# STOAG



# **Inhaltsverzeichnis**

- 04 STOAG in Zahlen
- 06 Vorwort der Geschäftsführung
- 07 Bericht des Aufsichtsrats
- 08 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023
- 24 Tierisch elektrisch
- 36 Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch
- 39 Mitarbeitende
- 42 Bilanz
- 43 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- 44 Entwicklung des Anlagevermögens
- 46 Anhang für das Geschäftsjahr 2023
- 54 Organe der Gesellschaft
- 55 Bestätigungsvermerk
- 59 Impressum

# **STOAG** in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgeb	ets (31.12.)	2023
Einwohnerzahl		212.818
Fläche (in km²)		77
Wirtschaftsdaten		2023
Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen		29.838
Sonstige Umsatzerlöse		1.827
Gesamtumsatzerlöse		31.665
Sonstige Erträge		9.325
Erträge aus Beteiligungen und Wer	papieren	22.650
Gesamterträge		63.640
Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkoste	n	20.606
Personalaufwand		27.023
Abschreibungen		4.071
Sonstige Aufwendungen		5.440
Zinsaufwand		253
Steuern		2.495
Gesamtaufwendungen		59.888
Finanzierungsbetrag (TEUR)		3.752
Bilanzergebnis (TEUR)		0
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital		25.600
Rücklage		9.763
Anlagevermögen		69.408
Leistungsdaten		2023
Verkehrsleistung		
Fahrgäste	(in Mio.)	32,3
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)	8,87
Platzkilometer	(in Mio.)	793
Linienlänge* [lt. VDV-Definition]	(in km)	595 [929]
Liniennetz		
Straßenbahnlinien		1
XBus-Linien		1
SchnellBus-Linien		7
StadtLinien		21
NachtExpress-Linien		11
Einsatzwagen-Linien		38
Fahrzeugdaten (03.24)		
Niederflur-Solobusse		70
Niederflur-Gelenkbusse		60
Niederflur-Straßenbahnen		6
Historische Fahrzeuge		1

<sup>\*</sup> Bus und Straßenbahnen



# Vorwort der Geschäftsführung

Die Verkehrsbranche in Deutschland wurde im vergangenen Jahr von einer Dynamik erfasst, die durch die Einführung des DeutschlandTickets ausgelöst wurde. Die bisher bundesweit größte Tarifreform wurde im Mai 2023 umgesetzt und hat der Branche nicht nur eine große mediale Aufmerksamkeit beschert, sondern auch zu einer Vielzahl neuer Abonnenten geführt. Das zeigt die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, bei einem attraktiven Angebot auf den ÖPNV umzusteigen. Attraktiv bedeutet aber nicht nur einen angemessenen Tarif, sondern auch ein gutes Verkehrsangebot und passende Verbindungen.

Nachdem für die Finanzierung des DeutschlandTickets eine Lösung für dieses Jahr gefunden wurde, kommt es nun darauf an, das Ticket langfristig und nachhaltig zu finanzieren. Die Transformation im Verkehrsbereich darf nicht an finanziellen Mitteln scheitern. Das gilt in gleichem Maße für die Antriebswende, die im vorgesehenen Maße ohne Förderung nicht umsetzbar ist. Die Ankündigung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr nicht im bisherigen Umfang fortzuführen, gefährdet den Prozess der Transformation.

Neben der finanziellen Ausstattung ist gut qualifiziertes und ausreichend vorhandenes Personal eine weitere Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele. Der demografische Wandel betrifft die Verkehrsunternehmen besonders, da der Altersdurchschnitt in der Branche hoch ist. Bereits heute ist durch den Generationenwechsel der Personalbedarf groß und wird weiter steigen. Die Personalgewinnung stellt eine enorme Herausforderung für die Verkehrsunternehmen dar.

Es braucht weitsichtige Entscheidungen auf Bundes- und auf Landesebene, aber auch vor Ort, um ein Umsteuern in der Mobilitätspolitik zu erreichen. Eine solche Entscheidung hat der Rat der Stadt Oberhausen im Februar 2024 getroffen, indem er grünes Licht für die Planung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 gegeben hat. Nun kann ein verkehrstechnisch wichtiges Projekt an der Stadtgrenze zwischen Essen und Oberhausen endlich realisiert und damit der Nahverkehr im Ruhrgebiet gestärkt werden.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die unser Ziel, einen klimafreundlichen und gleichzeitig nutzerfreundlichen ÖPNV in Oberhausen umzusetzen, unterstützt haben. Mein Dank gilt den Mitarbeitenden der STOAG, den Mitgliedern unseres Aufsichtsrats und unseren Partnern in Verwaltung, Politik und Gesellschaft. Danke für die vertrauensvolle, konstruktive und engagierte Zusammenarbeit.

Werner Overkamp Geschäftsführer

# **Bericht des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat hat während des abgelaufenen Geschäftsjahres die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist von der Geschäftsführung regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend unterrichtet worden und hat mit der Geschäftsführung hierüber ausführlich beraten. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat sich darüber hinaus auch außerhalb der Sitzungen von der Geschäftsführung berichten lassen.

Im Geschäftsjahr 2023 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 30. März 2023, am 7. Juni 2023 und am 24. November 2023 statt. Über die Sitzungen wurden Niederschriften erstellt. Der Aufsichtsrat hat sich auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst. Insbesondere ist die Einführung des Tarifmodells DeutschlandTicket und die damit einhergehenden Veränderungen im ÖPNV-Sektor mit der Geschäftsführung erörtert worden.

Mit Auftragsschreiben vom 19. Oktober 2022 wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO Deutschland GmbH, Düsseldorf, mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2023 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 21. März 2024 und den Konzernabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 27. Juni 2024.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. Juni 2024 über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen zum Jahres- und Konzernabschluss 2023 und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO Deutschland GmbH hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss 2023 der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter, der Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und sowohl den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 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 2023 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 27. Juni 2024 Der Aufsichtsrat

Denis Osmann Vorsitzender

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

# 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 450 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 2023 leben 212.818 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 273 Personen mehr als im Vorjahr (212.545).

Der Bestand an Kraftfahrzeugen liegt bei 621 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit erneut über dem Vorjahresbestand von 620 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote in Oberhausen ist nahezu konstant geblieben und beträgt im Jahresdurchschnitt 11,3 % (2022: 11,4 %).

Laut der aktuellen Pendler-Statistik des Landesamtes IT.NRW (Datenstand 30. Juni 2022) beträgt die Quote der Einpendler nach Oberhausen 52,3 % (49.110) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Anteil der Auspendler beträgt 55,9 % (56.836)¹.

Die Zahl der Übernachtungen ist gegenüber dem Vorjahr um 18,4 % auf 608.456 gestiegen (Vorjahr: 514.053) und liegt damit über dem Niveau des Jahres 2019 (546.466)<sup>2</sup>.

# Ein Schritt Richtung Normalität: Das Ende der Coronapandemie im Jahr 2023

Das Jahr 2023 beginnt mit dem fortwährenden Engagement und Einsatz der Bundesregierung, die Ausbreitung und Auswirkungen des Coronavirus einzudämmen. Nach den turbulenten Jahren seit dem Beginn der Pandemie im Jahr 2020, geprägt von Lockdowns, Impfkampagnen und Unsicherheiten, beginnt sich die Lage im Jahr 2023 schrittweise zu stabilisieren.

Bereits im Frühjahr 2023 haben Gesundheitsbehörden in Oberhausen verstärkt auf eine Kombination aus fortgesetzten Impfungen und einer vorsichtigen Lockerung der bestehenden Restriktionen gesetzt. Durch eine enge Zusammenarbeit der Impfzentren, Apotheken und Hausärzte kann sichergestellt werden, dass möglichst viele Menschen Zugang zu Impfungen erhalten. Dies und die fortlaufende Ermutigung der Bevölkerung, weiterhin Hygienemaßnahmen einzuhalten, trägt dazu bei, die Anzahl der schweren Krankheitsverläufe und Todesfälle deutlich zu reduzieren.

Zum Schutz der Bevölkerung sowie zur Entlastung des Gesundheitssystems sieht das bundesweit geltende Infektionsschutzgesetz (IfSG) Maßnahmen zur Eindämmung der Coronapandemie vor, die mit dem Abklingen des pandemischen Infektionsgeschehens nach und nach gelockert werden. Am 2. Februar 2023 wird die Maskenpflicht für die Nutzung des ÖPNV aufgehoben. Zum 7. April 2023 laufen die bundesweit geltenden Coronaschutzmaßnahmen aus und die Maskenpflicht entfällt in allen Bereichen. Diese Entscheidung erfolgt vor dem Hintergrund des sich minimierenden Infektionsgeschehens, der guten Verfügbarkeit von Impfstoffen sowie des hohen Immunitätsgrades in der Bevölkerung.

Der Absprung in Richtung Normalität ist mit der Aufhebung aller Restriktionen getan. Die Bundesregierung steht nunmehr vor der Aufgabe, die Bevölkerung durch die aus der Coronapandemie entstandenen Herausforderungen zu führen und sicherzustellen, dass die Gemeinschaft gestärkt aus der Krise hervorgeht.

### Russland-Ukraine-Konflikt und wirtschaftliche Maßnahmen 2023

Auch im Jahr 2023 prägt der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine und infolgedessen der Angriff Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 weiterhin das Geschehen. Die daraus resultierenden ökonomischen und wirtschaftlichen Auswirkungen, darunter Produktions- und Lieferengpässe sowie gestiegene Kraftstoff- und Energiekosten, sind nach wie vor präsent. Besonders spürbar ist dies für die Bürgerinnen und Bürger durch die rasant steigende Inflation.

Im Jahr 2022 hat die Bundesregierung bereits drei Entlastungspakete in Höhe von insgesamt 100 Mrd. EUR beschlossen, mit dem übergeordneten Ziel, die Bevölkerung finanziell zu entlasten. Das dritte Entlastungspaket kommt im Jahr 2023 zur Umsetzung. Es beinhaltet unter anderem eine Inflationsausgleichsprämie, die von Arbeitgebern in Höhe von 3 TEUR netto an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gezahlt werden kann. Auch die Mitarbeitenden der STOAG profitieren hiervon.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Externe Quelle: © IT.NRW, Düsseldorf, 2024. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. | Stand: 11.03.2024 / 09:30:19

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Externe Quelle: © IT.NRW, Düsseldorf, 2024. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. | Stand: 17.04.2024 / 10:07:44

Zur weiteren Entlastung der Bevölkerung wird im Jahr 2023 ein neues Tarifmodell, das sogenannte DeutschlandTicket, für 49 EUR monatlich im Abonnement als Weiterentwicklung des in den Sommermonaten 2022 angebotenen 9-Euro-Tickets eingeführt. Ähnlich wie das 9-Euro-Ticket zielt auch das DeutschlandTicket darauf ab, Bürgerinnen und Bürger finanziell zu entlasten. Es soll zudem die Attraktivität des ÖPNV signifikant steigern und Anreize für einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Bus und Bahn schaffen. Auf diese Weise trägt das DeutschlandTicket dazu bei, die Klimaziele zu erreichen.

Im Jahr 2023 haben die Verkehrsbetriebe weiterhin das Ziel, den gesamten Busbetrieb im Sinne der Klimaziele bis spätestens 2030 auf alternative Antriebstechnologien umzustellen. Bedingt durch Liefer- und Produktionsengpässe sowie einen deutlichen Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt ergeben sich jedoch Verzögerungen im Projektablauf.

