

STOAG

GESCHÄFTSBERICHT 2024



STOAG
Stadtwerke
Oberhausen
GmbH

**MEHR
ALS
BUS &
BAHNE**

Inhaltsverzeichnis

04	STOAG in Zahlen
06	Vorwort der Geschäftsführung
07	Bericht des Aufsichtsrats
08	Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024
22	Mehr als Bus und Bahn
30	Geschäftsführer Werner Overkamp im Gespräch
33	Mitarbeitende
36	Bilanz
37	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
38	Entwicklung des Anlagevermögens
40	Anhang für das Geschäftsjahr 2024
48	Organe der Gesellschaft
49	Bestätigungsvermerk
53	Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebiets (31.12.)		2024
Einwohnerzahl		213.119
Fläche (in km ²)		77
Wirtschaftsdaten		2024
Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen		24.837
Sonstige Umsatzerlöse		2.084
Gesamtumsatzerlöse		26.921
Sonstige Erträge		14.714
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren		15.568
Gesamterträge		57.203
Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten		23.782
Personalaufwand		28.875
Abschreibungen		4.377
Sonstige Aufwendungen		6.766
Zinsaufwand		380
Steuern		763
Gesamtaufwendungen		64.943
Finanzierungsbetrag (TEUR)		7.740
Bilanzergebnis (TEUR)		0
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital		25.600
Rücklage		9.763
Anlagevermögen		72.110
Leistungsdaten		2024
Verkehrsleistung		
Fahrgäste	(in Mio.)	34,4
Nutzwagenkilometer	(in Mio.)	8,94
Platzkilometer	(in Mio.)	791
Linienlänge* [lt. VDV-Definition]	(in km)	613 [929]
Liniennetz		
Straßenbahnlinien		1
XBus-Linien		1
SchnellBus-Linien		7
StadtLinien		21
NachtExpress-Linien		11
Einsatzwagen-Linien		38
Fahrzeugdaten (03.25)		
Niederflur-Solobusse		87
Niederflur-Gelenkbusse		60
Niederflur-Straßenbahnen		6
Historische Fahrzeuge		1

* Bus und Straßenbahnen



Denis Osmann
Aufsichtsratsvorsitzender

Dipl.-Ing.
Werner Overkamp
Geschäftsführer

Vorwort der Geschäftsführung

Im Volksmund heißt es: „Was lange währt, wird endlich gut.“ Auf kaum ein Projekt der STOAG trifft dieses Sprichwort wohl so gut zu wie auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105. Schon seit Jahren setzen wir uns als Verkehrsunternehmen dafür ein, Oberhausen mit unserer Nachbarstadt Essen zu verbinden. Dass der Stadtrat im Februar 2024 endgültig der Umsetzung des Projekts zugestimmt hat, war für uns ein Meilenstein. Mit einer breiten Mehrheit entschied sich die Politik damit für eine Verbindung, die den öffentlichen Personennahverkehr in der Region nachhaltig verändern wird.

Für uns als STOAG bedeutet das, dass wir in den nächsten Jahren ein Zukunftsprojekt umsetzen dürfen. Damit werden wir auch in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen stehen. Und das ist gut so. Denn es ist unser Auftrag als städtisches Verkehrsunternehmen, Herausforderungen anzunehmen und sie mit Willen zum Aufbruch, zur Transformation und zur Innovation zu meistern.

Dass diese Eigenschaften wichtig sind, zeigen auch die Hürden, die wir in der Vergangenheit meistern konnten. Dem drohenden Fachkräftemangel traten wir mit Weiterbildungsmaßnahmen entgegen. Dem Klimawandel und der notwendigen Transformation des ÖPNV begegneten wir mit innovativen Technologien. Das Ergebnis: zuverlässige Busfahrerinnen und Busfahrer, die unser Team ergänzen, sowie eine Flotte batteriebetriebener Busse und ein umfangreiches Ladenetzwerk im Stadtgebiet.

Eines steht fest: Diese Projekte konnten nur durch die Mitarbeitenden der STOAG erfolgreich umgesetzt werden. Denn die STOAG ist mehr als Bus und Bahn. Wir sind ein gut geöltes Getriebe, in dem viele Menschen jeden Tag daran arbeiten, dass unsere Fahrgäste sicher und schnell von A nach B kommen. Die STOAG, das sind aber auch die Mitglieder unseres Aufsichtsrats sowie unsere Partnerinnen und Partner in Verwaltung, Politik und Gesellschaft. Bei Ihnen allen möchte ich mich für Ihren Einsatz bedanken. Ich bin überzeugt, dass sich mit Ihrer Unterstützung auch in Zukunft die Mobilität in Oberhausen erfolgreich weiterentwickeln wird.



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 2024 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 21. März 2024, am 27. Juni 2024 und am 22. November 2024 statt. Über die Sitzungen wurden Niederschriften erstellt.

Der Aufsichtsrat hat sich auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst. Insbesondere sind die strategischen Entwicklungsmöglichkeiten der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH in den nächsten Jahren sowie die Entwicklung des Tarifmodells DeutschlandTicket und die damit einhergehenden Veränderungen im ÖPNV-Sektor mit der Geschäftsführung erörtert worden.

Mit Auftragschreiben vom 16. September 2024 wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG, Düsseldorf, mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2024 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 AG unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Die Geschäftsführung erläuterte den Jahresabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 28. März 2025 und den Konzernabschluss in der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2025.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juni 2025 über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen zum Jahres- und Konzernabschluss 2024 und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss 2024 der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat empfiehlt dem Gesellschafter Stadt Oberhausen, dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und sowohl den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 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 2024 ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 25. Juni 2025
Der Aufsichtsrat

Denis Osmann
Vorsitzender

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

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 479 Beschäftigten (inkl. 20 geringfügig 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

Der Sachverständigenrat berichtet Ende 2024 in seinem Jahresgutachten 2024/25 u. a.: „Die deutsche Volkswirtschaft befindet sich weiterhin in der Stagnation. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist in den vergangenen fünf Jahren real insgesamt lediglich um 0,1 % gewachsen. Das deutsche Produktionspotenzial liegt um mehr als 5 % unter dem Wert, der im Jahr 2019 für das Jahr 2024 erwartet wurde. Im internationalen Vergleich hinkt Deutschland wirtschaftlich deutlich hinterher. Dies legt in der Gesamtschau zunehmend nahe, dass die deutsche Volkswirtschaft sowohl von konjunkturellen als auch von strukturellen Problemen ausgebremst wird. Die Energiepreise sind nach der Energiekrise zwar deutlich zurückgegangen, haben sich aber oberhalb des Niveaus vor der Corona-Pandemie stabilisiert. Die Realeinkommen haben sich von den Einkommensverlusten im Zuge der hohen Inflation zwischen Herbst 2021 und Mitte 2023 erholt, dennoch nimmt der Konsum keine Fahrt auf und die Sparquote bleibt hoch. In der Industrie ist die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber wichtigen Handelspartnern weiter gesunken, und es zeichnet sich keine Verbesserung ab. Die Kapazitätsauslastung und die Arbeitsproduktivität sind zurückgegangen. Im kommenden Jahr ist daher nur mit geringem Wachstum zu rechnen. Deutschland dürfte dementsprechend auch weiterhin deutlich hinter den anderen fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückbleiben.“¹

Die Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen ist leicht gestiegen. Zum Stichtag 31. Dezember 2024 leben 213.119 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, 301 Personen mehr als im Vorjahr (212.818).

¹ Sachverständigenrat – Jahresgutachten 2024/25 (Kurzfassung), S. 1

Der Bestand an Kraftfahrzeugen liegt bei 627 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit unter dem Vorjahresbestand von 628 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.² Die Arbeitslosenquote in Oberhausen ist leicht gestiegen und beträgt im Jahresdurchschnitt 11,7 % (2023: 11,3 %).

Laut der aktuellen Pendler-Statistik des Landesamtes IT.NRW (Datenstand 30. Juni 2023) beträgt die Quote der Einpendler nach Oberhausen 52,3 % (49.210) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Anteil der Auspendler beträgt 55,9 % (56.857).³

Die Zahl der Übernachtungen ist gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % auf 601.438 leicht zurückgegangen (Vorjahr: 608.456).⁴

Auch im Jahr 2024 haben die Verkehrsbetriebe weiterhin das Ziel, den gesamten Busbetrieb im Sinne der Klimaziele bis 2032 auf alternative Antriebstechnologien umzustellen. Bedingt durch Liefer- und Produktionsengpässe sowie einen deutlichen Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt ergeben sich jedoch Verzögerungen im Projektlauf.

² Externe Quelle: <https://experience.arcgis.com/experience/fa9edae4fca4b31a7711cbed6fba49c> (Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)) | Stand: 27.03.2025

³ Externe Quelle: © IT.NRW, Düsseldorf, 2025. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. | Stand: 20.03.2025 / 09:23:29

⁴ Externe Quelle: <https://www.oberhausen-tourismus.de/presse/tourismusbilanz-2024-gaesterekord-rekordjahr/> (OWT Oberhausener Wirtschafts- und Tourismusförderung GmbH) | Stand: 27.03.2025

2 Geschäftsentwicklung und Lage

DeutschlandTicket

Mit dem DeutschlandTicket (DT) erhielten die Bürgerinnen und Bürger ab Mai 2023 die Möglichkeit, den ÖPNV für monatlich 49 EUR bundesweit zu nutzen. Neben dem kostengünstigen Tarifmodell stellte 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 hat sich das DT als hochattraktive Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr etabliert – mit weiterhin hohem Potenzial für die Verkehrsbetriebe.

Nach und nach sind verschiedene Varianten der Produktfamilie „DeutschlandTicket“ (z. B. für Arbeitnehmer, für Schüler, für Studenten ...) eingeführt worden, die auch angenommen wurden.

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

Seit der Einführung des DT im Mai 2023 zeigt sich eine überwiegende Verlagerung der Bestandskunden aus den Regeltarifen zu einem DT-Abonnement. Es sind aber nicht nur die Bestandskunden, sondern auch Neukunden, die sich für dieses Abonnementmodell begeistern und es regelmäßig nutzen. Dadurch hat sich der Bestand an Kundinnen und Kunden mit Abonnement bis Ende 2024 um mehr als 50 % auf 37.295 erhöht.

