STOAG

STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH

1897

GESCHÄFTSBERICHT

125

22

Tradition
und Zukunft

Inhaltsverzeichnis

04 STOAG in Zahlen

06 Vorwort der Geschäftsführung

07 Bericht des Aufsichtsrats

08 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

24 Tradition und Zukunft

32 Das Jubiläumsjahr 2022

34 Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch

37 Mitarbeitende

40 Bilanz

41 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

42 Entwicklung des Anlagevermögens

44 Anhang für das Geschäftsjahr 2022

51 Organe der Gesellschaft

52 Bestätigungsvermerk

57 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebiets (31.12.)		2022	2021
Einwohnerzahl		212.545	210.041
Fläche (in km²)		77	77
Wirtschaftsdaten		**2022**	**2021**
Erträge (TEUR)			
Erträge aus Verkehrsleistungen		22.040	24.186
Sonstige Umsatzerlöse		1.350	984
Gesamtumsatzerlöse		23.390	25.170
Sonstige Erträge		13.932	9.185
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren		10.009	10.293
Gesamterträge		47.331	44.648
Aufwendungen (TEUR)			
Energie-, Material- und Fremdkosten		20.495	17.503
Personalaufwand		25.319	25.236
Abschreibungen		4.119	4.587
Sonstige Aufwendungen		5.678	4.620
Zinsaufwand		301	809
Steuern		1.574	121
Gesamtaufwendungen		57.486	52.926
Finanzierungsbetrag (TEUR)		**–10.155**	**–8.278**
Bilanzergebnis (TEUR)		**0**	**0**
Bilanzdaten (TEUR)			
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Rücklage		5.978	5.978
Anlagevermögen		65.830	66.828
Leistungsdaten		**2022**	**2021**
Verkehrsleistung			
Fahrgäste	(in Mio.)	28,0	26,2
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)	9,25	9,12
Platzkilometer	(in Mio.)	805	771
Linienlänge* [lt. VDV-Definition]	(in km)	588 [908]	584 [890]
Liniennetz			
Straßenbahnlinien		1	1
SchnellBus-Linien		7	7
StadtLinien		21	20
NachtExpress-Linien		11	11
Einsatzwagen-Linien		38	31
Fahrzeugdaten (03.22)		**2022**	**2021**
Niederflur-Solobusse		70	71
Niederflur-Gelenkbusse		59	60
Niederflur-Straßenbahnen		6	6
Historische Fahrzeuge		1	1

* Bus und Straßenbahnen

Dipl.-Ing. Werner Overkamp
Geschäftsführer

Denis Osmann
Aufsichtsratsvorsitzender

Vorwort der Geschäftsführung

Die Coronapandemie und der russische Angriffskrieg auf die Ukraine haben die Welt und das Leben der Menschen im Jahr 2022 beeinflusst und verändert. Zu dem Leid und der Zerstörung in der Ukraine kommen wirtschaftliche Folgen wie globale Einbußen beim Wachstum, gestiegene Energiepreise, hohe Inflation und anhaltende Lieferengpässe. Die Auswirkungen spüren auch wir als Verkehrsunternehmen vor Ort.

Gleichzeitig wurde mit dem Deutschlandticket die größte Tarifreform, die es bisher bundesweit gegeben hat und die vor einem Jahr noch niemand für möglich gehalten hätte, vorbereitet. Welches Potenzial der ÖPNV bietet, wurde anhand des 9-Euro-Tickets im vergangenen Sommer erstmals sichtbar. Hoffen wir, dass durch das Deutschlandticket die erwartete und erforderliche Verlagerung des Individualverkehrs vom Pkw auf den ÖPNV forciert wird.

Mit dem Deutschlandticket allein sind die Klimaschutzziele 2030 im Verkehr jedoch nicht zu erreichen. Zu einer Verkehrswende gehört mehr als ein preiswertes Ticket – sie kann nur mit einem leistungsstarken ÖPNV gelingen. Um die notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu schaffen, müssen dauerhaft mehr Finanzmittel für den ÖPNV bereitgestellt werden: zum Ausbau der Infrastruktur, zur Erhöhung der Taktung, zur Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge und nicht zuletzt zur Einstellung von mehr Personal.

Die STOAG fördert mit dem Ausbau der Elektromobilität den klimafreundlichen Verkehr und den Lärmschutz in Oberhausen. Auch wenn sich aufgrund der weltweiten Lieferengpässe der Einsatz von weiteren 15 batteriebetriebenen Elektrobussen bei der STOAG um rund ein Jahr verzögern wird, bleibt es bei der Aufgabe, den gesamten Fuhrpark bis zum Ende dieses Jahrzehnts zu elektrifizieren.

Ich bedanke mich an dieser Stelle bei allen Mitarbeitenden, bei den Mitgliedern des Aufsichtsrats und bei unseren Partnern in Verwaltung, Politik und Gesellschaft für die engagierte und konstruktive Zusammenarbeit und für das Vertrauen. Beides hat dazu beigetragen, dass die STOAG sicher und beständig die Herausforderungen des vergangenen Geschäftsjahres gemeistert hat.

Werner Overkamp
Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat während des abgelaufenen Geschäftsjahres die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist von der Geschäftsführung regelmäßig eingehend über den Gang der Geschäfte, die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle 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 2022 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 18. März 2022, am 23. Juni 2022 und am 25. November 2022 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 sowie der Ukrainekrieg und die damit einhergehenden Auswirkungen der Energie- und Beschaffungskrise mit der Geschäftsführung erörtert worden.

Mit Auftragsschreiben vom 19. Oktober 2022 wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO Deutschland GmbH, Düsseldorf, mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2022 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 BDO Deutschland GmbH unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Die Geschäftsführung erläuterte den Jahresabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 30. März 2023 und den Konzernabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 7. Juni 2023.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 7. Juni 2023 über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen zum Jahres- und Konzernabschluss 2022 und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO Deutschland GmbH hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss 2022 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 2022 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 2022 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 7. Juni 2023
Der Aufsichtsrat

Denis Osmann
Vorsitzender

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

A. Grundlagen des Unternehmens
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 445 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

B. Wirtschaftsbericht
1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist leicht gestiegen. Zum Stichtag 31. Dezember 2022 leben 212.545 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 2.504 Personen mehr als im Vorjahr (210.041).

Der Bestand an Kraftfahrzeugen liegt bei 620 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit erneut über dem Vorjahresbestand von 618 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote in Oberhausen ist nahezu konstant geblieben und beträgt im Jahresdurchschnitt 11,4 % (2021: 10,5 %).

Laut der aktuellen Pendler-Statistik des Statistischen Landesamtes IT.NRW (Datenstand 30. Juni 2021) beträgt die Quote der Einpendler nach Oberhausen 51,6 % (46.520) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Anteil der Auspendler beträgt 56 % (55.637).

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 54,4 % auf 514.053 gestiegen, liegt damit aber immer noch unter dem Niveau von 2019.

[1] Externe Quelle: © IT.NRW, Düsseldorf, 2023. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. | Stand: 14.02.2023 / 15:38:06
[2] Externe Quelle: © IT.NRW, Düsseldorf, 2023. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. | Stand: 17.04.2023 / 16:39:36

In Zeiten von Krisen

Auch im Jahr 2022 nimmt die Coronapandemie Einfluss auf das öffentliche Leben. Zu Beginn des Jahres gelten weiterhin Einschränkungen für Festivitäten und Veranstaltungen sowie für die Nutzung von Innen- und Außengastronomie. Im Februar 2022 steigt das Infektionsgeschehen weiter an, sodass eine Maskenpflicht an öffentlichen Orten wiedereingeführt wird.

Am 2. März 2022 wird die Maskenpflicht aufgehoben, ausgenommen für die Nutzung des ÖPNV sowie für den Luftverkehr, für Pflegeeinrichtungen und Krankenhäuser. Es ist eine schrittweise Lockerung der Restriktionen geplant. Die bundesweit geltenden Maßnahmen zur Eingrenzung des Infektionsgeschehens gemäß Infektionsschutzgesetz (IfSG) sind bis zum 19. März 2022 befristet, sodass auch im ÖPNV ab dem 20. März die 3G-Regelung entfällt. Ab dem 3. April 2022 gelten keine Kontaktbeschränkungen mehr. Ebenfalls wird das Tragen einer Maske im Einzelhandel abgeschafft.

Mit dem Abklingen der Pandemie hat die Inanspruchnahme von Freizeitmöglichkeiten rasant zugenommen. Das Angebot des ÖPNV normalisiert sich, jedoch bleiben die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 erst einmal auf einem niedrigen Niveau. Wie in den Vorjahren steht auch für das Jahr 2022 ein ÖPNV-Rettungsschirm zur Verfügung, wodurch die Bundesregierung die durch die Pandemie entstandenen Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen ausgleicht.

Mit dem Abflauen der Coronapandemie sind die Krisenzeiten noch nicht überstanden, sondern nur eine Verlagerung zu erkennen. Die Eskalation des Ukraine-Russland-Konflikts stellt Nationen vor Herausforderungen. Russland fällt am 24. Februar 2022 mit dem Militär in die Ukraine ein. Die ökonomischen und wirtschaftlichen Folgen machen sich bemerkbar. Die Menschen sind mit stark gestiegenen Energiepreisen, hohen Inflationsraten, Engpässen bei der Ernte und Bereitstellung von Getreide sowie weltweiten Einbußen im Bereich des Wachstums konfrontiert.

Als Reaktion auf die gestiegenen Kraftstoff- und Energiekosten hat die Bundesregierung im Jahr 2022 drei Entlastungspakete in Höhe von insgesamt 100 Mrd. Euro beschlossen und auf den Weg gebracht. Das Ziel ist die Abmilderung der hohen finanziellen Belastung der Bevölkerung. Die Entlastungspakete enthalten unter anderem Maßnahmen wie die Bereitstellung von Heizkostenzuschüssen und die Zahlung einer einmaligen Energiepauschale in Höhe von maximal 300 EUR brutto.

Auch die Einführung des 9-Euro-Tickets ist eine der Entlastungsmaßnahmen. Für Bürgerinnen und Bürger ist im Zeitraum von Juni bis August 2022 ein bundesweit gültiges Ticket für die Nutzung des Nahverkehrs zu einem Preis von 9 EUR monatlich verfügbar. Die entstandenen Mindereinnahmen der Verkehrsbetriebe für diesen Zeitraum des Jahres 2022 sollen ebenfalls im ÖPNV-Rettungsschirm berücksichtigt werden, um auch diese in Gänze auszugleichen.

Der Krieg und die damit einhergehenden Einflüsse betreffen auch die Verkehrsbetriebe in Form von steigenden Treibstoffkosten und Beschaffungskosten für die Infrastruktur und die batterieelektrischen Busse. Die Verkehrsbetriebe stehen vor der Aufgabe, zur Einhaltung der Klimaziele den gesamten Busbetrieb schnellstmöglich und spätestens bis zum Jahr 2030 auf alternative Antriebstechnologien umzustellen. Auch hier kommt es, bedingt durch Liefer- und Produktionsengpässe, zu Verzögerungen im Projektablauf.

2 Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Die pandemiebedingten Einschränkungen zu Beginn des Jahres 2022 sowie die bis zum 19. März 2022 geltende 3G-Regel im ÖPNV haben dazu beigetragen, dass die Fahrgastzahlen in den ersten drei Monaten des Jahres nur geringfügig gestiegen sind. Des Weiteren hat auch die fortwährend geltende Maskenpflicht im ÖPNV dazu geführt, dass eine Erholung der Fahrgastzahlen bis zum Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019 nicht erreicht werden konnte.

Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets hat sich die Chance geboten, die Fahrgastzahlen zu steigern und den öffentlichen Nahverkehr als nachhaltige Alternative zum Individualverkehr zu positionieren.

Basierend auf Auswertungen der Fahrgastzahlen für den Zeitraum der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets zeigt sich, dass 28,0 Mio. Fahrgäste die Busse und Straßenbahnen der STOAG genutzt haben. Das entspricht einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 7,0 % gegenüber dem Vorjahr 2021. Das gesellschaftliche Verhalten hat gezeigt, dass ein gutes Mobilitätsangebot im Sinne des ÖPNV angenommen wird.

Mit den Lockerungen der Coronarestriktionen können wieder Veranstaltungen stattfinden. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte haben in Oberhausen Festivals wie Ruhr-in-Love und Open-Air-Konzerte sowie der Weihnachtsmarkt am Westfield Centro Fahranlässe geboten. Die Inanspruchnahme des ÖPNV steigt gegenüber dem Vorjahreswert 2021.

Der Vergleich der Fahrgastzahlen der Monate Juni bis August 2022 mit denen im Vergleichszeitraum im Jahr 2021 ist aufgrund der Verfügbarkeit und Nutzung des 9-Euro-Tickets erschwert. Während die Anzahl der Fahrgäste mit Zeitfahrausweisen um 600.000 gesunken ist, führt die Einführung des 9-Euro-Tickets zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen um insgesamt 2,3 Mio. Im Bereich der Zeitfahrausweise ist ein Fahrgastzuwachs um 20,6 % zu verzeichnen.

Die Fahrgastzahlen liegen im gesamten Ausbildungsverkehr (Schüler und Auszubildende) um 1,0 % unter den Werten des Vorjahres 2021. Im Schülerbereich sinken die Fahrgastzahlen bei den ermäßigten SchokoTickets um 3,1 %, während bei den Selbstzahlern ein Zuwachs um 1,7 % zu verzeichnen ist. Im Ausbildungsverkehr sinkt die Inanspruchnahme der Monatskarte um 15,5 %. Durch den Schul- und Ausbildungsbeginn ist die Nachfrage im ÖPNV weiter gestiegen, sodass ab September wieder Fahrgastzuwächse zu erkennen sind. Trotz des positiven Trends bleiben die Fahrgastzahlen bei den YoungTicketPlus-Abonnenten mit –2,4 % rückläufig.

Bei den Gelegenheitskunden, die für ihre Fahrten den Bartarif in Anspruch nehmen, zeigt sich ein Fahrtenrückgang in Höhe von 7,7 %. Diejenigen, die den öffentlichen Personenverkehr nicht regelmäßig nutzen, haben auf eine Bevorratung von Mehrfahrtentickets verzichtet. Stattdessen werden mehr Fahrten mit dem Einzelticket (+0,3 %) durchgeführt. Der Verkauf von Tagestickets (24h/48h-Ticket), die häufig von Touristen in Anspruch genommen werden, ist um 22,4 % gestiegen. Insgesamt liegt der Rückgang über alle Ticketarten im Bartarif bei 1,0 %.

Tabelle der Fahrgastentwicklung im Vergleich zum Vorjahr*

(ohne VRR-Zuscheidungen, EBE und Schwerbehinderte)

	2022	2021	Abweichung
Bartarif Einzel-/Mehrfahrten-/Tagestickets	1.461.474	1.475.622	–1,0 %
Zeitfahrausweise* Monatskarten, Abonnement/9-Euro-Ticket	9.646.042	7.998.407	+20,6 %
Ausbildungsverkehr Schoko-/YoungTicket	10.069.885	10.168.274	–1,0 %

*Aufgrund der geringen ÖPNV-Inanspruchnahme wurden die Fahrtenhäufigkeiten im Zeitkartenbereich ab März 2020 um 15 % abgesenkt, im Januar 2022 wurde die Fahrtenhäufigkeit erneut um 5,0 % nach unten korrigiert.

Betriebsleistung

Im Jahr 2022 beträgt die Summe der Nutzwagenkilometer (Nwkm) 9,25 Mio. Hiervon entfallen 8,86 Mio. Nwkm auf den Busverkehr und 0,39 Nwkm auf den Straßenbahnverkehr. Damit liegen die Nutzwagenkilometer im Jahr 2022 um 0,13 Mio. Kilometer höher als im Vorjahr. Einschränkungen der Betriebsleistungen durch die Coronapandemie gab es im Jahr 2022 nicht.

Im Jahr 2022 wurden die Linien X42 und 967 in Betrieb genommen. Bei der Linie 967 handelt es sich um zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt zwischen Sterkrade Bahnhof und Im Lekkerland. Die Nutzwagenkilometer der Linie 967 im Jahr betragen 0,015 Mio. Die Linie X42 ist eine der neuen XBus-Linien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und verbindet Oberhausen mit dem Movie Park und Dorsten. Die Nutzwagenkilometer der Linie X42 betragen 0,09 Mio.

Ertragslage

Das Betriebsergebnis der STOAG beträgt –18.324 TEUR (Vorjahr: –17.631 TEUR). Der Ausgleichsbetrag der Stadt Oberhausen erhöhte sich von 8.278 TEUR im Jahr 2021 um 1.877 TEUR auf 10.155 TEUR für das Jahr 2022.

Im Geschäftsjahr 2022 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 23.390 TEUR. Diese lagen um 1.780 TEUR unter dem Vergleichswert des Vorjahres (25.170 TEUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr (22.706 TEUR) auf 20.670 TEUR reduziert haben. Bei den Umsatzerlösen ist zu berücksichtigen, dass eine Tarifanpassung mit 1,7 % im gewichteten Mittel zum 1. Januar 2022 vorgenommen wurde.

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW, wurden im Jahr 2022 in Höhe von 1.198 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.191 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lagen vom VRR die endgültigen Auswertungen zur Einnahmeaufteilung 2021 vor. Daraus hat die STOAG zusätzliche Erträge in Höhe von 138 TEUR generiert. Im Jahresergebnis 2022 wurden dadurch bedingt die geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeaufteilung 2022 in Höhe von –640 TEUR bei den Übersteigerbeträgen (kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) berücksichtigt. Eine Rückstellung für Zahlungsverpflichtungen aus der Einnahmeaufteilung 2022 wurde nicht gebildet.

Die STOAG hat im Jahr 2022 Vorauszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung in Höhe von 644 TEUR erhalten. Zum 31. Dezember 2022 wurden weitere 32 TEUR als Forderung gegen die Bezirksregierung Düsseldorf aus der Beförderung von Schwerbehinderten eingebucht, sodass ein Gesamtbetrag in Höhe von 676 TEUR im Jahresergebnis eingeflossen ist. Im Wirtschaftsplan 2022 wurden 1.070 TEUR berücksichtigt.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr auf 1.350 TEUR.

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

Es entfallen 1.333 TEUR auf Alternative B (Ausbildungsverkehr). Weitere 573 TEUR werden investiv für die Beschaffung und den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Diese Mittel wurden mittels Änderungsbescheid im Dezember 2022 beschieden und nach Bestandskraft an die STOAG ausgezahlt. Die STOAG wird diese Mittel im laufenden Geschäftsjahr 2023 mit den Anschaffungskosten der Solo- und Gelenkbusse verrechnen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 2.416 TEUR auf 2.930 TEUR.

Die STOAG hat im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms 2022 einen Gesamtbetrag in Höhe von 9.634 TEUR (Vorjahr: 5.946 TEUR) erhalten. Im Rahmen des Jahresabschlusses wurde zum 31. Dezember 2022 eine Rückstellung in Höhe von 260 TEUR (Vorjahr: 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 Fahrgeldmindereinahmen innerhalb des ÖPNV-Rettungsschirms waren, nicht in dieser Höhe eingetreten sind.

Weiterhin sind im Geschäftsjahr insbesondere Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 633 TEUR sowie Erträge aus dem Projekt „Soziale Teilhabe“ und der Position „Eingliederungszuschuss Busfahrer“ (407 TEUR) enthalten.

Somit ergeben sich im Geschäftsjahr Gesamtbetriebserträge in Höhe von 37.287 TEUR (Vorjahr: 34.315 TEUR).

Der Materialaufwand erhöhte sich von 17.503 TEUR auf 20.495 TEUR. Die Steigerung beruht auf erhöhten Aufwendungen für die Erbringung der Fahrleistung durch Subunternehmer und erhöhte Aufwendungen für Energiestoffe (Diesel).

Der Personalaufwand veränderte sich von 25.236 TEUR auf 25.319 TEUR. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende und Mitarbeitende in der Ruhephase der Altersteilzeit veränderte sich von 448 im ersten Quartal des Jahres 2022 auf 454 am Jahresende.

Die Abschreibungen reduzierten sich um 468 TEUR von 4.587 TEUR auf 4.119 TEUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2022 5.678 TEUR und ist gegenüber dem Vorjahr (4.620 TEUR) um 1.058 TEUR gestiegen.

Das Finanzergebnis veränderte sich um 270 TEUR von 9.473 TEUR auf 9.743 TEUR.

Der Jahresabschluss 2022 der STOAG ist des Weiteren von einer besonderen steuerlichen Position beeinflusst. Die evo AG ist an der KSBG kommunale Beteiligungsgesellschaft GmbH & Co. KG (als Organträger der STEAG GmbH) mit einem Anteil von 6 % beteiligt. Die Gewinne der STEAG GmbH werden im Jahr 2022 mit 1.080 Mio. EUR prognostiziert. Über den Gewinnabführungsvertrag der evo AG mit der FSO KG wird der STOAG das anteilig entstandene Mehrergebnis der STEAG GmbH zugerechnet. Unter diesen Annahmen ergibt sich ein Einkommensteueraufwand in Höhe von 1.436 TEUR.

Daneben beinhaltet die oben aufgeführte Position des Steueraufwands die Grundsteuer (74 TEUR) und Kraftfahrzeugsteuer (3 TEUR). Im Geschäftsjahr musste die STOAG Vorauszahlungen für die Stromsteuer in Höhe von 51 TEUR sowie 9 TEUR für die Stromsteuer der Vorjahre leisten.

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten dazu, dass sich die Ausgleichsbeträge der Stadt Oberhausen für das Wirtschaftsjahr 2022 von 8.278 TEUR im Jahr 2021 um 1.877 TEUR auf 10.155 TEUR erhöhten.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2022 betrug 77.373 TEUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (81.080 TEUR) resultiert unter anderem aus der Verminderung der Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 2.439 TEUR. Eine wesentliche Position beschreibt die gegenüber dem Planansatz in Höhe von 5.500 TEUR geringere Ergebnisabführung der FSO GmbH & Co. KG in Höhe von 3.266 TEUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen sind Zuschüsse, beispielsweise für das Projekt „Digitales Funksystem“ in Höhe von 608 TEUR, Zuschüsse für die Errichtung der Ladeinfrastruktur für den Einsatz batterieelektrischer Busse im Oberhausener Liniennetz in Höhe von 1.320 TEUR sowie noch zu verrechnende Zuschüsse des VRR für die Beschaffung von E-Bussen in Höhe von 1.157 TEUR, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können, enthalten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 16.699 TEUR und sind gegenüber dem Vorjahr (15.512 TEUR) um 1.187 TEUR gestiegen. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen verminderten sich auf 8.990 TEUR (Vorjahr: 9.174 TEUR). Im Geschäftsjahr 2022 wurde des Weiteren eine Rückstellung für die Zahlung einer Körperschaftsteuer sowie für die Zahlung eines Solidaritätszuschlags aufgrund von erwartetem Zurechnungseinkommen der KSBG/STEAG in Höhe von 1.436 TEUR gebildet.