# 2 Geschäftsentwicklung und Lage

### DeutschlandTicket

Mit dem DeutschlandTicket erhalten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, den ÖPNV für monatlich 49 EUR bundesweit zu nutzen. Neben dem kostengünstigen Tarifmodell stellt sich die Einfachheit des Abonnements als Erfolgsfaktor dar. Jederzeit kann das Ticket ohne Gebühren gekündigt – und damit auch in überschaubaren Zeitfenstern "ausprobiert" – werden. Insbesondere für Neukunden etabliert sich das DeutschlandTicket als hochattraktive Mobilitätsalternative zum motorisieren Individualverkehr – mit weiterhin hohem Potenzial für die Verkehrsbetriebe.

Die STOAG bietet ihren Kunden den Kauf des DeutschlandTickets via der STOAG-App, dem AboOnline-Portal und in den KundenCentern, an und vereint damit ein digitales Kauferlebnis mit der persönlichen Beratung in den KundenCentern, um Kunden aller Altersgruppen und Nationalitäten den bestmöglichen Service zu bieten und die mit dem DeutschlandTicket zu generierenden Potenziale voll auszuschöpfen.

Mit der Einführung des Tarifmodells DeutschlandTicket eröffnet sich Arbeitgebern die Möglichkeit, ihren Mitarbeitenden das vergünstigte DeutschlandTicket Job anzubieten. Unter der Voraussetzung eines Arbeitgeberzuschusses beträgt der Rabatt mindestens 25 %, wobei zusätzlich eine weitere Ermäßigung von 5 % seitens des Verkehrsunternehmens gewährt wird. Somit beläuft sich der Endpreis auf 34,30 EUR pro Monat anstelle der regulären 49 EUR.

Ab dem 1. August 2023 wird das DeutschlandTicket Schule zu einem monatlichen Preis von 29 EUR eingeführt. Das DeutschlandTicket Schule ist, wie das bisherige SchokoTicket, als Selbstzahler-Ticket und als Ticket für Anspruchsberechtigte erhältlich. Hiermit können Schülerinnen und Schüler deutschlandweit für 29 EUR den ÖPNV nutzen.

Zum 1. Dezember 2023 wird das DeutschlandTicket Sozial eingeführt. Das Abonnement kann zu einem monatlichen Preis von 39 EUR für die deutschlandweite Nutzung des ÖPNV erworben werden.

Bereits zu Beginn der Einführung zeigt sich eine überwiegende Verlagerung der Bestandskunden aus den Regeltarifen zu einem DeutschlandTicket-Abonnement. Es sind aber nicht nur die Bestandskunden, sondern auch Neukunden, die sich für dieses Abonnementmodell begeistern und es regelmäßig nutzen.

### **Fahrgäste**

Insbesondere die Einführung des DeutschlandTickets zum 1. Mai 2023 führt zu einem signifikanten Zuwachs an Fahrgästen. Darüber hinaus dürfte die Aufhebung der Maskenpflicht als letzte Coronaschutzmaßnahme im ÖPNV zum 2. Februar 2023 einen positiven Effekt auf die Fahrgastzahlen haben.

Bei den absoluten Fahrgastzahlen verstärkt sich der positive Trend: Mit einem Zuwachs von 4,3 Mio. auf 32,3 Mio. Fahrgäste (+ 15,36 %) legt die STOAG ein signifikantes Plus gegenüber dem Vorjahr hin, als noch 28 Mio. Fahrgäste gezählt wurden. Da das Wachstum im Jahr 2022 gegenüber 2021 noch 7,0 % betrug, stellt sich auch die relative Fahrgastentwicklung als erfreulich dar und kann als Beleg dafür gewertet werden, dass ein modernes Mobilitätsangebot auf eine rege und steigende Nachfrage in der Gesellschaft stößt.

In Reichweite gelangen damit wieder die Werte aus den letzten Jahren vor der Coronapandemie, als noch jeweils 34,5 Mio. Fahrgäste in den Jahren 2018 und 2019 gezählt wurden. Zu beachten ist hierbei allerdings, dass weiterhin noch Auswirkungen spürbar sind, wie beispielsweise die immer noch hohe Anzahl an Homeoffice-Tagen, die zu einer verminderten Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum Jahr 2019 führen.

Die Fahrgastzahlen liegen im gesamten Ausbildungsverkehr (Schüler und Auszubildende) um 5,3 % unter den Werten des Vorjahres 2022. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass annähernd alle Fahrgäste ihr Young-Ticket- beziehungsweise YoungTicketPlus-Abonnement bereits im Mai auf das DeutschlandTicket umgestellt haben. Im Schülerbereich steigen die Fahrgastzahlen bei den ermäßigten SchokoTickets/ermäßigten DeutschlandTicket Schule um 1,0 %. Bei den Selbstzahlern ist ein Zuwachs um 8,2 % zu verzeichnen.

Bei der Inanspruchnahme von Bartarifen (Einzel-/Mehrfahrten-/Tagestickets) zeigt sich ein Wachstum von 14,8 % im Vergleich zum Vorjahr, was insofern bemerkenswert ist, als der Trend von 2021 zu 2022 mit –1,0 % noch negativ war. Mit einem Plus von 18,8 % gegenüber dem Jahr 2022 zeigt sich die hohe Attraktivität der Zeitfahrausweise (Monatskarten, Abonnement, 9-Euro-Ticket, DeutschlandTicket).

# Betriebsleistung

Im Jahr 2023 beträgt die Summe der Nutzwagenkilometer (Nwkm) 8,87 Mio. Hiervon entfallen 8,512 Mio. Nwkm auf den Busverkehr und 0,349 Mio. Nwkm auf den Straßenbahnverkehr. Damit liegen die Nutzwagenkilometer im Jahr 2023 insgesamt um 0,360 Mio. Nwkm niedriger als im Vorjahr. Der Rückgang ist unter anderem auf die im Rahmen der Tarifverhandlungen zum Entgelttarifvertrag durchgeführten Warnstreiktage im Jahr 2023 sowie auf kurzfristige Kursausfälle in der Erbringung von Bus- und Straßenbahnleistungen zurückzuführen.

Durch die Umstellung der Linie NE12 von der Schiene auf die Straße ergibt sich eine Verlagerung der Leistungserbringung von der Straßenbahnleistung auf die Busleistung.

Im August 2023 wird im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr die Linie SB90 stadtgrenzenübergreifend von Oberhausen bis nach Mülheim-Styrum verlängert. Die Nwkm der Linie SB90 auf dem Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr betragen im Jahr 2023 49.177,31 Nwkm.

### **Ertragslage**

Das Betriebsergebnis der STOAG beträgt –16.495 TEUR (Vorjahr: –18.324 TEUR). Der Ausgleichsbetrag der Stadt Oberhausen verändert sich von 10.155 TEUR im Jahr 2022 um 10.122 TEUR auf 33 TEUR.

Im Geschäftsjahr 2023 erzielt die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 27.708 TEUR. Diese liegen mit 4.318 TEUR über dem Vergleichswert des Vorjahres (23.390 TEUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr (20.670 TEUR) auf 24.422 TEUR erhöht haben. Bei den Umsatzerlösen ist zu berücksichtigen, dass eine Tarifanpassung mit 3,9 % im gewichteten Mittel zum 1. Januar 2023 vorgenommen wird.

Am 1. Mai 2023 wird das DeutschlandTicket eingeführt. Derzeit nutzen bundesweit 11,2 Mio. Menschen dieses Angebot. Gleichzeitig verschärft sich die finanzielle Lage im deutschen Nahverkehr. Steigende Kosten für Personal und Material, gekürzte Förderprogramme wie beispielsweise für E-Busse sowie angekündigte weitere finanzielle Einschnitte setzen auch den Kommunen und Bundesländern als Träger des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs erheblich zu.

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW, werden im Jahr 2023 in Höhe von 1.202 TEUR ausgezahlt (Vorjahr: 1.198 TEUR).

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses liegen vom VRR die endgültigen Auswertungen zur Einnahmeaufteilung 2022 vor. Daraus generiert die STOAG zusätzliche Erträge in Höhe von 31 TEUR. Im Jahresergebnis 2023 werden dadurch bedingt die geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeaufteilung 2023 in Höhe von –615 TEUR bei den Übersteigerbeträgen (kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) berücksichtigt. Eine Rückstellung für Zahlungsverpflichtungen aus der Einnahmeaufteilung 2023 wird nicht gebildet.

Die STOAG erhält im Jahr 2023 Vorauszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung in Höhe von 644 TEUR. Zum 31. Dezember 2023 werden weitere 197 TEUR als Forderung gegen die Bezirksregierung Düsseldorf aus der Beförderung von Schwerbehinderten eingebucht, sodass ein Gesamtbetrag in Höhe von 841 TEUR im Jahresergebnis einfließt. Im Wirtschaftsplan 2023 werden 828 TEUR berücksichtigt.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 1.827 TEUR.

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

Es entfallen 1.104 TEUR auf Alternative B (Ausbildungsverkehr). Weitere 473 TEUR werden investiv für die Beschaffung und den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Diese Mittel werden mittels Änderungsbescheid im Dezember 2023 beschieden und nach Bestandskraft an die STOAG ausgezahlt. Die STOAG wird diese Mittel im laufenden Geschäftsjahr 2024 mit den Anschaffungskosten der 15 batterieelektrischen Solobusse verrechnen.

Die STOAG erhält Ausgleichszahlungen für entstandene Mindereinnahmen 2023 in Höhe von 3.957 TEUR (Vorjahr: 9.634 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Erträge verändern sich von 2.930 TEUR auf 7.876 TEUR. Diese Erträge beinhalten unter anderem Erträge aus der Zuschreibung der Gemeinschaft-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen, in Höhe von 3.785 TEUR.

Des Weiteren sind im Geschäftsjahr 2023 Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 1.067 TEUR, Erträge aus dem Projekt "Soziale Teilhabe" und der Position "Eingliederungszuschuss Busfahrer" in Höhe von 246 TEUR sowie ein Energiekostenzuschuss in Höhe von 1.418 TEUR enthalten. Somit ergeben sich im Geschäftsjahr Gesamtbetriebserträge in Höhe von 40.645 TEUR (Vorjahr: 37.286 TEUR).

Der Materialaufwand erhöht sich marginal von 20.495 TEUR auf 20.606 TEUR.

Der Personalaufwand erhöht sich unter anderem durch den Tarifabschluss im TV-N NW von 25.319 TEUR auf 27.023 TEUR. Die Zahl der Mitarbeitenden ohne Geschäftsführung, Auszubildende und Mitarbeitende in der Ruhephase der Altersteilzeit verändert sich von 454 im ersten Quartal des Jahres 2023 auf 455 am Jahresende.

Die Abschreibungen verändern sich unwesentlich um 48 TEUR von 4.119 TEUR auf 4.071 TEUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand beträgt im Jahr 2023 5.440 TEUR und ist gegenüber dem Vorjahr (5.678 TEUR) um 238 TEUR gesunken.

Das Finanzergebnis verändert sich um 13.000 TEUR auf 22.743 TEUR. Die Steigerung ist im Wesentlichen auf erhöhte Beteiligungserträge von der FSO KG aufgrund einer erhöhten Ergebnisabführung seitens der evo AG zurückzuführen. Die Ausschüttung der GMVA steigert sich von 3.191 TEUR im Vorjahr auf 5.098 TEUR.

1/

Der Jahresabschluss 2023 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. Der Gewinnanteil der evo AG an der STEAG GmbH wird im Jahr 2023 mit 53,3 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 2.418 TEUR.

Des Weiteren beinhaltet die Position Steueraufwand die Grundsteuer (74 TEUR) und Kraftfahrzeugsteuer (3 TEUR).

Die oben beschriebenen Sachverhalte führen dazu, dass sich die Ausgleichsbeträge der Stadt Oberhausen im Jahresergebnis für das Wirtschaftsjahr 2023 von 10.155 TEUR im Jahr 2022 um 10.122 TEUR auf 33 TEUR vermindern.

### Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2023 beträgt 92.894 TEUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (77.373 TEUR) resultiert unter anderem aus der Erhöhung der Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 10.431 TEUR. Eine wesentliche Position beschreibt die gegenüber dem Planansatz 2023 erhöhte Ergebnisabführung der FSO GmbH & Co. KG von 3.190 TEUR auf 13.622 TEUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen sind erhaltene Zuschüsse, beispielsweise für das Projekt "Digitales Funksystem", in Höhe von 608 TEUR sowie zu verrechnende Zuschüsse des Bundes für die Beschaffung von E-Bussen in Höhe von 943 TEUR, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden können, enthalten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 18.785 TEUR und sind gegenüber dem Vorjahr (16.699 TEUR) um 2.086 TEUR gestiegen. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen vermindern sich geringfügig auf 8.900 TEUR (Vorjahr: 8.990 TEUR). Im Geschäftsjahr 2023 wird 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 2.418 TEUR gebildet.

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 35.089 TEUR verändern sich im Vergleich zum Vorjahr (25.787 TEUR) um 9.302 TEUR. Darin enthalten sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 13.909 TEUR, die sich bedingt durch geleistete Tilgungen für die in den Vorjahren aufgenommenen Darlehen im Vergleich zum Vorjahr (16.512 TEUR) um 2.602 TEUR reduzieren. Eine Kreditaufnahme ist im Jahr 2023 in Höhe von

719 TEUR erfolgt. Weiterhin sind die erhöhten Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 4.863 TEUR (Vorjahr: 195 TEUR) enthalten.

Die STOAG hat zum Bilanzstichtag Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 1.225 TEUR (Vorjahr 1.420 TEUR). Dem stehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 13.909 TEUR (Vorjahr 16.512 TEUR) gegenüber. Die Liquidität ist durch unterjährige Abschlagszahlungen durch den Gesellschafter Stadt Oberhausen auf den geplanten Finanzierungsbetrag des Wirtschaftsjahres und durch kurzfristige Tagesgeldausleihungen bei der evo AG gesichert.

### Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen beläuft sich im Geschäftsjahr 2023, ohne Berücksichtigung von Zuschüssen in Höhe von 3.352 TEUR, auf 7.232 TEUR. Die größten Positionen bilden mit 4.268 TEUR die Ladeinfrastruktur für den Einsatz der batterieelektrischen Busse, die voraussichtlich Mitte des Jahres 2024 geliefert werden, sowie 1.390 TEUR für Sanierungsmaßnahmen an den Schienenauszugsvorrichtungen an den Brücken Emscher und A42 sowie an den Weichen Hauptbahnhof. Des Weiteren wird mit dem Neubau der Brücke "Blaue Brücke" begonnen (227 TEUR).

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

# Finanzielle Leistungsindikatoren

Die vergangenen Wirtschaftsjahre waren durch Ereignisse geprägt, die Einfluss auf die Umsatzerlöse der Verkehrsunternehmen hatten. In den Jahren 2020 bis Anfang 2023 hatte die Coronapandemie Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Im Jahr 2022 wurde kurzfristig für die Monate Juni bis August das sogenannte 9-Euro-Ticket eingeführt. Im Mai 2023 war der Start des DeutschlandTickets, der bei der Aufstellung des Wirtschaftsplanes 2023 nicht berücksichtigt werden konnte.

Zur Bewertung der Geschäftsentwicklung werden die Umsatzerlöse, die maßgeblich von den Fahrgeldeinnahmen beeinflusst sind, als ein finanzieller Leistungsindikator herangezogen. Im Wirtschaftsplan 2023 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 28.740 TEUR angesetzt. In diesem Posten wurden unter anderem Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 26.400 TEUR berücksichtigt (Verkaufserlöse: 23.950 TEUR). Die tatsächlichen Umsatzerlöse belaufen sich für das Jahr 2023 auf 27.708 TEUR (Vorjahr: 23.390 TEUR), wobei die Erträge aus Verkehrsleistungen 25.881 TEUR (Vorjahr: 22.040 TEUR) und die darin enthaltenen Verkaufserlöse 24.422 TEUR (Vorjahr: 20.670 TEUR) betragen. Die Abnahme der Umsatzerlöse auf den Istwert von 27.708 TEUR um rund 3,6 % gegenüber dem Planwert von 28.740 TEUR ist auch auf den Rückgang der sonstigen Umsatzerlöse gegenüber dem Planwert von 513 TEUR zurückzuführen.

Durch die Tarifmaßnahmen in den Jahren 2022 und 2023 sowie die Auswirkungen der Coronapandemie wurden für das Jahr 2022 9.634 TEUR und im Jahre 2023 3.957 TEUR Ausgleichszahlungen vereinnahmt.

Eine weitere Kennzahl beschreibt die Kosten des Fahrbetriebs der STOAG. Diese Position setzt sich aus Aufwendungen für den Einsatz von Straßenbahnen, 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 2023 Aufwendungen in Höhe von 44.120 TEUR berücksichtigt. Die tatsächlichen Kosten beliefen sich auf 42.927 TEUR (Vorjahr: 42.256 TEUR). Die gegenüber dem Planansatz geminderten Aufwendungen in Höhe von 1.193 TEUR sind unter anderem auf sinkende Treibstoffkosten sowie geringere Aufwendungen im Bereich der Werkstatt zurückzuführen.

# C. Prognose, Chancen- und Risikobericht 1 Risikobericht

Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolges des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG jährlich eine Risikoinventur durch. Damit Risiken frühzeitig erkannt und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden können, ist bei der STOAG 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 2023 werden dieselben sechs Risiken wie im Vorjahr erfasst.

- IT-Sicherheit: Datenverlust der Branchenlösung
- IT-Sicherheit: Zerstörung der Hardware
- Schwerbehindertenerhebung
- Ausfall "EFM-System"
- Ausfall von Straßenbahnen
- allgemeine potenzielle Risiken aus dem Betriebsbereich

Die Auswirkungen sind im Risikobericht beschrieben. Die Bewertung der Risiken hat sich nicht verändert.

Bei den beiden Risiken zur IT-Sicherheit wird 2023 eine neue Bewertung in Zusammenarbeit mit dem Datensicherheitsbeauftragten durchgeführt. 2024 wird ein neues Datensicherungskonzept und ein Datenbank-Cluster eingeführt.

Keines der erfassten Risiken wird als inakzeptabel eingestuft. Für die STOAG wird kein Risiko identifiziert, das von den Risikopaten in seiner Auswirkung als bestandsgefährdend und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit als relativ hoch betrachtet wird.

# 2 Chancen

Das Jahr 2023 markiert einen Zeitpunkt des Durchatmens. Die Coronapandemie ist Vergangenheit, das öffentliche Leben sowie die Rückkehr zur Normalität stehen nun im Fokus. Die Pandemie zwang nicht nur zu Einschränkungen in verschiedenen Bereichen, sondern regte auch dazu an, sich von gewohnten Mustern zu lösen und flexible Lebens- und Arbeitsweisen zu entwickeln. Die Digitalisierung erlebte insbesondere während der Krisenjahre einen enormen Schub, wodurch unter anderem Unternehmensabläufe neu gestaltet und optimiert wurden. Im Zuge des digitalen Wandels und der Implementierung von künstlicher Intelligenz bieten sich Arbeitgebern herausragende Möglichkeiten, um die Qualität und Effizienz im Arbeitsalltag positiv zu beeinflussen.

Das DeutschlandTicket übernimmt eine bedeutende Rolle auf dem Weg zur Mobilitätswende. Durch eine Kombination von attraktiven Tarifen, einer entsprechenden Angebotsausweitung im ÖPNV sowie der guten Ausweitung von alternativen Antriebstechnologien kann ein integriertes Mobilitätskonzept entstehen, das sowohl kundenorientiert als auch im Sinne der Klimaziele ausgerichtet ist. Voraussetzung hierfür ist eine finanzielle Förderung durch Bund, Land und Kommunen.

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 nachhaltige Mobilitätslösungen anzubieten. Hierzu gehört auch die Bereitstellung und Weiterentwicklung von Dienstleistungen über Apps oder Ticketshops. Über diese digitalen Plattformen können Fahrgäste bequem Fahrausweise, einschließlich des DeutschlandTickets, erwerben, Fahrpläne einsehen, Verbindungen suchen und Informationen zu Mobilitätsangeboten erhalten. Dies vereinfacht die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und ermöglicht eine effiziente Abwicklung von Ticketverkäufen und Fahrplanauskünften.

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

# Finanzielle Leistungsindikatoren

Die Umsatzerlöse für das Jahr 2024 sind in Höhe von 33.200 TEUR prognostiziert. Gegenüber dem Jahr 2023 wird eine signifikante Erhöhung der Erlöse erwartet (29.838 TEUR). Darin enthalten sind im Wirtschaftsplan 2024 Zahlungen zum Ausgleich der Mindereinnahmen durch Bund und Land in Höhe von 8.450 TEUR.

Die Kosten des Fahrbetriebs werden für das Jahr 2024 mit 46.195 TEUR prognostiziert und liegen somit höher im Vergleich zum Vorjahr 2023 (42.927 TEUR).

### Fahrgastentwicklung und Kundenbindung

Nachdem die mit der Coronapandemie eingeführten Restriktionen zum 7. April 2023 in Gänze abgeschafft wurden, normalisiert sich zusehends das Mobilitätsbedürfnis in der Gesellschaft. Dies hat zu einem signifikanten Wachstum der Fahrgastzahlen 2023 geführt. Die Bürgerinnen und Bürger nehmen das breite Mobilitätsangebot der STOAG an.

Es zeigt sich, dass die Bürgerinnen und Bürger das preiswerte DeutschlandTicket dazu nutzen, den ÖPNV wieder fest in ihren Alltag zu integrieren. Das starke Wachstum im Bereich der Zeitfahrausweise, zu denen das DeutschlandTicket zählt, belegen, dass das neue Tarifmodell nicht nur Bestandskunden bindet, sondern auch Neukunden im Sektor ÖPNV gewinnt und bindet. Mit einem vergleichbaren Wachstum der Fahrgastzahlen könnten im nächsten Jahr die Werte aus dem Jahr 2019 nicht nur erreicht, sondern übertroffen werden. Vor dem Hintergrund der immer noch häufig in Anspruch genommenen Homeoffice-Tage der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist das mehr als bemerkenswert.

Weitere Fortschritte macht die STOAG bei der Digitalisierung. Ziel bleibt weiterhin die kontinuierliche Weiterentwicklung der digitalen Services hin zu einem komfortablen und zeitsparenden "Rundum-sorglos-Paket", das es den Kunden erlaubt, alle Kauf- und Serviceoptionen digital zu erledigen.

Die STOAG arbeitet im Geschäftsjahr 2024 weiterhin gemeinsam mit der Stadt Oberhausen an der Digitalisierung des Vertriebsprozesses von ermäßigten Schülertickets. Im bestehenden AboOnline soll das ermäßigte DeutschlandTicket Schule im Abo zu erwerben und zu bestellen sein. Das Projekt befindet sich in der Entwicklungsphase. Es werden Testphasen durchgeführt, um das System zu überprüfen, bevor ein Pilotprojekt startet. Nach erfolgreicher Durchführung des Pilotprojekts wird das System vollständig implementiert und ausgerollt. Mit dem Schulamt der Stadt Oberhausen sollen die Bestellung und Anspruchsüberprüfung ab dem nächsten Schuljahr 2024/2025 über die digitale Plattform AboOnline abgewickelt werden.

# Tarifmaßnahmen

Im Mittelpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) steht das DeutschlandTicket als wegweisende Tarifmaßnahme. Eine zentrale Chance besteht in der Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots. Die klare Preisstruktur und die monatliche Abrechnung erleichtern die Budgetplanung der Fahrgäste und schaffen Vertrauen zum ÖPNV als alltägliches Beförderungsmittel.