Die Umsetzung des Konzepts des DeutschlandTickets führt bei den Verkehrsverbänden zu Einnahmeausfällen, daher ist es auf staatliche Förderung/Zuschüsse angewiesen. 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 Trägern des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs erheblich zu.

Ab dem 1.1.2025 sind Preisanhebungen auf 58 EUR für die DT-Abonnements beschlossen. Im Bereich des VRR greift ab dem 1.3.2025 eine Tarifreform (Verschlankung des Umfangs der angebotenen Tickets bzw. Tarife).

Fahrgäste

Insbesondere die Einführung des DeutschlandTickets zum 1. Mai 2023 führte auch 2024 zu einem signifikanten Zuwachs an Fahrgästen.

Bei den absoluten Fahrgastzahlen verstärkt sich der positive Trend: Mit einem Zuwachs von 2,1 Mio. auf 34,4 Mio. Fahrgäste (+ 6,5 %) legte die STOAG ein nennenswertes Plus zum Vorjahr hin, als noch 32,3 Mio. Fahrgäste gezählt wurden. Auch die relative Fahrgastentwicklung stellt sich als erfreulich dar und kann als Beleg dafür gewertet werden, dass ein modernes Mobilitätsangebot auf eine rege und steigende Nachfrage in der Gesellschaft stößt.

Damit gelangen wieder die Werte aus den letzten Jahren vor der Corona-Pandemie in Reichweite, als noch 34,5 Mio. Fahrgäste in den Jahren 2018 und 2019 gezählt wurden.

Die Inanspruchnahme von Bartarifen (Einzel-/Mehrfahrten-/Tagestickets) ist deutlich rückläufig.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung im Jahr 2024 betrug insgesamt 8,94 Mio. Nutzwagenkilometer. Davon entfielen 8,59 Mio. Kilometer auf den Busverkehr und 0,35 Mio. Kilometer auf den Straßenbahnverkehr. Damit wurden etwas mehr Kilometer als im Vorjahr erbracht.

Im Jahr 2024 war es notwendig, aufgrund von Personalengpässen, die sich durch hohe Krankenstände verschärften, einen sogenannten Fahrplan Light einzuführen. Dieser Fahrplan sah die Einstellung der Linie 966 und der Linie SB97 vor. Zusätzlich wurde der Takt der Linie 952 von einem 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt.

Ertragslage

Das Betriebsergebnis der STOAG beträgt –22.298 TEUR (Vorjahr: –16.495 TEUR). Der Ausgleichsbetrag der Stadt Oberhausen veränderte sich von 33 TEUR im Jahr 2023 um 7.707 TEUR auf 7.740 TEUR im Jahr 2024.

Im Geschäftsjahr 2024 erzielte die STOAG Umsatzerlöse in Höhe von 26.921 TEUR. Diese lagen um 787 TEUR unter dem Vergleichswert des Vorjahres (27.708 TEUR). Darin enthalten sind die Verkaufserlöse, die sich im Vergleich zum Vorjahr (24.422 TEUR) auf 23.905 TEUR vermindert haben.

Die Abgeltungszahlungen für die Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW, wurden im Jahr 2024 in Höhe von 1.233 TEUR, davon 24 TEUR als periodenfremde, ausgezahlt (Vorjahr: 1.202 TEUR). Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine Rückstellung für ggf. zu leistende Rückzahlungen für Vorjahre gebildet.

Bei Aufstellung des Jahresabschlusses lagen vom VRR die endgültigen Auswertungen zur Einnahmeaufteilung 2023 vor. Daraus hat die STOAG einen zusätzlichen Aufwand in Höhe von 129 TEUR. Im Jahresergebnis 2024 wurden dadurch bedingt die geleisteten Anzahlungen auf die Einnahmeaufteilung 2024 in Höhe von –1.046 TEUR bei den Übersteigerbeträgen (kommunale Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG und Busverkehr Rheinland GmbH) berücksichtigt. Eine Rückstellung für Zahlungsverpflichtungen aus der Einnahmeaufteilung 2024 wurde nicht gebildet.

Die STOAG hat im Jahr 2024 Vorauszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung in Höhe von 534 TEUR erhalten. Zum 31. Dezember 2024 wurden weitere 234 TEUR als Forderung gegen die Bezirksregierung Düsseldorf aus der Beförderung von Schwerbehinderten eingebucht, sodass ein Gesamtbetrag in Höhe von 769 TEUR im Jahresergebnis eingeflossen ist. Im Wirtschaftsplan 2024 waren 775 TEUR eingeplant.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 2.083 TEUR.

Das ÖPNVG NRW sieht ab dem Jahr 2017 vor, dass von 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 1.111 TEUR auf Alternative B (Ausbildungsverkehr). Weitere 488 TEUR werden investiv für die Beschaffung und den Einsatz neuwertiger Fahrzeuge verausgabt. Diese Mittel wurden im Juni 2024 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.

Am 1. Mai 2023 wurde das DeutschlandTicket eingeführt, das bundesweit von Millionen Menschen genutzt wird. Die STOAG hat 2024 Ausgleichszahlungen für entstandene Mindereinnahmen aufgrund des DeutschlandTickets in Höhe von 9.912 TEUR (Vorjahr: 3.957 TEUR) erhalten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge veränderten sich von 7.876 TEUR auf 3.558 TEUR. Im Wesentlichen sind im Geschäftsjahr 2024 Positionen, genauer Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 953 TEUR, Erträge aus dem Projekt „Soziale Teilhabe“, „Eingliederungszuschuss Busfahrer“ in Höhe von 240 TEUR sowie Mittel für die Qualifizierungsmaßnahme zur Ausbildung von Fahrpersonalen in Höhe von 459 TEUR enthalten.

Somit ergeben sich im Geschäftsjahr Gesamtbetriebserträge in Höhe von 41.502 TEUR (Vorjahr: 40.645 TEUR).

Der Energie,- Material- und Fremdleistungsaufwand erhöhte sich von 20.606 TEUR auf 23.782 TEUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich unter anderem durch den Tarifabschluss im TV-N NW von 27.023 TEUR auf 28.875 TEUR. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Geschäftsführung, Auszubildende und Mitarbeitende in der Ruhephase der Altersteilzeit veränderte sich von 455 im ersten Quartal des Jahres 2024 auf 450 am Jahresende.

Die Abschreibungen veränderten sich um 306 TEUR von 4.071 TEUR auf 4.377 TEUR.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug im Jahr 2024 6.766 TEUR und ist gegenüber dem Vorjahr (5.440 TEUR) um 1.326 TEUR gestiegen.

Das Beteiligungs- und Zinsergebnis verminderte sich insgesamt um 7.422 TEUR auf 15.320 TEUR. Im Wesentlichen resultiert die Verminderung aus reduzierten Beteiligungserträgen von der FSO GmbH & Co. KG. Die Ausschüttung der GMVA veränderte sich von 5.098 TEUR im Vorjahr auf 4.100 TEUR.

Des Weiteren beinhaltet die Position „Steueraufwand“ Körperschaftsteuer in Höhe von 685 TEUR, Grundsteuer (74 TEUR), Kraftfahrzeugsteuer (3 TEUR) sowie Stromsteuer (1 TEUR).

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten dazu, dass sich die Ausgleichsbeträge der Stadt Oberhausen im Jahresergebnis für das Wirtschaftsjahr 2024 von 33 TEUR im Jahr 2023 um 7.707 TEUR auf 7.740 TEUR erhöhen.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2024 erhöhte sich von 92.894 TEUR in Vorjahr um 1.671 TEUR auf 94.565 TEUR.

Im Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen in einer Gesamthöhe von 2.095 TEUR (Vorjahr: 3.639 TEUR) sind u. a. Zuschüsse für das Projekt „Digitales Funksystem“ in Höhe von 608 TEUR sowie für DFO 5. BA in Höhe von 589 TEUR enthalten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 17.461 TEUR und sind gegenüber dem Vorjahr (18.785 TEUR) um 1.324 TEUR gesunken. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen verminderten sich auf 7.880 TEUR (Vorjahr: 8.900 TEUR).

In den Rückstellungsbeträgen sind Rückstellungen für steuerliche Sachverhalte in Höhe von 3.437 TEUR enthalten. Davon ist ein Betrag in Höhe von 1.073 TEUR für steuerliche Risiken aus Betriebsprüfungen der STOAG sowie noch ausstehende Betriebsprüfungen bei den Beteiligungsgesellschaften evo AG und der FSO GmbH und deren Beteiligung bei der STEAG berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 39.636 TEUR veränderten sich im Vergleich zum Vorjahr (35.089 TEUR) um 4.547 TEUR. Darin enthalten sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 16.243 TEUR, die sich bedingt durch geleistete Tilgungen für die in den Vorjahren aufgenommenen Darlehen sowie zwei neu aufgenommene Darlehen im Vergleich zum Vorjahr (13.909 TEUR) um 2.334 TEUR erhöhten. Eine Kreditaufnahme ist im Jahr 2024 in Höhe von 4.600 TEUR für die Bezahlung der neuen E-Busse erfolgt.

Die STOAG hatte zum Bilanzstichtag Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 1.446 TEUR (Vorjahr: 1.225 TEUR). Dem standen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 16.243 TEUR (Vorjahr: 13.909 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 belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 13.474 TEUR; dazu wurden Zuschüsse in Höhe von 6.367 TEUR vereinnahmt. Die größten Positionen bilden mit 9.332 TEUR die Fahrzeuge inkl. Nachrichtentechnik für den Personennahverkehr sowie 2.267 TEUR für Sanierungsmaßnahmen an Weichen und Gleisen des Schienennetzes und für die Ladeinfrastruktur für die E-Busse.

