja nicht immer die wohlbekannte Hausrunde sein. Spaziergehen schärft die Wahrnehmung und man sieht Dinge, an denen man ansonsten achtlos vorbeifahren würde. Und: Spaziergehen geht immer, egal bei welchem Wetter.“ Um Missverständnissen vorzubeugen: Nicht jeder Trassenspaziergang führt ausschließlich durchs Grüne – in einer klassischen Ruhrgebietsstadt wie Oberhausen mit großer Vergangenheit gibt es ungewöhnliche Entdeckungen und spannende Perspektiven auch außerhalb der Volksgärten und Revierparks.

Detailliert beschrieben und reichlich bebildert finden sich alle Touren auf der Website der STOAG, und auch bei der Routing-App Komoot sind die Tourdaten hinterlegt. Einige der Spaziergänge lassen sich auch kombinieren, wenn die Runde etwas größer ausfallen darf. Ein gemeinsam mit der Oberhausener Wirtschafts- und Tourismusförderung (OWT) herausgegebener Flyer zeigt den detaillierten Streckenverlauf auf dem Stadtplan und stellt die Highlights der jeweiligen Tour dar. „Zauberlehrling, Zwillingbogen O und die Gedenkstätte Stanislaw Petrow warten darauf, entdeckt zu werden“, so Sabine Müller. Viel Spaß bei unseren Trassenspaziergängen!







## Freiheit pur

Norbert Ricken ist STOAG-Straßenbahnfahrer der ersten Stunde. Im Winter 1995/1996 absolvierte er seine Ausbildung zum Straßenbahnfahrer bei der Mülheimer Verkehrsgesellschaft, heute Ruhrbahn. Nach einem halben Jahr Straßenbahndienst im Mülheimer Liniennetz ging es dann im Juni 1996 auf die neu eröffnete ÖPNV-Trasse. „Eine eigene Fahrbahn nur für Straßenbahnen und Busse, kein Autoverkehr, das war Freiheit pur“, schwärmt Norbert Ricken noch heute. „Das autarke Fahren auf der Trasse ist deutlich entspannter als im normalen Straßenbahnbetrieb und das liegt vor allem daran, dass auf der Trasse nur Profis unterwegs sind.“ Profis heißt: Fahrerinnen und Fahrer von Straßenbahnen und Bussen und im Einzelfall von Polizei-, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen. Andere Fahrzeuge sind auf der Oberhausener Trasse nicht zugelassen.



Das Comeback der Straßenbahn nach rund 28 Jahren war eine Sensation, die nicht nur viele auswärtige Besucher, sondern auch eine Vielzahl von Amateur- und Profifotografen angelockt hat. „Das war mitunter ganz schön gefährlich, was einige für ein gutes Foto gewagt haben. Viele unterschätzen leider den langen Bremsweg der Bahnen, die mit bis zu 70 km/h richtig schnell unterwegs sein können. Aktuell fahren die Straßenbahnen auf der Trasse 50 km/h.“

Für die Oberhausener avancierte die Straßenbahn schnell zum beliebtesten Verkehrsmittel. „Noch heute“, erzählt Norbert Ricken, „wählen viele Fahrgäste die Straßenbahn anstelle des Busses, wenn beide Verkehrsmittel parallel zur Verfügung stehen. Bei der Fronleichnamskirmes am Bahnhof Sterkrade ist das gut zu beobachten.“ Ob das auch an den spannenden Einblicken in Gärten, Hinterhöfe und Betriebsanlagen liegt, die sich für die Fahrgäste aufgrund der Hochlage der Trasse bieten?

Nach wie vor gibt es in Oberhausen nur eine Straßenbahnlinie. Das Schienennetz wurde zwar im Jahr 2004 um 850 Meter bis nach Sterkrade-Neumarkt verlängert, weitere Strecken wurden bis heute von den Oberhausenern abgelehnt. Zuletzt verhinderte ein Bürgerentscheid im Jahr 2015 die Weiterführung der Linie 105, die von Essen kommend an der Stadtgrenze von Oberhausen endet. „Das ändert sich unter Umständen demnächst mit dem zweiten Anlauf zur Verlängerung der Linie 105“, hofft Norbert Ricken und wünscht sich, dass diese überregional wichtige städteübergreifende Verbindung dann auch vom Team der Oberhausener Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer gefahren werden darf.



# Störungsmanagement Trasse

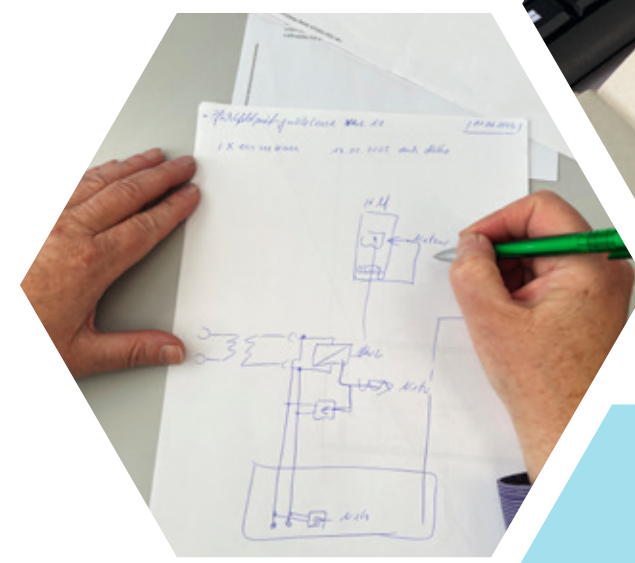
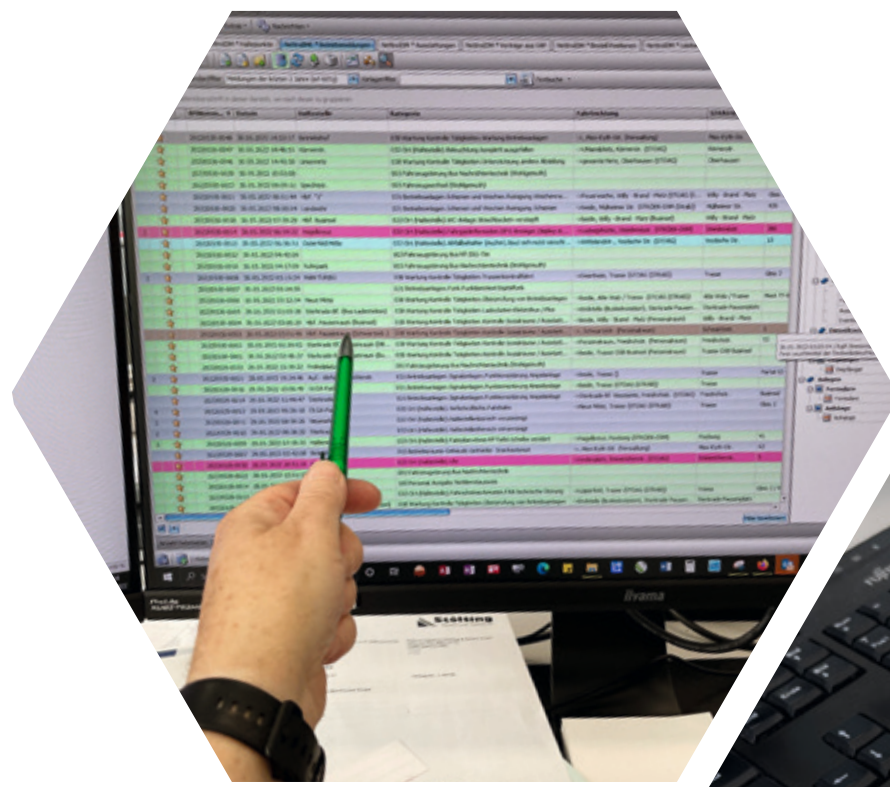