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 25.787 TEUR veränderten sich im Vergleich zum Vorjahr (32.424 TEUR) um 6.637 TEUR. Darin enthalten sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 16.512 TEUR, die sich bedingt durch geleistete Tilgungen im Vergleich zum Vorjahr (21.364 TEUR) um 4.852 TEUR reduzierten. Eine Kreditaufnahme ist im Jahr 2022 nicht erfolgt. Weiterhin sind die verminderten Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 195 TEUR (Vorjahr: 5.692 TEUR) enthalten. Eine kurzfristige Darlehensgewährung ist im Geschäftsjahr nicht enthalten. Die STOAG hatte zum 31. Dezember 2021 eine Tagesgeldaufnahme bei der evo AG in Höhe von 5.450 TEUR. Zum 31. Dezember 2022 betrug diese 0 TEUR.

Die STOAG hatte zum Bilanzstichtag Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 1.420 TEUR (Vorjahr 268 TEUR). Dem standen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 16.512 TEUR (Vorjahr 21.364 TEUR) gegenüber. Die Liquidität wird durch Abschlagszahlungen durch den Gesellschafter Stadt Oberhausen auf den geplanten Finanzierungsbetrag des Wirtschaftsjahres gesichert. Kurzfristige Liquiditätsengpässe werden mit Tagesgeldaufnahmen bei der evo AG behoben.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2022 ohne Berücksichtigung von Zuschüssen auf 4.547 TEUR. Die größten Positionen bilden mit 1.560 TEUR die Ladeinfrastruktur für den Einsatz der batterieelektrischen Busse, die voraussichtlich Ende des Jahres 2023 geliefert werden, sowie 1.814 TEUR für Sanierungsmaßnahmen an den Brücken Bottroper Straße und Werthfeldstraße sowie an den Weichen Olga-Park. Des Weiteren konnte im Geschäftsjahr 2022 der achte Bauabschnitt des Ausbaus barrierefreier Haltestellen mit einer Investition in Höhe von 398 TEUR abgeschlossen werden. Die Arbeiten für den neunten Bauabschnitt wurden ebenfalls im Geschäftsjahr 2022 begonnen (12 TEUR).

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

Finanzielle Leistungsindikatoren

Zur Bewertung der Geschäftsentwicklung werden die Umsatzerlöse, die maßgeblich von den Fahrgeldeinnahmen beeinflusst sind, als ein finanzieller Leistungsindikator herangezogen. Im Wirtschaftsplan 2022 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 26.310 TEUR angesetzt. In diesem Posten wurden unter anderem Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 25.530 TEUR berücksichtigt (Verkaufserlöse: 22.850 TEUR). Die tatsächlichen Umsatzerlöse belaufen sich für das Jahr 2022 auf 23.390 TEUR (Vorjahr: 25.170 TEUR), wobei die Erträge aus Verkehrsleistungen 22.040 TEUR (Vorjahr: 24.186 TEUR) und die darin enthaltenen Verkaufserlöse 19.389 TEUR (Vorjahr: 21.463 TEUR) betragen. Die Abnahme der Umsatzerlöse um rund 7,07 % ist auf die nicht im Plan berücksichtigte Einführung des 9-Euro-Tickets für den Zeitraum Juni bis August 2022 zurückzuführen. Des Weiteren wurden im Wirtschaftsplan 2022 keine Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm berücksichtigt.

Eine weitere Kennzahl beschreibt die Kosten des Fahrbetriebs der STOAG. Diese Position setzt sich aus Aufwendungen für den Einsatz von Straßenbahnen und Bussen, die Instandhaltung und Versorgung der Fahrzeuge in der Werkstatt sowie die entsprechenden Personaleinsätze der jeweiligen Bereiche zusammen. Des Weiteren werden Aufwendungen für die Vergabe von Leistungen an Subunternehmer berücksichtigt. Im Planansatz wurden für das Jahr 2022 Aufwendungen in Höhe von 39.435 TEUR berücksichtigt. Die tatsächlichen Kosten beliefen sich auf 42.256 TEUR (Vorjahr: 39.121 TEUR). Die Mehraufwendungen in Höhe von 2.821 TEUR sind im Wirtschaftsplan 2022 nicht vorgesehene Beauftragungen für den Schülerverkehr der Stadt Oberhausen und die damit einhergehende erhöhte Vergabe von Fahrleistungen an Subunternehmen. Ebenfalls erhöhten sich die Beschaffungskosten von Treibstoffen, sodass der Planansatz überschritten wurde. Des Weiteren ist die Position von der Erweiterung des Leistungsangebots im Jahr 2022 durch die Einführung der XBus-Linie 42 beeinflusst, vgl. Abschnitt 3 Ausblick und Prognose – Entwicklung Angebot.

C. Prognose, Chancen- und Risikobericht
1 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. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft. Die Risiken werden dabei nicht nur auf die mit den Risiken verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, es wird auch der Einfluss auf Ressourcen, wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust, analysiert.

In der Risikoinventur 2022 wurden dieselben sechs Risiken wie im Vorjahr erfasst. Die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Im Jahr 2023 soll eine neue Bewertung der beiden IT-Risiken in Zusammenarbeit mit dem Datensicherheitsbeauftragten vorgenommen werden.

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.

2 Chancen

Das Jahr 2022 war geprägt von Krisen, deren Auswirkungen bis heute noch gegenwärtig sind. Deutschland hat die Krisen als Chance genutzt, um wichtige Veränderungen herbeizuführen. Die Bundesregierung hat mit der Beschließung von drei Entlastungspaketen das 9-Euro-Ticket als eine Maßnahme für den Zeitraum von Juni bis August 2022 eingeführt. Dieser Aktionszeitraum hat gezeigt, dass die Bevölkerung durch attraktive Tarifmodelle zur Nutzung des ÖPNV motiviert werden kann.

Im Sinne der Entwicklungen in Richtung Klimaneutralität hat die Bundesregierung das Deutschlandticket als ein günstiges Tarifmodell für die bundesweite Nutzung des ÖPNV beschlossen. Es war kaum vorhersehbar, dass eine so große Veränderung in der Tarifpolitik in so kurzer möglich ist. Auch hier hat die Krise gezeigt, dass Politik, Bund und Kommunen gemeinsam schnelle und gute Lösungen entwickeln und in die Arbeitsprozesse aufnehmen können.

Das attraktive Tarifmodell des Deutschlandtickets mit einem guten Angebotspreis von 49 EUR monatlich wird ab dem 1. Mai 2023 eingeführt und bietet die Chance, Abonnenten zu gewinnen und das Mobilitätsverhalten der Menschen zu verändern. Ein erschwingliches Ticket für den öffentlichen Nahverkehr kann dazu beitragen, dass mehr Menschen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umsteigen, was zu einer Reduzierung von Treibhausgasemissionen und zu einer nachhaltigeren Mobilität führen kann.

Durch eine Kombination von attraktiven Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr und der Förderung von batterieelektrischen Fahrzeugen kann ein integriertes Mobilitätskonzept entstehen, das auf Nachhaltigkeit und Klimaneutralität ausgerichtet ist. Dies kann dazu beitragen, dass Deutschland sein Ziel der Klimaneutralität bis 2030 erreicht, indem mehr Menschen auf umweltfreundliche Mobilitätslösungen umsteigen. Das Zusammenspiel von Tarifmodellen wie dem Deutschlandticket und der Entwicklung der Elektromobilität kann somit synergetische Effekte erzeugen und zur Transformation des Verkehrssektors hin zu mehr Nachhaltigkeit beitragen.

In den vergangenen Jahren hat die Digitalisierung im Verkehrssektor deutliche Fortschritte gemacht. Verkehrsbetriebe wie die STOAG bieten immer mehr digitale Dienstleistungen an, um den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden und moderne Mobilitätslösungen anzubieten.

Eine wichtige Entwicklung ist die Bereitstellung von Dienstleistungen über Apps oder Ticketshops. Durch diese digitalen Plattformen können Fahrgäste bequem Fahrkarten kaufen, Fahrpläne einsehen, Verbindungen suchen und Informationen zu Mobilitätsangeboten erhalten. Dies erleichtert die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und ermöglicht eine effiziente Abwicklung von Ticketverkäufen und Fahrplanauskünften. So können Verkehrsbetriebe den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht werden und moderne Mobilitätsangebote bereitstellen, die zur nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssektors beitragen können.

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.

3 Ausblick und Prognose

Fahrgastentwicklung und Kundenbindung

Die Coronapandemie und die geltenden Restriktionen zur Eingrenzung des Infektionsgeschehens wie die 3G-Regelung, die Maskenpflicht im ÖPNV sowie die Verpflichtung der Arbeitnehmenden zum Homeoffice haben vor allem zu Beginn des Jahres 2022 einen merklichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Kunden genommen. Mit der Abschaffung der 3G-Regelung und der Aufhebung der Pflicht zum Homeoffice haben die Bürgerinnen und Bürger begonnen, das Leistungsangebot der STOAG häufiger in Anspruch zu nehmen, wodurch die Fahrgastzahlen leicht gestiegen sind. Nach einer langen, von Einschränkungen, Ängsten und Sorgen geprägten Zeit beginnen die Menschen damit, wieder voller Motivation am öffentlichen Leben teilzunehmen. Auch zeigt sich ein Anstieg der Abonnentenzahlen mit dem Schuljahres- und Ausbildungsbeginn.

Mit dem Angebot des 9-Euro-Tickets wurde ein Experiment gewagt, das nicht nur eine steigende Inanspruchnahme des ÖPNV für drei Monate zur Folge hatte, sondern auch dazu motiviert hat, ein bundesweit gültiges und kostengünstiges Tarifmodell für die Bevölkerung in Deutschland einzuführen.

Das Deutschlandticket bietet die Chance, Bürgerinnen und Bürger mit einem preiswerten Tarifmodell dazu zu bewegen, die Nutzung des ÖPNV in das alltägliche Leben zu integrieren. So kann es den Verkehrsbetrieben gelingen, nicht nur Bestandskunden, sondern auch Neukunden für ein Abonnement zu begeistern. Ein positiver Nebeneffekt besteht im möglichen Erreichen der Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019.

Die Verkehrsbetriebe gehen mit bei der fortschreitenden Entwicklung der Digitalisierung. Das übergeordnete Ziel ist die Bereitstellung aller Kauf- und Serviceoptionen über digitale Plattformen. Um die Kundenbindung langfristig zu erhöhen, werden die digitalen Services der STOAG kontinuierlich weiterentwickelt, sodass STOAG-Kunden ihr Abonnement bequem von zu Hause aus verwalten können.

Im laufenden Geschäftsjahr 2023 wird die STOAG in einem gemeinsamen Vorhaben mit der Stadt Oberhausen an der Digitalisierung des gesamten Vertriebsprozesses von ermäßigten SchokoTickets arbeiten. Im AboOnline-Portal soll das ermäßigte Ticket im Abonnement zu erwerben und zu bestellen sein. Im ersten Schritt werden Pilotprojekte geplant und durchgeführt. Ziel ist es, den Prozess der Bestellung und Anspruchsüberprüfung für ermäßigte SchokoTickets in Zusammenarbeit mit dem Schulamt der Stadt Oberhausen vollständig bis zum nächsten Schuljahreswechsel 2024/2025 zu digitalisieren.