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

Finanzielle Leistungsindikatoren

Zur Bewertung der Geschäftsentwicklung werden die Umsatzerlöse, die maßgeblich von den Fahrgeldeinnahmen beeinflusst sind, ab dem aktuellen Geschäftsjahr als ein finanzieller Leistungsindikator herangezogen. Im Wirtschaftsplan 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 27.040 TEUR angesetzt. In diesem Posten wurden unter anderem Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 24.750 TEUR berücksichtigt (Verkaufserlöse: 22.250 TEUR). Die tatsächlichen Umsatzerlöse belaufen sich für das Jahr 2024 auf 26.921 TEUR (Vorjahr: 27.708 TEUR), wobei die Erträge aus Verkehrsleistungen 24.838 TEUR (Vorjahr: 25.881 TEUR) und die darin enthaltenen Verkaufserlöse 23.905 TEUR (Vorjahr: 24.422 TEUR) betragen. Die Umsatzerlöse haben den Planwert von 27.040 TEUR mit einer geringen Abweichung von rd. 0,4% erreicht.

Aufgrund der Einnahmeausfälle der Tarifmaßnahmen (u. a. DeutschlandTicket) ab Mai 2023 wurden für 2023 3.957 TEUR und für 2024 9.912 TEUR (Planwert war 8.450 TEUR) Ausgleichszahlungen vereinnahmt. In der Vergangenheit wurden die Auszahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (Hilfe wegen der Auswirkungen der Corona-Pandemie) als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen, sodass diese aus den gesamten Umsatzerlösen herausgerechnet werden mussten.

Eine weitere Kennzahl beschreibt die Kosten des Fahrbetriebs der STOAG. Diese Position setzt sich aus Aufwendungen für den Einsatz von Straßenbahnen und, Bussen, der Instandhaltung und Versorgung der Fahrzeuge in der Werkstatt sowie der entsprechenden Personaleinsätze der jeweiligen Bereiche zusammen. Des Weiteren werden Aufwendungen für die Vergabe von Leistungen an Subunternehmer berücksichtigt. Im Planansatz wurden für das Jahr 2024 Aufwendungen in Höhe von 46.195 TEUR berücksichtigt. Die tatsächlichen Kosten beliefen sich auf 48.808 TEUR (Vorjahr: 42.927 TEUR). Die gegenüber dem Planansatz um 2.613 TEUR erhöhten Aufwendungen sind im Wesentlichen auf Kostensteigerungen bei allen relevanten Aufwandsposten, auch wegen Zusatzaufwand aufgrund des hohen Krankenstands im Fahrdienst, zurückzuführen.

C. Prognose, Chancen- und Risikobericht

1 Ausblick und Prognose

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die Umsatzerlöse für 2025 sind in Höhe von 29.260 TEUR prognostiziert. Gegenüber 2024 (26.921 TEUR) wird eine signifikante Erhöhung der Erlöse aufgrund der Erhöhung des Preises des DeutschlandTickets (von 49 EUR auf 58 EUR) erwartet. Darin enthalten sind im Wirtschaftsplan 2025 Zahlungen zum Ausgleich der Mindereinnahmen durch Bund und Land in Höhe von 6.920 TEUR.

Die Kosten des Fahrbetriebs werden für das Jahr 2025 mit 52.230 TEUR prognostiziert und liegen somit im Vergleich zu den Ist-Kosten des Vorjahres 2024 (48.808 TEUR) um 3.422 TEUR höher.

Fahrgastentwicklung und Kundenbindung

Es zeigt sich, dass die Bürgerinnen und Bürger das günstige DeutschlandTicket weiter dazu nutzen, um den ÖPNV fest in ihren Alltag zu integrieren. Das Wachstum im Bereich der Zeitfahrausweise, zu denen das DT zählt, belegt, dass das neue Tarifmodell nicht nur Bestandskunden bindet, sondern auch Neukunden im Sektor ÖPNV gewinnt und bindet. Mit einem weiteren Wachstum der Fahrgastzahlen könnten im nächsten Jahr die Werte von 2019 nicht nur erreicht, sondern übertroffen werden, was vor dem Hintergrund der weiterhin etablierten Homeoffice-Arbeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mehr als bemerkenswert ist.

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

Die STOAG arbeitet gemeinsam mit der Stadt Oberhausen weiterhin an der Digitalisierung des Vertriebsprozesses von ermäßigten Schülertickets. Im bestehenden AboOnline-System 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 voraussichtlich im Sommer 2025 startet. Nach erfolgreicher Durchführung des Pilotprojekts wird das System vollständig implementiert und ausgerollt. Neben dem Projekt „Schülerportal“, das durch das AboOnline-System angeboten wird, wird die STOAG-App immer präsenter. Die Kundinnen und Kunden haben damit die Möglichkeit, ihr Abonnement als digitales Ticket abzuschließen.

Tarifmaßnahmen

Im Mittelpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) steht das DeutschlandTicket als wegweisende Tarifmaßnahme. Die klare Preisstruktur und die monatliche Abrechnung erleichtern die Budgetplanung der Fahrgäste und schaffen Vertrauen zum ÖPNV als alltägliches Beförderungsmittel.

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.

Mit der VRR-Tarifreform soll das Angebot übersichtlicher, einfacher und flexibler gestaltet werden. Dies führt zu einer Verschlankung bzw. Reduzierung des Tarifsortiments, da Tarife/Tickets wegfallen, die seit Einführung des DT nicht mehr nachgefragt werden; bei den kommunalen Anbietern des ÖPNV ergeben sich dadurch Kosteneinsparungen im Vertrieb.

On-Demand-Verkehr

Die Resonanz auf den Revierflitzer® ist durchweg positiv, wobei an zahlreichen Wochenenden die Beförderung von über 200 Fahrgästen täglich verzeichnet wird. Mit der Erhöhung der Fahrzeuganzahl kann das Angebot für grenzüberschreitende 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 Nacht-Express-Linien als alternative Lösung einzusetzen. Hierfür müssen nicht nur VRR-Tarife flexibilisiert werden, sondern auch eine Integration in die Fahrplanauskunft erfolgen.

Entwicklung Elektromobilität

Die Umstellung des Betriebs auf Elektromobilität steht fortwährend im Fokus der STOAG und wird auch 2025 vorangetrieben. Die ersten drei der fünfzehn bestellten batterieelektrischen Busse des Herstellers VDL Bus & Coach wurden im Oktober und November 2024 geliefert. Die erforderliche Aufrüstung der ersten IBIS/NT-Systeme ist erfolgt, die weiteren Vorbereitungen für eine Inbetriebnahme laufen an. Eine Inbetriebnahme der ersten neuen E-Busse soll im ersten Quartal 2025 erfolgen. Die Vergabe für die Beschaffung von batterieelektrischen Bussen im Jahr 2026 wurde abgeschlossen. Der Hersteller BYD Auto Company Limited erhielt den Zuschlag für die Lieferung von 16 Standardlinienbussen, VDL Bus & Coach erhielt den Zuschlag für 7 Gelenkbusse. Die Förderzusage des Landes NRW liegt vor, wobei die Mehrkosten zu einem Dieselmotor mit 60 % bezuschusst werden. Nach Auslieferung sollen die Standardlinienbusse auf den Linien 976 und 143 zum Einsatz kommen. Die Gelenkbusse werden auf der Linie SB93 eingesetzt.

An den Endhaltestellen Falkestraße und Fröbelplatz werden Ladestationen mit einer Schnellladetechnik eingerichtet. Für die 23 batterieelektrischen Busse, die im Jahr 2026 in Betrieb genommen werden, entstehen Ladestationen auf dem Betriebshof. Hierzu kann das angrenzende, heute im Besitz der Stadt Oberhausen befindliche Grundstück genutzt werden. Hiermit vergrößert sich der Betriebshof, um den höheren Flächenbedarf beim Betrieb von batterieelektrischen Bussen zu berücksichtigen. Die Anzahl der Ladestationen auf dem benachbarten Grundstück, auf dem zunächst 23 Ladestationen errichtet werden, erlaubt es, die Anzahl auf 50 Ladestationen zu erhöhen. Somit wird auch der Bedarf an Ladestationen aus der geplanten Busbeschaffung des Jahres 2028 berücksichtigt. Auch die Planungen für den notwendigen Um- und Neubau des Betriebshofs werden konkreter. Die Planungsleistungen werden 2025 ausgeschrieben. Die Baumaßnahmen werden mit bis zu 90 % der förderfähigen Kosten im Rahmen der Einführung der E-Mobilität auch weiterhin bezuschusst.

Entwicklung Angebot

Die STOAG wird im Jahr 2025 ihr Angebot erweitern. Insbesondere wird eine neue Verbindung zum DU-Landschaftspark Nord eingeführt, und die Linie 919 wird von DU-Meiderich/Beek bis zum Hauptbahnhof Oberhausen verlängert. Zudem wird im Jahr 2025 das Stadion Niederrhein in den Verlauf der Linie 966 angebunden.

Straßenbahnlinie 105

Der „Masterplan Neue Mitte“ wurde von der Stadt Oberhausen mit Einbindung der STOAG erarbeitet. Am 16. Mai 2022 wurde er 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 damit 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 Stadtwerke Oberhausen GmbH, der Ruhrbahn GmbH sowie den Städten Oberhausen und Essen durchgeführt. Für die Planung werden insgesamt 3 Jahre veranschlagt, sie soll bis zum Jahr 2027 abgeschlossen sein. Die Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung 105 soll im Jahr 2030 erfolgen.

Das Vergabeverfahren der Planungsleistungen wurde im Jahr 2024 gestartet. Im April 2025 wurde das Ingenieurbüro Spiekermann mit der Erbringung der Planungsleistungen beauftragt. Ziel ist es, die Entwurfsphase bis Mitte 2026 abzuschließen, um im Rat der Stadt Oberhausen einen Beschluss zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens herbeizuführen. Anschließend wird das Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung des Bauvorhabens bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingeleitet. Parallel wird ein Kommunikationskonzept umgesetzt, um Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oberhausen und der Stadt Essen über das Vorhaben zu informieren.

XBus-Linien

Die Fahrgastzahlen des X42, der nach der Einführung der Linie am 14. Juni 2022 ins dritte Betriebsjahr ging, haben sich positiv entwickelt. Die Linie ist mittlerweile ein fester Bestandteil des ÖPNV-Angebots der Region.