Seit dem Sommersemester 2024 haben Studierende Zugang zum Deutschlandsemesterticket. Die Universitäten und Fachhochschulen schließen hierfür Verträge mit den Verkehrsunternehmen der jeweiligen Städte ab. Die Kosten für das Ticket werden, ähnlich wie beim regulären Semesterticket, über die von den Studierenden zu zahlenden Sozialbeiträge pro Semester abgerechnet.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr begrüßt die Einführung des DeutschlandTickets und betrachtet die abnehmende Nutzung anderer Tarifmodelle als Chance, das Ticketangebot im Rahmen einer neuen Vertriebsstrategie zu überarbeiten und zu vereinheitlichen. Mit diesem Schritt soll sichergestellt werden, dass Fahrgäste von einem noch benutzerfreundlicheren und effektiveren Tarifsystem profitieren können.

### On-Demand-Verkehr

Die Resonanz auf den Revierflitzer® ist weiterhin positiv, an zahlreichen Wochenenden ist die Beförderung von über 200 Fahrgästen täglich zu verzeichnen. Zu diesen Spitzenzeiten erreicht das System seine Kapazitätsgrenze. Um das Angebot zu verbessern, werden zwei zusätzliche Fahrzeuge im Jahr 2024 beschafft. Mit der Erhöhung der Fahrzeuganzahl kann das Angebot für stadtgrenzenüberschreitende Verbindungen, wie beispielsweise Fahrten von Oberhausen nach Mülheim-Styrum oder Essen-Dellwig, über den On-Demand-Verkehr realisiert werden.

Es wird untersucht, neben der Anschaffung neuer Ridepooling-Fahrzeuge den Revierflitzer® gezielt in Gebieten mit geringerer Nachfrage der NachtExpress-Linien als alternative Lösung einzusetzen. Hierfür müssen nicht nur VRR-Tarife flexibilisiert werden, sondern auch eine Integration in die Fahrplanauskunft erfolgen. Durch Tarifanpassungen und eine verbesserte Verfügbarkeit über das Buchungssystem soll der On-Demand-Verkehr in Zukunft auch die Funktion der Daseinsvorsorge in Oberhausen erfüllen können.

In Zusammenarbeit mit dem VRR, dem Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (KCD) und der Via Van GmbH werden diese Potenziale untersucht, um optimale Anpassungen und Erweiterungen des Angebots für die Bürgerinnen und Bürger zu erreichen.

### **Entwicklung Elektromobilität**

Die Umstellung des Betriebs auf Elektromobilität steht fortwährend im Fokus der STOAG und wird fortgesetzt. Beim Hersteller VDL Bus & Coach aus den Niederlanden sind 15 batterieelektrische Busse bestellt. Die Lieferung dieser Solobusse vom Typ Citea LF-122 sollte im Jahr 2023 erfolgen. Durch anhaltende Lieferschwierigkeiten von Produktionsteilen, unter anderem bedingt durch den Ukrainekrieg, sowie Produktionsschwierigkeiten im Werk wird die Lieferung im zweiten Quartal 2024 erwartet. Nach Auslieferung und Inbetriebnahme sollen die Elektrobusse an den Start gehen und wie geplant auf den Linien SB97/952, 953/961, 954 und 956 zum Einsatz kommen. Mit der Inbetriebnahme der batterieelektrischen Busse werden Busse mit Dieselantrieb ausgesondert.

Für das Jahr 2025 ist bereits die Beschaffung weiterer 23 batterieelektrischer Busse geplant, wovon 16 als Solobusse und sieben als Gelenkbusse ausgeschrieben wurden. Die Solobusse sollen auf den Linien 976 und 143 zum Einsatz kommen. Die Gelenkbusse werden auf der Linie SB93 eingesetzt. Für diese geplante Beschaffungsmaßnahme erhält die STOAG Fördermittel vom Land NRW. Die Förderung beträgt 60 % des Differenzbetrags zwischen einem batterieelektrisch betriebenen Bus gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus. Weitere Busbeschaffungsmaßnahmen sind für das Jahr 2027 und folgende geplant.

Für den Einsatz der batterieelektrischen Busse ist die erforderliche Ladeinfrastruktur sowohl auf dem Betriebshof als auch an den Endpunkten für das sogenannte Opportunity Charging im Oberhausener Liniennetz errichtet worden. Für den Einsatz der ersten 15 batterieelektrischen Busse wurde die erforderliche Ladeinfrastruktur fertiggestellt und die Versorgung der Fahrzeuge mit elektrischer Energie sichergestellt. Auf dem Betriebshof sind 18 Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 75 bis 150 kW errichtet worden. An den Endhaltestellen Everslohstraße, Wehrstraße, Goerdelerstraße und Hirschkamp im Liniennetz wurden Schnellladestationen mit einer Ladeleistung von bis zu 500 kW errichtet und in Betrieb genommen.

Die Trafostationen wurden künstlerisch und ortsbezogen gestaltet, um sowohl eine gute Einbindung in das Stadtbild zu gewährleisten als auch vor Vandalismus geschützt zu sein. Für die geplante Busbeschaffung des Jahres 2025 sind die Haltestellen Fröbelplatz und Falkestraße als Endpunkte im Liniennetz für die Ladung von batterieelektrischen Bussen vorgesehen. Die Errichtung der Ladeinfrastruktur wird durch die NRW-Landesförderung mit bis zu 90 % der förderfähigen Kosten bezuschusst.

Als Ergebnis einer eingehenden Machbarkeitsstudie, die von einem Ingenieurbüro durchgeführt wurde, hat sich herausgestellt, dass ein Um- und Neubau des Betriebshofs aufgrund der Anforderungen im Bereich Elektromobilität die beste Option darstellt. Vor diesem Hintergrund hat die STOAG beschlossen, den gesamten Betriebshof um- bzw. neu zu gestalten.

Die Planungsleistungen für dieses Vorhaben werden im nächsten Schritt öffentlich ausgeschrieben. Die Baumaßnahmen werden mit bis zu 60 % der förderfähigen Kosten bezuschusst. Die Förderung berücksichtigt den Differenzbetrag zwischen einem Elektrobetriebshof gegenüber einem vergleichbaren Betriebshof für den Einsatz von Dieselfahrzeugen.

Im Rahmen des Neubauvorhabens ist geplant, das angrenzende Flurstück der Stadt Oberhausen, das derzeit als Parkplatz genutzt wird, in die Planung einzubeziehen. Diese Fläche wird der STOAG für die Nutzung und Errichtung weiterer Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Eine Evaluierung der Gebrauchstauglichkeit des etwa 12.000 m² großen Grundstücks erfolgt anhand eines Bodengutachtens sowie der Festlegung erforderlicher Nutzungsbedingungen mit Dritten.

# **Entwicklung Angebot**

Die STOAG konzentriert sich auf die Realisierung langfristiger Großvorhaben, sodass zunächst keine Angebotserweiterungen für das Jahr 2024 auf Oberhausener Stadtgebiet umgesetzt werden, vgl. Abschnitt 3 Ausblick Prognose: Straßenbahnlinie 105, X-Bus-Linien.

### Straßenbahnlinie 105

Der "Masterplan Neue Mitte" wurde von der Stadt Oberhausen mit Einbindung der STOAG erarbeitet. Am 16. Mai 2022 wurde der "Masterplan Neue Mitte" 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.

Der Rat der Stadt Oberhausen hat mit Beschluss vom 5. Februar 2024 die Stadt Oberhausen und die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH beauftragt, die erforderlichen Planungs- und Verfahrensschritte zur Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke VI und der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen-Frintrop nach Oberhausen einzuleiten.

Die gesamte Planungsphase dieses Vorhabens wird in enger Zusammenarbeit zwischen der STOAG und der Stadtverwaltung durchgeführt. Die Planungszeit wird auf insgesamt drei Jahre veranschlagt und soll bis zum Jahr 2027 abgeschlossen sein. Die Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung 105 soll voraussichtlich im Jahr 2030 erfolgen.

### X-Bus-Linien

Am 12. Juni 2022 wurde die X-Bus-Linie X42 als gemeinsames Projekt mit der Vestischen Straßenbahnen GmbH gestartet. Diese Linie bietet eine stündliche Verbindung von Oberhausen nach Dorsten sowie eine stündliche Verbindung zum Movie-Park nach Bottrop-Kirchhellen. Die Fahrten bilden eine halbstündige Verbindung von Oberhausen direkt nach Bottrop-Kirchhellen.

Die Linie X42 hat sich nahtlos in dem bestehenden Liniennetz integriert. Die Anzahl der Fahrgäste verzeichnet einen kontinuierlichen und signifikanten Anstieg. Während die durchschnittliche monatliche Fahrgastzahl im Jahr 2022 noch bei 35.000 lag, stieg sie im Jahr 2023 auf durchschnittlich 49.300 Fahrgäste pro Monat an. Ein Vergleich der beiden Monate September 2022 und September 2023, die in Bezug auf Faktoren wie Witterung, Feiertage und Schulferien gut vergleichbar sind, zeigt einen Anstieg von 39.100 auf 58.200 Fahrgäste, das entspricht einem Zuwachs von 48,85 %.

Der VRR hat ein zweites Paket neuer X-Bus-Linien angekündigt. Die STOAG hat damit die Möglichkeit, weitere X-Bus-Linien in Oberhausen einzuführen, darunter die Linien X38 (Moers – Duisburg-Hamborn – Oberhausen Sterkrade), X39 (Oberhausen Sterkrade – Bottrop – Gelsenkirchen) und X41 (Dinslaken – Oberhausen Schmachtendorf – Bottrop). Die drei aufgeführten X-Bus-Linien sind im Rahmen eines Verkehrsmodells des VRR mit insgesamt 20 Linien als nachfragestärkste Linien identifiziert worden. Derzeit gibt es keine Zusage über die Finanzierung mit dem Land NRW.

# Beteiligungen

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo AG) hat im Geschäftsjahr 2023 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 36,3 Mio. EUR (Vorjahr 6,3 Mio. EUR) erwirtschaftet. Die STOAG erhält über die FSO KG im Geschäftsjahr 14,0 Mio. EUR. Auszahlungswirksam wird die Ergebnisabführung nach der Hauptversammlung der evo AG im Mai 2024.

Die STOAG geht derzeit davon aus, dass die FSO GmbH & Co. KG – als Muttergesellschaft der evo AG – eine Ergebnisabführung für die Jahre 2024 bis 2028 von jährlich insgesamt 13,2 Mio. EUR bis 14,9 Mio. EUR erwirtschaftet, wobei der STOAG als einer von zwei Gesellschaftern der FSO GmbH & Co. KG jeweils 6,6 Mio. EUR bis maximal 7,5 Mio. EUR anteilig pro Wirtschaftsjahr zufließen.

Das finanzielle Ergebnis aus der Beteiligung an der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Oberhausen ist in hohem Maße von der Auslastung der Verbrennungskapazitäten sowie vom Vermarktungspreis pro 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 2023 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 5.098 TEUR eingeflossen.

Die GMVA erzielt für das Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss in Höhe von 27.011 TEUR. Entsprechend dem Beteiligungsanteil in Höhe von 15,18 % ergibt sich bei Vollausschüttung des Jahresüberschusses für die STOAG ein Betrag von 4,1 Mio. EUR. In der Planung für das Geschäftsjahr 2024 wird eine Ausschüttung der GMVA für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 3,0 Mio. EUR eingeplant.