Tarifmaßnahmen

Zum 1. Mai 2023 wurde das Deutschlandticket eingeführt. Mit der Einführung des bundesweit im Nahverkehr gültigen Tickets bekommen Bürgerinnen und Bürger mit einem einfachen Tarifmodell die Möglichkeit, den ÖPNV für monatlich 49 EUR zu nutzen.

Besonders wichtig ist nicht nur der niedrige Preis, sondern auch die Einfachheit des Abonnements, das jederzeit ohne Gebühren und einzuhaltende Fristen kündbar ist. Somit wird das „Ausprobieren" für eine kurze Zeit attraktiver. Es erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass potenzielle ÖPNV-Kunden den Nahverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrnehmen.

Das Deutschlandticket wird ausschließlich als monatlich kündbares Abonnement und in digitaler Variante angeboten. Neben dem Smartphone wird auch die Chipkarte als Trägermedium verstanden, ein Verkauf als Papiervariante ist im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nicht möglich.

Das Deutschlandticket ist in der STOAG-App und über das AboOnline-Portal sowie in den Kundencentern der STOAG seit dem 3. April 2023 erhältlich. Wer bereits ein Abonnement oder ein Jobticket der STOAG besaß, musste nicht aktiv werden. Diese Kunden haben bis Mitte März eine schriftliche Mitteilung über die automatische Umstellung auf das Deutschlandticket erhalten. Es steht den Kunden frei, der Umstellung zu widersprechen, um das bestehende Abonnement beizubehalten. Firmen- und Großkunden werden über die mögliche Umstellung auf ein Deutschlandticket im Einzelnen informiert. Eine Umstellung erfolgt explizit auf Wunsch der Kunden.

Für die Entwicklung des Deutschlandtickets ist die Aufstellung von Prognosen in der Einführungsphase noch schwierig. Erst wenn ausreichend Daten und Informationen zur Verfügung stehen, zeigt sich, wie viele der Deutschlandticket-Abonnenten Bestandskunden oder Neukunden sind und wie sich die Nachfrage der bestehenden Abo-Modelle entwickeln wird.

On-Demand-Verkehr

Das Angebot der Revierflitzer® erfreut sich einer stetig wachsenden Nachfrage. An vielen Wochenenden werden mehr als 200 Fahrgäste pro Tag befördert. Damit erreicht das System zu diesen Zeiten seine Kapazitätsgrenzen. Für die Entwicklung eines besseren Angebots wird eine Erhöhung der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge von fünf auf sieben geprüft. Nicht nur die Neubeschaffung von Ridepooling-Fahrzeugen, sondern auch die ausschließliche Einführung des Revierflitzers® in Gebieten mit einer geringeren Nachfrage der NachtExpress-Linien werden geprüft. Durch Anpassungen des Tarifs und eine gute Verfügbarkeit über das Buchungssystem kann der On-Demand-Verkehr zukünftig auch die Funktion der Daseinsvorsorge in Oberhausen erfüllen.

Der On-Demand-Verkehr soll perspektivisch stärker in den Umweltverband eingebunden werden, wie zum Beispiel über die Abdeckung von Zubringer-Anschlüssen oder die Integration des Revierflitzers® in die App des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Interessant sind ebenfalls stadtgrenzenübergreifende Verkehre, die über den On-Demand-Verkehr abgedeckt werden können, wie zum Beispiel Fahrten von Oberhausen nach Mülheim-Styrum oder Essen-Dellwig.

In Zusammenarbeit mit dem VRR, dem Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (KCD) und der Via Van GmbH werden die oben erläuterten Potenziale untersucht, um optimale Angebotsanpassungen und -erweiterungen für Bürgerinnen und Bürger zu erreichen.

Entwicklung Elektromobilität

Die Umstellung des Betriebs auf Elektromobilität schreitet weiter voran. Beim Hersteller VDL Bus & Coach aus den Niederlanden sind 15 batterieelektrische Busse bestellt. Die Lieferung dieser Solobusse vom Typ Citea LF-122 sollte ursprünglich im Dezember 2022 erfolgen. Durch Lieferschwierigkeiten von Produktionsteilen, unter anderem bedingt durch den Ukrainekrieg, wird die Lieferung im vierten Quartal 2023 erwartet. Bis zum Ende des Jahres 2023 sollen die Elektrobusse an den Start gehen und wie geplant auf den Linien SB97/952, 953/961, 954 und 956 zum Einsatz kommen.

Für das Jahr 2024 ist die Beschaffung weiterer 23 batterieelektrischer Busse geplant, wovon 16 als Solobusse und sieben als Gelenkbusse bestellt werden. Die Solobusse kommen auf den Linien 976 und 143 zum Einsatz, die Gelenkbusse werden auf der Linie SB93 eingesetzt. Für diese geplante Beschaffungsmaßnahme erhält die STOAG Fördermittel vom Land NRW. Die Förderung deckt 60 % des Differenzbetrags zwischen einem batterieelektrisch betriebenen Bus gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus.

Für den Einsatz der batterieelektrischen Busse wird die erforderliche Ladeinfrastruktur sowohl auf dem Betriebshof als auch an den Endpunkten für das „opportunity charging“ im Oberhausener Liniennetz errichtet. An den Endpunkten Everslohstraße, Wehrstraße, Goerdelerstraße und Hirschkamp sind die Trafostationen bereits aufgebaut, sodass die Endpunktladung bei Lieferung der batterieelektrischen Busse im Jahr 2023 sichergestellt ist.

Für die geplante Busbeschaffung des Jahres 2024 sind die Haltestellen Fröbelplatz für die Ladung von Gelenk- und Solobussen und Falkestraße für die Endpunktladung von Solobussen vorgesehen.

Die Umstellung auf ein ganzheitlich neues Betriebskonzept bringt auch Änderungen auf dem Betriebshof mit sich. Hier werden zurzeit 18 Ladestationen für die Übernachtladung errichtet, die zum Liefertermin der 15 batterieelektrischen Solobusse bereits einsatzfähig sein werden. Die Förderquote für die Errichtung der notwendigen Infrastruktur beträgt 90 % (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

Aus dem Betrieb und der sukzessiven Einführung von batterieelektrischen Bussen ergeben sich grundsätzlich neue Anforderungen an die Werkstatt- und Abstellhallen. Die STOAG hat 2021 die Planungsgruppe Gestring mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt, um eine fundierte Entscheidung über die weitere Entwicklung des Betriebshofs für Elektromobilität treffen zu können. Das Ergebnis der Analyse hat gezeigt, dass ein Neubauvorhaben vor allem aufgrund der Anforderungen der Elektromobilität und der Lebensdauer von Neubauobjekten als wirtschaftlicher zu beurteilen ist als ein Umbau. Folglich hat sich die STOAG für den Neubau des gesamten Betriebshofs entschieden.

Im nächsten Schritt werden die Planungsleistungen für den Neubau ausgeschrieben. Für das Neubauvorhaben werden die Baumaßnahmen und technischen Ausrüstungen, die für die Unterhaltung und das Laden von Elektrobussen benötigt werden, gefördert.

Nach der Beschaffung der 23 batterieelektrischen Busse im Jahr 2024 sind die nächsten Beschaffungsmaßnahmen und die Errichtung der Ladeinfrastruktur ab 2027 vorgesehen.

Entwicklung Angebot

Bereits im Jahr 2022 gab es zwei große Angebotsausweitungen. Am 12. Juni 2022 startete die XBus-Linie X42 als Gemeinschaftsprojekt mit der Vestische Straßenbahnen GmbH. Die Linie schafft eine stündliche Verbindung von Oberhausen nach Dorsten sowie eine stündliche Verbindung zum Movie-Park nach Bottrop-Kirchhellen. Des Weiteren besteht eine halbstündliche Verbindung von Oberhausen direkt nach Bottrop. Die Fahrgastzahlen waren von Beginn an positiv. Die Linie X42 hat sich gut in das Liniennetz integriert und zeigt eine stetig wachsende Inanspruchnahme.

Der VRR hat aktuell ein zweites Bündel neuer XBus-Linien bekanntgegeben. Die STOAG hat die Möglichkeit, in Oberhausen mit der Linie X38 (Moers–Duisburg-Hamborn–Oberhausen), der Linie X39 (Oberhausen Sterkrade–Bottrop–Gelsenkirchen und der Linie X41 (Dinslaken–Oberhausen Schmachtendorf–Bottrop) weitere XBus-Linien in das Netz einzuführen. Basierend auf der Untersuchung des Fahrgastpotenzials im Rahmen eines Verkehrsmodells werden die Vorschläge derzeit geprüft.

Je nach Anzahl der Neukunden und dem Nutzungsverhalten können Angebotsausweitungen erforderlich werden, wie zum Beispiel auf der Linie 967 zur Anbindung der Gewerbegebiete Waldteichstraße und Im Waldteich für den Freizeitverkehr. Mögliche Verstärkerfahrten für stark nachgefragte Linien, wie beispielsweise die Linie 143, können eingesetzt werden. Bei einem nachhaltig starken Anstieg der Fahrgastzahlen im Gesamtnetz besteht die Möglichkeit, weitreichende Taktverdichtungen mehrerer Linien oder Linienbündel vorzunehmen. Es gibt bereits entsprechende Vorplanungen zu verschiedenen Szenarien für Leistungsausweitungen.

Für das Jahr 2023 sind zunächst keine Angebotserweiterungen auf Oberhausener Stadtgebiet vorgesehen. Im Wirtschaftsplan 2023 sind Aufwendungen in Höhe von 44.120 TEUR (Vorjahr Ist: 42.256 TEUR) berücksichtigt. Die Erhöhung des Planansatzes im Vergleich zum Vorjahresergebnis 2022 ist durch erhöhte Personalkosten begründet.

Linie 105

Der „Masterplan Neue Mitte 4.0“ wurde von der Stadt Oberhausen mit Einbindung der STOAG erarbeitet. Am 16. Mai 2022 wurde der „Masterplan Neue Mitte 4.0“ im Rat der Stadt beschlossen. Ziel ist unter anderem die großräumige Erschließung des Gebiets für Gewerbe, Wohnen und Verkehr. Der ÖPNV soll mit der Linie 105 die Haupterschließungsfunktion für das Gebiet Brammenring/NEWAG-Gelände übernehmen. Zur Feinerschließung wird die Ergänzung durch eine urbane Seilbahn, die die ÖPNV-Erschließung weiter verdichten soll, geprüft.

Die STOAG wird in Zusammenarbeit mit dem Bereich Mobilität der Stadt Oberhausen die Planfeststellung durchführen. Nach einer direkten Beauftragung der STOAG durch den Rat der Stadt wird die Planung der Linie 105 aufgenommen.

Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo AG) hat im Geschäftsjahr 2022 ein Ergebnis in Höhe von 6,5 Mio. EUR (Vorjahr 11,4 Mio. EUR) erzielt und damit das erwartete Mindestvolumen in Höhe von 11 Mio. EUR nicht eingehalten. Durch die hohen Energiebezugskosten war insbesondere der Bereich Fernwärme stark belastet. Durch bestehende Preisgleitklauseln in den Verträgen der Endverbraucher konnten höhere Aufwendungen erst zeitversetzt in die Erlöse eingerechnet werden.