Auch im dritten Jahr sind die Fahrgastzahlen des X42 deutlich zunehmend. So wurden im Jahr 2024 durchschnittlich 67.680 Fahrgäste im Monat befördert. Im Jahr 2023 lag diese Zahl noch bei 49.300 Fahrgästen pro Monat. Dies entspricht einem nochmaligen Wachstum von 37,5 %, nachdem es bereits im Vorjahr ein Wachstum von 48,85 % gab. Der VRR hat ein zweites Paket neuer XBus-Linien angekündigt. Die STOAG hat die Möglichkeit, weitere XBus-Linien in Oberhausen einzuführen, darunter die X38 (Moers – Duisburg-Hamborn – Oberhausen Sterkrade), X39 (Oberhausen Sterkrade – Bottrop – Gelsenkirchen) und X41 (Dinslaken – Oberhausen Schmachtendorf – Bottrop). Die Umsetzung ist abhängig von dem Finanzierungskonzept, das weiterhin unklar ist.

Beteiligungen

Die FSO GmbH & Co. KG hat im Geschäftsjahr 2024 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 15.321 TEUR (Vorjahr: 28.013 TEUR) erwirtschaftet. Die STOAG erhält über die FSO GmbH & Co. KG im Geschäftsjahr 7.661 TEUR. Auszahlungswirksam wird die Ergebnisabführung nach der Hauptversammlung der evo AG im Mai 2025. Die STOAG geht derzeit davon aus, dass die FSO GmbH & Co. KG – als Muttergesellschaft der evo AG – eine Ergebnisabführung für die Jahre 2025 bis 2029 von jährlich insgesamt 13,0 Mio. EUR bis 14,0 Mio. EUR erwirtschaftet, wobei der STOAG als einer von zwei Gesellschaftern der FSO GmbH & Co. KG jeweils 6,5 Mio. EUR bis maximal 7,0 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 2023 ein Ergebnis in Höhe von 27.011 TEUR (Vorjahr: 33.587 TEUR) erzielt. In das Jahresergebnis 2024 der STOAG ist daraus eine Ausschüttung in Höhe von 4.100 TEUR eingeflossen. In der Planung für das Geschäftsjahr 2025 wurde eine Ausschüttung der GMVA für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 1,7 Mio. Euro 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 2026 bis 2029 von jährlich zwischen 190 TEUR und 1,1 Mio. Euro erwirtschaftet.

Aus den im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen RWE-AG-Aktien wurde für das Geschäftsjahr 2023 im Jahr 2024 eine Dividende in Höhe von 1,00 EUR pro Aktie ausgezahlt. Dies bedeutete für die STOAG, dass im Jahr 2024 ein Dividendenertrag in Höhe von 1.434 TEUR zugeflossen ist. Dies deckt sich mit dem Planansatz der STOAG für das Jahr 2024. Die RWE AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2024 zurück. Das Konzernergebnis übertraf mit einem bereinigten EBITDA von 5,7 Mrd. EUR und einem bereinigten Nettoergebnis von 2,3 Mrd. EUR die Erwartungen. Für das Geschäftsjahr 2024 wird der Hauptversammlung, die am 30.04.2025 stattfindet, wie geplant eine Ausschüttung von 1,10 EUR pro Aktie vorgeschlagen. Das ist ein Plus von 0,10 EUR je Aktie. Für das laufende Geschäftsjahr plant RWE eine nochmalige Steigerung um 0,10 EUR auf dann 1,20 EUR je Aktie. Die STOAG geht von einer gleichbleibenden Entwicklung der Dividende für die Jahre 2025 bis 2029 aus und hat für die Jahre 2025 bis 2029 eine Spanne in Höhe von circa 1,20 EUR pro Aktie im Jahr 2025 bis 1,50 EUR pro Aktie im Jahr 2029 eingeplant und geht folglich von Beträgen in Höhe von 1.580 TEUR bis 2.010 TEUR aus.

Die Ausschüttung der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) an die STOAG betrug für das Geschäftsjahr 2023 2.424 TEUR und wurde im Jahr 2024 auszahlungswirksam. Die Geschäftsführung der WBO GmbH möchte auf den erzielten Jahresüberschuss des Jahres 2024 in Höhe von 3.337.676,63 EUR (Vorjahr: 4.047 TEUR) eine Ausschüttung in Höhe von 1.500 TEUR an die STOAG vornehmen. Die STOAG hat im Planansatz 2025 einen Betrag in Höhe von 1.500 TEUR berücksichtigt. Für die Wirtschaftsjahre 2026 bis 2029 sind Ergebnisabführungen in Höhe von ca. 1,3 Mio. eingeplant.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2025 bis 2029 weist nach derzeitiger Planung gegenüber dem Jahresergebnis 2024 einen erhöhten Finanzierungsbetrag seitens der Stadt Oberhausen aus.

Für das Wirtschaftsjahr 2025 sind Umsatzerlöse in Höhe von 29.260 TEUR eingeplant (Vorjahr: 27.040 EUR Plan-Umsatz). Darin sind Erträge aus Verkehrsleistungen in Höhe von 27.270 TEUR (Verkaufserlöse: 24.970 TEUR) berücksichtigt.

Für die Jahre ab 2026 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 2026 bis 2029 hat die STOAG die erforderlichen Beträge dieser Ausgleichszahlungen eingeplant. Diese betragen zwischen 7,0 und 8,0 Mio. EUR.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren zwischen 9,9 Mio. EUR und 11,4 Mio. EUR pro Jahr betragen.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig.

Für den Zeitraum von 2026 bis 2029 werden auf Basis der Mittelfristplanung Finanzierungsbeträge seitens der Stadt Oberhausen in Höhe von ca. 23,5 Mio. EUR bis zu 26,5 Mio. EUR erwartet.

2 Chancen

Die Produktfamilie „DeutschlandTicket“ (DT) übernimmt eine bedeutende Rolle in der Mobilitätswende. Durch eine Kombination von attraktiven Tarifen, eine entsprechende Angebotsausweitung im ÖPNV sowie die Ausweitung von alternativen Antriebstechnologien sollte ein integriertes Mobilitätskonzept entstehen, das sowohl kundenorientiert als auch im Sinne der Klimaziele ausgerichtet ist. Voraussetzung hierfür ist eine nachhaltige 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, durch die 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 Risiken

Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolgs des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG jährlich eine Risikoinventur durch. Damit Risiken frühzeitig erkannt und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden können, ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft. Die Risiken werden dabei nicht nur auf die mit den Risiken verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, es wird auch der Einfluss auf wichtige Ressourcen, wie z. B. Personen, oder ein Imageverlust analysiert.

In der Risikoinventur 2024 wurden 4 Risiken erfasst, davon 3 in einer Risk Map.

Die folgenden 3 Risiken sind in der Risk Map erfasst.

Risiko-Nr.	Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Schadenshöhe
1	IT-Sicherheit: Datenverlust der Software	abstrakt <10 Jahre	leicht <5 Mio. €
2	IT-Sicherheit: Zerstörung der Software	abstrakt <10 Jahre	leicht <5 Mio. €
14	Ausfall von Straßenbahnen	unwahrscheinlich <10 Jahre	leicht <5 Mio. €

Die Bewertung dieser Risiken hat sich nicht verändert. Im Vergleich zum Vorjahr wurde das Risiko Schwerbehinderten-Erhebung nicht mehr erfasst, da die STOAG diese Erhebung ab 2025 nicht mehr durchführen wird.

Bei den beiden Risiken zur IT-Sicherheit wurde im Jahr 2024 ein neues Datensicherungskonzept und ein Oracle-Datenbank-Cluster eingeführt.

Beim Risiko „Ausfall von Straßenbahnen“ wurde ergänzt, dass es wegen des Alters der Fahrzeuge beim Ausfall wichtiger elektronischer/elektrischer Bauteile passieren kann, dass keine Ersatzteile beschaffbar sind. Der Ausschreibungsprozess für Neufahrzeuge (Lieferung ab ca. 2030) hat begonnen.

Das Risiko „Ausfall EFM-System“ (Vertriebswege) wird nur zur Beobachtung erfasst.

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

Ergänzend zu den vorstehend genannten Risiken ist darauf hinzuweisen, dass die STOAG zur Finanzierung ihrer Leistungen, insbesondere im Rahmen der Vorgaben des DeutschlandTickets, wegen der damit verbundenen Einnahmefälle sowie Kostensteigerungen auf dauerhafte Ausgleichszahlungen in erheblichem Umfang seitens Bund und Land sowie der Stadt Oberhausen angewiesen ist (wie oben im Prognosezeitraum unter Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ausgeführt).

4 Fazit

Unter Berücksichtigung aller oben erwähnten Faktoren sieht sich die STOAG grundsätzlich für alle zukünftigen unternehmerischen Herausforderungen gewappnet und aus heutiger Sicht bestmöglich aufgestellt.

Oberhausen, 23. Mai 2025
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Werner Overkamp
Geschäftsführer

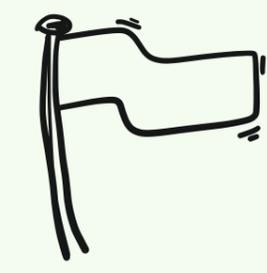


MEHR ALS BUS & BAHN

Kommen Sie mit auf Stadtrundfahrt!

Die STOAG bringt Menschen zuverlässig und sicher von A nach B – doch sie ist weit mehr als eine Verkehrsgesellschaft. Hinter jedem Fahrplan, jeder reibungslos funktionierenden Verbindung und jedem Serviceangebot stehen engagierte Menschen: Busfahrerinnen und Busfahrer, Leitstellen-Mitarbeitende, Disponenten, Kfz-Mechaniker und viele mehr. Ihr täglicher Einsatz sorgt dafür, dass die STOAG ein verlässlicher Partner für die Menschen in Oberhausen ist. Mit zukunftsweisenden Bauprojekten stärkt die STOAG nicht nur ihre Infrastruktur, sondern gestaltet aktiv die Mobilität der Zukunft in Oberhausen. Auch gesellschaftliche Verantwortung ist fest in der DNA der STOAG verankert. Das Verkehrsunternehmen engagiert sich schon seit Jahren mit zahlreichen Projekten für ein lebenswertes Miteinander in der Stadt.

Fakt ist: Die STOAG gehört genauso zu Oberhausen wie das Gasometer, der Kaisergarten oder die Neue Mitte. Lassen Sie uns bei einer kleinen „Stadtrundfahrt“ einen Blick hinter die Kulissen des Verkehrsunternehmens werfen. Dabei mit an Bord: die engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der STOAG. Denn wer könnte besser von unseren Erfolgen erzählen als sie?