*Warnschild (Lebensgefahr) Presswerk fehlt*, so lautet der erste Eintrag vom 24.06.1997 im Mängelbuch Trasse, das Dieter Karsten noch griffbereit in seinem Büro stehen hat. 1995 ist der gelernte Elektrotechniker als Elektromeister Straßenbahn für die Wartung und Instandhaltung der Elektrotechnik der Trasse eingestellt worden. Heute umfasst sein Tätigkeitsfeld deutlich mehr als die Betreuung jener 13 Haltestellen, für die er seit 1996 immer noch zuständig ist. Es ist die komplette Streckeninfrastruktur mit rund 800 Haltepunkten, die er zusammen mit seinen drei Mitarbeitern instand hält.

Zurück zum Mängelbuch: Hier wurden handschriftlich alle Störungen verzeichnet, die der Leitstelle gemeldet wurden. Am 30. März 1999 enden die Einträge mit dem Hinweis: Umstellung auf PC-Mängelliste. Zwischenzeitlich hat Dieter Karsten dafür eine Access-Datenbank aufgebaut, hat Funktionen definiert, Komponenten aufgelistet, Daten eingepflegt, das Straßenverzeichnis integriert und diese Datenbank so weiterentwickelt, dass sie bis 2017 als eigenständiges System funktionierte. „Ich konnte mein Hobby zum Teil meines Berufs machen“, so Dieter Karsten, der noch heute Spaß daran hat, die Datenbank weiter zu präzisieren und damit zu perfektionieren. „Gab es anfangs fünf Kriterien, sind wir heute bei über 500 Ausstattungsmerkmalen von Haltestellen, die so weit ins Detail gehen, dass wir selbst abrufen können, an welchen Haltestellen noch ein Logo aus der Zeit vor dem Rechtsformwechsel zu finden ist oder wo Radwege direkt im Haltestellenbereich verlaufen.“

Ende 2017 endete auch das Zeitalter der „selbstgestrickten Datenbank“, wie Dieter Karsten sie ein wenig underdogmäßig bezeichnet. Alle Daten wurden in das Betriebsmeldungserfassungssystem Netro®, mit dem die Leitstelle seit 2008 arbeitet, integriert und sämtliche Funktionen in Netro® nachgebildet. Nun konnten auch Ideen einfließen und Visionen umgesetzt werden, die Dieter Karsten mit den begrenzten Möglichkeiten der Access-Datenbank nicht realisieren konnte. Plausibilitätsprüfungen beispielsweise waren fortan nicht mehr erforderlich, Unrichtigkeiten konnten vom System ausgeschlossen werden. Somit wurden zwei funktionierende Systeme zusammengeführt, nun mit einem zentralen, gleichen Datenpool. Das bedeutet nicht nur mehr Effizienz durch Verzicht auf doppelte Dateneingabe, sondern auch mehr Transparenz.

Auf die Frage nach der Anzahl der verwalteten Datensätze bleibt der Elektrotechniker eine Antwort schuldig, verweist aber auf allein rund 25.000 Fotos von Schäden an Haltestellen, die im System hinterlegt sind. Und an dieser Stelle wiederholt sich Geschichte – ein Blick auf die historischen Glasfotos der Stadtwerke zeigt, was seinerzeit vornehmlich fotografiert wurde: Schäden an Betriebsmitteln.







## Vom Leiten und Weiterleiten

Die Leitstelle – hier wird rund um die Uhr alles unternommen, damit das Verkehrsangebot zuverlässig erbracht wird, also der operative Betrieb „läuft“. Die Mitarbeiter der Leitstelle leiten Meldungen weiter, ordnen an und entscheiden, manches Mal in Sekundenschnelle. Diese verantwortungsvolle Tätigkeit teilen sich Reiner Lenzing und Markus Hilgert montags bis freitags schon seit Jahren. Den Wochenend-, Feiertags- und Nachtdienst übernehmen die Kolleginnen und Kollegen der Ausfahrt und des Außendienstes.



Reiner Lenzing ist Mann der ersten Stunde in der Leitstelle Neue Mitte. „Meine erste Schicht dort begann am 10. Mai 1996 um 4 Uhr. Vorher“, erinnert sich der Verkehrsmeister, „befand sich die Leitstelle in einem kleinen Büro im Souterrain des alten Verwaltungsgebäudes auf unserem Betriebshof. Schreibtisch, Stuhl, Telefon und Funkgerät – das war die ganze Ausstattung. Unvorstellbar heutzutage.“ Mit dem Umzug in die neuen Räume direkt an der ÖPNV-Trasse wurde eine moderne Informations- und Kommunikationstechnik installiert. „Das war erforderlich, denn mit einem Schlag gingen durch das neue Verkehrskonzept und die Trasse nicht nur 53 zusätzliche Busse, darunter erstmals auch Gelenkbusse, ins Netz, sondern auch sechs Straßenbahnen. Und dazu gab es ein völlig neues Liniennetz“, berichtet Reiner Lenzing. „Alles war neu – das hat anfangs ganz schön viele Fragen aufgeworfen und auch viele auswärtige Fachbesucher angelockt. Ich muss sagen, das war schon wirklich einmalig.“