Für die nächsten Jahre ist mit einer Reduzierung der Ergebnisabführung der GMVA zu rechnen. Für das Jahr 2026 ist eine Revision geplant, wodurch die Erzeugungsmenge an Strom stark sinken wird. Die STOAG geht derzeit davon aus, dass die GMVA eine Ergebnisabführung für die Jahre 2024 bis 2028 von jährlich zwischen 10 TEUR und 1,4 Mio. EUR erwirtschaften wird.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-AG-Aktien wurde für das Geschäftsjahr 2022 im Jahr 2023 eine Dividende in Höhe von 0,90 EUR pro Aktie ausgezahlt. Die Hauptversammlung der RWE AG, Essen, fand am 3. Mai 2024 statt. Für das Geschäftsjahr 2023 haben Vorstand und Aufsichtsrat eine Dividende in Höhe von 1,00 EUR je dividendenberechtigter Stückaktie beschlossen, die am 8. Mai 2024 ausgezahlt wurde. Dies bedeutet für die STOAG, dass im Jahr 2024 ein Dividendenertrag in Höhe von 1.434 TEUR zufließen würde. Dies deckt sich mit dem Planansatz der STOAG für das Jahr 2024.

Die STOAG geht von einer gleichbleibenden Entwicklung der Dividende für die Jahre 2025 bis 2028 aus und hat für die Jahre 2025 bis 2028 eine Spanne in Höhe von circa 1,10 EUR pro Aktie im Jahr 2025 bis 1,40 EUR pro Aktie im Jahr 2028 eingeplant und geht folglich von Beträgen in Höhe von 1.578 TEUR bis 2.008 TEUR aus.

Die Ausschüttung der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) an die STOAG betrug für das Geschäftsjahr 2022 2.305 TEUR und wurde im Jahr 2023 auszahlungswirksam. Die Geschäftsführung der WBO GmbH möchte auf den erzielten Jahresüberschuss des Jahres 2023 in Höhe von 4.046.729,59 EUR (Vorjahr 4.515 TEUR) und dem Gewinnvortrag in Höhe von 4.521 TEUR (Vorjahr 4.536 TEUR) eine Ausschüttung in Höhe von 4.520 TEUR vornehmen. Als Bilanzgewinn wird dann der verbleibende Betrag in Höhe von 4.047 TEUR ausgewiesen.

Die STOAG hat im Planansatz 2024 einen Betrag in Höhe von 1.738 TEUR berücksichtigt. Für die Wirtschaftsjahre 2025 bis 2028 sind Ergebnisabführungen in Höhe von ca. 1,3 Mio. EUR eingeplant.

### Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2024 bis 2028 weist nach derzeitiger Planung gegenüber dem Jahresergebnis 2023 einen erhöhten Finanzierungsbetrag seitens der Stadt Oberhausen aus.

Für das Wirtschaftsjahr 2024 sind Umsatzerlöse in Höhe von 35.490 TEUR eingeplant (Vorjahr: 28.740 TEUR). Darin sind Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 33.200 TEUR (Verkaufserlöse: 22.250 TEUR) berücksichtigt. Die Erhöhung gegenüber dem Jahr 2023 ist unter anderem auf die Einführung des DeutschlandTickets zurückzuführen. Die Wirtschaftsplanung für das Jahr 2024 weist unter Berücksichtigung der Beteiligungserträge einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 14.045 TEUR aus.

Für die Jahre ab 2025 trifft die STOAG die Annahme, dass die durch den Verkauf des DeutschlandTickets entstehenden Einnahmeverluste durch Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern kompensiert werden. Für die Jahre 2025 bis 2028 hat die STOAG die erforderlichen Beträge von Ausgleichszahlungen eingeplant. Diese wurden, wie für das Jahr 2024, in die Folgejahre übertragen, folglich 8.450 TEUR pro Jahr.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zwischen 9,8 Mio. EUR und 11,0 Mio. EUR pro Jahr betragen.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

Für den Zeitraum von 2025 bis 2028 ergeben sich auf Basis der Mittelfristplanung Finanzierungsbeträge seitens der Stadt Oberhausen in Höhe von ca. 18,3 Mio. EUR bis zu 23,4 Mio. EUR.

# 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.

# 5 Erklärung zur Unternehmensführung (§ 289f HGB)

Die Erklärung zur Unternehmensführung wird im Geschäftsbericht veröffentlicht, der auf den Internetseiten der Gesellschaft unter der Adresse www.stoag.de/stoag/geschaeftsberichte.html dauerhaft zugänglich gemacht wird.

Oberhausen, 24. Mai 2024 STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Werner Overkamp Geschäftsführer



# Tierisch elektrisch

Das Ladekonzept für die Elektrobusse muss den individuellen Anforderungen des Verkehrsunternehmens und der Energieverfügbarkeit am Standort entsprechen. Die Elektrobusse der STOAG werden mittels einer Kombination aus **Gelegenheitsladung (Opportunity** Charging) auf der Strecke und **Betriebshofladung im Depot (Overnight** Charging) geladen. Beim Gelegenheitsladen erfolgt die Stromaufnahme innerhalb weniger Minuten während der planmäßigen Wartezeiten an ausgewählten Haltestellen im Liniennetz. Dieser begrenzte Zeitkorridor hat zur Folge, dass innerhalb kurzer Zeit große Energiemengen übertragen werden müssen. Ladezeit und Ladeleistung sind dabei so bemessen, dass die nachgeladene Energie in der Regel für mindestens einen weiteren Umlauf ausreicht. Neben den beiden Ladestationen am Bahnhof Sterkrade sind im Jahr 2023 vier weitere Ladestationen im Stadtgebiet errichtet worden. Die vollständige Ladung der Elektrobusse erfolgt nachts auf dem **Betriebshof per Steckerladung schonend** über mehrere Stunden. Hierfür ist eine deutlich geringere Ladeleistung von etwa 25 – 75 kW ausreichend. Die Fahrzeuge erhalten die nötige Energie, um tagsüber mit dem schnellen Nachladen im Netz den Linienweg zurückzulegen. Die bisher vorhandenen mobilen Ladegeräte sind um 18 fest installierte Ladestationen ergänzt worden.

# AUF DEM WEG ZUR EMISSIONSFREIEN MOBILITÄT



# 4. April 1897

Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn in Oberhausen in kommunaler Eigenregie. Linienlänge: 7,2 km.

# 1897

Kontinuierlicher Ausbau des Straßenbahnnetzes.

# 13. Oktober 1968

Letzte Fahrt der Oberhausener Straßenbahn und Einstellung des Straßenbahnbetriebs. Tausende Bürgerinnen und Bürger säumen die Straße und nehmen Abschied von ihrer "Elektrischen".

# 1. Juni 1996

Eröffnung der ÖPNV-Trasse und Comeback der Straßenbahn.
Busse und Straßenbahnen fahren hier unabhängig vom Individualverkehr.

# 3. Oktober 2004

Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 bis Sterkrade Neumarkt.

# 7. Februar 2012

Inbetriebnahme von zwei
Bussen mit seriellem
Hybridantrieb. Die
Hybridtechnik stellt einen
wichtigen Zwischenschritt auf
dem Weg zum rein elektrisch
betriebenen Bus dar.

# **a.** Juni 2019

Umstellung der städteübergreifenden Gemeinschaftslinie 979, die Oberhausen und Bottrop verbindet, von Diesel- auf Elektrobetrieb. Mit diesem Projekt nehmen STOAG und VESTISCHE eine Vorreiterrolle in NRW ein.

# Dezember 2022

Verzögerung der Lieferung von 15 vollelektrisch betriebenen Standardlinienbussen.

# 2. Halbjahr 2023

Errichtung von vier Ladestationen an den Endhaltestellen Hirschkamp, Everslohstraße, Goerdelerstraße und Wehrstraße und von 18 Ladestationen auf dem STOAG-Betriebshof.

# 4. Oktober 2015

Einsatz von zwei rein elektrisch betriebenen Batteriebussen im Linienverkehr. Zur Schnellladung wird die vorhandene Gleichspannungsinfrastruktur der Straßenbahn genutzt. Die Ladeenergieentnahme zur Versorgung der beiden Busse erfolgt aus einem Unterwerk sowie aus der Fahrleitung der Straßenbahn. Die Energieübertragung erfolgt konduktiv mittels dachmontiertem Pantograf.

Linie 956 // Haltestelle:

# **GOERDELERSTRAßE**



Jochen Sander Abteilungsleiter Verkehrsmanagement



**Niklas Meusen**Fahr- und Umlaufplaner,
Abteilung Verkehrsmanagement

Jochen Sander und Niklas Meusen waren die ersten, die sich auf Standortsuche für die Ladepunkte begeben haben. Allem voraus geht die Elektrifizierung der Linien. "Es ist mehr als nur der Austausch von Dieselbussen gegen Busse mit batterieelektrischem Antrieb", erläutert Jochen Sander. "Während bei der Fahrplanung einer Linie, die mit Dieselbussen gefahren wird, Anschlüsse, Wendezeiten und manchmal auch Begegnungsstellen berücksichtigt werden müssen, kommen bei der Planung einer E-Buslinie noch weitere Faktoren hinzu: die maximale Laufzeit pro Umlauf und pro Tag, die Berechnung und Vorausplanung des Akkustands, die erforderliche Ladezeit – die Energiebedarfsanalyse also."

Bei der Gelegenheitsladung an Linienendstellen muss die Ladezeit in den Umlauf integriert werden. Je nachdem, ob die Wendezeit für eine Schnellladung ausreicht oder nicht, sind ggf. auch Umlaufanpassungen erforderlich, indem durch Verschiebung der Fahrtenlagen die Wendezeiten an einer Endhaltestelle zusammengefasst werden.

Jochen Sander: "Weil die Ladestation aber den Fixpunkt darstellt, um den sich letztendlich die Linie dreht, geht die Elektrifizierung einer Linie zulasten der Flexibilität."

"Bei den ersten E-Bus-Linien", so Niklas Meusen, "wählt man die idealsten Linien, also kurze Linien mit ausreichend Wendezeit. Je mehr Linien im Rahmen der Elektrifizierung des Netzes dazukommen, desto aufwendiger und schwieriger wird die Planung. Natürlich soll der Fahrgast keine Nachteile durch die Umstellung auf Elektromobilität spüren, obwohl das Netz mehr und mehr auch auf die Erfordernisse der E-Busse zugeschnitten werden muss."

Aber zurück zu den Ladestationen: Bei der Wahl der Ladepunkte muss neben den harten Faktoren wie Flächenbedarf, Energiebereitstellung und Baubewilligungen auch berücksichtigt werden, dass sowohl die Linie als auch die Endhaltestelle langfristig Bestand haben werden.

Linie 956 // Haltestelle:

# **WEHRSTRAßE**

Die Anzahl der potenziell geeigneten Ladepunkte im Oberhausener Stadtgebiet ist begrenzt, da an den Endhaltestellen meist wenig Fläche vorhanden ist – die Standortsuche wird mit jeder weiteren Elektrobuslinie schwieriger und die Widerstände mannigfaltig: vom wegfallenden Parkplatz für Anwohner oder Ladenbesitzer über befürchtete Lärmbelästigung bis hin zu abgelehnten, aber zwingend notwendigen Baumfällungen. Aber auch für die 23 Elektrobusse, die 2025/2026 erwartet werden, sind schon geeignete Standorte für die Ladepunkte gefunden, versichern die Verkehrsplaner.







Linie 954 // Haltestelle:
HIRSCHKAMP

"Während die Elektrotechnik in allen Stationen nahezu identisch ist, gestalten sich die Tiefbauarbeiten an jeder Station anders", fasst Keziban Onur-Celik die Arbeiten zusammen.