„Aktuell bilden wir eine Berufskraftfahrerin im Personenverkehr, vier Fachkräfte im Fahrbetrieb, drei Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeugtechnik und zwei Fachinformatiker für Systemintegration aus.“ berichtet sie. Diana Claßen kennt sie alle persönlich – und damit auch ihre Hoffnungen, Sorgen und Nöte. „Ich freue mich mit unseren Azubis über jedes gute Zeugnis und bange bei jeder schwierigen Prüfung“, sagt Diana Claßen. Umso schöner für die Personal-Expertin, wenn Azubis wie Henry Owusu Oduro den Wunsch hegen, nach der Ausbildung bei der STOAG zu bleiben. „Für mich ist das die schönste Rückmeldung, weil es bedeutet, dass sich unsere Auszubildenden bei uns gut aufgehoben fühlen.“

Ganz gleich, ob jemand eher zurückhaltend ist, technikaffin, serviceorientiert, praktisch veranlagt oder kommunikationsstark – bei der STOAG findet jede und jeder seinen Platz. Und das ist auch gut so: „Es ist wichtig, dass wir dem Fachkräftemangel in unserer Branche aktiv entgegenwirken“, sagt Personalsachbearbeiterin **Monja Johst**. „Denn als Verkehrsunternehmen stehen wir vor der besonderen Herausforderung, den reibungslosen Betrieb des ÖPNV sicherzustellen. Und das gelingt nur mit gut ausgebildetem Personal.“

Die STOAG geht deshalb bei der Suche nach Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern neue Wege. Im April und Juni 2024 starteten zwei TQ3-Maßnahmen, um neue Talente als Busfahrerinnen und Busfahrer zu gewinnen. „Wir haben an einem Tag 80 Bewerbungen erhalten, letztendlich konnten wir unter 187 Bewerberinnen und Bewerbern auswählen“, berichtet Perso-

nalreferentin **Kirsten De Nicolo**. Am Ende überzeugten 32 von ihnen und begannen die Ausbildung. Konkret heißt das: vier Monate Führerscheinausbildung, gefolgt von zwei Monaten praktischer Ausbildung. Druckbetankung also. „Die Ausbildung in der TQ3-Maßnahme ist anspruchsvoll“, weiß Kirsten De Nicolo. „Und das muss sie auch sein. Schließlich ist das Busfahren ein Job mit Verantwortung.“ Was die Personalreferentin damit meint: Die Fahrerinnen und Fahrer lenken jeden Tag tonnenschwere Busse durch die Stadt; müssen den Verkehr genau im Blick behalten. Tagtäglich sind sie für das Wohl ihrer Fahrgäste und dem anderer Verkehrsteilnehmer verantwortlich und gleichzeitig das Gesicht der STOAG im Fahrbetrieb – also in vielen Fällen direkte Ansprechpartner oder Ansprechpartnerinnen für die Menschen in Oberhausen. Und weil es schwer ist, Menschen zu finden, die dieser Verantwortung gewachsen sind, belohnt die STOAG die Teilnehmenden der Qualifizierungsmaßnahme mit einer unbefristeten Festanstellung – vom ersten Tag der Ausbildung an. Ein Vertrauensvorschuss, der sich lohnt: 29 von ihnen steuern nun STOAG-Busse durch die Stadt.

Auch Frauen wollen übrigens beim Busfahren mitmischen. 2024 hat die STOAG deswegen den Aktionstag „Frauen geben Gas“ in Zusammenarbeit mit dem Jobcenter und der Agentur für Arbeit ausgerichtet. Personalsachbearbeiterin Monja Johst berichtet: „Viele Frauen wollen traditionelle Rollenbilder hinter sich lassen und zeigen, was sie können. Für uns ein weiterer wichtiger Schritt im Kampf gegen den Fachkräftemangel.“



Monja Johst
Personalsachbearbeiterin

Kirsten De Nicolo
Personalreferentin

Diana Claßen
Personalsachbearbeiterin

Henry Owusu Oduro
Auszubildender zum
Kfz-Mechatroniker
für Nutzfahrzeugtechnik

Haltstelle 1 // Arbeiten und Ausbildung: Jobs mit Verantwortung

Henry Owusu Oduro ist Azubi. Er ist seit zwei Jahren Teil des STOAG-Teams und macht eine Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeugtechnik. Oduro ist mit Leidenschaft dabei, denn er erlernt seinen absoluten Traumjob. „Ich liebe Autos und schraube auch in meiner Freizeit viel an ihnen herum“, berichtet er. „Bei der STOAG kann ich mein Hobby zum Beruf machen.“ Das Besondere: In der Werkstatt darf er auch mal knifflige „Fälle“ lösen –

beispielsweise mysteriösen Öl-Lecks nachspüren oder ganze Getriebe auseinandernehmen. Sein größter Wunsch: Nach der Ausbildung bei der STOAG eine Festanstellung zu ergattern. Damit das gelingt, wird er nicht nur von seinem Meister und Kolleginnen und Kollegen in der Werkstatt unterstützt, sondern auch von **Diana Claßen** aus der Personalabteilung. „Henry ist einer von zehn Azubis, die wir im vergangenen Jahr begleitet haben“, berichtet Claßen.

Haltestelle 2 // Infrastruktur

Bauen, um die Welt zu retten

Die Mobilitätswende ist in vollem Gange. Angesichts großer gesellschaftlicher Herausforderungen wie der Veränderungen des Klimas und des demografischen Wandels ist das auch dringend notwendig. Öffentliche Verkehrsmittel wie Busse und Bahnen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende. Sie entlasten nicht nur die Umwelt, sondern auch die Straßen im urbanen Schmelztiegel Oberhausen. Tschüss, Berufsverkehr! Barrierefreie Zugänge zum ÖPNV machen Bus und Bahn zudem zum inklusiven Fortbewegungsmittel für alle. Als Verkehrsunternehmen mit Weitblick gestaltet die STOAG diesen Wandel aktiv mit.

All das weiß kaum einer so gut wie **Jochen Sander**. Für den Leiter Verkehrsmanagement sind Barrierefreiheit oder die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 keine lästigen Alltagsthemen, sondern Herzensangelegenheiten. Schon seit 2013 setzt er sich für diese und andere Projekte ein – und führt damit fort, was die STOAG bereits seit 20 Jahren antreibt. „Ich kann mit meiner Arbeit ein Stück weit die Welt retten; ich kann einen Unterschied machen“, ist sich Sander sicher. Worauf er besonders stolz ist: Die STOAG ist in Sachen Barrierefreiheit

Spitzenreiter im Verkehrsbund Rhein-Ruhr (VRR). Konkret: In Oberhausen sind seit 2024 rund 94 Prozent der 800 Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei; in vier Jahren sollen es 100 Prozent sein. Für Jochen Sander ist das nur logisch: „Barrierefreiheit funktioniert nur dann, wenn die gesamte Wegeketten abgedeckt ist – wenn der Weg zur Haltestelle und der Einstieg in Bus oder Bahn genauso unkompliziert ist wie der Ausstieg und das Erreichen des Reiseziels.“ Deshalb bleibt die STOAG dran und steht im engen Austausch mit der Stadt Oberhausen. „Wenn in einer Straße gebaut wird, überprüfen wir gemeinsam, ob im gleichen Zuge die Barrierefreiheit an der dortigen Haltestelle verbessert werden kann“, erklärt Jochen Sander.

Die STOAG denkt also einen Schritt weiter – so wie mit der Verlängerung der Linie 105 zwischen Oberhausen und dem benachbarten Essen. Ein Zukunftsprojekt, dem der Stadtrat im Februar 2024 mit einer breiten Mehrheit das „Go!“ gab. „Das Projekt



Jochen Sander

Abteilungsleiter
Verkehrsmanagement

Parisa Rostami

Abteilungsleiterin Unternehmensstrategie und Gremienmanagement

Keziban Onur-Celik

Abteilungsleiterin für bauliche Infrastruktur

fördert die Mobilität in der Region und ist nachhaltig, klimafreundlich sowie extrem sinnvoll“, fasst Jochen Sander zusammen. So sieht das auch Projektleiterin **Parisa Rostami**: „Für die Mobilitätswende müssen wir einen Blick in die Zukunft werfen – und genau das haben wir mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie getan. Eine städteübergreifende ÖPNV-Versorgung ist nicht nur wichtig für eine langfristige Entlastung der Umwelt, sondern bedeutet auch eine wichtige gesellschaftliche Daseinsvorsorge. Wir wollen Oberhausen nachhaltig und attraktiver machen.“ Die Kosten: rund 100 bis 132 Millionen Euro – die mit bis zu 95 Prozent von Bund und Land bezuschusst werden könnten. Die Aufnahme des Bahnbetriebs ist für 2030 geplant. Dann wird die Linie 105 die Neue Mitte über eine knapp 3,5 Kilometer lange Schienenstrecke mit der benachbarten Universitätsstadt Essen verbinden, neue Wohnbebauung erschließen und das Wohnen in Oberhausen für junge Studierende attraktiver machen.

Ebenso wichtig wie Zukunftspläne ist der Blick auf die Gegenwart. Die STOAG kümmert sich deshalb um den Erhalt ihrer Infrastruktur – beispielsweise um die „Blaue Brücke“. Seit mehr als 100 Jahren überspannt sie den Rhein-Herne-Kanal. In Höhe des Gasometers ist sie eine wichtige, weil schnelle Verbindung zwischen Sterkrade, Osterfeld und der Neuen Mitte. Doch trotz aller Bemühungen, die „Blaue Brücke“ zu erhalten, wurde 2022 deutlich: Ein Neubau ist wirtschaftlich unumgänglich. **Keziban Onur-Celik**, Abteilungsleiterin für bauliche Infrastruktur, hat das Projekt fest im Blick. „Das Ziel ist es, den Fahrbetrieb auf der Trasse so lange wie möglich aufrechtzuerhalten“, so die Diplom-Ingenieurin und Architektin. Schon jetzt wird unter ihrer Leitung das gesamte Projekt bis ins Detail geplant, damit die vorbereitenden Bauarbeiten 2027 beginnen können. „Zum Schluss soll eine vormontierte, neue Brücke in einem Stück über den Kanal gehoben werden“, erläutert Onur-Celik. Für sie eine willkommene Herausforderung: „Ich liebe diese Brücke. Es ist spektakulär, solch ein Projekt wachsen zu sehen und die Menschen in Oberhausen zu unterstützen, unkompliziert und sicher von A nach B zu kommen.“

Haltestelle 3 // Soziales Engagement:

Menschlich sein, weil es sich richtig anfühlt



Die Mitarbeitenden der STOAG macht eines ganz besonders aus: ihre Menschlichkeit. Dank ihrer ehrenamtlichen Arbeit kann das Verkehrsunternehmen Verantwortung übernehmen und sich für ein harmonisches Miteinander einsetzen. Und zwar aus Überzeugung, nicht aus Pflichtgefühl. Das vielfältige Engagement der Mitarbeitenden der STOAG gilt einem lebenswerten Oberhausen und einem respektvollen, solidarischen Miteinander. Dabei steht stets das Gefühl echter sozialer Verantwortung im Mittelpunkt.