Im Jahr 2002, als Markus Hilgert in die Leitstelle wechselte, hatte sich natürlich längst alles einge spielt. Für ihn erfüllte sich nach zwölf Jahren Fahrdienst mit der Ausbildung zum Verkehrsmeister Leitstelle ein persönlicher Traum. „Ich mag es, ad hoc verantwortungsvolle Entscheidungen mit oft weitreichenden Folgen treffen zu müssen. Und ich mag den Umgang mit den rechnergesteuerten Programmen. Die Technik hier in der Leitstelle entwickelt sich stets weiter und bietet somit ständig neue Herausforderungen – das ist faszinierend. Über eine Vielzahl von Monitoren treffen laufend alle relevanten Informationen zum Betriebsgeschehen hier ein. Die Arbeit in der Leitstelle ist genau mein Ding, damals wie heute.“

„Die Tätigkeit heute ist schon deutlich anders als vor 20 oder 25 Jahren. Was früher kaum zu kontrollieren war, hat sich durch die zunehmende Technologisierung zur Stärke gewandelt“, das bestätigt auch Reiner Lenzing.

Im Jahr 2009 ist die Leitstelle erneut umgezogen und befindet sich jetzt wieder auf dem Betriebshof der STOAG. Ausfahrt und Leitstelle sind nun räumlich zusammengelegt und gemeinsam wird von hier aus die Dynamik des Netzes beobachtet und gesteuert. „Wir sind nun näher an der Basis“, beschreibt Markus Hilgert den Vorteil des Umzugs und fügt schmunzelnd hinzu: „Und jetzt kennen wir auch endlich die Gesichter zu den Namen, die wir vorher nur über Funk gehört haben.“

## Im Gespräch

**Geschäftsführer Werner Overkamp über die Ereignisse des vergangenen und des laufenden Jahres.**



*Herr Overkamp, wie beurteilen Sie die Entwicklung der STOAG im Jahr 2021?*

Seit mehr als zwei Jahren beeinflusst Corona die Entwicklung im ÖPNV. Noch lässt sich nicht vorhersagen, wie sich die Pandemie weiterentwickeln wird. Ich bin wirklich sehr stolz darauf, dass die STOAG alle geplanten Projekte im Jahr 2021 realisieren bzw. Projekte, die im vergangenen Jahr vorbereitet wurden, in diesem Jahr abschließen konnte. Das ist ein Verdienst unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und war nur möglich dank der Unterstützung von Politik und Verwaltung.

*An welche Projekte denken Sie konkret?*

Seit Februar 2021 bieten wir unseren On-Demand-Service, den Revierflitzer, in ganz Oberhausen an. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen – zu dem Zeitpunkt befanden wir uns im Lockdown – wird dieses Angebot von den Fahrgästen sehr rege genutzt. Die Fahrzeuge sind natürlich besonders am Wochenende gut ausgelastet. Seit April dieses Jahres kann nun die volle Kapazität der Fahrzeuge genutzt werden, nachdem coronabedingt seit dem Start des Revierflitzers nur vier von sechs Sitzplätzen buchbar waren.

Im März haben wir die Ausstattung unserer gesamten Fahrzeugflotte mit kostenlosem WLAN abgeschlossen. Auch dieser Service wird von den Fahrgästen ausgesprochen gut angenommen: Durchschnittlich befinden sich werktäglich 40.000 bis 50.000 Geräte im STOAG-WLAN-Netz. Die Nachfrage überschreitet deutlich unsere Prognosen.

Die weitere Verbesserung der Kundeninformation stand im vergangenen Jahr weit oben auf unserer To-do-Liste. Im Mai war der Relaunch unserer Website fertig, die sich nun nutzerfreundlicher, moderner und natürlich responsiv präsentiert. Dass die Seite jetzt in rund 50 Sprachen übersetzt werden kann, macht sie auch für ausländische Gäste und Fremdsprachler einfach nutzbar. Einen Relaunch erhielt auch unsere STOAG-App: Das Design wurde grundlegend geändert und die neuen VRR-Tarife eezy und FlexTicket integriert. Ende 2021 wurden 45 neuartige DFO-light-Anzeiger an 24 Haltestellen installiert. Da die Anzeigetafeln über eine Solarzelle und einen Pufferakku netzunabhängig betrieben werden, können wir damit auch an Haltestellen, die über keinen Stromanschluss verfügen, den Fahrgästen aktuelle Fahrplaninformationen zur Verfügung stellen.

Weniger mit Kundeninformation, sondern vielmehr mit Kundenservice hat die Aufrüstung unserer Ticketautomaten zu tun. Jetzt haben Kunden die Möglichkeit, Einzahlungen für Abo-Verträge und für das erhöhte Beförderungsentgelt an den Ticketautomaten vorzunehmen. Hierdurch wird ihnen eine neue Möglichkeit geboten, offene Beträge bargeldlos und ohne Besuch im KundenCenter zu zahlen.

*Wird die STOAG durch diese Maßnahmen neue Kunden gewinnen?*

Guter Service und ein gutes Angebot sind die Grundvoraussetzungen dafür, Kunden zu gewinnen. Die Coronapandemie hat sowohl zu einem veränderten Verkehrsverhalten als auch zu einer geänderten Verkehrsmittelwahl geführt. Nur im Zusammenspiel unterschiedlicher Maßnahmen – regional vor Ort einerseits, bundesweit andererseits – werden wir langfristig Fahrgastzuwächse erreichen. Um im Rahmen der Mobilitätswende den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu verdoppeln und damit Fahrgäste zu gewinnen, sind neben qualitativen Verbesserungen vor allem quantitative Maßnahmen gefragt. Wir brauchen neue Verkehrsangebote, neue Linien, dichtere Takte, neue Produkte.

Auch der Ausbau der Schieneninfrastruktur spielt dabei eine wichtige Rolle – in Oberhausen ist dies beispielsweise die Verlängerung der Linie 105. Kurzfristig aber geht es um die Ausweitung des Busangebots. Denn den meisten Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Projekten gehen jahrelange Planungs- und Genehmigungsprozesse voraus, während zusätzliche Angebote im Busverkehr kurzfristiger umzusetzen sind und helfen können, den ÖPNV insgesamt attraktiver und leistungstärker zu machen. Ohne massiven Ausbau der Buskapazitäten sind Fahrgastwachstum und Klimaschutzziele im Verkehrssektor nicht zu realisieren. Ich freue mich, dass die STOAG nach dem On-Demand-Verkehr nun mit den XBussen im Sommer ein weiteres neues Produkt auf die Straße bringen wird.