Aber der Reihe nach: Von dem ursprünglichen Plan, an zwei Endhaltestellen jeweils zwei Ladestationen zu errichten, musste die STOAG Abstand nehmen. Optimale Voraussetzungen für die Errichtung einer Ladeinfrastruktur sind neben einer ausreichend großen Fläche eine gute Anfahrbarkeit für Busse, weder unterirdische noch oberirdische Leitungen und möglichst viel Freifläche bzw. anders ausgedrückt: möglichst wenig Wohnbebauung. Kriterien, die in einer dicht besiedelten Stadt wie Oberhausen – immerhin die am zehntdichtesten besiedelte Großstadt Deutschlands – schwer zu erfüllen sind.

Anstelle von zwei zentralen Ladepunkten wurde an insgesamt vier Endhaltestellen jeweils eine Ladestation gebaut, jede mit spezifischen Besonderheiten. "Während an der Haltestelle Goerdelerstraße eine in unmittelbarer Nähe verlaufende Gasleitung zu berücksichtigen war, mussten an der Haltestelle Hirschkamp Telekomleitungen verlegt werden", erläutert Keziban Onur-Celik. "Ein großes Hindernis stellten leider ausgerechnet Bäume dar. Nachdem für die Haltestelle Wehrstraße nach einem intensiven Beratungsprozess die Fällgenehmigung für einen alten Baum erteilt worden war, galt es bei den folgenden Tiefbauarbeiten das Wurzelwerk der umliegenden Bäume bestmöglich zu schützen.

Neben dem Einsatz eines Saugbaggers wurde täglich das Wurzelwerk durch einen Baumgutachter geprüft." Eine ähnliche Situation bestand an der Haltestelle Everslohstraße. Auch hier machte alter Baumbestand ein schonendes Arbeiten mittels Saugbagger und die Begleitung durch einen Baumgutachter nötig. Apropos Begleitung: Bei sämtlichen Baggerarbeiten an der Wehrstraße war eine Kampfmittelbergungsfirma mit vor Ort.

"Eine noch größere Herausforderung war aber der Bau der 18 Ladestationen auf dem Betriebshof. Diese mussten wir aus Platzgründen direkt unter einer Hochspannungsleitung errichten, was besondere Anforderungen an die Sicherheit der Arbeitskräfte stellte. Der hohe Grundwasserspiegel unter dem Betriebshof und der Verlauf von Wasserstoff- und Ethylenleitungen sowie Kampfmittelsondierungen kamen erschwerend hinzu. Anders als im Stadtgebiet können wir hier die Busse aufgrund der Hochspannungsleitung nicht über Pantografen, sondern über Stecker laden", so Keziban Onur-Celik.

Dennoch, allen Hindernissen zum Trotz und dank der guten Zusammenarbeit mit allen Dienstleistern und Projektbeteiligten konnten sämtliche Ladestationen im dritten bzw. vierten Quartal 2023 planmäßig fertiggestellt werde. Ein Kraftakt für die kleine Abteilung.



Linie 953 // Haltestelle:

# **SPECHTSTRAßE**



**Thomas Goetzenich** Abteilungsleiter Technische Systeme und IT



Marius Pohlmann Mitarbeiter Planung und Projekte, Abteilung Tachnische Systeme und

Für die Ladetechnik ist die Abteilung Technische Systeme und IT zuständig. Thomas Goetzenich und sein Mitarbeiter Marius Pohlmann sind sowohl an der Planung als auch an der Errichtung der elektrischen Anlagen beteiligt. "Das", so Thomas Goetzenich, "beginnt bei der Trafostation, die die 10 kV Spannung des Stromnetzes heruntertransformiert, und geht über die Ladegeräte bis hin zu den Ladehauben und Dispensern mit den Ladekabeln. Die Ladeleistung beträgt maximal 500 kW und ist damit etwa doppelt so hoch wie an der bereits vorhandenen Ladestation am Bahnhof Sterkrade. Somit stellen wir sicher, dass auch die neuen Busse mit deutlich größeren Akkus immer über genug Energie verfügen." Die Abteilung Technische Systeme und IT wird unterstützt von den Energieexperten der Oberhausener Netzgesellschaft mbH, einer Tochter der Energieversorgung Oberhausen AG (evo AG). Sie betreibt in Oberhausen das Stromverteilnetz.

"Die Ladestationen arbeiten mit Wasserkühlung, die die Stationen deutlich leiser macht – wichtig gerade für die Ladestationen in der Nähe von Wohnbebauung wie am Hirschkamp oder an der Everslohstraße", erläutert Marius Pohlmann. "Zudem haben die Anlagen eine längere Lebensdauer, da die Bauteile besser gekühlt werden und dadurch weniger schnell verschleißen." Doch bevor die Elektrobusse demnächst an der jeweiligen Ladestation stoppen und Energie aufnehmen, bedarf es noch Tests und

Prüfungen, damit die Kommunikation zwischen den E-Bussen und der Ladetechnik auch zuverlässig klappt.

"Unsere wesentliche Arbeit beginnt eigentlich erst nach der Inbetriebnahme der Ladestationen", beschreibt Marius Pohlmann die zukünftige Aufgabenstellung. "Kommt es zu Störungen oder Unregelmäßigkeiten bei der Ladung, sind wir der erste Ansprechpartner für den Fahrdienst. Das gilt natürlich auch für die 18 Ladestationen auf dem Betriebshof." Die Ladestationen dort haben mit 75 kW pro Anschluss eine deutlich geringere Ladeleistung. Da die Busse hier länger stehen und der nächtliche Ladevorgang hauptsächlich dem Balancing, also dem Ausgleich der Ladung innerhalb der Akkupacks dient, ist dies ausreichend. Die Anlage auf dem Betriebshof hat auch so bereits fast 2 MW Anschlussleistung, das entspricht etwa 40 Einfamilienhäusern mit Pkw-Wallbox. "Wir erwarten mit Spannung den Tag, an dem die lange bestellten neuen Elektrobusse erstmals laden", erzählt Marius Pohlmann. Denn schließlich sollen auch die beiden geplanten Stationen am Fröbelplatz und an der Falkestraße nach heutigem Stand nach dem gleichen Prinzip betrieben werden.

Linie 953 // Haltestelle: WEHRSTRAßE



# **EVERSLOHSTRAßE**

Für alle Beteiligten am Projekt Ladeinfrastruktur stand eins von Anfang an fest: Die weißen Trafostationen im Stadtgebiet sollen ein farbenprächtiges Aussehen erhalten.

Für die Kreativen im Marketingbereich hieß es nun, geeignete Motive zu finden. "Technisch oder abstrakt, naturnah oder ortsbezogen – das war die erste grundsätzliche Entscheidung, die es zu treffen galt", erinnert sich Eva Stein, Hauptansprechpartnerin für die Gestaltung der Trafostationen.

"Zum Thema E-Mobilität passt natürlich ein technisches Motiv sehr gut, aber auch Motive aus Natur und Umwelt haben einen engen Bezug zur Elektromobilität. Für uns waren bei der Entscheidung drei Aspekte besonders wichtig: Erstens soll sich ein Thema oder ein Motto wie ein roter Faden durch alle vier Kunstwerke ziehen. Zweitens soll es erweiterungsfähig sein, da in den nächsten Jahren weitere Ladestationen errichtet werden. Und drittens", so Eva Stein weiter, "sollen die Motive auf möglichst breite Zustimmung bei den Oberhausener Bürgerinnen und Bürgern treffen und nicht etwa polarisieren."

Letztendlich haben sich die Verantwortlichen für fotorealistische Motive aus der Tierwelt entschieden. Auf den Trafohäuschen sind nun naturgetreue Bilder von Tieren zu sehen, die wie Fotografien aussehen. An jeder Trafostation wird eine Tierart in den

Mittelpunkt gestellt. Dabei handelt es sich um Tiere, die am jeweiligen Standort heimisch sind und so einen direkten Bezug zur Umgebung herstellen. "An der Trafostation Everslohstraße beispielsweise haben wir den Feuersalamander ausgewählt. Er kommt in den Laubwäldern rund um die in der Nähe liegende Halde vor und gilt als bedrohte Art", erläutert Eva Stein. "Tiermotive eignen sich nicht nur deshalb, weil sie meistens auf breite Zustimmung innerhalb der Bevölkerung stoßen, sondern auch, weil sie schöne Motive für zukünftige Trafostationen bieten."

Eine realistische Darstellung des Motivs setzt starke Detailgenauigkeit und technisches Können voraus. Die Werke, die dabei entstehen, sind sehr aufwendig, haben aber auch einen extrem hohen künstlerischen Wert. Auf jeweils 63 Quadratmetern, an der Wehrstraße sogar auf 72 Quadratmetern, konnten die Künstler der beauftragten Fachagentur ihrer Kreativität freien Lauf lassen. Herausgekommen sind vier echte Kunstwerke, die die vorher unscheinbaren, nüchternen Zweckbauten in echte Hingucker verwandelt haben. Wenn in Kürze auch noch wie geplant die Dächer begrünt werden, sind richtige kleine Oasen im Stadtgebiet entstanden.



Linie 952 // Haltestelle:

STERKRADE BAHNHOF



# Im Gespräch

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



Herr Overkamp, schon an anderer Stelle im Geschäftsbericht wird ausführlich über das DeutschlandTicket geschrieben. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen bezeichnet es als die größte Tarifrevolution im ÖPNV, die das Mobilitätsverhalten der Menschen in Deutschland nachhaltig verändert hat. Sehen Sie das für Oberhausen genauso?

Die Bürgerinnen und Bürger in Oberhausen sind in die Busse und Straßenbahnen zurückgekehrt. Ich freue mich, dass die Zahl unserer Abonnenten deutlich gestiegen ist. Sie liegt aktuell bei rund 35.000. Damit sind die coronabedingten Fahrgastverluste bei der STOAG nahezu ausgeglichen worden. Neben vielen Neukunden haben sich erwartungsgemäß viele langjährige Abonnenten für das DeutschlandTicket entschieden. Sie profi-

tieren natürlich vom günstigen Preis. Für uns als Verkehrsunternehmen bedeutet das zunächst geringere Einnahmen, die jedoch im Jahr 2023 und auch in diesem Jahr von Bund und Ländern ausgeglichen werden.

Der finanzielle Aufwand der Verkehrsunternehmen steigt, die Antriebswende macht hohe Investitionen erforderlich und die Fahrgäste erwarten eine Ausweitung des Angebots. Deshalb benötigen die Verkehrsunternehmen auskömmliche und sichere Finanzmittel. Der Bund erwartet von den Ländern eine stärkere Beteiligung an der ÖPNV-Finanzierung. Der Wegfall der Bundesförderung für Elektrobusse steht allerdings im Widerspruch zu den Klimaschutzzielen im Verkehrssektor und der CO<sub>2</sub>-freien Mobilität. So erhält die STOAG zukünftig nur noch die Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen, die den Differenzbetrag zwischen einem batterieelektrischen Bus gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus zu 60 Prozent finanziert. Aus der Erfahrung der letzten Lieferung bedeutet der Wegfall der Bundesförderung bei der für das Jahr 2025/2026 geplanten Beschaffung von weiteren 23 E-Bussen für die STOAG ein Minus von rund 1,6 bis 1,7 Mio. Euro.

# Mit welchen Folgen?

Die Finanzkraft der Städte und Gemeinden ist am Limit. Die Umrüstung der Busflotten, der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Umbau von Betriebshöfen, der auch bei der STOAG ansteht, überschreiten die finanziellen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen und der Städte und Gemeinden – gerade auf Oberhausen trifft das in besonderem Maße zu. Es bedarf dringend der weiteren Unterstützung des Bundes, also der Wiederaufnahme der Förderung und der Finanzierung der Umstellung auf alternative Antriebe.

Die Transformation des Verkehrssektors bedeutet nicht nur eine Antriebswende, sondern setzt ein gutes Verkehrsangebot voraus. Wie sind hier die Planungen für Oberhausen?