So wie bei Fahr- und Dienstplaner **Guido Uschmann** und Fahrpersonaldisponent **Philip Buchwald**. Die beiden Busfahrer unterstützen das STOAG-Transportangebot für das Friedensdorf Oberhausen – oft mit einem weinenden und einem lachenden Auge. Rund viermal im Jahr transportieren Uschmann, Buchwald und ihre Kolleginnen und Kollegen Hunderte Kinder aus Krisen- und Kriegsgebieten wie Angola oder Afghanistan vom Düsseldorfer Flughafen nach Oberhausen. Damit die schwer verletzten und traumatisierten Kinder möglichst unkompliziert in die Busse steigen können, dürfen die Busfahrer sogar bis auf das Rollfeld des Flughafens fahren. „Das ist eine sehr schwere Aufgabe. Die Kinder kommen hier verängstigt, misshandelt und verletzt an“, erzählt Philip Buchwald. „Das kann auch für uns eine seelische Tor-

tur sein.“ Guido Uschmann sieht das ebenfalls so – und trotzdem sind die beiden Männer sich einig: „Einer muss es ja machen“, sagen sie pragmatisch. Sie helfen gern, freiwillig und glauben an die Sache. Denn wenn die Kinder wieder nach Hause dürften, seien sie oft wie verwandelt. „Auf der Rückfahrt sind sie fröhlich, singen und haben ein Lachen auf den Lippen. Es ist schön, die Kinder so verabschieden zu können“, berichten die Busfahrer.

Auch **Andrea Wagner** genießt die Arbeit mit Kindern. Gemeinsam mit ihrer Kollegin Marion Hüls, ihrem Kollegen Johannes Alff und der Oberhausener Polizei zeigt sie Fünftklässlern in der „Busschule“, wie der ÖPNV funktioniert. „Ich erkläre den Schülerinnen und Schülern beispielsweise, wie sie eine Fahrkarte kaufen können“, erläutert die Busfahrerin. „Im Rollenspiel erfahren sie, was passiert, wenn sie beim Fahren ohne gültigen Fahrschein erwischt werden. Und – ganz wichtig – wir machen die Kinder auf potenzielle Gefahren aufmerksam.“ Ein vermeintlich harmloses Gerangel an der Haltestelle kann nämlich gefährlich enden. In der „Busschule“ können die Kinder das unter realen Bedingungen erfahren – Regentonne „Sabine“ dient als Crash-test-Dummy und fliegt zur Anschauung auch mal einige Meter durch die Luft. Andrea Wagner enga-

giert sich schon seit 15 Jahren in der „Busschule“ und ist immer noch mit viel positiver Energie dabei: „Manche Kinder sehe ich bei meinen regulären Fahrten durch die Stadt immer wieder. Durch mich bekommt die STOAG ein Gesicht. Ich kann zeigen: Wir sind alle Menschen.“

Wie wichtig dieser direkte Kontakt zu den Fahrgästen ist, weiß auch **Eva Stein**. Die Mitarbeiterin im STOAG-Marketing hilft, einmal jährlich das Rollatortraining im Rahmen der Mobilitätswoche zu organisieren. Dann kommen rund 40 bis 50 Menschen mit Rollator am Sterkrader Bahnhof zusammen, um dort den richtigen Umgang mit ihrer Gehhilfe zu erlernen. „Für ältere Menschen ist das ein wichtiges Angebot, dass sie dabei unterstützt, mobil zu bleiben“, erklärt Eva Stein. Denn Unsicherheiten und Ängste im Umgang mit dem Rollator führen oft dazu, das dieser nicht genutzt wird und die Menschen lieber zu Hause bleiben. Für Ältere kann das in weniger Selbstbestimmung, geringer Teilhabe

und im schlimmsten Fall in Einsamkeit enden. Im direkten Austausch mit Busfahrerinnen und Busfahrern lernen die Betroffenen deshalb, dass sie sich Zeit beim Ein- und Aussteigen nehmen und jederzeit um Hilfe bitten dürfen. Außerdem werden ihnen wichtige Haltepunkte in Bus und Bahn gezeigt, um folgenschwere Stürze zu verhindern. Das Angebot hat einen Effekt auf die Menschen: „Viele Teilnehmende verlassen das Training mit mehr Selbstvertrauen“, berichtet Eva Stein.

Ein weiterer wichtiger Baustein für den engen Draht zu den Fahrgästen ist das Kundencenter am Sterkrader Bahnhof. Hier stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der STOAG den Oberhausenerinnen und Oberhausenern persönlich mit Rat und Tat zur Seite – bei Fragen rund um Tickets, Fahrpläne oder Verbindungen. Auch hier zeigt die STOAG also Gesicht. Denn eines ist sicher: Auch 2025 wird die STOAG weit mehr sein als Bus und Bahn. Sie bleibt ein verlässlicher Teil des Alltagslebens in der Stadt.



Guido Uschmann

Fahr- und Dienstplaner

Philip Buchwald

Fahrpersonaldisponent

Andrea Wagner

Busfahrerin

Eva Stein

STOAG-Marketing

Im Gespräch

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



Herr Overkamp, was war für Sie der wichtigste Moment im STOAG-Geschäftsjahr 2024?

Aus meiner Sicht gab es im vergangenen Jahr nicht nur einen, sondern mehrere wichtige Momente. Einer der bedeutendsten Meilensteine war für mich der Ratsbürgerentscheid zur Linie 105. Dass der Rat grünes Licht gegeben hat, die Planungen aufzunehmen, ist ein positives Signal für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Oberhausen. Unser Ziel ist es nun, in einem Jahr das Planfeststellungsverfahren einzuleiten, die Baugenehmigung zu erhalten und anschließend den Finanzierungsantrag zu stellen.

Ein weiterer zentraler Punkt war die Erarbeitung der strategischen Weiterentwicklung der STOAG in Zusammenarbeit mit den Entscheidungsträgern der Stadt. Gemeinsam haben wir wichtige Weichen für die zukünftige Ausrichtung der STOAG gestellt – sowohl im Hinblick auf unsere interne Aufstellung als auch auf unsere Rolle innerhalb der Verkehrsstruktur des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr.

Außerdem freue ich mich über die positive Entwicklung und die große Nachfrage nach dem Deutschlandticket. Es zeigt, dass ein attraktives, einfaches Angebot die Menschen überzeugt, den ÖPNV zu nutzen. Was zusätzlich motiviert: Die Fahrgastzahlen sind nach der Corona-Zeit wieder auf einem guten Weg.

Nach den positiven Entwicklungen: Was sind die größten Herausforderungen, vor denen die STOAG aktuell steht?

Eine große Aufgabe bleibt die personelle Entwicklung – insbesondere im Fahrdienst. Durch altersbedingte Austritte stehen wir vor der Herausforderung, ausreichend neues Fahrpersonal zu gewinnen. Dabei sind wir auf einem sehr guten Weg. Auch im ingenieurtechnischen Bereich bleibt es anspruchsvoll, qualifizierte Fachkräfte für unsere großen Infrastrukturprojekte zu finden. Bemerkenswert ist, dass über 25 Prozent unserer Mitarbeitenden in den letzten gut vier Jahren zur STOAG gekommen sind. Das zeigt, dass wir als Arbeitgeber attraktiv sind. Unser Anspruch ist, dass das in Zukunft so bleibt.

Gleichzeitig bewegen uns die großen Themen unserer Zeit: der Klimawandel, die Mobilitätswende – und damit verbunden die komplette Umstellung unseres Busbetriebs auf batterieelektrische Fahrzeuge. Diese Transformation bringt enorme Anforderungen mit sich, bietet aber auch die Chance, den öffentlichen Nahverkehr in Oberhausen nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten.

Auch das Thema Barrierefreiheit bewegt die STOAG. Mit Erfolg: Im VRR nimmt sie eine Vorreiterrolle ein. Was hat aus Ihrer Sicht dazu geführt?

Der Grundstein dafür wurde bereits vor 20 Jahren gelegt. Damals haben sich die Stadt Oberhausen und die STOAG gemeinsam entschieden, dem Thema Barrierefreiheit eine hohe Priorität einzuräumen – unter anderem durch den konsequenten Einbau von Hochborden an den Haltestellen. Besonders lobenswert ist, dass die Stadt über all die Jahre hinweg stets ausreichend Finanzmittel zur Verfügung gestellt hat. Dank dieser verlässlichen Unterstützung sind heute bereits gut 90 Prozent unserer Haltestellen barrierefrei ausgebaut – ein Wert, mit dem wir im Vergleich innerhalb des VRR führend sind.

Der aktuelle Geschäftsbericht steht unter dem Motto „Mehr als Bus und Bahn“. Was macht die STOAG für Sie zu „mehr“ als einem Verkehrsunternehmen?

Die STOAG ist weit mehr als ein klassischer Mobilitätsdienstleister, weil wir nicht nur den Fahrbetrieb organisieren, sondern auch für einen großen Teil der Infrastruktur verantwortlich sind. Sämtliche Verkehrsanlagen – von Haltestellen über Brücken bis hin zu technischen Einrichtungen – befinden sich im Eigentum der STOAG und müssen entsprechend unterhalten werden. Ein Beispiel dafür ist der Neubau der „Blauen Brücke“ über den Rhein-Herne-Kanal.