*Ausbau der Buskapazität heißt auch Ausbau der Elektromobilität. Wie weit ist die STOAG bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebstechnik?*

Wir setzen den Ausbau der Elektromobilität planmäßig um. Zum Jahresende erwarten wir 15 neue Elektrobusse. Als Ergebnis einer Machbarkeitsstudie werden die Fahrzeuge sowohl mittels Gelegenheitsladung auf der Strecke (Opportunity Charging) als auch mittels ergänzender Betriebschiffladung nachts (Overnight Charging) geladen. Hierfür wird gerade die Ladeinfrastruktur errichtet. Auch die Planungen für die Anpassung des Liniennetzes an mehr Elektromobilität laufen derzeit. Allerdings muss man sagen, dass auch die Dieselbusse mit Efficient-Hybrid-Technologie, die wir im Jahr 2020 beschafft haben, einen äußerst geringen Schadstoffausstoß und eine geringe Geräuschemission aufweisen und insofern einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung der Stickoxid- und CO<sub>2</sub>-Belastung in Oberhausen leisten. Aufgrund der kontinuierlichen Neubeschaffung von Fahrzeugen verfügen wir über eine moderne Busflotte mit einem durchschnittlichen Fahrzeugalter von 5,2 Jahren.



Prüft die STOAG auch den Einsatz von Wasserstoffbussen?

Natürlich beschäftigen wir uns auch mit dieser Antriebstechnologie. Antriebe, die auf Wasserstoff basieren, haben den Vorteil größerer Reichweite und könnten für längere Umläufe eine Alternative sein. Die Kosten für die Busbeschaffung und die Ladeinfrastruktur sind allerdings noch sehr hoch. Die STOAG unterstützt als Partner den Campus for Hydrogen Technologies Oberhausen HydroB, ein Technologiezentrum für Wasserstoffwirtschaft. Wir sind also nah am Thema, setzen bei der Busbeschaffung aber vorerst den Schwerpunkt auf batterieelektrischen Antrieb.

Erste Projekte für das laufende Jahr haben Sie bereits angesprochen – was plant die STOAG darüber hinaus?

Die Vorbereitungen für den Ausbau der E-Mobilität bilden natürlich einen Schwerpunkt. Das betrifft die Erstellung der Ladeinfrastruktur in der Stadt aber auch auf dem Betriebshof. Für die neuen Elektrobusse müssen Stationen für die Übernachtladung errichtet werden, darüber hinaus muss der Betriebshof insgesamt umgerüstet werden. Die Planungen dazu laufen jetzt.

Ein weiteres großes Projekt ist die Migration unseres digitalen Funksystems zu einem Integrated Transport Control System (ITCS). Leitstellenfunktionen werden deutlich erweitert und Fahrgastinformationen zentral vom ITCS steuerfähig gemacht. Die Prognosegenauigkeit sowohl der dynamischen Fahrgastinformationssysteme als auch der Onlineauskunft auf der STOAG-Website und in der STOAG-App werden deutlich verbessert. Nach Abschluss des Projekts ist der uneingeschränkte Informationsfluss im Fahrbetrieb der STOAG gesichert.

Neben der Information über die Fahrplanlage sind für den Kunden Tarifinformationen wichtig. Die Einführung des elektronischen Tarifs und des FlexTickets im Gebiet des VRR Anfang des Jahres sind ganz wichtige Schritte hin zu einem flexiblen und einfachen Ticketangebot. Komplizierte Preisstrukturen sind nicht mehr zeitgemäß. Wir möchten auch das Bezahlen der Tickets zunehmend vereinfachen. Die Pandemie hat die Inanspruchnahme und die Akzeptanz des bargeldlosen Bezahlers deutlich erhöht, erste Verkehrsunternehmen haben bereits den Ticketverkauf mit Bargeld beim Fahrpersonal ganz eingestellt. Unsere neuen Bordrechner in den Fahrzeugen sind für den bargeldlosen Ticketerwerb ausgestattet und wir möchten das bargeldlose Bezahlen deutlich forcieren. Das werden wir auch über Instagram kommunizieren, unseren neuen Social-Media-Kanal.

Mitarbeitende

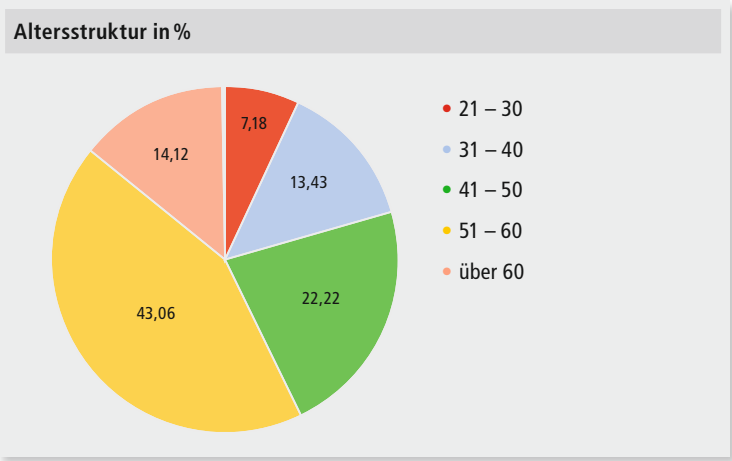
Personalkennzahlen

Die Belegschaft verringert sich gegenüber dem Vorjahr um zwei Personen und besteht am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte sowie Mitarbeitende aus dem Projekt „Teilhabechancengesetz“ und des Mobilen Service – aus 432 Mitarbeitenden. Die Frauenquote beträgt 21 %. Im Unternehmen sind Mitarbeitende aus 24 Nationen beschäftigt.