Die STOAG geht derzeit davon aus, dass die FSO GmbH & Co. KG – als Muttergesellschaft der evo AG – eine Ergebnisabführung für die Jahre 2023 bis 2027 von jährlich insgesamt 7,2 Mio. EUR bis 11,0 Mio. EUR erwirtschaftet, wobei der STOAG als einem von zwei Gesellschaftern der FSO GmbH & Co. KG jeweils 3,6 Mio. EUR bis maximal 5,5 Mio. EUR anteilig pro Wirtschaftsjahr zufließen. Auch hier haben die angespannte Lage auf den Energiemärkten, die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine und das damit eingeschränkte Angebot der Mitbewerber im Energiesektor dazu geführt, dass die Marktanteile der evo AG im Segment der Ersatzversorgung für Strom und Gas im Geschäftsjahr 2022 angestiegen sind.

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 2022 ein Ergebnis in Höhe von 33.587 TEUR (Vorjahr 16.183 TEUR) erzielt. In das Jahresergebnis 2022 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 3.191 TEUR eingeflossen.

Die GMVA hat für das Geschäftsjahr 2022 einen Jahresüberschuss in Höhe von 33.587 TEUR erzielt. Im Wirtschaftsplan 2023 der STOAG ist eine Ausschüttung seitens der GMVA in Höhe von anteilig 3.191 TEUR zu erwarten.

Aufgrund geplanter Baumaßnahmen im Jahr 2023 wird sich die Erzeugung und der Verkauf von Strom über einen Zeitraum von drei Monaten reduzieren. So ist für die nächsten Jahre ebenfalls mit einer Reduzierung der Ergebnisabführung seitens der GMVA zu rechnen. Für das Jahr 2026 ist eine Revision geplant, wodurch die Erzeugungsmenge an Strom stark sinken wird. Für das Wirtschaftsjahr 2026 wird folglich mit einem negativen Ergebnis gerechnet.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-AG-Aktien wurde für das Geschäftsjahr 2021 im Jahr 2022 eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR pro Aktie ausgezahlt.

Die Hauptversammlung der RWE AG, Essen, ist für den 4. Mai 2023 geplant. Für das Geschäftsjahr 2022 beabsichtigen Vorstand und Aufsichtsrat, der Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR je Aktie vorzuschlagen. Dies bedeutet für die STOAG, dass im Jahr 2023 ein Dividendenertrag in Höhe von 1.290 TEUR zufließen würde. Dies deckt sich mit dem Planansatz der STOAG. Die STOAG hat in ihrer Wirtschaftsplanung für die Jahre 2024 bis 2027 eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR je Aktie eingeplant.

Die Ergebnisabführung der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) an die STOAG betrug für das Geschäftsjahr 2022 2.310 TEUR. Die Geschäftsführung der WBO GmbH möchte den Bilanzgewinn des Jahres 2022 in Höhe von 4.535.982,56 EUR zu einem Anteil in Höhe von 4.530.000,00 EUR an die Gesellschafter ausschütten. Der Restbetrag in Höhe von 5.982,56 EUR soll auf eine neue Rechnung vorgetragen werden.

Die WBO agiert relativ unabhängig von allgemeinen Marktentwicklungen. Grund dafür sind langfristig abgeschlossene Verträge mit der Stadt Oberhausen und deren Beteiligungsgesellschaften sowie mehrjährige Verträge mit REMONDIS. Die Stadt Oberhausen hat der WBO im Jahr 2022 einen Kündigungsverzicht für den bestehenden Leistungsvertrag bis zum 31. Dezember 2032 ausgesprochen.

Die STOAG hat im Planansatz einen Betrag in Höhe von 2 Mio. EUR berücksichtigt. Für die Wirtschaftsjahre 2024 bis 2027 sind Ergebnisabführungen in Höhe von 1,5 Mio. EUR eingeplant.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2023 bis 2027 weist nach derzeitiger Planung gegenüber dem Jahresergebnis 2022 einen erhöhten Restfehlbetrag aus.

Für das Wirtschaftsjahr 2023 sind Umsatzerlöse in Höhe von 28.740 TEUR eingeplant. Darin sind Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 26.400 TEUR (Verkaufserlöse: 23.950 TEUR) berücksichtigt. Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2023 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 20.670 TEUR aus. Hier sind allerdings Mittel aus einem möglichen ÖPNV-Rettungsschirm (Deutschlandticket) für das Jahr 2023 noch nicht berücksichtigt. Die STOAG ging bei ihrer Planung für das Jahr 2023 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse auf der Basis des Jahres 2022 aus. Für den Zeitraum von 2024 bis 2027 werden verbleibende Finanzierungsbeträge in Höhe von ca. 22,3 Mio. EUR bis 24,2 Mio. EUR erwartet. Auch hier sind allerdings Mittel aus einem möglichen ÖPNV-Rettungsschirm (Deutschlandticket) noch nicht berücksichtigt.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zwischen 7,6 Mio. EUR und 8,2 Mio. EUR betragen.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

4 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, 19. Mai 2023
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Werner Overkamp
Geschäftsführer

STOAG

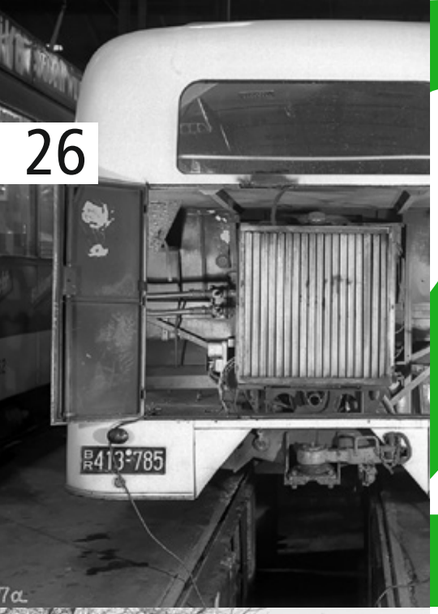
TRADITION UND ZUKUNFT

1897

Als am 4. April 1897 die erste elektrische Straßenbahn auf dem Gebiet der heutigen Stadt Oberhausen ihren Betrieb aufnahm, war dies nicht nur die Geburtsstunde des öffentlichen Personennahverkehrs in Oberhausen, sondern auch des heutigen Verkehrsunternehmens STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Eine wechselvolle Geschichte kennzeichnet die Entwicklung des Nahverkehrsunternehmens.

22

125



22

125 Jahre Tradition und Zukunft

Am 3. April 1897 herrscht in Oberhausen Festtagsstimmung. Vor dem Bahnhof versammeln sich etwa 100 eingeladene Herren zur Jungfernfahrt. Die Rhein-Ruhr-Zeitung berichtet in ihrer Ausgabe vom 5. April 1897: „Die fünf Wagen, die dazu bestimmt waren – der erste reich bekränzt – bewegten sich … durch die Bahn-, Markt- und Mülheimerstraße zur Zentrale, die in vollem Flaggenschmuck prangte und einer Besichtigung unterzogen wurde. Die Einrichtungen fanden den ungeteilten Beifall aller Besucher.“ Auch die Presse jubelt: Ein glanzvoller Tag in der Geschichte der jungen Industriestadt.

Genau auf den Tag ein Jahr vorher hatte Oberhausen die Konzession für die Einrichtung der Bahn von der Königlichen Regierung erhalten. Der Oberhausener Straßenbahnbau wurde zu einem kommunalpolitischen Ereignis ersten Ranges, übernahm doch die noch junge Gemeinde Oberhausen als erste aller deutschen Städte den Bau und Betrieb in eigener Regie. Obwohl es durchaus Angebote privatwirtschaftlicher Betriebe gab, ging Oberhausen das nicht geringe wirtschaftliche Risiko ein – die erste Linie mit einer Gesamtlänge von 7,2 Kilometern kostete immerhin 651.150 Mark. Die Bahn wurde von der Firma Siemens & Halske in der noch heute aktuellen Meterspur gebaut. Noch im Jahr 1897 kam es zur Erweiterung der Strecke bis ins damals noch eigenständige Sterkrade. Das ebenfalls unabhängige Osterfeld wurde 1900 erstmals angefahren.

Die Straßenbahn wird zur regionalen Attraktion, die zahlreiche Besucher und Schaulustige anzieht. Die Bedenken der ländlichen Bevölkerung, Kühe würden aus Angst vor dem Lärm der Fahrzeuge weniger oder schlechtere Milch geben, stellen sich schnell als unbegründet heraus. Die Straßenbahn wird bald zum alltäglichen Fortbewegungsmittel für viele Oberhausener, der Betrieb wird stetig ausgeweitet.

Frühe Blütezeit

Auch in den damals noch selbstständigen Nachbargemeinden wurden Straßenbahnstrecken errichtet, die in Teilstrecken auf Oberhausener Stadtgebiet verliefen. Die erste gemeinschaftliche Linie mit dem Nachbarbetrieb in Essen kam im Dezember 1924 zustande, ab 1928 gab es eine Gemeinschaftslinie mit der Mülheimer Straßenbahn. Im Oberhausener Norden entstanden Verbindungen zum Netz der Vestischen Straßenbahn in Osterfeld und in Sterkrade.

Mit dem umfangreichen Ausbau des Straßenbahnnetzes wuchsen Fuhrpark und Fahrgastaufkommen. Nutzten 1897 bereits 1.170.498 Personen das neue Verkehrsmittel, waren es 1928 rund 12 Mio. Fahrgäste. Der Fuhrpark umfasste neben 52 Trieb- und 33 Beiwagen auch 20 Arbeitswagen. Die Straßenbahn nahm entscheidenden Einfluss auf die Entstehung von Wohn- und Geschäftsvierteln in der Stadt.

Während der Oberhausener Osten sowie die Nachbarstädte Sterkrade und Osterfeld gut mit der Straßenbahn erreichbar waren, ließ die Verbindung Richtung Westen zu wünschen übrig. Das änderte sich am 18. Juni 1925 mit der Inbetriebnahme der rund neun Kilometer langen Autobuslinie nach Duisburg Meiderich.

Durch die Verbesserungen im Omnibusbau war es den Verkehrsbetrieben in Deutschland Mitte der 1920er-Jahre möglich, bestehende „weiße Flecken“ im Oberhausener Liniennetz zu beseitigen. Nun begann die bis heute andauernde Ära des städtischen Omnibusverkehrs in Oberhausen.

125

Abschied von der Straßenbahn

Die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg führten zu immensen Schäden an der Verkehrsinfrastruktur und am Fuhrpark der Oberhausener Straßenbahn. Das Straßenbahnnetz wurde zwar unter großen Anstrengungen wiederaufgebaut, aber nicht erweitert. Auch die erforderlichen finanziellen Mittel zur Beschaffung neuer Straßenbahnwagen waren nicht vorhanden. Dem Omnibus kam immer mehr die Aufgabe zu, neu entstandene Wohngebiete zu erschließen, die nicht mit der Straßenbahn erreicht werden konnten.