Insgesamt befinden sich 23 Ingenieurbauwerke (davon 21 Brückenbauwerke) im Eigentum der STOAG – und alle müssen regelmäßig auf ihre Standfestigkeit hin überprüft und instand gehalten werden. Hinzu kommt der Ausbau der Ladeinfrastruktur für unsere E-Bus-Flotte im Liniennetz sowie die Planung des neuen Betriebshofs.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist unser soziales Engagement, wie beispielsweise unsere Fahrten für das Oberhausener Friedensdorf. Außerdem geben wir Langzeitarbeitslosen eine Perspektive – sei es im Fahrdienst oder in anderen Bereichen des Unternehmens. Denn ein Verkehrsunternehmen lebt vom Teamgeist: Man kann keine Schicht nachholen oder vorarbeiten, man ist aufeinander angewiesen. Das stärkt das Miteinander und macht unseren Alltag besonders.

Lassen Sie uns einen Blick nach vorn wagen. Wo sehen Sie die STOAG in fünf Jahren?

In fünf Jahren wird die Linie 105 zwar noch nicht fahren, aber man wird vor Ort deutlich sehen, dass sich etwas bewegt. Viele Maßnahmen werden dann bereits im Rohbau sichtbar sein – das Projekt wird für die Menschen greifbar. Ich gehe außerdem davon aus, dass dann mehr als die Hälfte unserer Busflotte batterieelektrisch unterwegs sein wird. Wenn alles gut läuft, ist die „Blaue Brücke“ bis dahin ebenfalls erneuert – und wir haben die Bauphase so organisiert, dass unsere Fahrgäste trotz Umleitungen über die Mülheimer Straße möglichst wenig Einschränkungen spüren.

Der Neubau des Betriebshofs wird dann hoffentlich bereits begonnen haben. Und es ist selbstverständlich, dass wir bis dahin den barrierefreien Ausbau unserer Haltestellen vollständig abgeschlossen haben – also alle Haltestellen mit einem Hochbord ausgestattet sind. Im Bereich Digitalisierung wird sich in den kommenden Jahren ebenfalls einiges verändern. Wir gehen davon aus, dass immer mehr Fahrgäste auf digitale Angebote wie das ezy-Ticket zurückgreifen und dass der Ticketkauf zunehmend bargeldlos erfolgt – sei es über die App, am Automaten oder mit Karte im Fahrzeug. Ich persönlich wünsche mir für die Zukunft, dass das Deutschlandticket weiterhin Bestand hat – idealerweise mit einer Nutzungsquote von 80 bis 90 Prozent unter unseren Kundinnen und Kunden.

Mitarbeitende

Personalkennzahlen

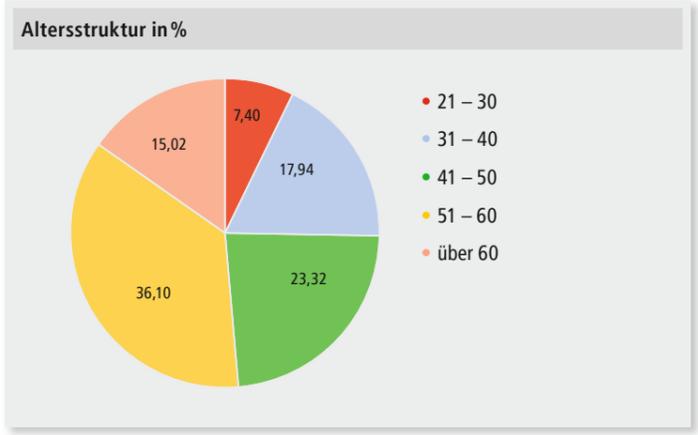
Die Belegschaft hat sich gegenüber dem Vorjahr um fünf Personen erhöht und besteht am Stichtag 31. Dezember – ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte – aus 449 Mitarbeitenden aus 25 Nationen. 364 Mitarbeitende sind männlich, 85 Mitarbeitende sind weiblichen Geschlechts.



Wie in den vergangenen Jahren liegt das Durchschnittsalter der Beschäftigten konstant bei 49 Jahren. Dieser relativ hohe Wert ist branchentypisch. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt 14 Jahre. Die Fluktuationsquote beträgt 7,5 % und liegt somit im durchschnittlichen Bereich. Kündigungen aufgrund des Renteneintritts sind hierbei nicht berücksichtigt.

Im Jahr 2024 feierten 23 Mitarbeitende ihr Jubiläum aufgrund der langen Dienstzugehörigkeit: 11 Mitarbeitende blicken auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, 8 Mitarbeitende waren 35 Jahre und 4 Mitarbeitende 40 Jahre im Unternehmen tätig.

Personalbestand 31.12.		
	2024	2023
Management	44	39
Fahrdienst	359	359
Werkstatt und technische Infrastruktur	46	46
Gesamt	449	444



Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
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
2024	28.857

Personalaufwand

Der Personalaufwand beträgt im Geschäftsjahr 28.857 TEUR und steigt durch das Tarifergebnis des Entgelttarifvertrags sowie des Manteltarifvertrags im Vergleich zum Vorjahr um 1.834 TEUR.

Aus- und Weiterbildung

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

Am 15. August 2024 haben sieben junge Menschen ihre Ausbildung bei der STOAG begonnen: zwei als Kfz-Mechatroniker, ein Berufskraftfahrer im Personenverkehr, ein Fachinformatiker für Systemtechnik und drei Fachkräfte im Fahrbetrieb.

Vier Auszubildende haben im Januar 2024 ihre Prüfung erfolgreich bestanden und wurden in unbefristete Anschluss-Arbeitsverhältnisse übernommen.

Die STOAG wird auch in Zukunft gut qualifiziertes Personal einsetzen und jungen Menschen zukunftsorientierte Berufsaussichten 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

Im Jahr 2024 standen die Manteltarifverhandlungen zum TV-N NW im Mittelpunkt. Nach mehreren ergebnislosen Gesprächsrunden verständigten sich die Gewerkschaft ver.di und der Kommunale Arbeitgeberverband NRW (KAV NW) im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens auf eine neue tarifliche Regelung, die rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft trat. Die Umsetzung der Regelungen erfolgte mit dem 18. Änderungsstarifvertrag vom 1. August 2024.

Zu den wesentlichen Inhalten der Einigung zählen:

- **Einführung von Entlastungstagen:** Ab 2024 erhalten alle Beschäftigten zwei zusätzliche freie Tage, perspektivisch bis zu vier ab 2026 für besonders belastete Tätigkeitsbereiche.
- **Erhöhung der Jahressonderzahlung:** Der Bemessungssatz steigt stufenweise von derzeit 87,14 % auf 95 % (2025) und 100 % (2026).
- **Begrenzung der Dienstschichtdauer auf maximal 13 Stunden:** eine Regelung, die bei der STOAG bereits seit Jahren angewendet wird.
- **Neuregelung der Zeitzuschläge:** Ab September 2024 erfolgt die Berechnung nicht mehr pauschal aus Stufe 1, sondern orientiert sich an der individuellen Entgeltgruppe und -stufe – mindestens jedoch Stufe 4. Zusätzlich trat zum 1. Januar 2024 die bereits im 17. Änderungsstarifvertrag beschlossene modernisierte Entgeltordnung in Kraft. Diese enthält unter anderem neue Eingruppierungsregelungen in definierten Bereichen. Die konkrete Umsetzung wurde durch zusätzliche Hinweise des KAV im September 2024 weiter präzisiert.

Die Laufzeit des Manteltarifvertrags wurde bis zum 31. Dezember 2025 vereinbart, die Regelungen zu den Entlastungstagen gelten bis mindestens Ende 2027.

Qualifizierungsprogramm für Fahrpersonal

Um dem anhaltenden Fachkräftemangel im Fahrdienst aktiv zu begegnen, hat die STOAG im Jahr 2024 ein neues Ausbildungsprojekt initiiert. In Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit, dem Jobcenter und der Fahrschule Krüssmann (SBH West GmbH) wurde im Rahmen eines Förderprogramms eine Qualifizierungsmaßnahme für Arbeitssuchende angeboten.

Die Maßnahme kombiniert die Teilqualifizierung 3 (TQ3) – eine bundeseinheitliche Qualifikation im Berufsfeld Berufskraftfahrer – mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse D sowie der Kennziffer 95. Neben fundierten theoretischen Kenntnissen zur Personenbeförderung und den geltenden Rechtsvorschriften vermittelt das Programm insbesondere fahrpraktische Kompetenzen für den Einsatz im Linienverkehr. Die rund sechsmonatige Ausbildung gliedert sich in eine viermonatige theoretische Phase bei der Fahrschule Krüssmann in Oberhausen und eine zweimonatige Praxisphase bei der STOAG – einschließlich interner Schulungen und praktischer Ausbildung auf Linienbussen durch erfahrene Lehrfahrer.

Im April und Juni 2024 starteten zwei Durchgänge mit jeweils 16 Teilnehmenden. Nach erfolgreichem Abschluss konnten die Absolventinnen und Absolventen nahtlos in ein reguläres Beschäftigungsverhältnis übernommen werden und verstärken seither den Fahrbetrieb der STOAG.

Aufgrund des erfolgreichen Projektverlaufs ist für das Jahr 2025 eine Fortsetzung geplant – mit dem Ziel, bis zu 30 neue Fahrerinnen und Fahrer zu qualifizieren und so den Fahrbetrieb in Oberhausen nachhaltig zu sichern.