Wie in den vergangenen Jahren liegt das Durchschnittsalter der Beschäftigten bei 50 Jahren. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt 24 Jahre. Aufgrund einer großen Netzumstellung im Jahr 1996/1997 sind in dieser Zeit besonders viele Fahrerinnen und Fahrer eingestellt worden, die nun Jubiläum feiern. Daraus resultiert die hohe Anzahl an Jubiläen im Jahr 2021: 46 Mitarbeitende blicken auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, elf Mitarbeitende sind 35 Jahre, zwei Mitarbeitende sind 40 Jahre und eine Mitarbeiterin ist 50 Jahre im Unternehmen tätig.

| Personalbestand 31.12.                 |      |      |
|----------------------------------------|------|------|
|                                        | 2021 | 2020 |
| Management                             | 41   | 48   |
| Fahrdienst                             | 355  | 347  |
| Werkstatt und technische Infrastruktur | 36   | 39   |
| Gesamt                                 | 432  | 434  |



| Entwicklung des Personalaufwands |                         |
|----------------------------------|-------------------------|
| Jahr                             | Personalaufwand in TEUR |
| 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                             | 25.210                  |
| 2021                             | 25.236                  |

**Personalaufwand**

Der Personalaufwand beträgt im Geschäftsjahr 25.236 TEUR und erhöht sich somit geringfügig gegenüber dem Vorjahreswert (25.210 TEUR). 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/zur Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerinnen Personenverkehr und Kfz-Mechatroniker/Mechatronikerin an. Vierzehn junge Menschen befinden sich im Jahr 2021 in einem der beiden Ausbildungsberufe: Fünf junge Heranwachsende erlernen den Beruf des Kfz-Mechatronikers und neun den des Berufskraftfahrers Personenverkehr.

Zwei Auszubildende haben ihre Abschlussprüfung bestanden und sind in unbefristete Anschluss-Arbeitsverhältnisse übernommen worden. Ein Auszubildender zum Kfz-Mechatroniker änderte den Schwerpunkt seiner Ausbildung von Nutzfahrzeugtechnik auf System- und Hochvolttechnik. Am 1. September 2021 haben fünf Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG aufgenommen.

Um auch zukünftig gut ausgebildetes Personal einzusetzen und jungen Menschen eine berufsorientierte Zukunftsperspektive zu gewähren, bietet die STOAG ergänzend zur Ausbildung im gewerblichen/technischen Bereich für das Jahr 2022 die Ausbildung zum Fachinformatiker/zur Fachinformatikerin für Systemintegration an.

**Tarifverhandlungen zum TV-N NW**

Bei den Tarifverhandlungen im November 2020 haben sich die Tarifparteien unter anderem darauf verständigt, die Entgeltgruppe 5a zum 1. Februar 2021 abzuschaffen. Die Beschäftigten, die bisher in der Entgeltgruppe 5a eingruppiert sind, werden zum 1. Februar 2021 in die Entgeltgruppe 5 TV-N NW übergeleitet. Diese Überleitung betrifft 134 Fahrerinnen und Fahrer der STOAG.





## Bilanz

zum 31. Dezember 2021

| Aktiva                                          |        |        |        |
|-------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| in TEUR                                         | Anhang | 2021   | 2020   |
| Anlagevermögen                                  | (1)    |        |        |
| Immaterielle Vermögensgegenstände               |        | 383    | 360    |
| Sachanlagen                                     |        | 36.344 | 39.672 |
| Finanzanlagen                                   | (2)    | 30.101 | 30.106 |
|                                                 |        | 66.828 | 70.138 |
| Umlaufvermögen                                  |        |        |        |
| Vorräte                                         |        | 370    | 392    |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände   | (3)    | 13.245 | 9.986  |
| Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten |        | 268    | 342    |
|                                                 |        | 13.883 | 10.720 |
| Rechnungsabgrenzungsposten                      |        | 369    | 454    |
|                                                 |        | 81.080 | 81.311 |

| Passiva                                                     |        |        |        |
|-------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| in TEUR                                                     | Anhang | 2021   | 2020   |
| Eigenkapital                                                | (4)    |        |        |
| Gezeichnetes Kapital                                        |        | 25.600 | 25.600 |
| Kapitalrücklage                                             |        | 5.805  | 5.805  |
| Gewinnrücklagen                                             |        | 173    | 173    |
|                                                             |        | 31.578 | 31.578 |
| Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen | (5)    | 1.430  | 2.096  |
| Rückstellungen                                              | (6)    | 15.512 | 15.294 |
| Verbindlichkeiten                                           | (7)    | 32.424 | 32.239 |
| Rechnungsabgrenzungsposten                                  |        | 137    | 104    |
|                                                             |        | 81.080 | 81.311 |

## Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

|                                                                                 | Anhang | 2021<br>in EUR | 2020<br>in TEUR |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|----------------|-----------------|
| 1. Umsatzerlöse                                                                 | (9)    | 25.170.029,72  | 26.067          |
| 2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale                                               |        | 1.338.215,40   | 1.312           |
| 3. Erträge aus dem EU-Rettungsschirm                                            |        | 5.390.517,32   | 4.682           |
| 4. Sonstige betriebliche Erträge                                                | (10)   | 2.416.429,61   | 3.136           |
|                                                                                 |        | 34.315.192,05  | 35.198          |
| 5. Materialaufwand                                                              |        |                |                 |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren      |        | 4.820.996,70   | 4.189           |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen                                         |        | 12.681.976,35  | 12.855          |
|                                                                                 |        | 17.502.973,05  | 17.044          |
| 6. Personalaufwand                                                              | (11)   |                |                 |
| a) Löhne und Gehälter                                                           |        | 19.604.287,47  | 19.482          |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung  |        | 5.632.031,57   | 5.728           |
|                                                                                 |        | 25.236.319,04  | 25.210          |
| 7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen     |        | 4.586.887,90   | 4.671           |
| 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen                                           |        | 4.620.407,51   | 5.011           |
|                                                                                 |        | 51.946.587,50  | 51.935          |
|                                                                                 |        | -17.631.395,45 | -16.737         |
| 9. Erträge aus Beteiligungen                                                    | (12)   | 8.909.317,19   | 6.543           |
| 10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | (12)   | 1.383.335,79   | 1.147           |
| 11. Aufwendungen aus Beteiligungen                                              | (12)   | 50.000,00      | 50              |
| 12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                                        | (12)   | 40.492,87      | 47              |
| 13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen                                            | (12)   | 809.038,38     | 899             |
| 14. Steuern vom Einkommen und Ertrag                                            |        | -5.035,17      | 11              |
| 15. Ergebnis nach Steuern                                                       |        | -8.152.252,81  | -9.960          |
| 16. Sonstige Steuern                                                            |        | 125.938,48     | 125             |
| 17. Jahresfehlbetrag                                                            |        | -8.278.191,29  | -10.086         |
| 18. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen                                 |        | 8.278.191,29   | 10.086          |
| 19. Bilanzergebnis                                                              |        | 0,00           | 0               |