Am 5. Juli 1965 fasste der Rat der Stadt Oberhausen auf Empfehlung des Aufsichtsrates der Stadtwerke den Beschluss, die zukünftigen Verkehrsaufgaben nur noch dem Omnibus zu übertragen. Die Umstellung vvom Straßenbahn- auf den Busverkehr sollte sich nach den betrieblichen, wirtschaftlichen, finanziellen, vertraglichen, technischen und stadt- und regionalplanerischen Möglichkeiten, insbesondere in Hinblick auf die sozialen Belange der Belegschaft der Stadtwerke, richten. Der Straßenbahnbetrieb wurde ab 12. Oktober 1963 sukzessive eingestellt, am 13. Oktober 1968 fuhr die letzte Oberhausener Straßenbahn. Die Bürgerinnen und Bürger säumten die Straßen und zollten den Bahnen einen gebührenden Abschied. Bis 1974 fuhren noch einzelne Linien zweier benachbarter Verkehrsbetriebe ins Oberhausener Stadtgebiet. Am 19. Oktober 1974 verließ die – vorerst – letzte Straßenbahn Oberhausener Stadtgebiet in Richtung Bottrop. Ab 20. Oktober 1974 wurde der gesamte öffentliche Personennahverkehr in Oberhausen ausschließlich durch Omnibusse abgewickelt.

Zurück in die Zukunft

Im Laufe der folgenden Jahre wuchs das Busnetz zu einem flächendeckenden System heran. Trotz teilweise langer Fahrzeiten war der Zuspruch der Fahrgäste hoch, im Jahr 1976 waren 30,9 Mio. Passagiere in 164 Bussen unterwegs. Doch bereits in den 90er-Jahren stellte sich die Frage nach der Straßenbahn neu.

Um eine zukunftssichere Nutzungsmöglichkeit für die durch den Rückzug der Stahlindustrie entstandenen riesigen Industriebrachen zu finden, wurde das Projekt Neue Mitte anvisiert. Auf einem ehemaligen Stahlwerksgelände in der geografischen Mitte der Stadt war Europas modernstes und größtes Freizeit- und Einkaufszentrum geplant. Da ein Drittel der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen sollte, bedurfte es eines neuen Verkehrskonzepts – eines stadtverträglichen Systems mit leistungsfähigen Verkehrsmitteln unter Stärkung des Umweltbundes. Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1993 machte deutlich, dass die Wiedereinführung der Straßenbahn auf neuen Trassen vorteilhaft sein könnte. Im Februar 1994 beschloss der Rat der Stadt Oberhausen die Wiedereinführung der Straßenbahn. Sie sollte den Betrieb auf einer eigenen Trasse gemeinsam mit Bussen übernehmen. Die Nord-Süd-Ausrichtung der Stadt und die verfügbare ehemalige Industriebahntrasse bildeten wichtige Voraussetzungen für die Straßenbahn, deren Stärke die lineare Beförderung vieler Fahrgäste ist.

1897

Die Straßenbahn kehrt zurück

Nach nur 22 Monaten Bauzeit wurde die 8,4 Kilometer lange Nahverkehrstrasse am 4. Juni 1996 eröffnet. Da die Straßenbahn mit dem Mülheimer Straßenbahnnetz verknüpft wurde, musste die STOAG keinen eigenen Straßenbahnbetriebshof mit Werkstatt errichten. Für 46 Mio. DM beschaffte die STOAG nicht nur sechs Straßenbahnen, sondern auch 24 Solobusse und erstmals 29 Gelenkbusse. Im Fahrdienst wurden 70 zusätzliche Mitarbeitende eingestellt. Das Comeback der Straßenbahn wurde von den Oberhausenern überschwänglich gefeiert. Damit zählt Oberhausen zu den wenigen Städten, die die Straßenbahn erst abgeschafft und dann wiedereingeführt haben. Im Jahr 2004 wurde die Strecke um ein knapp einen Kilometer langes Teilstück verlängert. Ein weiteres Straßenbahnprojekt, die Verlängerung der Linie 105 aus Essen, konnte aufgrund eines Ratsbürgerentscheids (noch) nicht realisiert werden.

ÖPNV-Trasse und Straßenbahn bilden bis heute das Kernstück des Oberhausener Liniennetzes. Die eigene Trasse mit separaten und barrierefreien Haltestellen und die Unabhängigkeit vom übrigen Verkehrsgeschehen sorgen nicht nur für ein hohes Reisetempo, sondern auch für eine hohe Zuverlässigkeit.

Es wird elektrisch

Im Februar 2012 startet die STOAG in das Zeitalter der Elektromobilität: Zwei Hybridbusse werden erstmals im Linienverkehr eingesetzt. Drei Jahre später ergänzen zwei rein elektrisch betriebene Batteriebusse den Fuhrpark. Damit setzt die STOAG die Einführung umweltfreundlicher Technologien bei ihrer Busflotte konsequent fort und ist eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland, das Elektrobusse im Linienverkehr einsetzt.

Eine Besonderheit stellt die Ladetechnik dar: Zur Schnellladung der Elektrobusse wird die vorhandene Gleichspannungsinfrastruktur der Straßenbahn genutzt. Die Ladeenergieentnahme zur Versorgung der Busse erfolgt aus der Fahrleitung der Straßenbahn sowie aus einem Unterwerk, in dem die zum Betrieb der Straßenbahn benötigte Gleichspannung in Höhe von 750 Volt zur Verfügung steht. Diese Infrastruktur wird auch genutzt, um ab 2019 die vier Elektrobusse zu laden, die auf einer städteübergreifenden Gemeinschaftslinie, die Oberhausen mit Bottrop verbindet, eingesetzt werden.

Seit dem Sommer 2020 sind fünf elektrisch angetriebene Sechssitzer, die Nachfolger der London-Taxis, als sogenannte Revierflitzer® am Start und ergänzen als On-Demand-Service das bestehende Bus- und Straßenbahnnetz in den Abend- und Nachtstunden. Damit verfügt Oberhausen über ein innovatives, flexibles Mobilitätsangebot zu Tageszeiten mit geringerer Taktung.

Die Abkehr von Dieselfahrzeugen geht auch bei der Busflotte weiter: 15 Elektrobusse werden im Laufe des Jahres 2023 im Linienverkehr eingesetzt. Es entstehen neue Ladestationen im Netz und auf dem Betriebshof. Bis spätestens 2030 wird die STOAG den gesamten Fuhrpark auf batterieelektrische Fahrzeuge umstellen.

Das Jubiläumsjahr 2022

Der Festakt am 4. April in den historischen Räumen der alten Zinkfabrik Altenberg mit 120 Geschäftspartnerinnen und -partnern sowie Gästen aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft bildete den Auftakt zum Jubiläumsjahr. In den nächsten zwölf Monaten gab es eine Fülle von Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Geschehnissen rund um die STOAG.

Im Rahmen eines Kreativwettbewerbs Oberhausener Schulen entwickelten zwei Schülerinnen der Theodor-Heuss-Realschule das Design für einen Bus, der das Jubiläum ab Mai im Stadtgebiet präsent gemacht hat. Im Juni konnten sich die Bürgerinnen und Bürger an der Suche nach Namen für die sechs Straßenbahnen der STOAG beteiligen. Zur Wahl standen die Oberhausener Partnerstädte, Sternbilder und die Ortsteile, durch die die Straßenbahnlinie 112 führt. Das Votum der Oberhausener war eindeutig – die Mehrheit der Stimmen fiel auf die Ortsteile. Stellvertretend für alle sechs Bahnen wurde das Fahrzeug mit der Wagennummer 207 auf den Namen Oberhausen-Osterfeld getauft.

Mit einem Korso historischer Straßenbahnen und Oldtimer-Bussen begann der große Tag der offenen Tür am 18. September. Thematisch stand die bewegte Vergangenheit des Verkehrs im Mittelpunkt. Von der Pferdekutsche über Oldtimer- und Elektrobusse bis hin zu autonomen Shuttles konnten Besucherinnen und Besucher auf dem Betriebshof die vielfältige Welt des Nahverkehrs erleben.

Im Gespräch

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

Herr Overkamp, was verbinden Sie mit dem Geschäftsjahr 2022?
Für uns als Verkehrsunternehmen war die Einführung des ersten bundesweit gültigen Tickets, des 9-Euro-Tickets, ein Highlight. Daneben waren die Vorbereitungen für die Beschaffung von Elektrobussen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur ein wichtiges Thema für die STOAG. Da unser Unternehmen im Jahr 2022 auf eine 125-jährige Geschichte zurückblicken konnte, gab es viele Anlässe zum Feiern, an die ich mich sehr gern erinnere.

Vor welchen Herausforderungen steht die STOAG derzeit?
Der Verkehrssektor trägt in besonderem Maße Verantwortung für die Einhaltung der Pariser Klimaziele. Der ÖPNV stellt dabei einen unverzichtbaren Bestandteil für eine nachhaltige Klimapolitik dar und bietet großes Einsparpotenzial. Die Verkehrsunternehmen müssen energieeffiziente und emissionsfreie Mobilität ermöglichen und ihr Angebot ausweiten, um die Fahrleistung fossil angetriebener Kraftfahrzeuge zu reduzieren. Beides bedarf ausreichender Finanzmittel. Angesichts gestiegener Preise für Energie, Kraft- und Rohstoffe und offenen Finanzierungsfragen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket benötigen die Verkehrsunternehmen eine schnelle und verbindliche Finanzierungszusage durch Bund und Länder, um das Gesamtsystem ÖPNV zu sichern. Mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel ist ein erster Schritt vollzogen.

Als Verkehrsunternehmen müssen wir den Spagat zwischen den Investitionen in Fahrzeuge, in Infrastruktur und Angebotsverdichtungen und dem enormen Kostendruck gerade in den hochverschuldeten Ruhrgebietskommunen schaffen. Die kommenden Jahre sind entscheidend für die Mobilitätswende.

Hohe Krankenstände, hohe Fluktuation und Fachkräftemangel belasten die Nahverkehrsbranche und könnten die notwendigen Veränderungen ausbremsen. Wie sieht die Personalsituation bei der STOAG aus?
Auch bei der STOAG gab es Ende letzten Jahres wie überall in der Branche einen hohen Krankenstand, insbesondere im Fahrdienst. Durch die große Bereitschaft der Kolleginnen und Kollegen aus Werkstatt und Verwaltung zur Übernahme von Diensten einerseits und die Unterstützung aus der Fahrerschaft andererseits konnten Fahrtausfälle größeren Ausmaßes und Leistungsreduzierungen verhindert werden. Alle ausgeschriebenen Stellen im Fahrdienst konnten und können wir besetzen.

Insgesamt verzeichnen wir jedoch eine höhere Fluktuation und eine größere Bereitschaft, den Arbeitgeber zu wechseln – und das nicht nur im Fahrdienst. Der Arbeitsmarkt wandelt sich von einem Arbeitgebermarkt zu einem Arbeitnehmermarkt. Beschäftigte finden leichter als früher eine neue Stelle, Arbeitgeber müssen ihre Beschäftigten intensiver suchen und umwerben. Die STOAG wird sich verstärkt als attraktive Arbeitgeberin positionieren und dazu neue Wege beim Recruiting einschlagen. Deshalb begrüßen wir auch die Maßnahmen der Regierung, die Fachkräfteeinwanderung zu erleichtern.

Denn gerade jetzt, wo wir den Bürgerinnen und Bürgern mit dem Deutschlandticket ein tolles Angebot für den Umstieg auf Bus und Bahn offerieren, sind personalbedingte Ausfälle kontraproduktiv. Fahrgäste benötigen Planungssicherheit durch einen sicher verfügbaren ÖPNV.