Die Verkehrswende kostet Geld und das benötigen die Verkehrsunternehmen nicht nur, um die Kostensteigerung bei Personal, Energie oder Instandhaltung aufzufangen, sondern auch für den Ausbau des Angebots. Durch den Ratsbeschluss der Stadt Oberhausen im Februar dieses Jahres, die Planungen für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 aufzunehmen, werden wir in voraussichtlich fünf bis sechs Jahren eine bedeutende städteübergreifende Verbindung zwischen Essen und Oberhausen realisieren können. Dies ist eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebots in Oberhausen. Weitere Planungen zum Ausbau des Angebots sind so lange nicht möglich, wie es keine zusätzlichen Finanzierungszusagen gibt. Erste Städte müssen bereits ihr Angebot reduzieren – das ist in Oberhausen nicht vorgesehen.

Anfang des Jahres gab es mit dem sogenannten Fahrplan light eine Angebotsreduzierung. Was waren die Hintergründe?

Wie die ganze Verkehrsbranche hat auch die STOAG seit der Coronapandemie einen lang anhaltenden und außergewöhnlich hohen Krankenstand, insbesondere im Fahrdienst. Über Monate konnten wir dies durch Überstunden von Fahrdienstmitarbeitenden und durch Übernahme von Diensten durch Mitarbeitende aus der Verwaltung kompensieren. Die Belastung des Fahrpersonals durch zusätzliche Überstunden, die nicht abgebaut werden können, ist an ihre Grenze geraten. Daher ließen sich Fahrtausfälle leider nicht vermeiden. Um unseren Fahrgästen ein verlässliches Angebot zu bieten, haben wir rund sieben Prozent unserer Leistung gekürzt – deshalb Fahrplan light. Diese Maßnahme ist uns nicht leichtgefallen, jedoch konnten wir nach drei Monaten die meisten Einschränkungen mit Unterstützung unserer privaten Partnerunternehmen zurücknehmen und zu unserem nahezu regulären Fahrplan zurückkehren. Mit dem Fahrplanwechsel im Juni werden alle Einschränkungen aufgehoben.

# Ist die Situation im Fahrdienst nun stabil?

Durch die kurzfristige Vergabe von Leistungen an private Verkehrsunternehmen hat sich die Personalsituation entspannt. Dennoch stellen wir nach wie vor Monat für Monat Fahrpersonal ein, um das altersbedingte Ausscheiden von Mitarbeitenden auszugleichen. Neu eingestellte Fahrerinnen und Fahrer orientieren sich jedoch zum Teil um, weil sie sich das Berufsbild bzw. ihren Berufsalltag anders vorgestellt haben.

Der Personalbedarf bei Verkehrsunternehmen ist ungebrochen hoch, die Branche wird allein jährlich bis zu 8.000 Fahrerinnen und Fahrer im ÖPNV und SPNV einstellen müssen, um das altersbedingte Ausscheiden bei Bus und Bahn kompensieren zu können. Ohne zusätzliches gut qualifiziertes Personal aber stagniert die Verkehrswende, denn wie bereits erwähnt, erwarten die Fahrgäste eine Ausweitung des Angebots, also kürzere Taktungen und mehr Linien.

# Wie kann es der STOAG gelingen, Fahrpersonal zu gewinnen?

Der Beruf der Busfahrerin bzw. des Busfahrers im Linienverkehr ist attraktiv, muss aber meines Erachtens in der Öffentlichkeit besser dargestellt werden. Durch die letzten Tarifabschlüsse hat sich in puncto Entlohnung und Entlastungstage einiges getan. Auch für Teilzeitkräfte ist das Fahren eines Linienbusses oder einer Straßenbahn ein attraktiver Beruf bzw. eine Möglichkeit, ins Berufsleben zurückzukehren. Der ÖPNV ist eine Wachstumsbranche. Die Arbeitsplätze bei der STOAG sind sicher und bieten auch denjenigen, die sich durch zusätzliche Leistungen mehr hinzuverdienen möchten, gute Möglichkeiten. Es ist jedoch ein Beruf, bei dem die Leistung zu allen Tageszeiten erbracht werden muss.

Was mich positiv stimmt ist der Erfolg unseres Qualifizierungsprojekts, das wir zusammen mit der Agentur für Arbeit, dem Jobcenter und der Fahrschule Krüssmann hier in Oberhausen auf den Weg gebracht haben. Hierbei werden neben Arbeitssuchenden auch Quereinsteiger angesprochen. Die Resonanz darauf ist so groß, dass wir eine zweite Qualifizierungsmaßnahme anschließen werden. Wir hoffen, dadurch motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die STOAG zu gewinnen.

Vielen Dank für das Gespräch.

# Mitarbeitende

### Personalkennzahlen

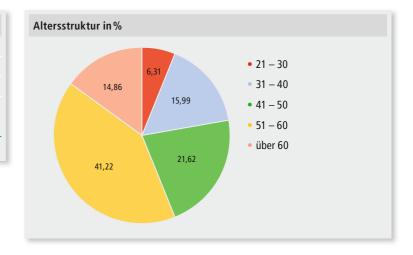
Die Belegschaft hat sich gegenüber dem Vorjahr um eine Person reduziert und besteht am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte – aus 444 Mitarbeitenden aus 24 Nationen. 363 Mitarbeitende sind männlich, 81 Mitarbeitende sind weiblichen Geschlechts.



Wie in den vergangenen Jahren liegt das Durchschnittsalter der Beschäftigten konstant bei 49 Jahren. Dieser relativ hohe Wert ist branchentypisch. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt 16 Jahre. Die Fluktuationsquote beträgt 5,45 % und liegt somit im durchschnittlichen Bereich. Kündigungen aufgrund des Renteneintritts sind hierbei nicht berücksichtigt.

Im Jahr 2023 feiern 34 Mitarbeitende ihr Jubiläum aufgrund der langen Dienstzugehörigkeit: Sieben Mitarbeitende blicken auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, 14 Mitarbeitende waren 35 Jahre und sieben Mitarbeitende 40 Jahre im Unternehmen tätig.

2023	2022
39	40
359	358
46	47
444	445
	39 359 46



Entwicklung des Personalaufwands				
Jahr	Personalaufwand in TEUR			
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			
2023	27.023			

### Personalaufwand

Der Personalaufwand beträgt im Geschäftsjahr 27.023 TEUR und steigt durch das Tarifergebnis des Entgelttarifvertrags im Vergleich zum Vorjahr um 1.704 TEUR.

40 4<sup>-</sup>

### **Aus- und Weiterbildung**

Die STOAG bietet Ausbildungen zum/zur Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin Personenverkehr, Fachkraft im Fahrbetrieb, Fachinformatiker/Fachinformatikerin für Systemintegration und Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin an.

Am 1. September 2023 haben sieben junge Menschen ihre Ausbildung bei der STOAG begonnen: zwei als Kfz-Mechatroniker, zwei als Berufskraftfahrer/in im Personenverkehr und drei als Fachkräfte im Fahrbetrieb, von denen einer seine Ausbildung hier im zweiten Lehrjahr fortsetzt.

Drei Auszubildende haben im Januar 2023 ihre Prüfung erfolgreich bestanden und wurden in unbefristete Anschluss-Arbeitsverhältnisse übernommen.

Die STOAG wird auch in Zukunft gut qualifiziertes Personal einsetzen und jungen Menschen berufsorientierte Zukunftsaussichten bieten. Die Besetzung der Ausbildungsplätze im Unternehmen ist von großer Bedeutung. Die STOAG ist deshalb im Bewerbermanagement auf verschiedenen Plattformen aktiv und nimmt seit mehreren Jahren an der Veranstaltung "Nacht der Ausbildung" teil.

# Tarifverhandlungen zum TV-N NW

Am 24. Januar 2023 haben die Tarifverhandlungen für die mehr als 2,6 Millionen Beschäftigten bei Bund und Kommunen begonnen. In der vierten Verhandlungsrunde haben die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) und der Bund gemeinsam mit den Gewerkschaften ver.di, dbb beamtenbund und tarifunion einen Tarifabschluss vereinbart. Die Tarifeinigung ist auf Basis der Schlichtungsempfehlung vom 14. April 2023 erfolgt.

Die Tarifeinigung sieht die Auszahlung eines steuer- und abgabenfreien Inflationsausgleichsgeldes in Höhe von insgesamt 3.000 EUR vor. Einmalig erhalten die Beschäftigten im Juni 2023 1.240 EUR netto, anschließend im Zeitraum Juli 2023 bis Februar 2024 monatlich 220 EUR netto. Für Auszubildende gilt der jeweils hälftige Betrag. Ab 1. März 2024 werden die Tabellenentgelte aller Beschäftigten um 200 EUR brutto erhöht. Diese um 200 EUR erhöhten Entgelte werden zusätzlich um 5,5 % erhöht, mindestens jedoch um 340 EUR brutto. Für Auszubildende, Studierende und Praktikanten erhöhen sich die monatlichen Entgelte um 150 EUR brutto. Die Tarifeinigung sieht eine Übernahme von Auszubildenden für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 vor. Der Tarifabschluss tritt rückwirkend zum 1. Januar 2023 in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2024.

### **Neues Kommunikationsmedium**

Am 1. Dezember 2023 ist mit der App "STOAGgo" eine neue interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeitenden der STOAG eingeführt worden. Die App zielt darauf ab, strategische Kommunikation und Interaktion innerhalb des Unternehmens effektiver zu gestalten und zu bündeln. Die Anwendung bietet neben der schnellen Information aller Beschäftigten auch die Möglichkeit abteilungsspezifischer Unternehmensnachrichten. Möglich sind auch der direkte Kontakt zu Abteilungen sowie Kommentare. Viele Features erleichtern den Arbeitsalltag im Unternehmen, beliebte Tools wie Speiseplan und Telefonverzeichnis sind ebenso vorhanden wie beispielsweise die Möglichkeit zur Bestellung von Dienstkleidung.

Bei der Entwicklung und Gestaltung der gebrandeten App wurde besonders auf einfachen Zugang, intuitive Bedienung und gute Erreichbarkeit geachtet. Alle Daten sind mobil schnell abrufbar. Über das Content-Management-System können Inhalte einfach erstellt, versendet und verwaltet werden.

Die interne Kommunikation kann im Rahmen der App zeitnah erfolgen, zeitgemäß verstärkt und durch moderne sowie leicht bedienbare Funktionen optimiert werden. Die Nutzung von STOAGgo ist freiwillig.

### Förderprogramm zur Qualifizierung von Fahrpersonal

Die STOAG bietet im Jahr 2024 zusammen mit der Agentur für Arbeit, dem Jobcenter und der Fahrschule Krüssmann (eine Marke der SBH West GmbH) ein neues Ausbildungsprojekt an, bei dem zum einen Personen die Rückkehr in den Arbeitsmarkt erleichtert und zum anderen dem Arbeitskräftemangel proaktiv entgegengewirkt wird.

Im Rahmen von Förderprogrammen wird Arbeitssuchenden der Erwerb der Teilqualifizierung 3 (TQ3) in Verbindung mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse D sowie der Kennziffer 95 ermöglicht. Hierbei handelt es sich um eine bundeseinheitliche Teilqualifikation für den Beruf des Berufskraftfahrers, die im Auftrag der Bundesagentur für Arbeit entwickelt und erprobt worden ist. Die Teilnehmenden erlangen die fachliche Kompetenz, mit der sie die Sicherheit der Fahrgäste im Fahrbetrieb gewährleisten können, sowie fundierte Kenntnisse über die Rechtsvorschriften zur Personenbeförderung mit Linien- und Omnibussen und den Gelegenheitsverkehr. Voraussetzung ist ein Mindestalter von 23 Jahren und der Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B.