Entwicklung des Anlagevermögens

|                                                                                                                                            | Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR |         |           |             |         |            | Kumulierte Abschreibung in TEUR |       |                           |                        |            | Buchrestwerte in TEUR |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------|-----------|-------------|---------|------------|---------------------------------|-------|---------------------------|------------------------|------------|-----------------------|---------|
|                                                                                                                                            | 01.01.2021                                   | Zugänge | Zuschüsse | Umbuchungen | Abgänge | 31.12.2021 | 01.01.2021                      | 2021  | i.Z.m. Umbuchungen des GJ | i.Z.m. Abgängen des GJ | 31.12.2021 | 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 | 1.736                                        | 109     | –         | 25          | 0       | 1.842      | 1.599                           | 84    | 0                         | 0                      | 1.683      | 159                   | 137     |
| 2. geleistete Anzahlungen                                                                                                                  | 233                                          | 1       | –         | 0           | 0       | 224        | 0                               | 0     | 0                         | 0                      | 0          | 224                   | 223     |
|                                                                                                                                            | 1.959                                        | 110     | 0         | 25          | 0       | 2.067      | 1.599                           | 84    | 0                         | 0                      | 1.683      | 383                   | 360     |
| II. Sachanlagen                                                                                                                            |                                              |         |           |             |         |            |                                 |       |                           |                        |            |                       |         |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken                                    | 44.211                                       | 551     | –         | –           | –       | 44.761     | 27.441                          | 1.028 | 0                         | 0                      | 28.469     | 16.292                | 16.770  |
| davon: Betriebsgrundstücke                                                                                                                 | 4.593                                        | 0       | –         | –           | –       | 4.593      | 23                              | 0     | 0                         | 0                      | 23         | 4.570                 | 4.570   |
| davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                                                             | 16.436                                       | –       | –         | –           | –       | 16.445     | 9.206                           | 403   | 0                         | 0                      | 9.609      | 6.836                 | 7.230   |
| davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges                                                                                             | 23.183                                       | –       | –         | –           | –       | 23.723     | 18.213                          | 625   | 0                         | 0                      | 18.838     | 4.885                 | 4.970   |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen                                              | 14.196                                       | 158     | –28       | 17          | –       | 14.343     | 12.621                          | 287   | 0                         | 0                      | 12.908     | 1.435                 | 1.576   |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr                                                                                                | 43.732                                       | 0       | 0         | 0           | 3.618   | 40.114     | 26.207                          | 2.748 | 0                         | 3.618                  | 25.337     | 14.777                | 17.525  |
| 4. Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                                                                      | 8.104                                        | 251     | –         | 61          | 102     | 8.234      | 5.869                           | 440   | 0                         | 92                     | 6.217      | 2.016                 | 2.235   |
| 5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen                                                                                              | 2.364                                        | 388     | –         | –131        | –       | 2.621      | 797                             | 0     | –                         | –                      | 797        | 1.824                 | 1.567   |
|                                                                                                                                            | 112.607                                      | 1.348   | –28       | –54         | 3.720   | 110.072    | 72.935                          | 4.503 | 0                         | 3.710                  | 73.728     | 36.344                | 39.672  |
|                                                                                                                                            | 114.566                                      | 1.458   | –28       | –29         | 3.720   | 112.139    | 74.534                          | 4.587 | 0                         | 3.710                  | 75.412     | 36.728                | 40.032  |
| B. Finanzanlagen                                                                                                                           |                                              |         |           |             |         |            |                                 |       |                           |                        |            |                       |         |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                                                                                      | 16                                           | –       | –         | –           | –       | 16         | 3                               | –     | –                         | –                      | 3          | 13                    | 13      |
| 2. Beteiligungen                                                                                                                           | 37.784                                       | –       | –         | –           | –       | 37.784     | 23.458                          | –     | –                         | –                      | 25.458     | 14.326                | 14.326  |
| 3. Wertpapiere des Anlagevermögens                                                                                                         | 19.670                                       | –       | –         | –           | –       | 19.670     | 3.960                           | –     | –                         | –                      | 3.960      | 15.711                | 15.711  |
| 4. Sonstige Ausleihungen                                                                                                                   | 54                                           | 10      | –         | –           | 15      | 49         | 0                               | –     | –                         | –                      | 0          | 49                    | 5       |
| 5. GmbH- und Genossenschaftsanteile                                                                                                        | 3                                            | –       | –         | –           | –       | 3          | 0                               | –     | –                         | –                      | 0          | 3                     | 3       |
|                                                                                                                                            | 57.527                                       | 10      | 0         | 0           | 15      | 57.522     | 27.421                          | 0     | –                         | 0                      | 27.421     | 30.101                | 30.106  |
|                                                                                                                                            | 172.093                                      | 1.468   | –28       | –29         | 3.735   | 169.661    | 101.955                         | 4.587 | 0                         | 3.710                  | 102.832    | 66.828                | 70.138  |



# Anhang für das Geschäftsjahr 2021

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 sowie nach den Vorschriften des GmbH-Gesetzes 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

Entgeltlich 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 2021 mit einem Rechnungszinsfuß von 1,87 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von 1,80 % im Jahr 2022 und 2,00 % p. a. ab 2023 angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gem. § 253 Abs. 6 HGB beträgt 387.557 EUR und unterliegt einer Ausschüttungssperre, soweit die nach Ausschüttung verbleibenden freien Rücklagen zuzüglich eines Gewinnvortrags und abzüglich eines Verlustvortrags nicht mindestens seine Höhe erreichen.

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 einer 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.

(2) Finanzanlagen

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2021 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

|                                                                                  | Beteiligungsanteil<br>in % | Eigenkapital<br>31.12.2021<br>in TEUR | davon<br>Ergebnis 2021 |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen                              | 51,00                      | 6.116                                 | 4.532                  |
| PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen | 51,00                      | –3.243                                | 209                    |
| FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen                                                 | 50,00                      | 34                                    | 0                      |
| FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen                                                    | 50,00                      | 32.962                                | 11.400                 |
| Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen        | 15,18                      | 46.669                                | 16.184                 |
| Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen                                | 10,00                      | 35.345                                | 0                      |
| Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen                    | 3,92                       | 220                                   | 42                     |

Die PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH i.L., Oberhausen (PBO) wurde mit Wirkung zum 31. Dezember 2020 aufgelöst. Die Liquidation soll innerhalb des Geschäftsjahres 2022 beendet sein. Der Buchwert der Beteiligung der PBO war bereits völlig abgeschrieben. Eine Löschung im Handelsregister ist bislang noch nicht erfolgt.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

| in TEUR                                                                     | 31.12.2021 | davon<br>RLZ* > 1 Jahr | 31.12.2020 | davon<br>RLZ* > 1 Jahr |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------|------------|------------------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                  | 1.029      | –                      | 938        | –                      |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 5.633      | –                      | 2.781      | –                      |
| Sonstige Vermögensgegenstände                                               | 6.583      | –                      | 6.268      | –                      |
| davon gegenüber Gesellschaftern                                             | (0)        | –                      | (1.292)    | –                      |
|                                                                             | 13.245     | –                      | 9.987      | –                      |

\* RLZ = Restlaufzeit

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 3.870 TEUR (Vorjahr: 4.152 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.