Sind Sie mit dem Start des Deutschlandtickets zufrieden?
Das digitale, bundesweit gültige und monatlich kündbare Deutschlandticket zum Einführungspreis von 49 Euro soll den Fahrgästen den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Durch unterschiedliche Preisgestaltung der Zusatzleistungen wie Fahrradmitnahme und 1.-Klasse-Nutzung und unterschiedliche Rabattierungen in den Bundesländern und den Verkehrsverbünden wurde die geplante Einheitlichkeit nur bedingt umgesetzt. Das hat vor Ort zur Verunsicherung der Kunden beigetragen. Insgesamt haben sich 95 % unserer Abonnenten für das Deutschlandticket entschieden. Die Nachfrage der Neukunden und der Wechsel der Monatsticketkäufer zum Deutschlandticket entwickeln sich positiv, hier sehe ich noch weiteres Potenzial. Es wäre wichtig, wenn sich das Deutschlandticket auf die Alltagsmobilität auswirken würde, gerade in der Rhein-Ruhr-Region mit 4,8 Millionen städteübergreifenden Pendlern, die innerörtlichen Pendler nicht mitgerechnet.

Die Rhein-Ruhr-Metropole gilt als Pendlerhochburg Nummer eins in Deutschland. Wie setzt die STOAG in Oberhausen energieeffiziente und emissionsfreie Mobilität um?
Wir sammeln seit 2012 Erfahrungen mit Hybridbussen und seit 2015 mit Elektrobussen im Linienverkehr. Im Jahr 2019 haben wir weitere Elektrobusse gekauft, die auf einer städteübergreifenden Gemeinschaftslinie, der Linie 979 nach Bottrop, eingesetzt werden. Wir bauen den Anteil an batterieelektrischen Fahrzeugen kontinuierlich aus und haben im Jahr 2021 15 Elektrobusse bestellt, die aufgrund von Lieferengpässen voraussichtlich erst Ende des Jahres in Betrieb gehen können. Die nötige Ladeinfrastruktur sowohl im Stadtgebiet als auch auf unserem Betriebshof wird gerade errichtet. Weitere Elektrobusse einschließlich Ladeinfrastruktur werden noch in diesem Jahr ausgeschrieben. Wir fokussieren uns auf batterieelektrische Fahrzeuge.

Hat die STOAG ihr Angebot und ihren Service für Kunden im vergangenen Jahr ausgeweitet?
Wir haben die Information der Fahrgäste an den Haltestellen noch weiter ausgebaut. 70 Haltestellen sind mit insgesamt 171 dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet. Erstmals wurden Anzeiger mit einer barrierefreien Vorlesefunktion – Text-to-Speech – ausgerüstet. Hier wird sehbehinderten Personen auf Knopfdruck der Inhalt der Fahrgastinformation vorgelesen. 64 Anzeiger an 31 Haltestellen wurden im Jahr 2022 mit dieser Vorlesefunktion ausgerüstet, in diesem Jahr werden alle bestehenden Anzeiger mit der Text-to-Speech-Funktion nachgerüstet.

Mit Beginn des Schuljahres 2022/2023 wurde die STOAG von der Stadt Oberhausen mit der Organisation und Durchführung der Sport- und Badefahrten aller Oberhausener Schulen beauftragt. Da es für die Durchführung der Fahrten pro Schultag bis zu 20 Bussen bedarf, arbeitet die STOAG mit drei privaten Busunternehmen zusammen, die in unserem Auftrag die Sport- und Badefahrten durchführen. Zwischen August und Dezember 2022 fanden 4.792 Fahrten für insgesamt 41 Schulen statt.

Seit April letzten Jahres ist die STOAG bei Instagram aktiv und erreicht damit neue Zielgruppen. Die Mischung aus News, Gewinnspielen, Produktplatzierung, Interaktion und optischer Vielfalt kommt bei den Anfang 20- bis Ende 30-Jährigen gut an. Aber auch die mittlere Generation bis Mitte 60 hat Interesse an den angebotenen Inhalten. Reichweite und Follower-Zahlen entwickeln sich positiv.

Letzte Frage, Herr Overkamp: Wo sehen Sie die STOAG in drei Jahren?
Wenn die Beschaffung von Elektrofahrzeugen planmäßig durchgeführt werden kann, wird im Jahr 2026 rund die Hälfte unseres Fuhrparks elektrifiziert sein. Dazu sind weitere Ladestationen im Stadtgebiet und auf unserem Betriebshof errichtet worden. Der Betriebshof und die Fahrzeugwerkstatt müssen auf Elektromobilität ausgelegt werden – die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie, die uns heute vorliegt, befinden sich in drei Jahren in der Realisierung. Gleiches gilt für die Linie 105 und die sogenannte Blaue Brücke über den Rhein-Herne-Kanal. Auch bei diesen beiden Großprojekten werden wir uns mitten in der Planungsphase bzw. der Umsetzung befinden.

Ein Großteil unserer Fahrgäste wird ein Abo besitzen, denn das Deutschlandticket wird das Kaufverhalten verändern. Allerdings werden in Oberhausen die meisten Abonnenten weiterhin die Chipkarte favorisieren statt des digitalen Tickets auf dem Smartphone. Ich wünsche mir einen rein bargeldlosen Ticketverkauf in den Fahrzeugen – in Städten wie Chemnitz, Mainz und Hamburg wird das bereits praktiziert.

Mitarbeitende

Personalkennzahlen
Die Belegschaft erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um vier Personen und besteht am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte – aus 445 Mitarbeitenden. 46 Mitarbeitende wurden eingestellt. Der Anteil der Mitarbeiterinnen im Unternehmen beträgt 20 %. Bei der STOAG sind Mitarbeitende aus 24 Nationen beschäftigt.

Das Durchschnittsalter der Beschäftigten beträgt 49 Jahre. Dieser relativ hohe Wert ist branchentypisch und ergibt sich aus der zurückhaltenden Einstellungspraxis in den vergangenen Jahren. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 18 Jahren.

Aufgrund der großen Netzumstellung im Jahr 1996 und der daraus resultierenden Neueinstellungen begehen viele Beschäftigte im Jahr 2022 ihr Dienstjubiläum: 20 Mitarbeitende blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, 14 Mitarbeitende waren 35 Jahre und vier Mitarbeitende waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

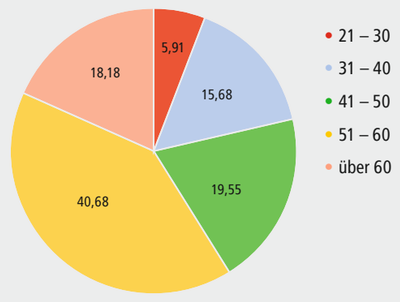
Der Fachkräftemangel und der demografische Wandel innerhalb des STOAG-Teams sind Themen mit hoher Bedeutung. Um zukunftsfähig zu bleiben, muss das Unternehmen verstärkt Menschen für die STOAG als attraktive Arbeitgeberin begeistern.

Personalbestand 31.12.

	2022	2021
Management	40	40
Fahrdienst	358	364
Werkstatt und technische Infrastruktur	47*	37
Gesamt	445	441

*Umstrukturierung sowie Insourcing Bereich IT

Altersstruktur in %



Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
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
2022	25.319

Personalaufwand

Der Personalaufwand beträgt im Geschäftsjahr 25.319 TEUR und liegt damit um 83 TEUR über dem Vorjahreswert (25.236 TEUR). Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Aus- und Weiterbildung

Die Entwicklung und Förderung junger Menschen hat für die STOAG einen hohen Stellenwert. Seit Jahrzehnten werden erfolgreich Jugendliche in verschiedenen Berufen ausgebildet, die nach ihrer Ausbildung mit guten Chancen in ein Arbeitsverhältnis übernommen werden können. Die STOAG bietet Ausbildungen zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin Personenverkehr und zum Kfz-Mechatroniker/zur Kfz-Mechatronikerin an. Mit dem Ausbildungsstart im September 2022 wird das Ausbildungsangebot um das Berufsbild Fachinformatiker/Fachinformatikerin mit der Fachrichtung Systemintegration erweitert. Darüber hinaus werden wieder Ausbildungsplätze als Fachkraft im Fahrdienst angeboten.

Zu Beginn des Jahres 2022 haben vier junge Heranwachsende den Beruf des Kfz-Mechatronikers und fünf den Beruf des Berufskraftfahrers im Personenverkehr bei der STOAG erlernt. Am 1. September 2022 haben vier junge Menschen ihre Ausbildung bei der STOAG begonnen – drei als Berufskraftfahrer im Personenverkehr sowie ein Auszubildender als Fachinformatiker für Systemintegration. Drei der Auszubildenden, die zur Abschlussprüfung anstanden, haben diese im Januar 2023 bestanden und wurden in unbefristete Arbeitsverhältnisse übernommen.

Um auch zukünftig weiterhin gut ausgebildetes Personal einzusetzen und jungen Menschen eine berufsorientierte Zukunftsperspektive zu bieten, ist die STOAG im Bewerbermanagement auf verschiedenen Plattformen aktiv, um die entsprechende Zielgruppe bestmöglich zu erreichen.

Führungskräfteentwicklung

Der Wechsel in Führungspositionen ist ein ständiger Prozess, der durch das rentenbedingte Ausscheiden sowie durch die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt für Fachkräfte bedingt ist. Durch die gezielte Förderung von Führungskompetenzen aus den eigenen Reihen können talentierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf diese Position vorbereitet werden. Der Fokus liegt weniger auf der Erlangung von Kompetenzen aus dem Fachbereich, sondern vielmehr auf der Vermittlung von Kenntnissen und Instrumenten, die dazu eingesetzt werden, das Denken und Handeln der Nachwuchskräfte positiv zu beeinflussen und weiterzuentwickeln, sie zu motivieren und an das Unternehmen zu binden.

Nach der positiven Resonanz der ersten Qualifizierungsmaßnahme (2018 bis 2021) ist im Jahr 2022 zum zweiten Mal eine dreijährige Qualifizierungsmaßnahme mit insgesamt sieben Mitarbeitenden an den Start gegangen. Hierbei werden individuelle Konzepte, die auf die Teilnehmenden mit ihren jeweiligen Schwerpunkten und die STOAG ausgerichtet sind, entwickelt. Während der drei Jahre werden Projektarbeiten durchgeführt und den jeweiligen Fachvorgesetzten und der Geschäftsführung präsentiert, sodass die Ergebnisse auf die STOAG zugeschnitten umgesetzt und angewendet werden können.

Darüber hinaus erhalten die angehenden Führungskräfte gemeinsame und individuelle Coaching-Tage zu Themen wie Entscheidungsfindung, Konfliktmanagement, Verantwortungsbewusstsein, Durchsetzungsvermögen, Teamfähigkeit und soziale Kompetenz. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer entwickeln sich in ihren persönlichen, sozialen, methodischen Fähigkeiten sowie in ihren Führungsfähigkeiten kontinuierlich weiter. Die vertrauensvolle und engagierte Zusammenarbeit aller Beteiligten macht das STOAG-Führungskräfteprogramm erfolgreich.