Bilanz

zum 31. Dezember 2024

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2024	2023
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		372	431
Sachanlagen		37.857	35.084
Finanzanlagen		33.881	33.893
		72.110	69.408
Umlaufvermögen			
Vorräte		415	411
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	20.504	21.808
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.446	1.225
		22.366	23.444
Rechnungsabgrenzungsposten		89	42
		94.565	92.894
Passiva			
in TEUR	Anhang	2024	2023
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		9.590	9.590
Gewinnrücklagen		173	173
		35.363	35.363
Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen	(4)	2.095	3.639
Rückstellungen	(5)	17.461	18.785
Verbindlichkeiten	(6)	39.636	35.089
Rechnungsabgrenzungsposten		11	18
		94.565	92.894

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

	Anhang	2024 in EUR	2023 in EUR
1. Umsatzerlöse	(8)	26.921	27.708
2. Erträge aus der ÖPNV-Pauschale		1.111	1.104
3. Erträge aus dem EU-Rettungsschirm		9.912	3.957
4. Sonstige betriebliche Erträge		3.558	7.876
		41.502	40.645
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		7.097	6.221
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		16.685	14.385
		23.782	20.606
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	(9)	22.359	20.910
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		6.516	6.113
		28.875	27.023
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.377	4.071
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		6.766	5.440
		63.800	57.140
		-22.298	-16.495
9. Erträge aus Beteiligungen	(10)	14.184	21.409
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	1.434	1.291
11. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50	50
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	132	345
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	380	253
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		685	2.418
15. Ergebnis nach Steuern		-7.662	3.830
16. Sonstige Steuern		78	78
17. Jahresfehlbetrag		-7.740	3.752
18. Einlage der Stadt Oberhausen in die Kapitalrücklage		0	-3.785
19. Ausgleichsbetrag mit der Stadt Oberhausen		7.740	33
20. Bilanzergebnis		0	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR					Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2024	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2024	01.01.2024	Zugänge	Zuschreibung	Abgänge	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
A. Anlagevermögen													
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.951	11	0	0	0	1.962	1.836	70	0	0	1.907	55	115
2. Geleistete Anzahlungen	316	0	0	0	0	316	0	0	0	0	0	316	316
	2.267	11	0	0	0	2.278	1.836	70	0	0	1.907	372	431
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	44.913	0	-6	0	0	44.907	30.345	845	0	0	31.190	13.717	14.568
davon: Betriebsgrundstücke	4.593	0	0	0	0	4.593	23	0	0	0	23	4.570	4.570
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	16.475	0	0	0	0	16.475	10.416	398	0	0	10.814	5.661	6.059
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	23.846	0	-6	0	0	23.840	19.907	447	0	0	20.354	3.486	3.939
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	19.251	2.124	-858	11	0	20.527	13.254	402	0	0	13.655	6.872	5.997
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	39.654	9.191	-5.495	437	167	43.619	29.888	2.411	0	151	32.148	11.471	9.765
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.229	507	-8	0	51	9.677	7.114	649	0	51	7.712	1.965	2.115
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	3.436	1.640	0	-448	0	4.629	797	0	0	0	797	3.831	2.639
	116.482	13.463	-6.367	0	218	123.360	81.398	4.307	0	202	85.503	37.857	35.084
	118.750	13.474	-6.367	0	218	125.638	83.235	4.377	0	202	87.410	38.229	35.515
B. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	37.771	0	0	0	0	37.771	19.661	0	0	0	19.661	18.111	18.111
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	15.711	0	0	0	0	15.711	0	0	0	0	0	15.711	15.711
4. Sonstige Ausleihungen	56	10	0	0	21	44	0	0	0	0	0	44	56
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
	53.556	10	0	0	21	53.545	19.664	0	0	0	19.664	33.881	33.893
	172.306	13.484	-6.367	0	240	179.183	102.898	4.377	0	202	107.074	72.110	69.408

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

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 G v. 7.8.2021, wurde berücksichtigt.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

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

Es kommen folgende Nutzungsdauern zur Anwendung:

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.

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 Verlustvorträge wurden nicht aktiviert.

Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit-Method) gebildet. Sie wurden mit dem von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt (§ 253 Abs. 2 HGB). Die Berechnung erfolgte zum 31. Dezember 2024 mit einem Rechnungszinsfuß von 1,90 % (Vorjahr: 1,82 %). Zukünftige Gehalts- und Rentenanpassungen wurden mit 2,00 % p. a. angesetzt. Der Unterschiedsbetrag gem. § 253 Abs. 6 HGB beträgt –36.328 EUR.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen wurden gemäß den Heubeck-Richttafeln „2018“ G, Zinssatz 5,5 %, berechnet. Die Bewertung erfolgte gem. 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 1,48 % (Vorjahr: 1,12 %) entsprechend der durchschnittlichen Restlaufzeit sowie dem Einkommenstrend von 5,5 % im Jahr 2024 und 2,5 % p. a. ab 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 11) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2024 ist folgender Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2024 in TEUR	davon Ergebnis 2024
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51,00	4.925	3.338
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51,00	–3.384	–32
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50,00	31	–2
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50,00	36.883	15.321
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	39.483	13.838
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10,00	94.312	0**
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	3,92*	330*	109*

* Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 ** nach Gewinnabführung

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2024	davon RLZ* > 1 Jahr	31.12.2023	davon RLZ* > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.104	–	1.153	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.439	–	13.625	–
Sonstige Vermögensgegenstände	11.961	–	7.030	–
davon gegenüber Gesellschaftern	(0)	–	(0)	–
	20.504	–	21.808	–

* RLZ = Restlaufzeit

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich wie im Vorjahr ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 7.697 TEUR (Vorjahr: 6.238 TEUR) enthalten.

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) beträgt zum 31. Dezember 2024 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten.

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

(4) Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuwendungen zum Anlagevermögen enthält im Wesentlichen bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse, im Wesentlichen für die 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 (2.929 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.695 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2024	davon RLZ* bis 1 Jahr	davon RLZ* > 1 Jahr bis 5 Jahre	davon RLZ* > 5 Jahre	31.12.2023
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Restlaufzeit Vorjahr:)	16.243	3.246 2.709	12.997 11.200	3.346 1.901	13.909
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.951	5.951	-	-	4.948
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	73	73	-	-	92
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	291	291	-	-	4.863
Sonstige Verbindlichkeiten	17.078	17.078	-	-	11.277
davon gegenüber Gesellschaftern	(15.493)	(15.493)	-	-	(10.953)
davon aus Steuern	(157)	(157)	-	-	(141)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(4)	(4)	-	-	(4)
	39.636	26.669	12.997	3.346	35.089

* RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 10.000 TEUR (Ursprungsbetrag 17.000 TEUR) durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Zwei Darlehen mit einer Restschuld von 1.413 TEUR sind durch eine Grundschuld in Höhe von 2.500 TEUR besichert. Fünf Darlehen mit einer Restschuld von insgesamt 4.830 TEUR zur Anschaffung von Bussen sind durch Sicherungsübereignung der angeschafften Fahrzeuge gesichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren ausschließlich aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen wie im Vorjahr Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(7) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31.12.2024 bestanden Bestellobligos in Höhe von insgesamt 669 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 von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betragen im Geschäftsjahr 2024 20.630 TEUR (Vorjahr: 18.141 TEUR).

Es bestehen keine weiteren Haftungsverhältnisse zum Abschlussstichtag. Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von ca. 47 TEUR aus aktuell bestehen Mietverträgen sowie ca. 98 TEUR aus Fahrzeugleasing Revierflitzer bis zum Leasingende am 07.01.2025.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2024	2023
Erlöse aus Verkehrsleistungen	24.838	25.881
Sonstige Erlöse	2.083	1.827
	26.921	27.708

(9) Personalaufwand

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

	2024	2023
Gewerblicher Bereich	366	344
Verwaltungsbereich	84	80
	450	424
Auszubildende	9	9
Geringfügig Beschäftigte	20	27
	479	460

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.708 TEUR (Vorjahr: 1.732 TEUR) enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.424 TEUR; Vorjahr: 2.305 TEUR)	14.184	21.410
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.434	1.291
Aufwendungen aus Beteiligungen	- 50	- 50
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Erträge aus Abzinsungen von Rückstellungen: 45 TEUR; Vorjahr: 305 TEUR)	132	345
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Aufzinsungen von Rückstellungen: 66 TEUR; Vorjahr: 83 TEUR)	- 380	- 253
	15.320	22.743

Sonstige Angaben

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

Die im Jahr 2024 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Dipl.-Ing. Werner Overkamp, erzielte 2024 Gesamtbezüge in Höhe von 237.967,28 EUR. Darin enthalten ist die Nutzung eines Dienst-Pkws im Wert von 12.625,92 EUR. Ebenso wurde eine Tantieme für das Vorjahr in Höhe von 25.000,00 EUR für Herrn Overkamp ausgezahlt, welche bereits ebenfalls in den o. a. 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 2024 318 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden Rückstellungen in Höhe von 2.186 TEUR (im Vorjahr: 2.356 TEUR) gebildet.

Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 23. Mai 2025

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Werner Overkamp
Geschäftsführer

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

- Denis Osmani, Vorsitzender
Oberhausen, Hausverwalter
- Ulrich Real, 1. stellvertretender Vorsitzender
Oberhausen, Studiendirektor
- Sebastian Pechoel, 2. stellvertretender Vorsitzender
Bottrop, Personaldisponent
- Jörg Bischoff, Oberhausen, Fleischer
- Andreas Blanke, Oberhausen, Fraktionsgeschäftsführer
- Helmut Brodrick, Oberhausen, Betriebsrat
- Tim Dobnik, Oberhausen, Qualitätsingenieur
- Thorsten Kamps, Oberhausen, Busfahrer
- Yusuf Karacelik, Oberhausen, Sozialarbeiter
- Vedat Koca, Gladbeck, Busfahrer
- Ulrich Lütte, Oberhausen, Rentner
- Manfred Michalik, Oberhausen, Busfahrer
- Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit
- Norbert Ricken, Oberhausen, Straßenbahnfahrer
- Apostolos Tsalastras, Hilden, Stadtkämmerer
- Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. R.

AR-Vergütungen

6.247,50 EUR
3.940,00 EUR
3.940,00 EUR
2.625,00 EUR

Gesamtvergütung: 48.277,50 EUR

Geschäftsführer

- Dipl.-Ing. Werner Overkamp, Bocholt

Bestätigungsvermerk

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, Oberhausen – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir 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 in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, 4. Juni 2025

BDO AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kleine	Dirks
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Jill Wildenhayn, Unternehmenskommunikation
Telefon 0208 835-8386
E-Mail: J.Wildenhayn@stoag.de

Gestaltung und Produktion

move elevator GmbH
Oberhausen

Druck

Walter Perspektiven GmbH & Co. KG



2024

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

Telefon 0208 835-55
Telefax 0208 835-5009

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