Die Ausbildung dauert rund sechs Monate und beginnt mit einer viermonatigen theoretischen Ausbildung bei der Fahrschule Krüssmann (SBH West GmbH) in Oberhausen. Die anschließende zweimonatige Praktikumsphase bei der STOAG beinhaltet neben einer internen Ausbildung die praktische Ausbildung auf Linienbussen unter Einbindung von Lehrfahrern bei der STOAG. Bei erfolgreichem Abschluss der Maßnahme bietet die STOAG den Teilnehmenden eine nahtlose Anschlussbeschäftigung an. Ziel ist es, auf diesem Wege 15 bis 20 Busfahrerinnen und Busfahrer zu gewinnen, um nachhaltig den Fahrbetrieb zu erweitern. Die Qualifizierungsmaßnahme beginnt im April 2024.

# **Bilanz**

# zum 31. Dezember 2023

# Aktiva

in TEUR	Anhang	2023	2022
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		431	423
Sachanlagen		35.084	35.309
Finanzanlagen		33.893	30.098
		69.408	65.830
Imlaufvermögen			
Vorräte		411	476
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	21.808	9.453
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.225	1.420
		23.444	11.349
echnungsabgrenzungsposten		42	194
		92.894	77.373

# Passiva

in TEUR	Anhang	2023	2022
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		9.590	5.805
Gewinnrücklagen		173	173
		35.363	31.578
Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen	(4)	3.639	3.183
Rückstellungen	(5)	18.785	16.699
Verbindlichkeiten	(6)	35.089	25.787
Rechnungsabgrenzungsposten		18	126
		92.894	77.373

# **Gewinn-und-Verlust-Rechnung**

43

# für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

	Anhang	2023 in EUR	2022 in EUR
1. Umsatzerlöse	(8)	27.708	23.390
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.104	1.333
3. Erträge aus dem EU-Rettungsschirm		3.957	9.634
4. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	7.876	2.930
		40.645	37.286
Materialaufwand     Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und     Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.221	6.654
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		14.385	13.841
V		20.606	20.495
6. Personalaufwand a) Löhne und Gehälter	(10)	20.910	19.627
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		6.113	5.691
		27.023	25.319
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.071	4.119
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.440	5.678
		57.140	55.610
		-16.495	-18.324
9. Erträge aus Beteiligungen	(11)	21.409	8.768
<ol> <li>Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens</li> </ol>	(11)	1.291	1.291
11. Aufwendungen aus Beteiligungen	(11)	50	50
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(11)	345	35
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(11)	253	301
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		2.418	1.436
15. Ergebnis nach Steuern		3.830	-10.018
16. Sonstige Steuern		78	138
17. Jahresfehlbetrag		3.752	-10.155
18. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		33	10.155
19. Bilanzergebnis		3.785	0,00

# Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffung	s- und Her	stellungskos	ten in TEUR			Kumulierte Abso	hreibung in TEUR				Buchrestwerte i	n TEUR
	01.01.2023	Zugänge i	Zuschüsse Ur	mbuchungen <i>l</i>	Abgänge	31.12.2023	01.01.2023	Zugänge	Zuschreibung	Abgänge	31.12.2023	31.12.2023	31.12.202
Anlagevermögen													
Immaterielle Vermögensgegenstände													
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.874	88	-11	0	0	1.951	1.767	69	0	0	1.836	115	10
2. Geleistete Anzahlungen	316	0	-	0	0	316	0	0	0	0	0	316	31
	2.190	88	-11	0	0	2.267	1.767	69	0	0	1.836	431	42
. Sachanlagen													
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	44.760	153	0	0	0	44.913	29.464	881	0	0	30.345	14.568	15.29
davon: Betriebsgrundstücke	4.593	0	0	0	0	4.593	23	0	0	0	23	4.570	4.57
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	16.475	0	0	0	0	16.475	10.013	0	0	0	10.013	6.462	6.46
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.693	0	0	0	0	23.693	19.429	0	0	0	19.429	4.264	4.26
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	14.952	5.708	-3.006	1.597	0	19.251	13.069	185	0	0	13.254	5.997	1.88
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	39.654	335	-335	0	0	39.654	27.591	2.298	0	153	29.888	9.765	12.06
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.075	332	0	0	179	9.229	6.628	638	0	0	7.114	2.115	2.44
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	4.417	616	0	-1.597	0	3.436	797	0	-	-	797	2.639	3.61
	112.858	7.144	-3.341	0	179	116.482	77.549	4.002	0	153	81.398	35.084	35.309
	115.048	7.232	-3.352	0	179	118.750	79.316	4.071	0	153	83.235	35.515	35.73
Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0		16	3	0	0	0	3	13	1
2. Beteiligungen	37.784	0	0	0	13	37.771	23.458	0	-3.785	13	19.661	18.111	14.32
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.670	0	0	0	3.959	15.711	3.960	0	0	3.959	0	15.711	15.71
4. Sonstige Ausleihungen	46	21	0	0	11	56	0	0	0	0	0	56	4
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	
	57.519	21	0	0	3.983	53.556	27.421	0	-3.785	3.972	19.664	33.893	30.09
	172.568	7.253	-3.352	0	4.162	172.306	106.737	4.071	-3.785	4.125	102.898	69.408	65.830

# Anhang für das Geschäftsjahr 2023

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 Anlagevermögens Postenbezeichnungen der Bilanz entsprechend §§ 265 Abs. 6 i. V. m. 284 Abs. 1 HGB um die separate Darstellung der Zuschreibungen im Anlagespiegel HGB angepasst.

# Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

# **Aktiva**

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer entsprechend linear abgeschrieben.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Erhaltene Zuschüsse werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Abschreibungen erfolgen entsprechend 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.

Anlagenklasse	Nutzungsdauer in Jahren
Immaterielle Vermögensgegenstände	3–5
Betriebsgebäude	10-50
Außenanlagen	10-20
P&R-Anlagen	13-15
Brücken	24-25
Stützwände	23-30
Tunnel	23-30
Sonstige Bauwerke	7–35
Unterbau/Untergrund	29-35
Oberbau	23-35
Gleisbau	13-25
Technische Ausstattung	10-25
Fahrleitungsbau	25
Lichtsignalanlagen	25
Wartehallen/Haltestellen	5-10
Infrastruktur E-Mobilität	10-20
Tankanlagen	10-25
Fotovoltaikanlagen	20
Büromöbel	10
Büromaschinen/-geräte	5-10
DV-Hardware	3
Werkzeuge	5-10
Fahrzeuge ohne KOM	5-8
Funk-/Fernsprechanlagen	8-10
Fahrausweisautomaten	5
Geringwertige Vermögensgegenstände	5
Straßenbahnen	6-25
Historische Straßenbahnen	3-5
Omnibusse/Zubehör	10

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. Im Geschäftsjahr wurden 3.785 TEUR bei der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen, zugeschrieben.

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. Die Verlustvorgänge wurden nicht aktiviert.

### **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 2023 mit einem Rechnungszinsfuß von 1,82 % (Vorjahr: 1,78 %). Zukünftige Gehalts- und Rentenanpassungen wurden mit 2,00 % p. a. angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt 53.398 Euro.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen wurden gemäß der 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 1,12 % (Vorjahr: 0,75 %) entsprechend der durchschnittlichen Restlaufzeit sowie ein Einkommenstrend von 5,5 % im Jahr 2024 und 2,5 % p. a. ab dem Jahr 2025 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 44 f.) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2023 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in%	Eigenkapital 31.12.2023 in TEUR	davon Ergebnis 2023
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51,00	5.628	4.048
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51,00	-3.351	-28
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50,00	33	-1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50,00	49.575	28.013
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	52.656	27.011
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10,00	43.562	0**
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	221*	-337*

\* Jahresabschluss zum 31.Dezember 2022 \*\* nach Gewinnabführung

# (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2023	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2022	davon RLZ* > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.153	-	667	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.625	_	3.194	_
Sonstige Vermögensgegenstände	7.030	_	5.592	_
davon gegenüber Gesellschaftern	(0)	_	(0)	_
	21.808	_	9.453	_

\* RLZ = Restlaufzeit

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 6.238 TEUR (Vorjahr: 4.936 TEUR) enthalten.

# (3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2023 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.

Der Gesellschafter hat 3.785 TEUR (Zuschreibung Finanzanlagen) in die Kapitalrücklage eingelegt.

### (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 (2.596 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.483 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

# (6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2023	davon RLZ* bis 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2022
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeit Vorjahr:)	13.909	2.709 <i>668</i>	11.200 <i>15.844</i>	1.901 11.137	16.512
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.948	4.948	-	-	3.321
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	92	92	-	-	119
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.863	4.863	-	-	195
Sonstige Verbindlichkeiten	11.277	11.277	-	_	5.640
davon gegenüber Gesellschaftern	(10.953)	(10.953)	-	-	(2.011)
davon aus Steuern	(141)	(141)	-	-	(168)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(4)	(4)	-	-	(5)
	35.089	23.889	11.200	1.901	25.787

\* RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 6.670 TEUR (Ursprungsbetrag: 25.197 TEUR) durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Zwei Darlehen mit einer Restschuld von 1.772 TEUR sind durch eine Grundschuld in Höhe von 2.500 TEUR 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 2023 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 2023 18.141 TEUR (Vorjahr: 18.159 TEUR).

Es bestehen keine weiteren Haftungsverhältnisse zum Abschlussstichtag. Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von ca. 48 TEUR aus aktuell bestehenden Mietverträgen sowie ca. 71 TEUR aus Fahrzeugleasing Revierflitzer bis zum Leasingende am 7. Januar 2025.

# Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

## (8) Umsatzerlöse

in TEUR	2023	2022
Erlöse aus Verkehrsleistungen	25.881	22.040
Sonstige Erlöse	1.827	1.350
	27.708	23.390

# (9) Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 3.785 TEUR enthalten.

### (10) Personalaufwand

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

	460	455
Auszubildende	9	9
	451	446
Verwaltungsbereich	83	83
Gewerblicher Bereich	368	363
	2023	2022

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.732 TEUR (Vorjahr: 1.481 TEUR) enthalten.

# (11) Finanzergebnis

in TEUR	2023	2022
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.305 TEUR; Vorjahr: 2.310 TEUR)	21.410	8.767
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.291	1.291
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 30 TEUR; Vorjahr: 2 TEUR)	345	35
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 83 TEUR; Vorjahr: 186 TEUR)	-253	-301
	22.743	9.742

# **Sonstige Angaben**

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

Die im Jahr 2023 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Die Gesellschaft erstellt einen Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte im Jahr 2023 Gesamtbezüge von 236.052,10 EUR. Darin ist für die Nutzung eines Dienst-Pkw ein Wert in Höhe von 17.707,52 EUR enthalten. Ebenso wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 22.500,00 EUR für Herrn Overkamp ausgezahlt, die bereits ebenfalls in den oben angegebenen Gesamtbezügen enthalten ist. Des Weiteren ist Herrn Overkamp eine Pensionszusage erteilt worden, zu deren Erfüllung jährliche Beträge zurückgestellt werden.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2023 291 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 2.356 TEUR (Vorjahr: 2.451 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für das Jahr 2023 sind auf Seite 54 aufgelistet. Die Geschäftsführung schlägt vor, den gesamten Jahresüberschuss in die Kapitalrücklage einzustellen.

Oberhausen, den 24. Mai 2024

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 (zum 1.3. Mandat niedergelegt)	656,75 EUR
Ulrich Lütte, Oberhausen, Rentner (als Ersatz für Peter Bruckhoff)	1.968,25 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 Tsalastras, 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

## Nachtragsbericht

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

# Bestätigungsvermerk

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, Oberhausen – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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.

<sup>\*</sup> Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

# 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 sowie 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, 31. Mai 2024 BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kleine, 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





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

Telefax 0208 835-5009

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