Bilanz

zum 31. Dezember 2022

Aktiva

in TEUR	Anhang	2022	2021
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		423	383
Sachanlagen		35.309	36.344
Finanzanlagen		30.098	30.101
		65.830	**66.828**
Umlaufvermögen			
Vorräte		476	370
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	9.453	13.245
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.420	268
		11.349	**13.883**
Rechnungsabgrenzungsposten		**194**	**369**
		77.373	**81.080**

Passiva

in TEUR	Anhang	2022	2021
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		5.805	5.805
Gewinnrücklagen		173	173
		31.578	**31.578**
Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen	(4)	**3.183**	**1.430**
Rückstellungen	(5)	**16.699**	**15.512**
Verbindlichkeiten	(6)	**25.787**	**32.424**
Rechnungsabgrenzungsposten		**126**	**137**
		77.373	**81.080**

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	Anhang	2022 in EUR	2021 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	23.390	25.170
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.333	1.338
3. Erträge aus dem EU-Rettungsschirm		9.634	5.391
4. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	2.930	2.416
		37.286	**34.315**
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.654	4.821
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		13.841	12.682
		20.495	**17.503**
6. Personalaufwand	(10)		
a) Löhne und Gehälter		19.627	19.604
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.691	5.632
		25.319	**25.236**
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.119	4.587
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.678	4.620
		55.610	**51.947**
		–18.324	**–17.631**
9. Erträge aus Beteiligungen	(11)	8.768	8.909
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	1.291	1.383
11. Aufwendungen aus Beteiligungen	(11)	50	50
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(11)	35	40
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(11)	301	809
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		1.436	–5
15. Ergebnis nach Steuern		**–10.018**	**–8.152**
16. Sonstige Steuern		138	126
17. Jahresfehlbetrag		–10.155	–8.278
18. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		10.155	8.278
19. Bilanzergebnis		**0,00**	**0**

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR					Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2022	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2022	01.01.2022	2022	i.Z.m. Umbuchungen des GJ	i.Z.m. Abgängen des GJ	31.12.2022	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	1.842	80	–82	34	0	1.874	1.683	84	0	0	1.767	107	159
2. geleistete Anzahlungen	224	92	–	0	0	316	0	0	0	0	0	316	224
	2.067	**172**	**–82**	**34**	**0**	**2.190**	**1.683**	**84**	**0**	**0**	**1.767**	**423**	**383**
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	44.761	507	–523	15	0	44.760	28.469	995	0	0	29.464	15.296	16.292
davon: Betriebsgrundstücke	4.593	0	0	0	0	4.593	23	0	0	0	23	4.570	4.570
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	16.445	30	–15	15	0	16.475	9.609	404	0	0	10.013	6.462	6.836
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.723	477	–508	0	0	23.693	18.838	591	0	0	19.429	4.264	4.885
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	14.343	1.049	–483	43	–	14.952	12.908	161	0	0	13.069	1.883	1.435
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	40.114	0	0	0	460	39.654	25.337	2.468	0	214	27.591	12.063	14.777
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.234	770	–89	161	0	9.075	6.217	411	0	0	6.628	2.447	2.016
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	2.621	2.049	0	–254	0	4.417	797	0	–	–	797	3.619	1.824
	110.072	**4.375**	**–1.095**	**–34**	**460**	**112.858**	**73.728**	**4.035**	**0**	**214**	**77.549**	**35.309**	**36.344**
	112.139	**4.547**	**–1.177**	**0**	**460**	**115.048**	**75.412**	**4.119**	**0**	**214**	**79.316**	**35.732**	**36.728**
B. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	37.784	0	0	0	0	37.784	23.458	0	0	0	23.458	14.326	14.326
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.670	0	0	0	0	19.670	3.960	0	0	0	3.960	15.711	15.711
4. Sonstige Ausleihungen	49	11	0	0	13	46	0	0	0	0	0	46	49
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
	57.522	**11**	**0**	**0**	**13**	**57.519**	**27.421**	**0**	**0**	**0**	**27.421**	**30.098**	**30.101**
	169.661	**4.558**	**–1.177**	**0**	**473**	**172.568**	**102.832**	**4.119**	**0**	**214**	**106.737**	**65.830**	**66.828**

Anhang für das Geschäftsjahr 2022

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

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind die Restlaufzeiten der Bilanzposten im Anhang genannt.

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) und zuletzt geändert durch Art. 25 Abs. 4 des Gesetzes vom 7. August 2021 wurde berücksichtigt.

Zur Aufstellung eines klaren und übersichtlichen Jahresabschlusses erfolgte eine weitgehende Untergliederung der gesetzlich vorgeschriebenen Posten der Gewinn-und-Verlust-Rechnung gemäß § 275 Abs. 2 HGB. Darüber hinaus wurden bei Bilanzposten des Sachanlagevermögens Postenbezeichnungen der Bilanz entsprechend § 265 Abs. 6 HGB angepasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer entsprechend linear – im Wesentlichen über drei Jahre – abgeschrieben.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen zwischen drei und 50 Jahren bewertet. Erhaltene Zuschüsse werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Abschreibungen erfolgen entsprechend den betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern nach der linearen Methode. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden analog den steuerlichen Vereinfachungsregeln 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 Genossenschaftsanteile werden zu den Anschaffungskosten oder zum niedrigen beizulegenden Wert bilanziert.

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. 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 2022 mit einem Rechnungszinsfuß von 1,78 % (Vorjahr: 1,87 %). Zukünftige Gehalts- und Rentenanpassungen wurden mit 2,00 % p. a. angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 235.936 EUR.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen wurden gemäß den Heubeck-Richttafeln 2018 G, Zinssatz 5,5 %, berechnet. Die Bewertung erfolgte gemäß IDW-Stellungnahme zur Rechnungslegung „Handelsrechtliche Bilanzierung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitregelungen“ (IDW RS HFA 3). Es wurde ein Rechnungszins gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB in Höhe von 0,75 % (Vorjahr: 0,78 %) entsprechend der durchschnittlichen Restlaufzeit sowie ein Einkommenstrend von 5 % im Jahr 2023 und 2,5 % p. a. ab dem Jahr 2024 zugrunde gelegt.

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

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 42) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2022 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2022 in TEUR	davon Ergebnis 2022
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51,00	6.101	4.521
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51,00	–3.323	–80
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50,00	34	0
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50,00	28.094	6.532
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	59.232	33.587
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10,00	35.345	0**
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	220*	–296*

* Jahresabschluss zum 31.Dezember 2021 ** nach Gewinnabführung

in TEUR	31.12.2022	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2022	davon RLZ* > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	667	–	1.029	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.194	–	5.633	–
Sonstige Vermögensgegenstände	5.592	–	6.583	–
davon gegenüber Gesellschaftern	(0)	–	(0)	–
	9.453	**–**	**13.245**	**–**

* RLZ = Restlaufzeit

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 4.936 TEUR (Vorjahr: 3.870 TEUR) enthalten.

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2022 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

Aufgrund des Rechtsformwechsels betreffen die Gewinnrücklagen in voller Höhe andere Gewinnrücklagen im Sinne des § 266 HGB.

(4) Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen

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

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Personalkosten (2.367 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe – HÖV – (1.290 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2022	davon RLZ* bis 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2021
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten *(Restlaufzeit Vorjahr:)*	16.512	668 *4.852*	15.844 *16.512*	11.137 *5.303*	21.364
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.321	3.321	–	–	3.033
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	119	119	–	–	107
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	195	195	–	–	5.692
Sonstige Verbindlichkeiten	5.640	5.640	–	–	2.228
davon gegenüber Gesellschaftern	(2.011)	–	–	–	(1.781)
davon aus Steuern	(168)	–	–	–	(182)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(5)	–	–	–	(8)
	25.787	**9.943**	**15.844**	**11.137**	**32.424**

* RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 8.042 TEUR (Ursprungsbetrag 25.197 TEUR) durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

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

(7) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2022 bestanden Bestellobligos für die Beschaffung von 15 Elektrobussen in Höhe von 8.250 TEUR.

Die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH ist Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeitenden der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeitenden werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld in Höhe 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 2022 18.159 TEUR (Vorjahr: 17.902 TEUR).

Es bestehen keine weiteren Haftungsverhältnisse zum Abschlussstichtag. Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von ca. 48 TEUR aus aktuell bestehenden Mietverträgen sowie ca. 139 TEUR aus Fahrzeugleasing Revierflitzer bis zum Leasingende am 7. Januar 2025.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2022	2021
Erlöse aus Verkehrsleistungen	22.040	24.186
Sonstige Erlöse	1.350	984
	23.390	**25.170**

(9) Personalaufwand

Die Zahl der Mitarbeitenden betrug im Jahresdurchschnitt (ohne Geschäftsführer, Dauerkranke und Mitarbeitende in der Ruhephase der Altersteilzeit und Elternzeit):

	2022	2021
Gewerblicher Bereich	363	360
Verwaltungsbereich	83	82
	446	**442**
Auszubildende	9	12
	455	**454**

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.481 TEUR (Vorjahr: 1.526 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.310 TEUR; Vorjahr: 2.198 TEUR)	8.768	8.909
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.291	1.383
Aufwendungen aus Beteiligungen	–50	–50
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 30 TEUR; Vorjahr: 2 TEUR)	35	40
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 186 TEUR; Vorjahr: 637 TEUR)	–301	–809
	9.743	**9.473**

Sonstige Angaben

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

Die im Jahr 2022 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte im Jahr 2022 Gesamtbezüge in Höhe von 238.527,88 EUR. Darin ist für die Nutzung eines Dienst-Pkw ein Wert in Höhe von 24.821,76 EUR enthalten. Ebenso wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 22.500,00 EUR für Herrn Overkamp ausgezahlt, welche bereits ebenfalls in den oben angegebenen Gesamtbezügen enthalten ist. Des Weiteren ist Herrn Overkamp eine Pensionszusage erteilt worden, zu deren Erfüllung jährliche Beiträge zurückgestellt werden.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2022 299 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 2.451 TEUR (Vorjahr: 2.603 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für das Jahr 2022 sind auf Seite 51 aufgelistet.

Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 19. Mai 2023

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Werner Overkamp
Geschäftsführer

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat	AR-Vergütungen
• Denis Osmann, Vorsitzender Oberhausen, Hausverwalter	6.247,50 EUR
• Ulrich Real, 1. stellvertretender Vorsitzender Oberhausen, Studiendirektor	3.940,00 EUR
• Sebastian Pechoel*, 2. stellvertretender Vorsitzender Bottrop, Personaldisponent	3.940,00 EUR
• Jörg Bischoff, Oberhausen, Fleischer	2.625,00 EUR
• Andreas Blanke, Oberhausen, Fraktionsgeschäftsführer	2.625,00 EUR
• Helmut Brodrick, Oberhausen, Betriebsrat	2.625,00 EUR
• Peter Bruckhoff, Oberhausen, Angstellter Ratsgruppe	2.625,00 EUR
• Thorsten Kamps*, Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Yusuf Karacelik, Oberhausen, Sozialarbeiter	2.625,00 EUR
• Vedat Koca*, Gladbeck, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Manfred Michalik*, Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit	2.625,00 EUR
• Norbert Ricken*, Oberhausen, Straßenbahnfahrer	2.625,00 EUR
• Apostolos Tsalatras, Hilden, Stadtkämmerer	2.625,00 EUR
• Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.	2.625,00 EUR
Gesamtvergütung:	**45.627,50 EUR**

Geschäftsführer

- Dipl.-Ing. Werner Overkamp, Bocholt

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Bestätigungsvermerk

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, Oberhausen – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 und prüfen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 der Gesellschaft.
- 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, 19. Mai 2023
BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Veldboer, Wirtschaftsprüfer Dirks, Wirtschaftsprüfer

Impressum

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

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

Gestaltung und Produktion
move elevator GmbH
Oberhausen

Druck
Walter Perspektiven GmbH

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12565-2307-1001

FSC
www.fsc.org
Das Zeichen für verantwortungsvolle Waldwirtschaft
FSC® C100633

2022

Postfach 10 15 40
46015 Oberhausen
Max-Eyth-Straße 62
46149 Oberhausen

Telefon 0208 835-55
Telefax 0208 835-5009

E-Mail info@stoag.de
www.stoag.de