(4) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2021 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

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

(5) Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen enthält im Wesentlichen bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse vor allem für die Erweiterung des digitalen Funksystems. Hier sind bereits Anzahlungen geleistet, die endgültige Verrechnung wird in den Folgejahren erfolgen.

(6) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Personalkosten in Höhe von 2.584 TEUR (Vorjahr: 2.508 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe – HÖV – in Höhe von 1.450 TEUR (Vorjahr: 1.450 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(7) Verbindlichkeiten

| in TEUR                                                                               | 31.12.2021 | davon<br>RLZ*<br>bis 1 Jahr | davon<br>RLZ* > 1 Jahr<br>bis 5 Jahre | davon<br>RLZ*<br>> 5 Jahre | 31.12.2020 |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------|
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten                                          | 21.364     | 4.852                       | 11.209                                | 5.303                      | 26.675     |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 3.033      | 3.033                       | –                                     | –                          | 4.491      |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 107        | 107                         | –                                     | –                          | 32         |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 5.692      | 5.692                       | –                                     | –                          | 551        |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                                            | 2.228      | 2.228                       | –                                     | –                          | 490        |
| davon gegenüber Gesellschaftern                                                       | (1.781)    | –                           | –                                     | –                          | (0)        |
| davon aus Steuern                                                                     | (182)      | –                           | –                                     | –                          | (190)      |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit                                               | (8)        | –                           | –                                     | –                          | (6)        |
|                                                                                       | 32.424     | 15.912                      | 11.209                                | 5.303                      | 32.239     |

\* RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 10.138 TEUR (Ursprungsbetrag 27.497 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.

(8) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2021 bestand 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 GmbH den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2021 lag die notwendige Bedingung nicht vor. Jedoch hat die TZU GmbH das fragliche Grundstück (Flurstück 321, 930 m² groß) ebenfalls bedingt an die Stage Entertainment Germany GmbH weiterveräußert. Stage Entertainment Germany GmbH und die TZU GmbH haben vereinbart, dass die Bedingung nicht eingetreten ist, sodass sich das Grundstück folglich nach wie vor im Eigentum der TZU GmbH befindet.

Des Weiteren ist die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeiter werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betrugen im Geschäftsjahr 2021 17.902 TEUR (Vorjahr: 17.580 TEUR).

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(9) Umsatzerlöse

| in TEUR                       | 2021   | 2020   |
|-------------------------------|--------|--------|
| Erlöse aus Verkehrsleistungen | 24.186 | 25.290 |
| Sonstige Erlöse               | 984    | 777    |
|                               | 25.170 | 26.067 |

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 370 TEUR (Vorjahr: 251 TEUR) enthalten.

(10) Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und aus der Auflösung von Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 487 TEUR (Vorjahr: 881 TEUR) enthalten.

(11) Personalaufwand

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

|                                  | 2021 | 2020 |
|----------------------------------|------|------|
| Gewerblicher Bereich             | 334  | 335  |
| Verwaltungsbereich               | 79   | 81   |
| Mitarbeitende ohne Auszubildende | 413  | 416  |
| Auszubildende                    | 12   | 10   |
|                                  | 425  | 426  |

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.526 TEUR (Vorjahr: 1.785 TEUR) enthalten.

(12) Finanzergebnis

| in TEUR                                                                                                                   | 2021  | 2020  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| Erträge aus Beteiligungen<br>(davon aus verbundenen Unternehmen: 2.198 TEUR; Vorjahr: 2.111 TEUR)                         | 8.909 | 6.543 |
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens                                               | 1.383 | 1.147 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge<br>(davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 3 TEUR; Vorjahr: 2 TEUR)       | 40    | 47    |
| Aufwendungen aus Beteiligungen                                                                                            | -50   | -50   |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen<br>(davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 637 TEUR; Vorjahr: 710 TEUR) | -809  | -899  |
|                                                                                                                           | 9.474 | 6.788 |



### Sonstige Angaben

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

Die im Jahr 2021 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte im Jahr 2021 Gesamtbezüge in Höhe von 223.660,66 EUR. Darin enthalten wurde für die Nutzung eines Dienst-Pkw ein Wert in Höhe von 24.821,76 EUR zugeordnet. Ebenso wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 22.500,00 EUR für Herrn Overkamp ausgezahlt, welche ebenfalls in den oben angegebenen Gesamtbezügen enthalten ist.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2021 288 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 3.158 TEUR (im Vorjahr 3.194 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für das Jahr 2021 sind auf Seite 50 aufgelistet.

### Nachtragsbericht

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

Die aktuelle Lage durch Covid-19 stellt für die STAOG – wie für die gesamte Wirtschaft – auch nach dem Bilanzstichtag weiterhin eine enorme Herausforderung dar. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das wirtschaftliche Gesamtergebnis 2022 der STOAG lassen sich derzeit noch nicht abschätzen. Mit einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen in erheblichem Umfang ist auch weiterhin für das Jahr 2022 zu rechnen.

Die aktuelle Pandemieentwicklung in Deutschland führt wieder durch mehr Homeoffice und Kontaktvermeidung zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgäste im ÖPNV. Die Nachfrage wird auch im Jahr 2022 erheblich unterhalb des Niveaus von 2019 – 2021 liegen, sodass auch im kommenden Jahr eine Fortführung des Rettungsschirms des Bundes und der Länder als notwendig erachtet wird.

Die Verkehrsministerkonferenz weist auf eine Prognose von Anfang Oktober 2021 hin, wonach bereits ohne die derzeitige Infektionswelle und die Einführung der 3G-Regelung im ÖPNV für 2021 ein Schaden allein

durch Einnahmefälle in Höhe von 1,5 bis 1,7 Milliarden Euro erwartet wurde. Aktuelle Prognosedaten werden derzeit errechnet und sollen dann als Basis für den Rettungsschirm im Jahr 2022 dienen. Die Länder begrüßen daher, dass der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung vorsieht, dass die pandemiebedingten Einnahmefälle auch im Jahr 2022 ausgeglichen werden sollen. Im Koalitionsvertrag der aktuell amtierenden Bundesregierung heißt es nun auch: „2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmefälle wie bisher ausgleichen.“ Weitere Modalitäten zum Rettungsschirm 2022 sind noch nicht bekannt.

Es ist beabsichtigt, dass sich die Länder mit 50 % am angekündigten neuen ÖPNV-Rettungsschirm für 2022 beteiligen.

Oberhausen, den 24. Mai 2022

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp  
Geschäftsführer

# Organe der Gesellschaft

## Aufsichtsrat

- Denis Osmann, Vorsitzender  
Oberhausen, Hausverwalter
- Ulrich Real, 1. stellvertretender Vorsitzender  
Oberhausen, Studiendirektor
- Sebastian Pechoel\*, 2. stellvertretender Vorsitzender  
Bottrop, Personaldisponent
- Jörg Bischoff, Oberhausen, Fleischer
- Andreas Blanke, Oberhausen, Fraktionsgeschäftsführer
- Helmut Brodrick, Oberhausen, Betriebsrat
- Peter Bruckhoff, Oberhausen, Angestellter Ratsgruppe
- Thorsten Kamps\*, Oberhausen, Busfahrer
- Yusuf Karacelik, Oberhausen, Sozialarbeiter
- Vedat Koca\*, Gladbeck, Busfahrer
- Manfred Michalik\*, Oberhausen, Busfahrer
- Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit
- Norbert Ricken\*, Oberhausen, Straßenbahnfahrer
- Apostolos Tsalatras, Hilden, Stadtkämmerer
- Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.

## AR-Vergütungen

|              |
|--------------|
| 5.250,01 EUR |
| 3.940,00 EUR |
| 3.940,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |
| 2.625,00 EUR |

Gesamtvergütung: 44.630,01 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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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, 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 24. Mai 2022

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Feldmann, Wirtschaftsprüfer

Gertenbach, Wirtschaftsprüferin

## Impressum

### Herausgeber

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH  
Max-Eyth-Straße 62, 46149 Oberhausen  
[www.stoag.de](http://www.stoag.de)

### Redaktion

Sabine Müller, Unternehmenskommunikation  
Telefon 0208 835-8500  
E-Mail: [s.mueller@stoag.de](mailto:s.mueller@stoag.de)

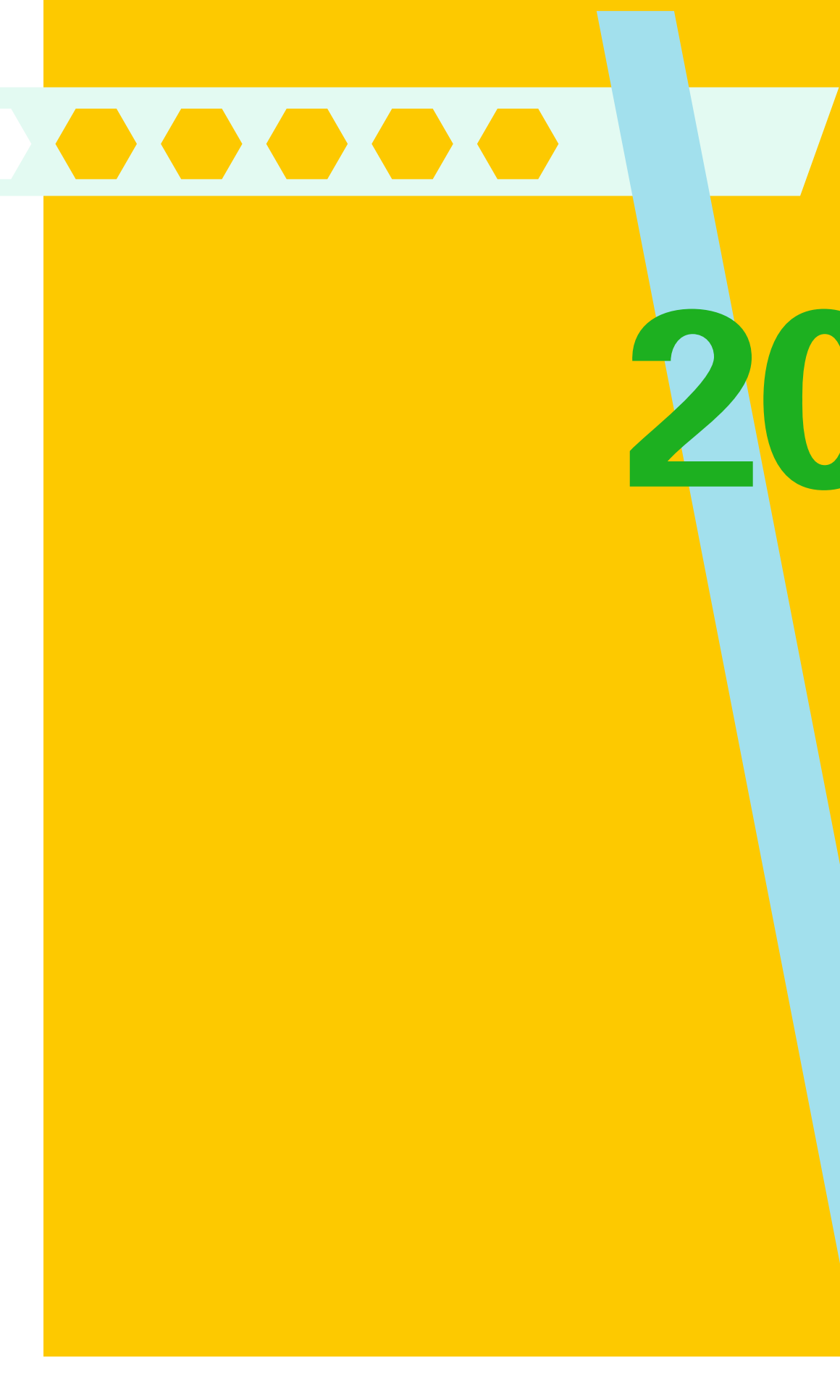
### Gestaltung und Produktion

move elevator GmbH  
Oberhausen

### Druck

Walter Perspektiven GmbH





# 2021

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](mailto:info@stoag.de)

[www.stoag.de](http://www.stoag.de)